



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

## **ОЛИМПИАДНАЯ РАБОТА**

Наименование олимпиады школьников: **«Ломоносов»**

Профиль олимпиады: **История**

ФИО участника олимпиады: **Сато Юрий Юсукевич**

Класс: **11**

Технический балл: **86**

Дата проведения: **02 марта 2022 года**

Говоря о торговле и транспорте в России XIX века, в первую очередь надо отметить, что наша страна в этом плане сильно отставала от Европы. Отчасти причиной этого являлось неблагоприятное качество, отчасти - экономические условия. Впервые полноценный выход к морю - самому главному каналу пути взаимодействия с др. гос. союзами - Россия получила только при Петре, по окончании Северной войны в 1721 г. Благодаря изданию Указа, что за 100 лет в развитии транспорта России не догнали Запад.

Развитие транспортной системы определялось задачами, стоявшими перед гос. властью. Это введение зарубежной торговли (и в целях поддержки контактов с Западом) и военные потребности, импорт и экспорт осуществлялся преимущественно через море, т.к. Россия торговала в основном торговыми партнерами России были Англия и южные европейские страны (например Италия), которые мы, по причине слабой, неразвитой экстенсивной экономики, могли позволить только мех, дорогие ткани, шерсть и в начале века зерно. Такой товар было проще вывозить кораблями, а Великобритания - ввозить островное гос. союзу.

Из-за всё той же неразвитой экономики, неровномерного и редкого расселения по России, рынок внутренних торговых перевозок всё ещё был основан на ярмарках, хотя к середине века стали появляться мануфактуры.

Бурным в ~~то~~ российском транспорте и торговле стало появление железной дороги в 1825 году. Хотя у этого нововведения было достаточно много противников, <sup>сво</sup> минусы оказались не столь велики: скорость, масштабы перевозок, удобство и универсальность. Перспектива была велика, хотя в середине века <sup>в России</sup> мы имели лишь экспериментальный паровоз, и, как показала практика, применяли в Европе в этом плане (во время Крымской войны англичане и французы использовали свои паровозы с каждой стороны; русские из-за этого сильно пострадали).

Начиная с 1850-х годов, торговля и транспорт постепенно развиваются и к концу века транспортные сети сильно разрослись, ~~что~~ <sup>было</sup> <sup>нормальным</sup>.

Да, деятельность основывалась на европейской народнической теории, но  
их применение в России было успешным, начиная с XIX в. ~~Именно~~

# ЧЕРНОВИК 1

Развитие русской торговли и транспорта  
в XIX в.

## Спрос

1. Какими задачами и целями служила транспортная сеть в России XIX в.

- Сибирь (внутренняя и внешняя)
- Военные задачи
- Путешествия для обреченных людей

2. Как с кем торговали?

• главный партнёр — Англия, на втором месте, покупали сырьё  
европейские гос-ва.

• основа торговли — хлеб и сырьё, ткани дешёвые

3. Как развивался транспорт по четвертям века

•  $\frac{1}{4}$  — развитие слабоз, всё на коннице, <sup>и по воде</sup> дорог карманных нет

•  $\frac{2}{4}$  — первая жд, дорог всё ещё нет, но есть осознание их  
необходимости

•  $\frac{3}{4}$  — развитие жд, постепенно появляются шоссе

4. Что было с торговлей

# ЧИСТОВИК 1

## БЛОК „А“

### ЗАДАНИЕ 1

Ошибка

1.

2.

3.

Грамматический ответ:

1.

2.

3.

### ЗАДАНИЕ 2

БЕК ИМЯ УЧЕНОГО  
① НАЧАЛО (1/4) XVIII в. ① Карпов  
② 1/2 XIX в. (1896) ② Ситов

### ЗАДАНИЕ 3

1. Все перечисленные личности относятся к обществу передовых художественных.
2. Лишний элемент — „тархан“.
3. Ситов I, Екатерина I, Анна Коленовна, Анна Леопольдовна, Ситов II, Павел I.

### ЗАДАНИЕ 4

1. Симонское сражение
2. 1853 г.
3. Крымская война 1853 — 1864 гг.
4. Битва на р. Авлиге, Битва на р. Тарнаи, попытка освобождения Екатерины

## ЧИСТОВИК 2

### ЗАДАНИЕ 5

1. Юрий Гагарин
2. 12.04.1964
3. 1) Запуск первого искусственного спутника  
2) Полёт первой женщины (Терешковой) в космос  
3) Первый выход человека в открытый космос
4. Хрущёв Н.С.

### ЗАДАНИЕ 6

#### ВЕК, ДЕСЯТИЛЕТИЕ

1. \* XVIII в. (18)
2. 50-е
3. XVI в.

#### НАЗВАНИЕ

1. Вологодский канал
2. ~~Историческая~~
- 3.

### ЗАДАНИЕ 7

1. Это Успенский собор во Владимире.
2. Собор построен в XII веке, в правление Андрея Боголюбского.
3. Стиль — древнерусская архитектура (точнее, владимирское зодчество).
4. Успенский собор Московского Кремля.
5. Архитектор Фёдорованти (Фёдорованти).

ЗАДАНИЕ 8

1. 1848-1851<sup>22</sup>
2. Москва, Санкт-Петербург, Архангельск.
3. Социализм ↓

Говоря о торговле и транспорте в России XIX века, нужно учитывать, что наша страна в этот период сильно отставала от Европы. Близкими причинами отсталости явились последствия монголо-татарского иго, геополитические условия (длинная береговая линия, завершившаяся в 1721 году), редкое и первобытное население по окраинной стране, слабость и экстенсивная экономика, нарушение крепостного права.

Создание транспортной системы определяется задачами, стоящими перед гос. властью. Для России XIX века особенно это были военные нужды, внутренняя и внешняя торговля, культурной связи с Западом. В силу слабой экономики на экспорт Россия отправляла хлеб, дешёвые ткани и шерсть. Главным покупателем России <sup>подготавливали</sup> была Англия, способная производить более сложные технические продукты. Хлеб уходил в эти южные страны Европы и также в Японию. Англия - остров, к ней добраться можно только по воде. А до, например, Италии по морю это прийти и быстрее и дешевле, потому что дороги перешли в России до конца XIX в. не было.

А внутренний российский рынок основную часть XIX века представлял держаться на крепостном труде, мануфактурная, ремесле и крестьянско-посадской примитивной форме торговли. Каналы связи между ними были узкими. Поэтому для <sup>поддержания</sup> внутренней связи не в таком виде было транспортное нововведение более не нужны. Отчасти из-за этого ввиду этого вызвал, можно говоря, неоднозначную реакцию среди русских. Тем не менее потребности нового вида перевозок были велики и нестерпимы: скорость, масштабы, возмощности, единство торговой сети - эти критерии увидели, но как говорит автор отрывка из задания.

Также, только предпринимательствовала, насколько можно поддержку эту может оказать в военные времена. Я говорю о Крымской войне, в которую Англия и Франция, не пользуясь поездов, существенно увеличили себе завязки Севастополю. Здесь русские, имея противостоимость только 750 км т.п. путей между Москвой и Петербургом, открылось несколько лет назад.

Но всё же ответственность не означала отсутствие развития. Экономика, торговля, и, соответственно, транспортные пути в России росли и достигали Запада. И на начало XIX века достигаются в этом отношении позывшим качеством Смоленскую губернию, что свидетельствует даже глядя на карты того времени, можно сказать введя о том, что за вторую половину XIX века транспорт, внутренняя и внешняя торговля сделали большой скачок.

## ЗАДАНИЕ 9

От Калкиной битвы до  
Монголов набегает сто шестидесят лет.

Битва на Калке в 1223 году стала своеобразной трагедией и почти трёх столетиям монголо-татарского ига и означала начало этого качества, в которое нанесло свой основной главный удар по Руси в 1237 году. Монголы <sup>(1380)</sup> не стали первыми ~~этим~~ означеном подвигам Московского княжества, рост русской силы и ослабление Золотой Орды.

Что происходило на Руси за полтора века между двумя этими переломными точками? На первый взгляд, это может показаться странным, однако золотоордынское иго стало достаточно сильными факторами объединяющими факторами для русских княжеств. Наместники 1237-1238 и 1239-1240 гг. удерживали всех. Если раньше среди всех удюлов возвышалось несколько крупных княжеств (как, например, Галицко-Волынское и Ростово-Суздальское (позже Владимир-Суздальское)), то теперь даже Новгороду пришлось склониться перед монголами, несмотря на то, что до него последние не доходили, а Владимирская княжеская семья вообще была перерезана.

В этих условиях князья разделились на два лагеря. Одни практически защищали свои земли и не желая подчиняться кочевникам, или на вой с ними, но делали это неорганизованно и поэтому как правило добивались шельм. Другие же, либо из личной слабости, либо понимая бессмысленность сопротивления, или из отчаяния с монголами.



# ЧИСТОБУК 5

Это логично, первая часть бесспорно исчезла и остались только последние: либо живые и слабые, либо старые и умные, либо соединяющие в себе всё это <sup>всё</sup> эти качества. Одним из таких князей был московский князь Иван I Калита, чей <sup>дед</sup> отец уже начал собирать земли вокруг Москвы и тем не менее уже далёким предком был сам Александр Невский, который, кстати, тоже ~~и~~ поддерживал монголов (вспомните прения новгородского населения в 1257-1259 гг.). Может быть, личные качества Ивана Калиты и не заслуживают похвал, но князем князь точно же был. Хотя в пользу этого мнения можно привести то, что Калита много собирал с русских земель деньги для уплаты выкупа (не даром он получил такое прозвище), и, конечно, всего правление длившееся 15 лет, при нём же составление Московского княжества и его расширение, а земли расширялись.

Естественно, такую политику продолжали и потомки Калиты. Земли росли, власть усиливалась, соперники постепенно ~~исчезали~~ ослабевали, и в конечном счёте, в 1380 году, когда у власти был Дмитрий Донской, сила, власть и авторитет Москвы выросли настолько, что на очередное сражение с ~~Дмитрием~~ монголами под знаменем великим князем было почти всё русское войско. Ключевую роль также сыграли ещё два момента: первый: за два года до Мамаева побоища русские одержали победу в битве на р. Воже. Второй: во в 1380 году русское войско ~~благодаря~~ на ~~Бра-~~ также сам Сергий Радонежский. Также стоит отметить такую ~~важную~~ роль и всё это ~~привело~~ к победе над монголами.

Это было первая крупная ~~победа~~ поражение монголов в битве с русскими. Конечно, до полной освобождения было ещё далеко — целый век, но, тем не менее, в Мамаево побоище ~~и~~ предельно важно было важную вещь: монголы победить можно, и сделать это получится только одним способом — русским. Значение этого события было колоссально, и все истории складятся во многом, что Мамаево побоище стало переломным моментом в борьбе этой борьбе.