

Sadržaj

Uvod.....	2
1. Istorijski razvoj saobraćaja.....	3
2. Saobraćaj I energija.....	6
2.1. Energetika i globalno zagrevanje.....	7
3. Energija.....	9
4. Štednja energije.....	13
4.1. Ekonomsko – finansijski razlozi.....	13
4.2. Primarna potrošnja energije.....	13
4.3. Tehnički zastarela energetska rešenja.....	15
4.4. Zaštita životne sredine.....	15
Zaključak.....	16
Literatura.....	17
UVOD	

Izvesno je da kultura racionalnog trošenja energije, a i time energenata svih vrsta, postaje neodvojivi i sve aktuelniji deo tehničke i opšte kulture pojedinca, porodice, društva i čovečanstva u celini. U vezi s tim, naročito izražen problem predstavljaju mogućnosti smanjenja potrošnje energenata namenjenih na pogon motornih vozila, jer još uvek ne raspolažemo odgovarajućim mogućnostima supstitucije goriva, niti primene pogona na bazi nekih alternativnih izvora energije. S druge strane, nemoguće je zamisliti otganzaciju savremenog privrednog-ekonomskog, društvenog i svakodnevnog života, uz ozbiljne odricanje od upotrebe najrazličitijih vrsta motornih vozila. Treba pronaći „jeftine“ i realno prihvatljive načine za izvesno prevazilaženje ovih protivurečenosti između potreba i mogućnosti, odnosno za barem preveremen izlazak iz tog zatvorenog kruga savremenog načina života i istovremene prirodne ograničenosti između potreba ograničenosti energetske resursa, a sve uz nadu da će se u međuvremenu pronaći adekvatna i trajna rešenja ovih problema. Pored toga, nemoguće je govoriti o štednji goriva koja se koriste za pogon motornih vozila. Naravno, uz sve to ne može biti zaobiđen ni neznednosni aspekt upotrebe motornih vozila.

Savremen način života, u koji se neprekidno uvode nova potrošačka dobra, zahteva sve veću potrošnju energija (pre svega električne). Otud se danas čovečanstvo sreće sa nizom problema u oblasti energetike kao što su zagađenje životne sredine, nedostatak energije, ... Da bi se problem nedostatka energije neutralizovao, energiju treba koristiti racionalno. Racionalno trošenje energije uključuje svest o konačnosti energetske resursa, a ništa manje nisu značajna znanja o mogućnostima njene pravilne potrošnje. To uključuje edukaciju učenika (i stanovništva) od početka školovanja o načinima smanjenja i racionalnoj potrošnji energije u svakodnevnim aktivnostima vezanim za kuću, školu, radno mesto, korišćenje različitih potrošačkih dobara i prevoznih sredstava, ... Da bi se to postiglo edukacija u ovom polju je neophodna.

1. Istorijski razvoj saobraćaja

Efikasna distribucija robe i promet putnika je oduvek bio važan faktor za održavanje ekonomske kohezije, još od doba starih carstva do modernih država danas u svetu. Sa tehnološkim i ekonomskim razvojem, sredstva za postizanje tog cilja su značajno evoluirala. Tako je i razvoj saobraćaja u tesnoj vezi sa prostornim razvojem ekonomskog sistema. Čitav istorijski period razvoja saobraćaja moguće je pratiti od preindustrijskog do savremenih saobraćajnih mreža na početku XXI veka, a kroz pet velikih faza, gde se svaka odlikuje specifičnim inovacijama u transportnom sektoru.

Pre pojave parne mašine i inovacija u industrijskoj revoluciji krajem XVIII veka, nisu postojale nikakave forme motorizovanog saobraćaja. Transportna sredstva su se mahom vezivala za životinjsku tegleću snagu u kopnenom saobraćaju ili za snagu i pravac duvanja stalnih vetrova u pomorskom saobraćaju. Bilo

je ograničenja u količinama robe koja se prevozila, kao i u brzini transporta ljudi i roba. Vodeni saobraćaj je bio najviše razvijen i najefikasniji, tako da su gradovi na obalama mora ili velikih reka trgovali sa udaljenim regionima i na taj način zadobijali veću ekonomsku, političku i kulturnu moć i veći uticaj nad okolnom teritorijom. Zato nije ni iznenađujuće što su se prve civilizacije razvile upravo u dolinama velikih reka, kako zbog dobrih uslova za bavljenje poljoprivredom, tako i zbog trgovine (npr: doline Tigra i Eufrata, Nila, Inda, Ganga, Hoang Hoa). Kako je efikasnost transportnog sistema u ovom periodu bila izuzetno niska, tako je trgovina uglavnom imala lokalni karakter. Iz perspektive regionalnih ekonomija, u takvom okruženju uticaj grada na okolni prostor kroz trgovačke veze bio je najviše do 50 km u prečniku. Međunarodna trgovina je i tada postojala, ali su proizvodi kojima se trgovali spadali u kategoriju luksuzne robe (bili su izrazito skupi i dostupni malom broju bogatih), jer je bilo reč o začinima, svili, vinu, parfemima – robi koja je do Evrope dovožena čuvenim Putem svile . U takvom okruženju, bilo je teško govoriti o bilo kakvom urbanom sistemu, već pre o relativno samostalnim ekonomskim sistemima sa vrlo ograničenom trgovinskom razmenom. Ipak, kao najpoznatiji izdanci ovog pravila jesu čuvena Rimski imperija i Kinesko carstvo. Oba carstva su tokom svoje istorije posvećivale velike napore izgradnji saobraćajne mreže, pokušavajući na taj način da održe kontrolu nad svojom velikom teritorijom tokom dužeg vremena. Rimljani su bili poznati graditelji puteva, te su tako prvo premostili kopnene provincije na Apeninskom poluostrvu, a potom i u drugim delovima carstva, povezujući velike gradove u Mediteranu. Kako je carstvo raslo, tako se putna mreža razvijala i dostigla u jednom trenutku 80000 km odlično izgrađenih puteva (III vek). Sa druge strane Zemljine kugle, Kinesko carstvo je bilo daleko poznatije po ozgradnji sistema kanala i rečnom saobraćaju. Ti kanali činili su sistem pod nazivom Veliki kanal (neki delovi i danas postoje). Tokom period XIV-XVII veka ovaj sistem dostigao je dužinu od 2500 km, povezujući Peking na severu i Handžou na jugu sa obalom mora na istoku (dva velika rečna basena Jangcekjanga i Hoanhua). Tokom srednjeg veka trgovina se intenzivirala i to trgovina pomorskim putem. Plovidbe su bile intenzivne La Manšom, Severnim morem, Baltičkim morem i Mediteranom, gde je bilo skoncentrisano i najviše luka (Venecija, Barselona, Lisabon, Bordo, Hamburg, Norvič, London). Najviše se trgovalo grožđem, vinom, vunom, drvetom, kamenom, sa soli, ili nekim luksuznim robama. Tokom XIV veka pojavili su se savremeniji i brži brodovi (karavele i galeoni). Evropljani su krenuli u traganje za novim, alternativnim i pomorskim putem za bogatu Indiju jer su padom Carigrada 1453. godine Turci konačno presekli kopnene trgovačke puteve sa Bliskim i Dalekim Istokom. Tom prilikom, pošto je reč bilo o jedrenjacima, glavni uslov i faktor plovidbe bili su stalni vetrovi i kretanje morskih struja, pa su tako i traganja za alternativnim pravcima bila znatno uslovljena ovim prirodnim faktorima. Ipak, Evropljani su krajem XV i tokom XVI i XVII veka uspeali da otkriju američke kontinente, oplove Afriku, naprave kružnu turu oko Zemljine kugle, otkriju Australiju, plovo po Okeaniji, i na taj način znatno prošire granice i mogućnosti pomorskih saobraćajnih pravaca. U tom periodu smenjivalo se nekoliko velikih pomorskih sila: Španija i Portugalija, Holandija, Engleska. Do kraja XVII veka najveći deo kolonija u svetu držali su Evropljani i zahvaljujući njima odvijala se intenzivna kolonijalna trgovina, korišćenjem pre svega pomorskog saobraćaja .

----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE PREUZETI NA SAJTU. -----

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com