Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

«Дальневосточный государственный университет путей сообщения»

ЭССЕ

По дисциплине «Основы маркетинга»

На тему: «История применения тяглового и вьючного транспорта»

Выполнил: Соколов М.А.

студент 224 гр.

Проверил: Чернов В.А.

Хабаровск, 2020

Много тысячелетий назад человек впервые обратил внимание на животных, но не как на пищу, а как на средство передвижения. Потребности человечества в транспорте возрастали как непременное условие его выживания и развития. Не все животные годились для этого, но все же нашлись и те, которые подчинились человеку и позволили ему сидеть на своей спине. По мере приручения и разведения животных их стали широко применять для транспортных целей как в качестве вьючных, так и в виде тягловой силы. Даже в век научно-технического прогресса в ряде стран, особенно в горных и пустынных районах, животные выполняют относительно большую транспортную работу.

Вью́чный тра́нспорт — транспорт, использующий работу животных либо человека. Транспортировка осуществляется на спине животного при помощи вьюков и вьючных сёдел, для этого применяются лошади, мулы, верблюды, ослы, олени и другие животные.

Этот транспорт применяется как правило в горах, пустынях, лесистой и болотистой местности, там, где невозможно использовать другой транспорт (гужевой, автомобильный или воздушный), например, из-за бездорожья, характера местности, климатических условий или состояния погоды, а также в местностях со слаборазвитой экономикой.

На ранних стадиях феодализма развитие транспорта сковывалось политической раздробленностью, слабым развитием торговли между странами и внутри них. Грузы, приготовленные для транспортировки на спинах животных, называются вьюками, а места для сидения человека — вьючными сёдлами. Является древнейшим известным человеку видом транспорта. Перевозились в основном грузы, которые не могли быть произведены на месте, главным образом предметы роскоши. Сухопутный транспорт был преимущественно вьючным. Товары перевозились нередко сообща несколькими купцами для защиты нападения разбойников.

Наиболее интенсивное движение караванов было на Древнем Востоке. Самым большим по протяженности был так называемый Великий шелковый путь (7 тыс. км), связывающий Дальний Восток с Европой и Африкой. По нему шли караваны верблюдов, мулов, лошадей с товарами из Китая, Индии, Персии и других стран. Караваны, состоящие нередко из 2-3 тыс. верблюдов, были самым распространенным видом транспорта, они шли даже через пустыню Сахару.

От тропинок и естественных караванных путей с вьючными животными люди перешли к перемещению тяжестей с помощью повозок, которые передвигались, как правило, крупными животными. Применявшиеся ранее волокуши не могли получить широкого распространения, так как требовали слишком больших затрат силы на тягу из-за высокого коэффициента трения. Позднее было замечено, что передвижение тяжелых предметов существенно облегчается применением катков. Этот метод широко использовался для строительства пирамид в Египте. Отсюда был один шаг до создания колесных повозок, которые были известны в Месопотамии в 3-м тысячелетии до и. э..

Колесо - величайшее изобретение человеческого гения.

Во-первых, колесо не имеет аналога в природе

Во-вторых, колесный экипаж в принципе служит человечеству много тысячелетий и остается основой всех видов современного наземного транспорта.

В эпоху Средневековья возникали новые условия для развития материального производства и транспорта. Расширение добычи руды и минералов, улучшение техники, увеличение видов и объемов ремесленной продукции, развитие сельского хозяйства, появление товарного производства, рост городов обострили потребность в транспорте как для

нужд производства и внутренней торговли, так и для внешней межгосударственной торговли.

Падение рабовладельческого строя стало концом и римской техники дорожного строительства, которая базировалась на использовании практически неограниченных источников рабского труда. Прокладывать новые дороги в то время могло только местное население, привлекаемое на барщину. В результате стали появляться новые грунтовые дороги облегченной конструкции.

Однако упадок дорожного строительства привел к необходимости значительного усовершенствования колесных экипажей. В XY в. появился новый вид транспортного средства – *карета*.

На протяжении многих веков и тысячелетий основной движущей силой наземного транспорта были сначала быки и ослы, затем лошади и другие крупные домашние животные.

Гужевой транспорт (тягловый) - вид дорожного транспорта, как грузового, так и пассажирского, в котором транспортные средства (повозки) приводятся в движение животными. В качестве тягловых животных используются лошади, волы, буйволы, ослы, мулы, собаки, олени и др.

Гужевой транспорт появился практически одновременно с колесом.

Гужевые пути привлекли внимание государства на правовом уровне лишь после освобождения от монгольского владычества.

Первым транспортным ведомством России был Ямской приказ, который существовал с 1516 по 1723 г. Он ведал организацией и управлением ямской службой. Ямской приказ был преобразован в Ямскую канцелярию (существовала до 1782 г.) и отнесен к почтовому ведомству.

Наиболее интенсивно гужевое движение осуществлялось по Московскому и Новгородскому трактам. Вначале почта доставлялась только в уездные города.

До второй половины XIX в. с товарами купцов следовали приказчики, нанимавшие артель извозчиков. Затем перевозкой стали заниматься фирмы — доставщики грузов, которые выступали посредниками между купцами и извозчичьими артелями. Таким образом, произошла концентрация грузоперевозок в руках транспортных фирм. Грузовые перевозки осуществлялись обычно конными обозами. Гужевой транспорт оставался довольно важным видом транспорта до Второй мировой войны, после чего он был вытеснен более современными, моторизованными видами транспорта.

Вплоть до Первой мировой войны дороги предназначались в основном только для гужевого транспорта (преимущественно конного), поскольку автомобили появились в России лишь в небольшом количестве в первом десятилетии XX в.

В XX в. доля гужа в общей интенсивности движения прогрессивно падала и в конце 50-х годов XX в. достигла нескольких процентов, а в 70-х годах – уже доли процентов. Тем не менее в 1926 г. в гужевом транспортном хозяйстве страны было задействовано 27,8 млн. лошадей, 0,6 млн. волов, 0,8 млн. верблюдов.

В северных регионах России вплоть до середины 60-х гг. вместо оленей и лошадей широко использовались гужевые собаки. Собачьи упряжками пользовались не только местные жители, но и все государственные службы, включая пограничные войска, почтовую службу и научные экспедиции.

В силу сказанного только гужевой транспорт, пригодный всегда и везде с учетом санных путей, кое-как обеспечивал транспортное, экономическое и социальное единство страны. В 1916 г. даже возникло понятие «*грязеверсты*», которые обозначали трудности перевозки грузов и пассажиров по грунтовым дорогам.

1920–1930-е годы были, образно говоря, золотыми годами гужевого транспорта в России, его запоздалого взлета, ибо в других странах в эти годы он уже интенсивно вытеснялся автомобильным транспортом, который потенциально по каждой единице был способен перевозить в 7– 10 раз больше грузов и в той же пропорции скорее и дешевле. Борьба была, таким образом, неравной. Но для российских условий в те годы гуж был по существу единственным выходом сбалансированного развития транспорта и экономики.

В настоящее время сохранилась экономическая целесообразность использования гужевого транспорта для доставки небольших грузов на короткие расстояния, в первую очередь это внутрихозяйственные перевозки. В условиях бездорожья или плохих дорог при отсутствии тракторов и автомобилей высокой проходимости гужевым транспортом доставляются грузы от перевалочных баз до баз геологических предприятий. Большое значение гужевой транспорт приобретает в периоды весенне-осенних распутиц, а также в районах, где недостаточно развита сеть дорог с твердым покрытием.

Использованная литература

1. Pegolotti's Merchant Handbook

2. https://zooclub.ru/samye/vazhnye-transportnye-domashnie-zhivotnye.shtml

3. История Сибири. Л., 1968. Т. 3; Пронин В.И. Сибирь в период капитализма. Новосибирск, 1997. Вып. 1; Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII—XIX вв. Новосибирск, 2004.

4. https://kartaslov.ru/карта-знаний/Вьючный+транспорт

5. https://studref.com/487377/tehnika/alternativnye_sposoby_transportirovki