Министерство Путей Сообщения

Санкт-Петербургский Государственный Университет

Путей Сообщения

#### Кафедра «Экономика транспорта»

### Курсовая работа по дисциплине

«Экономическая география транспорта»

Тема: «Сравнительная экономико-географическая характеристика транспорта Восточно-Сибирского и Западно-Сибирского экономических районов»

|  |  |
| --- | --- |
| Выполнил: | студент группы К-007  Флоренцев Александр |
| Руководитель: | Шиянская К. Ф. |

Санкт-Петербург

2000

##### План

1. **Вступление**
   1. Введение
      1. Характеристика географического положения района.
      2. Специализация и роль в общероссийском разделении труда
   2. Население
      1. Общая численность
      2. Плотность по отдельным частям района
      3. Соотношение городского и сельского населения
      4. Национальный состав
      5. Характер размещения городов
      6. Обеспеченность района трудовыми ресурсами
2. **Природные условия, влияющие на конфигурацию транспортных путей**
   1. Рельеф местности
   2. Природные факторы (заболоченность, вечная мерзлота, количество водных преград, порожистость рек и т.п.)
   3. Направления течения рек и изрезанность береговой линии
3. **Транспорт района в дореволюционный период**
   1. Историческая справка о различных видах транспорта
   2. Роль транспорта в развитии отраслей хозяйства
4. **Развитие и размещение транспорта в послереволюционный период**
   1. Подробная характеристика каждого вида транспорта отдельно
   2. Трассы трубопроводов на территории района
   3. Обеспеченность наиболее значительных промышленных центров железнодорожным транспортом
   4. Значение морского и внутреннего водного транспорта для различных частей района
   5. Основные транспортные узлы, образовавшиеся на стыке магистральных путей
5. **Внутренние и внешние экономические связи**
   1. Продукция, ввозимая и вывозимая за пределы района
   2. Транспортные пути и их направления
6. **Перспективы развития транспорта**

## 1.Вступление

Западная Сибирь расположена между Уралом и Среднесибирским плоскогорьем, протянувшись с Севера на Юг на 2500 км. В плане равнина имеет форму трапеции, север которой омывается водами Карского моря. Из-за непосредственной близости к промышленному Уралу, а также наличия железнодорожных магистралей и великих сибирских рек Западная Сибирь имеет весьма благоприятные условия для своего хозяйственного развития. Западно-Сибирский экономический район относится к районам с высокой обеспеченностью природными ресурсами при дефиците трудовых ресурсов. Его удельный вес в хозяйстве России очень высок.

Восточная Сибирь располагается между реками Енисей и Лена, от побережья Северного Ледовитого океана до подножия гор Южной Сибири. Она является гораздо менее хозяйственно освоенной из-за своего значительного удаления от наиболее развитых в экономическом отношении центральных районов страны, суровости климата, наличия торфяных болот, мерзлоты, тундр, тайги, а также преобладанием возвышенностей и гор. Влияние природных условий и ресурсов на размещение и развитие хозяйства в некоторых районах Восточной Сибири очень велико. Таким образом, себестоимость продукции напрямую зависит от степени суровости природных условий. Наиболее удобной в природно-климатическом отношении считается юго-западная часть. Поэтому здесь сосредоточена основная масса населения, крупнейшие промышленные центры, наиболее развиты транспортные связи.

Богатая на полезные ископаемые, Западная Сибирь даёт основную долю добычи нефти, природного газа и значительную часть древесины. Основные направления в развитии района связаны с углублением отраслей рыночной специализации на базе нефтяной, газовой, угольной промышленности, созданием на их основе крупнейшего комплекса энергоёмких, материалоёмких и водоёмких отраслей промышленности, а также с развитием зерново-животноводческого аграрного комплекса при рациональном использовании природных ресурсов.

К отраслям рыночной специализации Восточно-Сибирского экономического района, определяющим его место в территориальном разделении труда, относятся угольная промышленность, электроэнергетика, цветная металлургия (особенно производство алюминия), некоторые производства химической промышленности, лесная промышленность и пушной промысел.

В состав Западно-Сибирского экономического района входят: Алтайский край, Республика Алтай, Кемеровская, Новосибирская, Омская, Томская, Тюменская (с Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами) области. Его площадь 2427,2 тыс. км2, что составляет 14,2% от всей площади РФ.

Восточно-Сибирский экономический район занимает площадь, почти в 1,7 раз превосходящую Западную Сибирь, что составляет 24,1% от общей площади РФ. В состав этого экономического района входят Иркутская и Читинская области, Красноярский край, республики Бурятия, Тува, Хакасия.

Таким образом, несмотря на относительно небольшую территорию, занимаемую Западной Сибирью, район имеет гораздо большее общероссийское значение, чем Восточно-Сибирский. Кроме того, тот факт, что Западная Сибирь богата полезными ископаемыми, требует хорошо развитой транспортной системы.

Несмотря на меньшую площадь, население Западной Сибири превосходит население Восточной в 1,6 раза (около 15 млн. человек в Западной и 9,2 млн. человек – в Восточной). Оба района характеризуются крайне неравномерным

размещением населения. Средняя плотность населения в Западной Сибири составляет 6,2 чел на 1 км2, в то время, как в Тюменской области она составляет около 2 человек на 1 км2, а в Кемеровской – 33 человека на 1 км2. Примерно такая же картина наблюдается и в Восточной Сибири. При средней плотности 2,2 человека на 1 км2, этот показатель колеблется от 25-40 человек в районах, приближенных к Иркутску и Красноярску, вдоль Транссибирской магистрали, до 0,2 человек на 1 км2, в Эвенкийском автономном округе. Существенные различия характерны и для соотношения между городским и сельским населением. Удельный вес городского населения достиг в среднем 71,8% и колеблется от 50% в Туве до 75% в Иркутской области. В автономных округах он составляет лишь около 20%. В Западной же Сибири удельный вес городского населения составляет 72,4%. В районе начитывается 80 городов и 204 посёлка городского типа. Большинство населения – русские (9/10), на севере живут малочисленные народы – ханты, манси, ненцы, эвенки, коми. А также татары, казахи, немцы. Несмотря на интенсивные миграционные процессы и приток сюда населения из других районов страны, Западная Сибирь является одним из наиболее трудодефицитных районов России. Сальдо миграции – отрицательное, составляет 2,1%. Восточная Сибирь – многонациональный район России. Кроме русского большинства ее населяют буряты, тувинцы, хакасы, эвенки, долгане и другие народности. Большинство малочисленных народов, особенно севера, живут в экстремальных условиях и находятся в настоящее время на грани вымирания, что связано с разрушением экологических систем их древнего обитания из-за бездумного освоения природных богатств. Коренные народы лишаются исконной хозяйственной специализации и промыслов – оленеводства, охоты, рыболовства. В Восточной Сибири как районе нового освоения удельный вес лиц в трудоспособном возрасте значительно превышает среднероссийские показатели. Это объясняется большим притоком переселенцев трудоспособного возраста из западных районов. Несмотря на рост населения в целом и значительное перемещение сельского населения в города, проблема трудовых ресурсов в промышленности региона всегда раньше была острой. Однако в настоящее время, в период становления рыночной экономики, ситуация изменилась, безработица в этом районе носит в значительной мере структурный характер. Трудности с рабочей силой усугубляются особым характером населенных пунктов – относительно малыми средними размерами городских поселений и их значительной раздробленностью. Это связано с большой долей рабочих посёлков при предприятиях добывающих отраслей – горнорудной, лесной и др.

## 2.Природные условия, влияющие на конфигурацию транспортных путей.

Западно-Сибирский экономический район занимает большую часть Западно-Сибирской равнины, которая своём основании имеет молодую платформу, поэтому рельеф этого природного района равнинный, с мощным слоем осадочных горных пород. Высота равнины не превышает 100 м над уровнем океана. Лишь около 10% территории района занято горными системами Урала, Алтая, Саян. Северная часть Западной Сибири подвергалась неоднократному наступлению моря. Рельеф равнины имеет небольшой уклон к северу и несколько вогнутую форму. Большая протяженность равнины с севера на юг и однообразие рельефа обуславливают чётко выпаженную зональность природы: от тундры до степей. На территории Западной Сибири чётко выражены почти все природные зоны северного

полушария – от арктической до степной. Крайняя заболоченность большей части Западно-Сибирского экономического района (Западно-Сибирской равнины) сильно затрудняет использование сухопутного транспорта. По территории равнины проходит только одна железная дорога: Тюмень – Сургут – Новый Уренгой с ответвлением на Нижневартовск. Её значение очень велико, так как она проходит через важнейшие месторождения нефти и природного газа. Основная масса железнодорожных линий расположена на юге района, где рельеф (равнины, высотой до 500 м над уровнем моря) позволяет прокладывать железнодорожное полотно.

Климат Восточной Сибири континентальный, так как это связано со значительной удаленностью природного района от морей и океанов. Зимой происходит сильное выхолаживание территории (средняя температура января -35˚С, но бывают морозы и до -70˚С). Мощность снежного покрова невелика, поэтому происходит сильное промерзание грунта. Для района Восточной Сибири характерен слой вечной мерзлоты.

Восточная Сибирь бедна на железные дороги. Основная причина этого заключается в слабой развитости промышленности Восточно-Сибирского экономического района и небольшом количестве природных ресурсов. На территории Среднесибирского плоскогорья нет ни одной железной дороги. Во многом это определяется наличием слоя вечной мерзлоты, не позволяющего прокладывать железные дороги. Все железнодорожные линии расположены на юге – юго-западе, в месте скопления природных ресурсов. Здесь рельеф (равнинные плоскогорья высотой до 1000 м над уровнем моря) позволяет беспрепятственно прокладывать железные дороги.

Большую часть Восточной Сибири занимает Среднесибирское плоскогорье, в основании которого лежит древняя Сибирская платформа. На большей территории фундамент платформы погребен под мощным чехлом осадочных горных пород. Только в районах Енисейского кряжа и Анабарского плато он выходит на поверхность, образуя щиты. Высота Среднесибирского плоскогорья 500-700 м. Медленные колебания, которые совершала Сибирская платформа, привели к возникновению серии расколов земной коры. По ним разливалась лава, которая, разливаясь по поверхности, образовывала покровы базальтов (траппы, от швед. trapp – лестница). Эти покровы при врезании в них рек и выветривания образуют ступенчатые склоны Среднесибирского плоскогорья. Площадь, занятая этим слоем, огромна, а толщина его достигает сотен метров.

Крупнейшая река Западной Сибири – Обь с притоком Иртыш. Западно-Сибирская равнина богата поверхностными и подземными водами. Заболоченность и переувлажненность многих районов Западной Сибири делают её непроходимой и крайне тяжёлой для освоения. Многие районы практически недоступны для наземного и водного транспорта. Бассейн реки Обь вместе с притоком Иртыш охватывают почти всю территорию Западной Сибири. Этот факт наравне с несильной изрезанностью береговой линии и достаточно пологими берегами (русло реки проходит почти полностью по равнинной местности) делает речной транспорт в Западной Сибири достаточно распространённым. Направление течения с юго-востока на северо-запад делают речную навигацию очень удобной не только для внутрирайонной доставки грузов, но и для связи железнодорожного транспорта с морским.

Крупнейшими реками Восточной Сибири являются Енисей и Лена с притоками. Все реки этого района многоводны, их бассейны обширны. Многие из них

порожисты. Зимой крупные реки надолго покрываются льдом, а мелкие промерзают до дна. Восточно-Сибирский экономический район как бы ограничен с двух сторон руслами крупных рек: Енисей и Лена. Изрезанность береговой линии этих рек местами довольно значительна. Кроме того, тот факт, что реки протекают среди горных возвышенностей, определяет местами обрывистость берегов. Однако, несмотря на это, речной транспорт играет важную роль в хозяйстве Восточной Сибири. Течения рек имеют почти строго меридиональное направление (за исключением верховья Лены), что также очень удобно для использования речного транспорта в качестве связующего звена транспортной сети Восточной Сибири.

## 3.Транспорт района в дореволюционный период.

Со второй половины XIX в. в связи с развитием капитализма в России важные изменения происходят и в хозяйстве её сибирской окраины. В этот период идёт особенно широкое земледельческое освоение лесостепных и степных пространств крестьянами-переселенцами, и Западная Сибирь превращается в один из крупных районов товарного зернового земледелия, скотоводства и маслоделия. На её территории развиваются уже существующие и возникают новые торгово-транспортные центры. В этом отношении особое значение имела постройка Великого Сибирского железнодорожного пути, движение по которому открылось в пределах Западной Сибири в 1896 г. С 1844 г. организовано пароходное сообщение по Оби, Иртышу и их притокам. Затем была построена железная дорога с Урала (из Екатеринбурга), подошедшая в 1885 г. у Тюмени к сибирской речной сети.

Впоследствии, быстрое развитие сельского хозяйства и возникновение угольной промышленности повлекло за собой и постепенный рост железнодорожной сети. Перед первой Мировой войной и вначале её была сооружена северная ветвь Сибирской магистрали: Тюмень – Омск, облегчившая выход западносибирскому хлебу на северо-запад; проведены две линии в южные хлебопроизводящие районы: Татарск – Славгород и Новониколаевск (современный Новосибирск) – Барнаул – Семипалатинск (с ответвлением на Бийск) и одна линия в Кузбасс: Юрга – Кольчугино (с ответвлением на Щегловск). Выросли в это время и перевозки грузов по Иртышу и Оби на подъездных к железнодорожной магистрали направлениях. Однако, вместе с тем происходило и резкое снижение транзитных водных перевозок Иртыш – Обь между Тюменью и Томском и почти прекратилось движение по Сибирскому тракту; резко упали извозный промысел и торговля на ярмарках.

Строительство Сибирской железной дороги вызвало огромные изменения в экономике всей Восточной Сибири. Оно началось в 1891 г. одновременно с двух концов – из Челябинска и Владивостока. В 1893-1899 гг. был сооружен участок Красноярск – Иркутск. Последний участок – Кругобайкальская дорога – был достроен в 1905 г. Это позволило организовать сквозное движение поездов до Владивостока. Рельсовый путь положил конец былой оторванности Восточной Сибири от центра страны. Резко увеличился приток переселенцев с запада. Все население Восточной Сибири за 1897-1917 гг. увеличилось более чем на 1 млн. человек и к 1917 г. достигло 3 млн. человек. Особенно быстро росло население городов и уездов, оказавшихся на железной дороге. Железная дорога, в основном совпадавшая с направлением Московского тракта, усилила концентрацию населения в непосредственно прилегающей к ней полосе.

Проведение железной дороги сильно сказалось на населении притрактовой полосы. На всем протяжении Московского тракта совсем упала роль извоза. В стороне от рельсового пути конкуренцию гужевым перевозкам составило возросшее пароходное движение. До проведения железной дороги извозом занималось зимой 20-30% населения, а после проведения – 1,5-4%. Притрактовое население, лишившись заработка от перевозок, переключилось на земледелие, тем более что железная дорога создала спрос на сельскохозяйственные продукты для вывоза.

Большое влияние железная дорога оказала на торговлю. Прежде всего вся русско-китайская торговля и перевозки товаров между Россией и Китаем стали осуществляться непосредственно по железной дороге через Маньчжурию. Кяхта перестала быть центром чайной торговли и превратилась в заурядный пограничный город, ведущий небольшую торговлю с монголами. Надежный круглогодичный подвоз товаров по железной дороге, пришедший на смену преобладавшим ранее зимним гужевым перевозкам, подорвал основы господствовавшей в XVIII-XIX вв. ярмарочной системы торговли и создал условия для развития постоянной торговли. Дешевый транспорт позволил увеличить ввоз из Центральной России фабрично-заводских товаров и вывоз сырья, вовлечь в Восточной Сибири в торговый оборот товары, ранее не вывозившиеся или вывозившиеся на небольшие расстояния (хлеб, кожа). Это дало толчок развитию земледелия и животноводства. Понижение цен на привозные товары расширило рынок и увеличило его емкость.

Железной дороге нужен был уголь, и в Восточной Сибири было разведано несколько угольных месторождений. Наиболее значительными были угольные разработки у села Черемхово, где добыча достигала 300-500 тыс. т угля в год и в ней было занято около 5 тыс. рабочих. Для нужд железной дороги велись заготовки лесоматериалов, лесопиление. Были построены железнодорожные мастерские, крупнейшие из них – Красноярские (2 тыс. рабочих) и Читинские (1,5 тыс. рабочих). Но железная дорога, вызвав к жизни ряд отраслей, в то же время затормозила развитие или даже полностью уничтожила некоторые предприятия. Так, не выдержав конкуренции с более дешевыми привозными изделиями, закрылись Петровский (1904 г.) и Николаевский металлургические заводы.

## 4.Развитие и размещение транспорта в послереволюционный период.

Сразу же после революции (1927-1928 гг.) вновь началось железнодорожное строительство: в Кузбассе дорога дошла до нынешнего Новокузнецка, в Степном Алтае протянулась от Славгорода до станции Кулунда.

В годы Великой Отечественной войны произошли существенные изменения не только в географии промышленности, но и в её структуре: заметно выросла доля машиностроения и химии, появились энергоёмкие металлургические производства. Естественно, что всё это требовало строительства новых дорог. В это время была проведена ветка вглубь Кулунды до станции Малиновое озеро к созданному в эти годы Михайловскому содовому заводу, началась прокладка первого рельсового пути на Крайнем Севере – от станции Сейда в Печорском каменноугольном бассейне до станции Лабытнанги на Оби.

За ростом производительных мощностей, за появлением новых промышленных центров, увеличением производительности сельского хозяйства и расширением посевных площадей должно было успевать и железнодорожное строительство, и оно в больших масштабах велось в 50-60-х гг. Особенно важное значение имело

сооружение Южно-Сибирской магистрали, строительство линии Омск – Барнаул и других звеньев Средне-Сибирской магистрали. Начата была прокладка рельсовых путей на восток в глубь тюменской тайги от Ивдели к Оби. Резко возросла в перевозках пассажиров и грузов доля воздушного транспорта.

Чтобы сделать доступными природные богатства Восточной Сибири, в послереволюционный период понадобилось большое транспортное строительство. Новые железные дороги Улан-Удэ – Наушки, Абакан – Новокузнецк, Абакан – Тайшет, Тайшет – Лена, Ачинск – Абалаково – Маклаково позволили приступить к освоению новых районов Восточной Сибири. На железной дороге паровозы были заменены электровозами и тепловозами. Магистральные автомобильные дороги Невер - Якутск, Иркутск – Качуг, Минусинск – Кызыл, Ленск – Мирный, Тункинский тракт, автомобильные дороги Восточного Забайкалья и северо-восточной Якутии соединили удаленные районы с железнодорожными станциями или речными пристанями. Полностью был реконструирован речной транспорт. Быстроходные теплоходы и танкеры заняли место карбазов и паузков. Лена, Енисей, Ангара и их притоки стали мощными транспортными артериями, обеспечивающими связь глубинных районов с железнодорожной магистралью. Для крайнего севера Сибири огромное значение имела организация регулярных рейсов по Северному морскому пути. Наконец, авиация проникла в те районы Восточной Сибири, где другие виды транспорта пока не развиты. Рост промышленности и транспорта сопровождался бурным развитием городов.

Развитию транспортной сети Западной Сибири способствует не только наличие разнообразных природных ресурсов (нефть, газ, лес на севере, уголь и обширные сельскохозяйственные угодья, дающие крупнотоннажную продукцию на юге), но и благоприятное экономико-географическое положение. Транспортные магистрали этого района отличаются высокой грузонапряженностью. Огромные расстояния, характерные для Восточной Сибири, оказывают большое влияние на её хозяйство. Добыча массовых многотоннажных продуктов, таких, как руда, уголь, древесина, или ценных малотоннажных, но залегающих в труднодоступных и удалённых местностях, привела к тому, что транспорт оказался очень важной частью хозяйства всего этого обширного района. Большая роль транспорта видна уже из того, что почти 1/10 работающего населения занята в том или ином виде транспорта.

Транспортная система Западной Сибири сочетает в себе все виды сообщений, но роль и размещение их в разных частях района различны: на юге резко преобладает значение железных дорог и трубопроводов. Там же, на юге, проходят и почти все автомобильные дороги. Роль же водного транспорта здесь очень ограничена и сводится главным образом к перевозкам грузов и пассажиров в северные районы, где наоборот, сохраняет ведущие позиции речной транспорт. Вместе с тем в северной половине Западной Сибири особенно важную роль играет авиация.

Различия в развитии транспорта в той или другой части района в значительной степени определяются различиями в их природных условиях. Так, основные железнодорожные магистрали проложены по равнине, в степи, с минимальными уклонами, что даёт возможность пропускать тяжелые и сверхтяжелые составы до 100 и более вагонов на большей скорости. А в горной местности, например в Горной Шории и на Алтае, железнодорожное строительство и эксплуатация рельсовых путей (так же как и автомобильных) связаны со всеми осложнениями, которые влечет за собой горный рельеф. При пересечении наземными путями

многочисленных в Западной Сибири рек и их обширных пойм необходимо перекидывать большие и сложные по конструкции мосты, особенно в условиях сильных половодий в северной и срединной полосе района.

Железнодорожный транспорт играет одинаково важную роль в транспортной системе обоих районов. Основу железнодорожной сети Западной Сибири составляют три главные магистрали, в значительной части построенные в советские годы и пересекающие с запада на восток западносибирский юг, а также несколько меридиональных линий, связывающих с этими магистралями ведущие промышленные и сельскохозяйственные районы Западной Сибири – Кузбасс, Горную Шорию, Предалтайскую лесостепь, Кулунду, Нижнее Притомье и Причулымье. Наиболее важной из широтных магистралей остаётся и теперь самая северная – Главная Сибирская железнодорожная магистраль с её разветвлением у Омска: через Тюмень – на Екатеринбург и через Курган – на Челябинск. Главная железнодорожная линия Восточной Сибири – Транссибирская магистраль. За годы советской власти она обросла значительным количеством боковых линий, иногда являющихся просто подъездными ветками, иногда же приобретающих и самостоятельное магистральное значение. Примером может служить линия Тайшет – Лена (Тайшет – Братск – Осетрово), которая не только облегчила строительство Братской ГЭС, но и, выйдя на Лену у Осетрова (то есть там, где по Лене уже ведётся крупное речное судоходство), подключила к рельсовой сети весь огромный бассейн Лены, ранее сильно оторванный от всей страны.

В связи с тем, что оба экономических района имеют достаточно хорошо развитую систему рек, речной транспорт играет не последнюю роль. Особенно в Восточной Сибири. Так в значительной степени сказывается тот факт, что вся Якутия, Тува, и национальные округа Красноярского края (кроме коротенькой линии Дудинка – Норильск) вовсе не имеют железных дорог. Зато могучие сибирские реки, текущие с юга, из более обжитых мест, на север, в зону глухой тайги и тундры, обеспечивают (хотя и сезонный) обмен между обжитыми и глубинными местностями. Енисей, Лена и её главный приток Алдан – эти большие водные дороги Восточной Сибири связывают с железными дорогами промышленные очаги севера (Норильск, Игарка и др.) Другие крупные реки, например, притоки Енисея Нижняя и Подкаменная Тунгуски и Ангара менее удобны для судоходства из-за многочисленных порогов. Только сооружение комплекса ГЭС заставит их уйти глубоко под воды водохранилищ. В Западной Сибири речному транспорту принадлежит заметное место, особенно во внутрирайонных перевозках. Транспорт действует почти исключительно на двух главных речных артериях Западной Сибири – на Оби и Иртыше. Основной груз для речных перевозок – лес. Его буксируют в плотах по Чулыму, Кети и другим притокам Оби и Иртыша к рейдам, где грузят на суда. Крупнейшими пунктами прибытия плотов являются Асино и Устье Чулыма. Отсюда и из других пунктов лес в судах перевозят в Томск, Новосибирск и Омск. Также большая часть перевозок приходится на минеральные строительные материалы.

Роль же морского транспорта для Западной Сибири очень невелика: мелководный Ясмалинский бар вблизи устья Оби не даёт заходить туда крупным морским кораблям, и только речные суда совершают рейсы по Обской и Тазовской губерниям. Несколько большее значение морской транспорт имеет для Восточной Сибири (особенно для северной её части). В основном он работает на трассе Северного морского пути с его своеобразным режимом плавания в суровых арктических морях (часто с помощью ледоколов, обеспечивающих товарные

рейсы). На территории Западно-Сибирского района расположены такие крупные морские порты, как Дудинка, Диксон, Хатанга, Тикси. К трассе Северного морского пути примыкают главные речные артерии Восточной Сибири. Тем самым они обеспечивают как бы транспортные перемычки между Транссибирской магистралью и морской дорогой вдоль арктических побережий, соединяя северную и южную части района. Сходные с морскими условия имеет и судоходство по Байкалу.

Западносибирский автомобильный транспорт обслуживает преимущественно местные грузовые и пассажирские перевозки между железнодорожными станциями, речными пристанями, аэропортами и внутри поселений. Среди важнейших автомобильных магистралей особенно выделяется Чуйский тракт, идущий от Бийска в Северно-Западную Монголию. В местностях Восточной Сибири, далеко оторванных от железнодорожных и водных магистралей, велико значение автотранспорта. Для дольних перевозок есть несколько постоянно действующих автомагистралей, например с юга в Якутию и с севера в Туву. По этим трассам идут мощные грузопотоки. Помимо этого автотранспорт использует множество местных дорог и автозимников. Здесь работа его ведется с большим напряжением.

По югу Западно-Сибирского района проходят воздушные линии всероссийского значения. На долю авиационного транспорта в Западной Сибири приходится большая часть грузовых и пассажирских перевозок. Регулярным воздушным сообщением между собой связаны все областные центры и многие другие, даже небольшие, города. Кроме того, в северных районах всё более распространяются перевозки на обычных автомобилях по зимним дорогам и замерзающим рекам и на вездеходах, приспособленных для движения по болотам. Для Восточной Сибири огромно значение воздушного транспорта как в связях с другими районами России (особенно в дальних пассажирских связях), так и во внутренних сообщениях, в частности с труднодоступными областями. Самолёты и вертолёты – важнейшее средство хозяйственного освоения, особенно на ранних этапах.

Известно, что современная сеть магистральных нефтепроводов России имеет протяжённость 48 тыс. км и образует несколько направлений – из нефтедобывающих регионов Западной Сибири нефтепроводы проложены в южном направлении: Сургут – Омск – Павлодар – Чимкент – Чарджоу.

В 1984 году построена крупнейшая в Росси газопроводная система «Западная Сибирь – Европа», основу которой составляет газопровод Уренгой – Помары – Ужгород протяжённостью 4,5 тыс. км, давшая выход российскому газу в страны Центральной и Западной Европы.

Западно-Сибирский район имеет ведущее значение в газовой и нефтяной промышленностях. Именно поэтому трубопроводный транспорт имеет большое значение. Кроме этого, нефтепроводы сокращают более чем в 3 раза затраты на транспортировку нефти, что также является одной из наиболее важных причин широкого распространения трубопроводного транспорта. Кроме газопровода, идущего с севера на юг (Уренгой - Кузбасс) внутри района, существуют ещё два газопровода, идущих в западном направлении через Уральский район в Казахстан. Кроме того, несколько крупных нефтепроводов пересекают район по всем направлениям: на запад Ноябрьск – Междуреченск; на юг Ноябрьск – Тобольск – Омск; а также нефтепровод, проходящий по югу району через Омск и Новосибирск. Все нефтепроводы, кроме одного (Сургут – Новокузнецк с ответвлением на Томск), имеют ведущее значение. Восточная Сибирь не играет

ведущей роли в нефтяной и газовой промышленностях. Поэтому на её территории нет крупных трубопроводов, играющих ведущую роль, за исключением нефтепровода, проходящего по югу района (Иркутск – Красноярск) в Западную Сибирь. Кроме того, от Тас-Тумусского (Усть-Вилюйского) месторождения природного газа проложен местный газопровод в Якутск и ближайшие к нему населенные пункты. А также газопроводы местного значения Мессояха – Норильск и Талон-Мастахское – Якутск.

В Западной Сибири все крупнейшие промышленные центры (Тюмень, Новосибирск, Омск, Новокузнецк, Барнаул, Кемерово) обеспечены железнодорожным транспортом. А в Восточной Сибири такие промышленные центры, как Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ, Чита также обеспечены железнодорожным транспортом, а, например, Якутск или Норильск – нет. Однако железная дорога заменяется в районе Якутска газопроводами (местного значения: Талон-Мастахское и Средневилюйское месторождения). А также, автодорогами и речным транспортом (Лена). А в районе Норильска – также речным и газопроводным и, кроме этого, морским транспортом.

Таким образом, можно выделить несколько наиболее крупных транспортных узлов. На территории Восточной Сибири это:

* Тайшет (железнодорожный транспорт и нефтепровод)
* Красноярск (нефтепровод, железнодорожный и речной транспорт)
* Чита (железнодорожный, речной и автомобильный транспорт)
* Иркутск (нефтепровод, железнодорожный и речной транспорт)
* Тында (железнодорожный и автомобильный транспорт)

А в Западной Сибири такими узлами являются:

* Тюмень (трубопроводный, железнодорожный и речной транспорт)
* Тобольск (трубопроводный, железнодорожный и речной транспорт)
* Омск (трубопроводный, железнодорожный и речной транспорт)
* Томск (трубопроводный, железнодорожный и речной транспорт)
* Новосибирск (нефтепровод, железнодорожный и автомобильный транспорт)
* Барнаул (железнодорожный и автомобильный транспорт)
* Сургут (трубопроводный, железнодорожный и речной транспорт)
* Нижневартовск (трубопроводный, железнодорожный и речной транспорт)
* Новый Уренгой (газопровод, железнодорожный и речной транспорт)
* Бийск (автомобильный, железнодорожный и речной транспорт)

## 5.Внутренние и внешние экономические связи.

Для Восточной Сибири, равно как и для Западной большое значение в осуществлении межрайонных и внутрирайонных связей имеет железнодорожный транспорт. В Восточной Сибири особенно велика роль Транссибирской магистрали и ответвлений от нее, таких, например, как дорога Тайшет – Братск – Усть-Кут, связавшая недавно построенный БАМ с Транссибом, и Тайшет – Абакан, соединившая Южно-Сибирскую магистраль с Транссибирской. Однако железнодорожная сеть развита еще слабо. В Западной же Сибири это Южно-Сибирская и Средне-Сибирская магистрали.

В обоих районах железные дороги сконцентрированы на юге и имеют преимущественно широтное направление (особенно в Восточной Сибири). Железные дороги обслуживают все виды связей района: ввоз, вывоз, внутрирайонные перевозки, а также транзит.

Важное значение имеет речной транспорт. Он удачно взаимодействует не только с железнодорожным, но и с морским, использующим Северный морской путь. Наиболее крупные порты, через которые происходит соединение речного судоходства с морским расположены в Восточной Сибири, - Диксон в Енисейском заливе, Дудинка и Игарка на Енисее, а также Хатанга.

Оба района располагают сетью довольно слабо развитых автомобильных дорог. Наиболее известны Усинский тракт (Абакан – Кызыл), автомагистраль от Абазы (Хакасия) к Ак-Довураку (Тува) – в Восточной Сибири и Чуйский тракт – в Западной. Восточная и Западная Сибирь связаны нефтепроводом с Поволжьем. Важное значение имеет авиационный транспорт, без которого на необъятных просторах региона трудно представить осуществление регулярных внутренних и внешних связей.

В Восточной Сибири речные пути сообщения и автомобильные дороги обслуживают главным образом внутрирайонные связи, хотя по рекам осуществляются и дальние межрайонные связи, например, связи Норильска по Енисею с Северным морским путем, вывоз древесины на экспорт из Игарки, завоз грузов по Лене для Якутии. Для Западной Сибири автомобильные дороги и речные пути также являются в основном средством внутрирайонной связи. Большинство межрайонных перевозок обеспечиваются железной дорогой. Это связано с тем, что речная система практически не выходит за пределы района, а морской транспорт развит очень слабо.

Важной особенностью межрайонных связей Восточной Сибири является двукратное преобладание вывоза над ввозом. Главными грузами, создающими активный транспортный баланс района являются лесные, железная руда и уголь, направляющиеся почти исключительно на запад, что и определяет преимущественно западную ориентацию межрайонных связей Восточной Сибири. Поэтому наиболее тесные связи регион имеет с соседней Западной Сибирью. Из района вывозят также нефтепродукты, бумагу, картон, концентраты руд цветных металлов, азотные удобрения и др. Ввозятся машины и оборудование, нефть, продовольствие, товары народного потребления.

Для Западной Сибири также характерно преобладание вывоза над ввозом. Это объясняется тем, что на территории района располагаются крупнейшие месторождения нефти и газа, играющие ведущую роль. Основными способами транспортировки этих грузов является достаточно сильно развитая сеть трубопроводов. Кроме нефти и газа район является избыточным по добыче каменного угля (Кузбасс). Также, как и в Восточной Сибири, межрайонные связи преимущественно ориентированы на запад.

## 6.Перспективы развития транспорта.

АО «Ариголнефть», дочернее предприятие «Славнефти», начало промышленную добычу нефти на Аригольском месторождении (Западная Сибирь). Как говорится в пресс-релизе компании, всего с 1.01 по 15.11 текущего года на этом месторождении было добыто более 42 тыс. т нефти. Это, по мнению компании, позволит в следующем году выйти на промышленный уровень добычи. Общий фонд скважин на Аригольском месторождении составляет 20 единиц. Из них в рабочем состоянии находятся 19. В следующем году число скважин планируется довести до 58 единиц. Доказанные запасы нефти на Аригольском месторождении составляют 4,5 млн. т.

Таким образом, транспортная система Западной Сибири будет использована в полной мере, в связи с необходимостью осуществления связи между месторождениями и центрами перерабатывающей промышленности.

Перспективы же развития транспорта Восточной Сибири, на мой взгляд, гораздо более туманны. Если на территории этого экономического района не будут обнаружены крупные (достаточно крупные для разработки) месторождения полезных ископаемых, то транспортная сеть Восточной Сибири не только не будет развиваться, но и не будет даже использоваться в полную свою мощность.

Список использованной литературы:

1. Под редакцией профессора Морозовой Т. Г.

Региональная экономика

Москва, «Банки и биржи», Издательское объединение «ЮНИТИ», 1999

1. Майорова Т. С.

География. Справочник.

Москва, Филологическое общество «СЛОВО»

Центр гуманитарных наук при факультете журналистики МГУ им. М. В. Ломоносова

ТКО «АСТ» Компания «Ключ-С», 1996

1. Морозова Т. Г. Победина М. П. Шишков С. С.

Экономическая география России: Учеб. пособие для ВУЗов

Москва, «ЮНИТИ», 1999

1. Казанский Н. Н.

География путей сообщения. Учебник для техникумов

4-е изд.

Москва, «Транспорт», 1987

1. Отв. редакторы Покшишевский В. В. и Воробьев В. В.

Советский Союз. Географическое описание в 22 томах. Восточная Сибирь

Москва, «Мысль», 1969

1. Отв. редакторы Покшишевский В. В. и Воробьев В. В.

Советский Союз. Географическое описание в 22 томах. Западная Сибирь

Москва, «Мысль», 1969

1. Отв. редактор Лаппо Г. М.

Страны и народы. Советский Союз. Общий обзор. Российская Федерация

Москва, «Мысль», 1983

1. КоммерсантЪ, №215, 16.11.2000

«Дочка «Славнефти» начала добычу нефти в Западной Сибири»