

# **Промышленность и транспорт в пореформенной России**

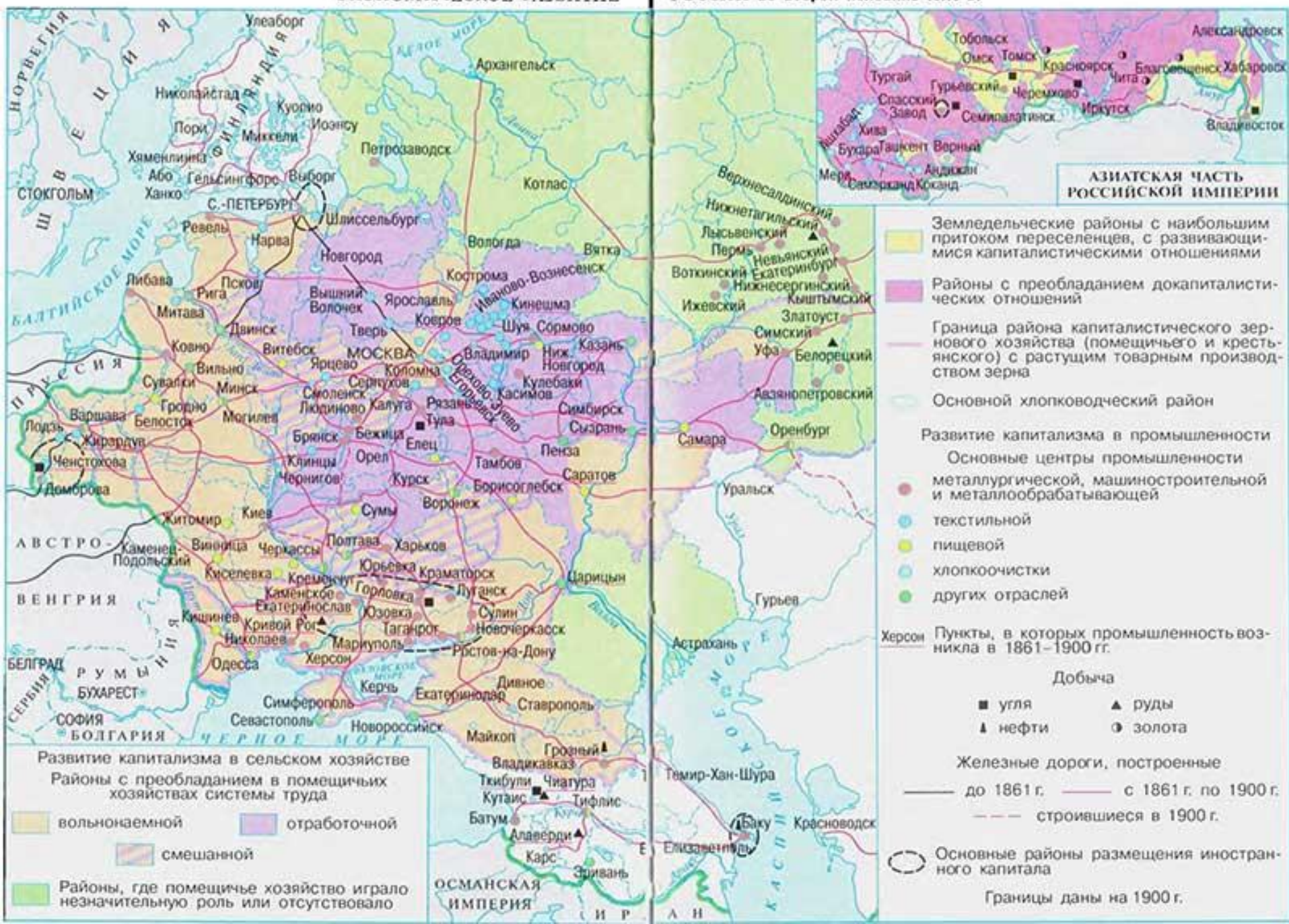
# План

1. Полвека русских железных дорог
2. Промышленное развитие в 60 – 70-е гг.  
XIX в.
3. Промышленный переворот
4. Города в пореформенной России

# Полвека русских железных дорог

1. **1 ноября 1851** г. открыто движение по железной дороге Петербург – Москва.
2. 1 августа 1862 г. из Нижнего Новгорода в Москву ушел первый поезд.
3. 1869 г. – железная дорога соединившая Москву с южными хлеботорными губерниями (Москва – Рязань – Козлов – Воронеж). От Рязани дорога была проложена до Самары, а затем до Урала. Железная дорога вышла к воротам Сибири.
4. В **1891** г. началось осуществление грандиозного проекта **Транссибирской магистрали**. Строительство велось одновременно из Челябинска и Владивостока. Оно потребовало огромного вложения государственных финансов. К 1904 г. строительство в основном было закончено. Но бесперебойному движению по дороге препятствовал Байкал. Дорога вокруг Байкала строилась с 1900 по 1905 г.
5. КВЖД – Китайско-Восточная железная дорога, которая проходила по территории Маньчжурии.
6. 1916 г. завершилось строительство Амурской железной дороги.
7. Строительство великой магистрали от Петербурга до Владивостока продолжалось 80 лет.

Огромные средства были вложены в это дело. В истории Сибири наступил новый период. Сибирские товары получили широкий доступ на российский и мировой рынок. В Сибирь хлынул поток переселенцев из России. Культурные достижения Европейской России стали быстрее распространяться в Сибири.



## Промышленное развитие в 60 – 70-е гг.

В середине 60-х гг. в России наблюдается подъем предпринимательства.

Уступая дорогу частному капиталу, правительство закрыло некоторые убыточные казенные предприятия, другие передало в частные руки. Жизнь пореформенной России, гораздо более свободная и динамичная, представляла резкий контраст с застоем николаевского царствования.

Успехи были достигнуты в текстильном производстве, которое в то время было ведущей отраслью русской промышленности.

Трудно к новым условиям приспосабливалась металлургическая промышленность, где требовалось не только перейти к вольнонаемному труду, но и произвести техническое перевооружение. Производство железа в первые годы после отмены крепостного права снизилось лишь в 1870 г. выплавка чугуна достигла уровня 1860 г. Стала набирать силу горная и металлургическая промышленность в Донецком бассейне.

Русское машиностроение еще не могло обеспечить нужды железных дорог в подвижном составе. Паровозы и вагоны ввозились из-за границы. Со второй половины 70-х гг. железные дороги стали снабжаться подвижным составом в основном отечественного производства, за поощрения правительства.

В 1873 г. Россию впервые затронул мировой промышленный кризис.

# Промышленный переворот

Основные **промышленные районы** России – Московский (преобладала текстильная промышленность), Петербургский (металлообработка и машиностроение), Уральский и Южный (базы металлургической промышленности).

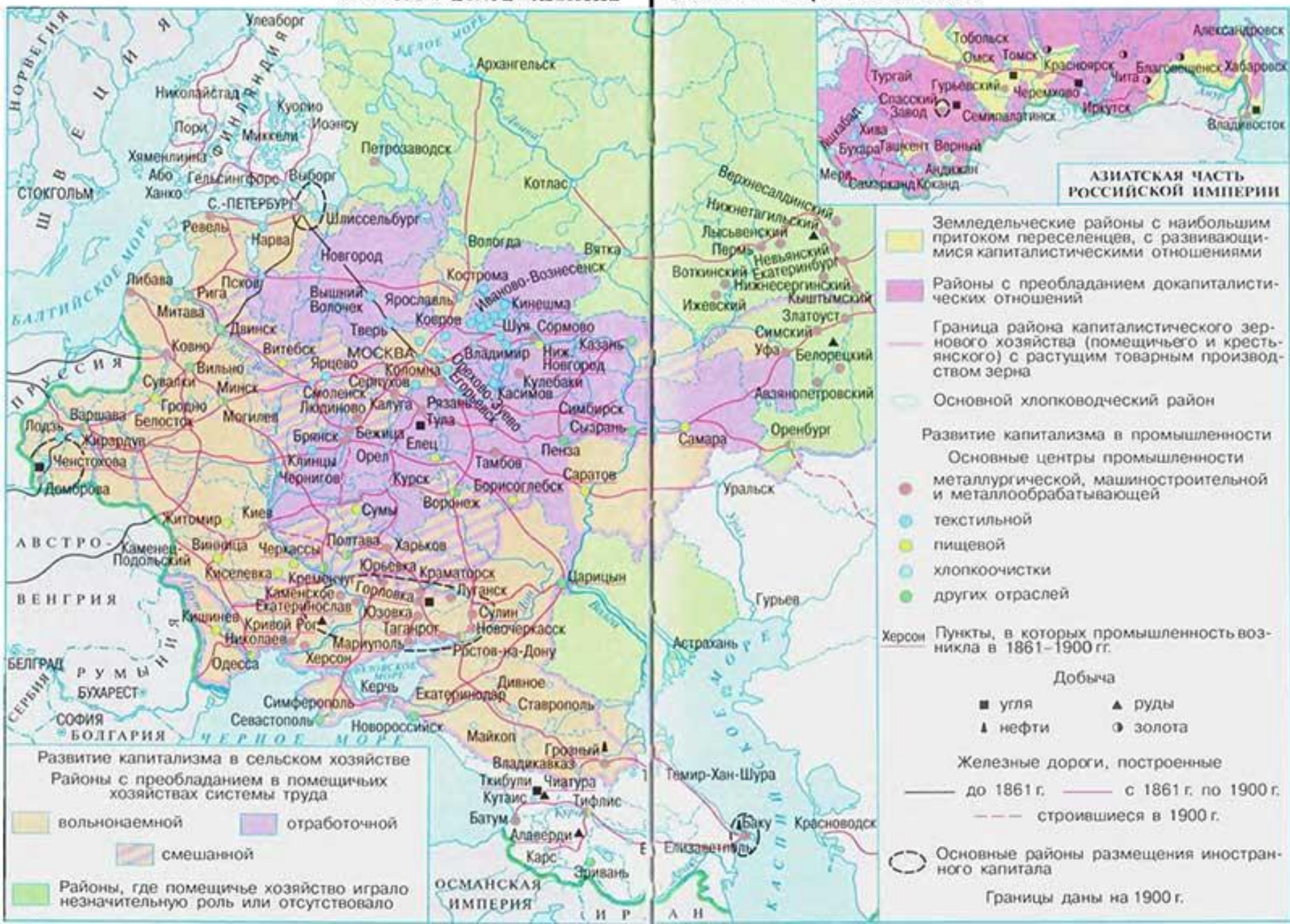
Самым мощным из них был Московский, опиравшийся на развитую кустарную промышленность центральных губерний (Московская, Владимирская, Костромская, Ярославская, Тверская).

Кустарь-одиночка → выходит на рынок, попадает под власть скупщика → объединяет в мастерскую → превращается в **фабрику** (ручной труд заменяется **машинным**). Переход от ремесленной мастерской (мануфактуры) к фабрике называется **промышленным переворотом**.

В России промышленный переворот начался в середине XIX в. В разных регионах страны и отраслях промышленности он протекал неодинаково. В хлопчатобумажной промышленности он раньше начался и быстрее завершился. А в целом по стране машинное производство победило к концу XIX в.: резко повысило производительность труда.

# ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

# РОССИИ во второй половине XIX в.



# Города в пореформенной России

В 1871 г. был образован город *Иваново-Вознесенск* – крупный центр текстильной промышленности. Владимир, Псков и Новгород – почти остановились в своем развитии.

*Ростов-на-Дону* – большой портовый город, который затмил Таганрог и Новочеркасск.

*Петербург* (667 тыс. жителей) – промышленно-капиталистический город с резкими социальными контрастами.

*Москва* (601 тыс. жителей) – тоже превращался в промышленно-капиталистический город.

*Рабочий класс городов в основном состоял из пришедших на заработки крестьян. На время сева, покоса и жатвы они возвращались в свои деревни. В это время останавливались многие фабрики. Со временем многие рабочие оседали в городе и порывали связь с деревней. Но этот процесс шел медленно.*

*Одесса* (100 тыс. жителей) – третий по величине город.

*Томск* (33 тыс. жителей) – основной центр сибирской торговли.

*Иркутск* (32 тыс. жителей).

*Тобольск*, оказавшийся в стороне от тракта, почти не рос и терял прежнее значение.

# Москва



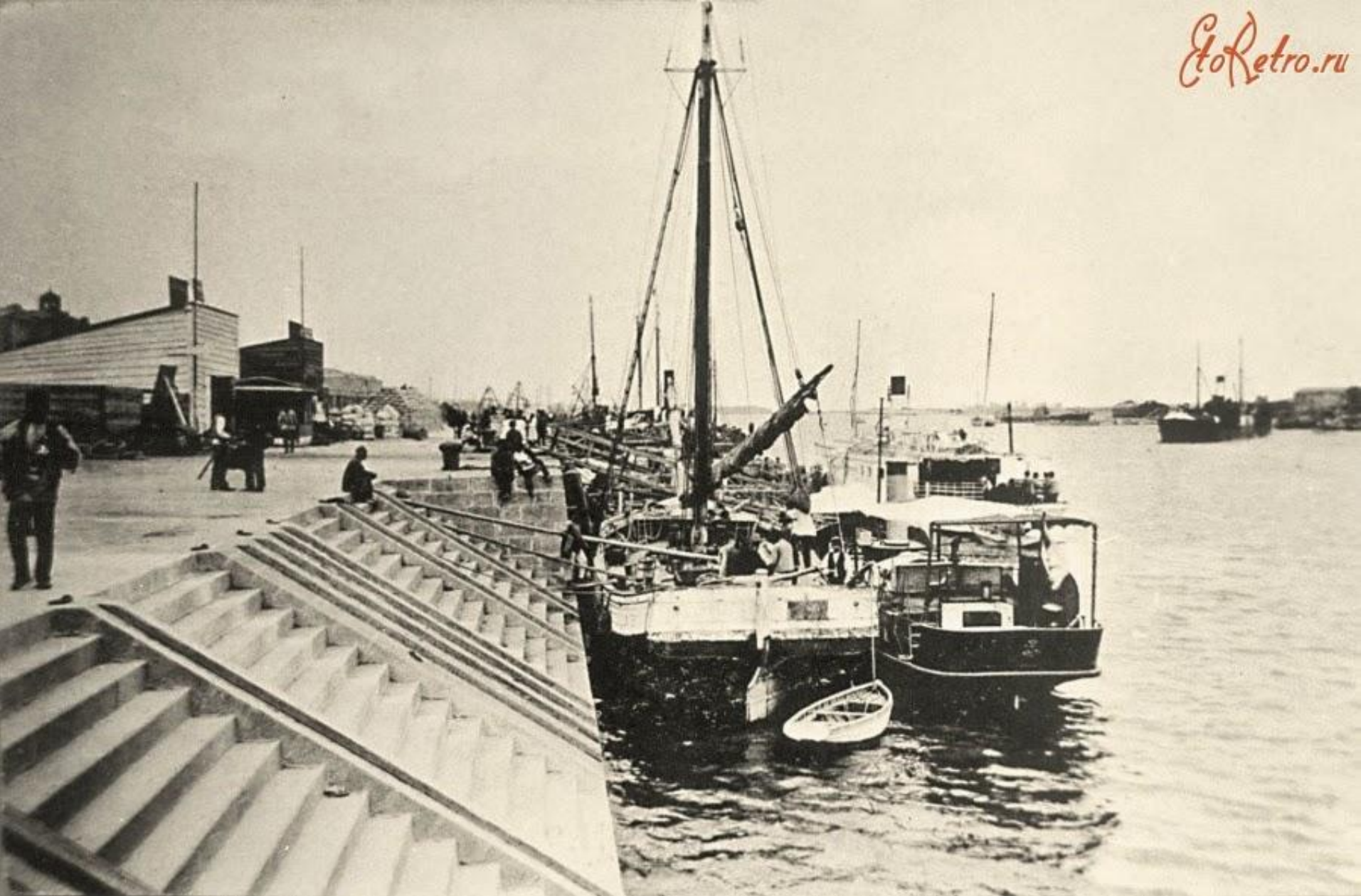
**Вид с Ивана Великого к юго-востоку, на Садовники и Котельники, 1850-е - 60-е годы**

С.-ПЕТЕРБУРГЪ. Николаевскій мостъ. Общій видъ города  
ST.-PETERSBOURG. Le Pont Nicolas. Vue générale prise



ИВАНОВО-ВОЗНЕСЕНСКЪ. Общій видъ фабрикъ Вознесенска и Дмитровки № 1.





**Ростов-на-Дону: старинная Набережная**

## **Вывод**

В целом же промышленное развитие России в первое пореформенное 20-летие шло успешно. Торговля выявляла потребности рынка, потребности человека. На их основе формировалась легкая промышленность. На базе её потребностей в машинах, а торговли – в средствах доставки товаров развивались транспорт и тяжелая промышленность.