

**СЕМИНАРСКА РАБОАТА ПО ПРЕДМЕТОТ
“ТУРИСТИЧКА ГЕОГРАФИЈА”**

**ТЕМА:
РАЗВОЈ И ФУНКЦИОНАЛНА ПОВРЗАНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ ВО
ТУРИЗМОТ**

www.MaturskiRadovi.NET

Развој и функционална поврзаност на сообраќајот и туризмот

Следејќи го историскиот развој на туристичкото стопанство, слободно може да кажеме дека тоа отсекогаш било најтесно поврзано со сообраќајот и неговиот развој. Со се поголемиот развиток на сообраќајот доаѓа до се поголема раздвиженост на луѓето, што од една страна позитивно влијае на туризмот. Посебна улога има патниот сообраќај, кој дава целосна слобода и поголеми услуги на патниците. Во поново време оваа улога ја превзема авионскиот сообраќај, кој овозможува пристап до најдалечните дестинации и го смалува времетраењето на патувањето.

Туристичката валоризација на некои региони е многу поврзана со развојот на патниот сообраќај, со видовите на туристичките движења, начинот на користење на годишните одмории слободното време. Истотака, некои видови сообраќај различно учествуваат при посетата на некои земји од станана на туристите. На пример, во нашата земја најголем број туристи доаѓаат преку патниот сообраќај.

Историски развој на сообраќајот

Со се поголемиот број на трговски патувања, се осовременувале и сообраќајните врски и превозните средства. Се до осумнаесеттиот век главно превозно средство биле коњите или запрежните коли влечени од коњи. Меѓутоа, константно со превозните средства, се осовременувала и патната инфраструктура. Во 1585 година италијанскиот инженер Гуидо Тољета направил студија за системот на градење на патиштата кој го применувале и старите Римјани. Во 1607 Томас Проктер ја издал првата книга за патиштата на англиски јазик. Во Париз, пак, е првата вискоа школа во Европа за патишта и мостови. Голема новина во изградбата вовел французинот Тресак Пиер-Мари кој го вовел “шосе” типот на градба на патишта. Во тоа време двајца шкотски инженери, Томас Телфорд и Џон Макадам употребиле сличен тип на подлога. Меѓутоа Телфорд само го подобрил “шосе” моделот на Тресак, и е познат како Телфордова конструкција. Макадам, пак, употребил поситен камен (толченик) за неговиот модел на пат. Тој бил поиздржлив и се употребува се до денес, и е главна подлога за современите патишта, бидејќи е погоден за голема сообраќајна оптовареност.

Паралелно со развојот на изградбата на патиштата, се развиваат и сообраќајните средства. Со откривањето на парната машина од страна на Џејмс Ват во 1783 година, е започната Индустриската револуција. Таа наоѓа примена во создавањето на првиот параброд од страна на американецот Р. Фултон во 1807 година. Потоа парната машина се употребува и кај сите други видови бродови. Со постепениот развој на парната машина и непрекорните резултати кои ги дала како погонска машина за пловниот сообраќај, конструирана е првата парна локомотива, а со тоа започнала ерата на железничкиот сообраќај. Се до создавањето на современите патишта, железничкиот сообраќај бил основен носител за превозот на луѓето и стоката. Парната локомотива ја измислил

англискиот пронаоѓач Ричард Тревитник во 1804 година, а потоа во 1825 година Џорџ Стивенсон го вовел првиот патнички воз, кој одел со брзина од 25 км/ч.

Патниот сообраќај својот препород го доживува кон крајот на 19 век, кога започнува конструирањето на возила кои имале погон мотири со внатрешно согорување. Германецот Николас Ото го создава првиот бензински “Ото мотор” а во 1886 година германците Готлиб Дајмлер и Карл Бенц го создале првиот автомобил со погон на бензински мотор. Одтогаш па се до денес, патниот сообраќај е во постојан подем и игра голема улога во развојот на туризмот.

Деветнаесеттиот век е време кога започнува брзиот развој на воздушните летала. Како пионери во изнаоѓањето на леталата, светот го дбележува подвигот на браќата Рајт. Поттикот за овој подвиг на браќата им го дал германецот Ото Лилиентал, кој, како и Леонардо Да Винчи претходно, ги проучувале летачките способности, движењето и летањето на птиците, и со тоа оставиле теоретски записи и искуства, кои им помогнале на браќата да ги согледаат проблемите на управувањето на леталото. Првиот лет кои го направиле бил на 17 декември 1903 година, и прелетал 37 м.

Поцетокот на дваесеттиот век е карактеристичен за големиот развој на науката и техниката, а со тоа и модернизација на сообраќајот. Авионскиот сообраќај, иако најдоцна се појавил, тоа е најбрзорастечко темпо на развој.

Патен сообраќај

Се до појавата на железницата, патиштата биле главни носители на копнениот сообраќај. Во Стариот, Средниот и Новиот век, патиштата воглавно се граделе за воени, верски или административни потреби. Економската оправданост за изградба на патот доаѓа подоцна, односно започнува со појавата на траклото, а станува се поголема со зголемувањето на трговската размена помеѓу народите и државите, па се до појавата на колата, кадешто зема огромен замав. Појавата на колата условила нови критериуми за конструкцијата на патиштата, како отпорноста на временските услови, трасирањето на наклони, издржливост од поголема оптовареност, сигурноста и др.

Според статистиките, денес во светот се смета дека има околу 16 милион км патишта. Најмногу се застапени макадамските со околу 8 милиони, потоа асфалтните и бетонските со околу 5 милиони, а остатокот отпаѓа на земјаните патишта.

Денес главни патни правци во Европа се:

Лисабон-Мадрид-Женева-Копенхаген-Сокхолм

Лондон-Париз-Женева-Милано-Бари

Лондон-Париз-Ценова-Рим-Неапол-Палермо

Атина-Солун-Скопје-Белград-Будимпешта-Виена-Братислава-Гдањск

Брисел-Линц-Виена-Будимпешта-Белград-Ниш-Истамбул и др.

За неѓународната патна мрежа во Европа се смета за одговорна Европската комисија про Обединетите Нации (UNECE). За оваа работа комисијата е задолжена со спогодбата за главни сообраќајни артерии (Main International Arteries – AGR). Мрежата на т.н. Е-патишта освен што ја опфаќа Европа истотака ги опфаќа и артериите на просторот на Централана Азија и Кавказ.

Железнички сообраќај

Железничкиот сообраќај е втор основен вид на копнен сообраќај и најчесто го надополнува патниот. Густината на железничките мрежа е тесно поврзана со стопанскиот развој на една земја или пак регион. Во една земја железницата може да зависи од многу фактори, како на пример колку таа е разместена и распространета кон стопанските капацитети во таа земја, колкав е односот помеѓу железницата и густината на населението, како и влијанието на релјефот. Со развојот на технологијата во денешно време се севладани високопланинските предели на Алпите, пиринеите, Карпестите планини, Андите, а и некои поголеми реки и канали. Со нивно совладување се дава голем шанса за развој на туризмот. Исто така, важна е и електрификацијата на пругите, со што се намалува употребата на фосилните горива.

Планирањето на туристичките патувања, треба да се земе во предвид широчината на колосеците. Тоа е поради тоа што со развојот на железничкиот сообраќај во различни држави различно биле поставени стандардите. Нормалната ширина на колосеците изнесува 1.435 мм. Меѓутоа има разни стандарди за ширината на колосекот, па така речиси 75% од колосеците во светот се со нормална ширина, а останатите се тесни колосеци околу 15% и на крај широките со 10%. Во последните неколку децении има голема технолошка револуција во железничкиот сообраќај, па денес постојат супер брзи возови наречени “куршум” (bullet) возови, кои се одликуваат со неверојатна брзина, комодитет, безбедност, како и високи еколошки стандарди. Водечка земја во употребата на железничкиот сообраќај е Јапонија, која со употребата на супербрзите возови ги поврзува сите свои поголеми градови на целата територија низ земјата, а со тоа овозможува ефикасен, брз, безбеден превоз на патниците. Во Кина, со помош на технологијата за електромагнетизам се создаваат нови модели на возови, пропратено со сопствена инфраструктура, кои имаат можност да се движат со брзина и до 420 км/ч. Во Европа, посебно значајно место заземаат германските железници, кои во текот на само еден ден превезуваат околу 350.000 патници, од кои 64.000 се возат со системот ICE, т.е. супербрзи возови кои сообраќаат меѓу големите градови и области во Германија, а се карактеризираат со мирни, удобни и комфорни вагони кои даваат голем комодитет во патувањето. Во Велика Британија првата супербрза композиција е пуштена во август 2000 година. Со изградбата на тунелот под каналот Ла Манш, помеѓу Велика Британија и Франција, пуштени се во употреба т.н. шатл возови кои сообраќаат низ тој тунел.

Француската железница исто така располага со брзи возови кои се наречени TGV (Train a Grande Vitesse). Брзината им е 300 км/ч, максималната и до 500 км/ч, а освен локални, тие возат и меѓународни дестинации кон Белгија, Холандија, Луксембург, Германија, Швајцарија, Шпанија и Италија. Со вакви супербрзи железници кои се иднината на железничката мрежа во Европа, се подобруваат економските показатели во некои земји и региони, намалување на регионалните диспропорции и најважно, брзо движење на туристите и поголем туристички промет.

Главни трансконтинентални железнички правци во светот се:
Њујорк-Чикаго-Омах-Сан Франциско
Њујорк-Чикаго-Сент Пол-Сиетл
Халифакс-Монтреал-Винипег-Ванкувер
Москва-Омск-Иркутск-Владивосток
Перт-Бризбејн
Буенос Аирес-Мендоза-Валпараизо

Воден сообраќај

Морски сообраќај

Морскиот сообраќај е еден од најстарите видови на сообраќај за транспорт на стока и патници. Најпрво доминирал бродот со весла, од каменото време па се до бронзеното, а подоцна се јавува бродот со едра. Први морепловци се споменуваат Феничаните. Потоа доминацијата ја превземаат Грците а потоа и Римјаните. Со падот на Рим, па се до последната крстоносна војна, бродскиот сообраќај бележи постојано опаѓање. Постепено на бродовите им се зголемувала маневарската способност, а големо внимание се обраќало на вооружувањето на бродовите, така што поголемо опремување и осовременување се вршело на воените бродови, а многу малку на бродвите за трговска намена.

Развојот на океанскиот сообраќај започнал со пронаоѓањето на компасот, а неговото значене се зголемило со воведувањето на парната машина, која била вградувана и на бродовите како погонски мотор. Со тек на време, бродовите наместо со дрвни материјали се граделе од железо, а со то започнала и изградбата на големите бродови.

На преминот од XIX во XX век, големо внимание се посветува на усовршувањето на бродоградбата, односно на удобноста на патниците. Постепено се воведени кабини за спиење, мини-барови, кино сали, базени, продавници, казина и др. Со потонувањето на Титаник се воведени стоги критериуми во поглед на изградбата, цврстината, сигурноста стабилноста, и опремата на пловните објекти. Во половината на XX век како погонско гориво во бродовите почнало да се употребува и атомската енергија. Со тоа започнала изградба на бродови кои ја надминале границата на носивост од 300.000 бродски тони.

Сообраќајните морски патишта, како и воздушните коридори, претставуваат еден вид подарок од природата, бидејќи низ нив не треба да се прави патна инфраструктура. Со тоа и самиот превоз е поефтиниот превоз. Просто речено, сите светски мориња претставуваат сообраќјни морски патишта. Морскиот сообраќај спаѓа меѓу најзначајните видови на сообраќај, како во превозот на стока, так аи во превозот на патници и туристи. Иако за морскиот сообраќај не треба да се гради инфраструктура, сепак во светот постојат неколку главни морски правци, главно поврзувајќи ги местата кадешти има голема концентрација на население. Еден од глобалните патни правци е оној кој води од исток кон запад и обратно. Најважни патни правци се: Северно-атлантскиот, Медитеранско-Азијскиот, Европско-Јужноамериканскиот,

Панамскиот, Патот околу р'тот Добра надеж и Севернопацифичкиот воден пат. Најголемо значење од овие има Северно-Атлантскиот пат, преку кој поминува ½ од патниците и стоката кои се превезуваат по воден пат, а најдолг е Медитеранско-Азијскиот пат, кој обиколува рециси ½ од Земјината топка.

Морските пристаништа, кои се или почетен или завршен сегмент на бродскиот сообраќај, се многу важни инфраструктурни делови. Најважни сообраќајно-туристички патишта се: Њујорк-Антверпен/Ротердам, Ценова-Гибралтар-Њујорк, Њујорк-Дакар-Лагос, Лондон-Лисабон-Мадеира-Лас Палмас-Буенос Аирес, Ванкувер-Јокохама-Кобе-Осака-Окинава-Манила-Хонг Конг, Бомбај-Карачи-Сејшелски ос.-Дар ес Салам и др.

Речен сообраќај

Речниот сообраќај, како во минатото, така и денес има многу големо значење. Тоа се зголемува поради тоа што има можности да се регулираат коритата на некои реки, нивно поврзување преку канали и сл. Сепак, многу малку реки се поволни за сообраќај без претходни инвестициски и инфраструктурни зафати. Сообраќајот по реките е за 50% поевтин од железничкиот, поради тоа што, како што кажавме, во водниот сообраќај не треба да се гради инфраструктура. Сепак, недостатоци постојат, како ограниченоста на просторот, различниот водостој во одредени делови од годината, и др. Најголемо значење за речниот сообраќај е економскиот развој на некоја земја или земји, подрачја или региони. Така да, доколку реката протекнува низ недоволно развиени подрачја, тогаш нејзината пловна искористеност може да биде минимална и покрај нејзината голема пловност. Таков промер е реката Амазон. Најмногу денесречниот сообраќај во туризмот се користи за крстарење (Нил, Дунав, Рајна, Волга, Дњепар и др.), риболов и капење.

Езерски сообраќај

Езерскиот сообраќај има мала улога во прометот на стоката. Од европските езера на кои има езерски сообраќај, можеме да ги истакнеме: Боденското, Каспиското, Бајкалското, и езерата Ладога и Оњега. Најголем и интензивен езерски сообраќај има на Големите езера во САД и Канада. Овде се наоѓаат мегаполисите Чикаго, Детроит и Торонто, а во непосредна близина се и Отава, Монреал, Кливленд и др. кои се важни економски центри во регионот. Езерскиот сообраќај, како и речниот, најчесто се користи за крстарење по езерата, капење, риболов, едрење и др.

Каналски сообраќај

Каналите се водени текови создадени од човекот. Тие поврзуваат реки и езера, езера и мориња, реките меѓусебно, океан и океан, две мориња и др. Тие со самата нивна изградба претставуваат многу важни сообраќајни системи. Тие воглавно се градат за да се намали растојанието помеѓу дестинациите. Прва со изградба на каналски системи почнала да се занимава Франција, со ископувањето на каналот на реката Гарона со што се споиле Средоземното море и Атлантскиот океан.

Денес каналите освен национално, имаат и интернационално значење. Такви се Беломорско-Балтичкиот канал, каналот Москва-Волга, Волга-Дон. Во Европа најпознати се Албертовиот во Белгија, Ду Миди (на Гарона) во Франција, Килскиот Сома-Оз и некои други канали на реките Рајна и Сена во Грманија, Големиот Канал во Кина, каналите на Големите езера во САД и Канада кои со нив се поврзуваат со Атлантскиот океан.

Сообраќајот кој се одвива по реките, каналите и езерата, претставува некој вид на продолжување на морскиот сообраќај или пак надополнување на патниот сообраќај. На тој начин превозот на контејнерска стока е многу полесен. Иако и овој сообраќај е условен од некои недостатоци, сепак може во голема мерка да биде конкурентен со патниот и железничкиот сообраќај. Тој може да биде погоден само доколку помеѓу морскиот и внатрешниот транспорт не се врши претовар, избегнувајќи големи трошоци. Во прилог на ова е големата бројка на индустриски капацитети кои се сместени долж внатрешните водени патишта. Ваквиот сообраќај е многу важен за развојот на некои неразвиени и економско заостанати капацитети, каде изградбата на копнената инфраструктура е значително неисплатлива. Во тие услови, овој вид на транспорт се јавува како решавачки фактор за стопански развој.

Воздушен сообраќај

Воздушниот сообраќај е еден од најновите видови на сообраќај, а се појавува од првата половина на XX век. Како таков, тој има поголема улога во превозот на лицата отколку во превозот на стока (освен на поштенските пратки), а со тоа е и многу важен за развојот на туризмот. Човекот уште многу одамана имал желба да лета. Првите записи за летањето ги има во грчките легенди за Дадал и Икар. Подоцна се јавуваат во стариот Рим, Скандинавија, и на Далечниот Исток. Прв пат, летањето добило научно внимание во 1250 година од страна на Рогер Бејкон, а 200 години подоцна Леонардо Да Винчи изработил скици на разни летала. Во 1783 година во Франција е извршен првиот лет со балон на топол воздух. Подоцна балоните се полнеле со хелиум или водород а се движеле на моторен погон. Најважно од се е што можело да се управува со нив без разлика на која страна дува ветрот. Тие се правеле се поголеми и достигале димензии до пекуокеански бродови, па добиле и име воздушни бродови.

Кон крајот на XIX век се појавуваат неколку ентузијастички експериментирале на овој вид сообраќај, како Адер (1887), Лонгли (1903), Рајт (1903), Блерио (1909) кој го прелетал Ла Манш. Истотака и армиите на некои земји го увиделе значењето на леталата кои можеле да се користат во воени цели. Така, армијата во 1907 година ги откупува леталата на браќата Рајт и започнува воздухопловната индустрија во полн ек. Во 1911 со помош на авион се

пребесувала поштата а во 1914 година и на патници и тоа на релација Санкт Петербург – Тампа (САД).

Првата Светска војна многу повеќе го стимулира развојот, а по завршувањето на воените активности, голем број на пилоти и на авиони се пренаменети во воздушниот сообраќај.

Прелетувањето на Атлантскиот океан во 1927 година, за период од 33 часа, многу охрабрувачки го стимулирал воздушниот сообраќај. Со почетокот на Втората Светска војна, на авионите се посветува големо внимание, па може да се каже дека тогаш имало вистинска револуција во воздушниот транспорт и сообраќајот. За негов огромен развој придонеле многу фактори, како што се зголемените воени потреби, брзото пренесување на пошта, зголемени потреби за туризмот, големиот технолошки напредок кој ги подобрувал перформансите на леталата, навигациските уреди, горивата, персоналот, аеродромите и др. За опслужување на овој вид на транспорт иако не треба да се прави патна инфраструктура, сепак треба да се направат почетни и завршни станици, т.е. аеродроми. Некои градови и области кои се одликуваат со голем број на население, располагаат со 2 па и повеќе аеродроми. Така, на пример, Чикаго има 5 (О'Хара, Мидвеј, Мегс Филд, Пелвоки, Регионал), Лондон исто така 5 (Хитроу, Гетвик, Стенсед, Лутон, Лодон сити), Москва 4 (Шерметјево, Внуково, Домодедово, Биково), Њујорк 3 (ЏФК, Ла Гардиа, Њујорк), Сиднеј 3 (Кингсфорд Смит, палм Бич, О-Роси беј), Лос Анџелес 2 (Интернационал, Ван Нис), Парис 2 (Орли, Шарл де Гол), Токио 2 (Ханеда, Нарита) и др. покрај сообраќајното значење, денес аеродромите претставуваат и вистински шопинг центри, а во нивниот состав се наоѓаат и голем број хотелски објекти од највисока категорија.

www.MaturskiRadovi.NET

Gotovi seminarski, maturski, naturalni i diplomski radovi iz raznih oblasti, lektire, puškice, tutorijali, referati.

www.MaturskiRadovi.Net je specijalizovan tim za usluge visokokvalitetnog pisanja, istraživanja i obradu teksta za kompletan region Balkana.

Posetite nas na sajtovima ispod:

<http://www.maturskiradovi.net>

<http://www.maturski.net>

<http://www.seminarskirad.org>

<http://www.seminarskirad.info>

<http://www.seminarskirad.biz>

<http://www.maturski.org>

<http://www.magistarski.com>

<http://www.essaysx.com>

<http://www.facebook.com/DiplomskiRadovi>

Takođe, na sajtu pronađite i tutorijale, referate, primere radova, preporučane lektire, vesti, čitaonicu... Na ovom sajtu ste u prilici pronaći preko 10000 radova iz raznih oblasti: ekonomija (menadžment, marketing, finansija, elektronskog poslovanja, internet tehnologija, biznis planovi, makroekonomija, mikroekonomija, preduzetništvo, upravljanje ljudskim resursima, ...), informatika (internet, informacione tehnologije, softver, hardver, operativni sistemi, baze podataka, programiranje, informacioni sistemi, računarske mreže, ...), biologija i ekologija, filozofija, istorija, geografija, fizika, hemija, književnost, matematika, likovno, psihologija, sociologija, ostali predmeti (politika, saobraćaj, mašinstvo, sport, muzika, arhitektura, pravo, ustav, medicina, engleski jezik, ...).

Uspostavljanjem ovog projekta, zadovoljila se i veoma prisutna potreba za specijalizovanim timom, koji će na studente i omladinu pravovremeno i adekvatno delovati u edukativnom i pozitivno usmeravajućem pravcu, ali i predstavljati efikasnu podršku u pisanju sopstvenih radova.

U cilju pružanja što kvalitetnijeg sadržaja radova, okupljen je odabrani tim, sastavljen od iskusnih stručnjaka iz različitih oblasti, čiji je cilj da autorskim pristupom i prepoznatljivim stilom izrađuju i istražuju najrazličitije oblasti i afirmišu slučajeve iz prakse.

Za sada posedujemo gotove radove iz oblasti prava, ekonomije, ekonomike preduzeća, javnih finansija, spoljnotrgovinskog poslovanja, informatike, programiranja, matematike, fizike, hemije, biologije, ekologije, menadžmenta, astronomije, carine, špedicije, poreskog sistema, javne uprave, računovodstva..., a uskoro ćemo se proširiti i na ostale oblasti. Inače, izrada maturalnih, seminarskih, diplomskih radova po želji je naša primarna opcija. Nakon što aplicirate za određeni rad, dobićete odgovor najkasnije za 24h.