Содержание:

Введение…………………………………………………………………………………………………………..….3

1.Общая характеристика Западно-Сибирского экономического региона. ……...4

1.1 Анализ экономико-географического положения Западно-Сибирского экономического района…………………………………………………………………………………….…4

1.2 Экономико-географическая характеристика отраслей промышленного производства Западно-Сибирского экономического района, их роль в российском производственном потенциале. ………………………………………………….…6

2.Развитие транспорта Западно-Сибирского экономического района. ………..…8

3.Перспективы развития Западной Сибири………………………………………………………..11

Заключение ……………………………………………………………………………………………………..….13

Литература…………………………………………………………………………………………………………..14

2

Введение:

На сегодняшний день российская экономика находится в глубоком кризисе, и одной из важнейших задач ее является интеграция в мировую экономическую систему, основу которой составляют глобальные рынки товаров и услуг, которые функционируют в условиях рыночной конкуренции на внутри- и межгосударственном уровнях. Рынок транспортных услуг наряду с информационным и финансовым рынками обеспечивает жизнедеятельность и устойчивость функционирования всей системы.

Транспорт является важным связующим звеном в экономике Российской Федерации, без которого невозможно нормальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Стабилизация положения в экономике, ее подъем невозможны без решения основных проблем транс­портного комплекса.

Экономическое районирование является основой территориального управления народным хозяйством России. Система экономических районов - основа построения материальных и других балансов в территориальном разрезе при разработке целевых и региональных программ. Экономическое районирование служит предпосылкой совершенствования территориального развития экономики и имеет первостепенное значение и для организации регионального управления экономикой. Особенно это важно в настоящее время, когда регионы России получили экономическую самостоятельность.

Экономическое районирование, неразрывно связанное со специализацией районов на определенных видах производства, является одним из факторов повышения производительности общественного труда, рационального и эффективного размещения производительных сил.

Современный экономический район - это целостная территориальная часть народного хозяйства страны, имеющая свою производственную специализацию, прочие внутренние экономические связи. Экономический район неразрывно связан с другими частями страны общественным территориальным разделением труда как единое хозяйственное целое с прочными внутренними связями.

Цель данной работы - характеристика размещения производительных сил и транспорта Западно-Сибирского экономического района. 3

1.Общая характеристика Западно-Сибирского экономического региона.

1.1 Анализ экономико-географического положения Западно-Сибирского экономического района.

«Западная Сибирь выделяется наиболее крупными запасами и базой добычи природного газа (85% разведанных запасов и 92% добычи), нефти (70% разведанных запасов и 68% добычи) и угля (46% разведанных запасов и 42% добычи)».

«Главный угольный бассейн Западной Сибири -- Кузнецкий. Геологические запасы угля здесь 905 млрд/т (до глубины 600м -- 211 млрд. т). Имеется 90 шахт и разрезов, объединённых в комбинаты Кузбассуголь, Прокопьевскуголь, Южкузбассуголь и Кемеровоуголь. Значительна доля углей, пригодных для коксования. Для кузнецких углей в целом характерны высокая теплотворная способность, малая зольность и сернистость. Большую их часть относят к легкообогатимым. Мощность угольных пластов здесь в среднем составляет около 4 м (больше, чем в Донбассе), но встречаются и пласты мощностью до 20--50 м. В последние годы широко распространилась открытая разработка угля, что значительно снизило среднюю себестоимость добычи по бассейну. На некоторых шахтах освоены гидродобыча и гидротранспортирование углей. Среднегодовая производительность шахт в Кузбассе больше, чем в среднем по стране. Увеличение доли газовых и слабоспекающихся углей в коксовой шахте -- один из факторов рационального использования углей Кузбасса. В Кемеровской области расположено Итатское месторождение бурых углей Канско-Ачинского бассейна. Их геологические запасы составляют 60 млрд. т, средняя мощность пластов 55 м, залегают они неглубоко. Здесь один из самых дешевых в стране видов энергетических углей. При большой мощности возможных к строительству электростанций себестоимость электроэнергии может быть очень низкой. Итатские угли важно использовать и как химическое сырье.

В 2005 году было добыто в Кемеровской области 164 341 тыс.т каменного угля. Это на 51966 тыс.т угля больше, чем в 1970 году. В общем наблюдается рост добычи угля. С 1970 по 1990 года добыча увеличивалась, но темпы роста сокращались(1970г. - 113000тыс.т; 1975г. - 137000 тыс.т; 1980г. - 145000тыс.т; 1990 г. - 149834 тыс.т). «Дальше началось уменьшение: большинство шахт были

4

старыми, средняя глубина подземных работ дошла до критического уровня, возрастала опасность горных ударов, обвалов, пожаров и выбросов газа. Аварии с человеческими жертвами стали обычным явлением. Ухудшалось и качество добываемого угля. Разрушалась финансовая система, мощные забастовки потрясли угольную отрасль в 1989 - 1990гг. Общее падение производства привело к значительному уменьшению потребности в угле. Недостаток средств госбюджета, нараставший с 1991г., физический и моральный износ горношахтного оборудования, кризис социальной сферы, падение дисциплины и производительности труда - все эти негативные явления нарастали. Единственным выходом стала реструктуризация всей угольной отрасли, т.е. перевод ее на рельсы рыночной экономики». Уже к 1995 году добыча угля снизилась до 99336 тыс.т. А затем начинается опять подъем (2000г.- 115090 тыс.т; 2005г. - 164341тыс.т).

Отличительной особенностью нефтяной сырьевой базы Западной Сибири - большое число крупнейших месторождений. Здесь выявлены и разрабатываются такие месторождения-гиганты, как Самотлорское («одно из крупнейших в мире, было открыто в 1965 году и за время разработки принесло в бюджет государства около 245 млрд долларов, затраты на освоение эксплуатацию при этом не превысили 27млрд долларов; за это время здесь пробурено 16700 скважин и выкачано 3,3 млрд т нефти»), Мамонтовское, Федоровское, Приобское. Быстрый ввод крупнейших месторождений в промышленную разработку явился определяющим фактором, позволившим в рекордно короткие сроки создать на территории Западной Сибири мощный нефтедобывающий комплекс. Всего в Западной Сибири открыто около 400 нефтяных, свыше 30 газонефтяных и нефтегазовых и около 80 нефтегазоконденсатных месторождений. В настоящее время из 50 крупнейших месторождений Западной Сибири в разработке находятся 44, многие из которых перешли в стадию падающей добычи нефти.

В Западной Сибири имеется также свыше 45 трлн м прогнозируемых запасов природного газа, в основном залегающих в отдаленных районах и на глубинах свыше 3 тыс. м.

В равнинной части Западной Сибири, а именно в Тюменской и Томской областях, сосредоточены огромные, но малоиспользуемые запасы торфа, достигающие 100 млрд т, или 50-60% общероссийских запасов.

5

В районе находится 16% сельскохозяйственных угодий и 15% пахотных земель России. 4/5 всей пашни размещается на юге ЗСЭР, в пределах Алтайского края, Омской и Новосибирской областей, где господствуют плодородные черноземные, каштановые и аллювиальные почвы речных долин. При правильной агротехнике и оптимальном увлажнении эти почвы способны обеспечивать высокие урожаи.

Западная Сибирь - один из важнейших районов зернового хозяйства и животноводства России. Главная отрасль сельского хозяйства - растениеводство. Основная культура - яровая пшеница. На юге Западной Сибири занимаются также разведением верблюдов, яков, а на Крайнем Севере, в пределах тундры и лесотундры, развиты оленеводство и звероводство.

1.2 Экономико-географическая характеристика отраслей промышленного производства Западно-Сибирского экономического района, их роль в российском производственном потенциале

Развитие Западной Сибири многие годы определялось потребностями государства. Благодаря широкомасштабному освоению природных ресурсов, финансировавшемуся государством, район стал главной энергетической и сырьевой базой и основой финансовой устойчивости страны. В реформенные годы Западно-Сибирский район продолжал выполнять роль финансового «спонсора» страны. Мало того, роль его усилилась: за счет экспорта минерально-сырьевых ресурсов и продуктов их переработки обеспечиваются более двух третей валютных поступлений страны. Сырьевая ориентация района обусловила существенно меньшую по сравнению с европейскими районами потерю индустриального потенциала в реформенные годы. Почти 35% Западно-Сибирской равнины занято болотами. Более 22% всей территории равнины - торфяники. В настоящее время в Томской и Тюменской областях расположено 3900 торфяных месторождений с общими запасами торфа в 75 миллиардов тонн. На базе Тарманского месторождения работает Тюменская ТЭЦ.

Топливно-Энергетический комплекс представлен не только предприятиями по производству энергетического топлива, но и достаточно крупной системой тепловых электростанций на средней Оби и отдельных энергетических узлов в районах добычи нефти и газа. 6

Лесохимический комплекс представлен в основном лесозаготовительной и деревообрабатывающей отраслями. Значительную часть древесины вывозят в необработанном виде (круглый лес, рудстойка, дрова). Недостаточно развиты стадии глубокой переработки древесины (гидролизная, целлюлозно-бумажная и др.) В перспективе значительный рост заготовок леса намечается в Тюменской и Томской областях.

Машиностроительный комплекс сформирован главным образом в Омске, Томске, Тюмени, Ишиме и Зладоуковске. Машиностроительные предприятия выпускают оборудование и машины для нефтегазодобывающей и лесной отраслей, транспорта, строительства, сельского хозяйства. Многие предприятия еще недостаточно ориентированы на обеспечение нужд подрайона

Индустриально-строительный комплекс ориентирован на обеспечение реконструкции и нового строительства нефтегазохимических и лесопромышленных предприятий. Ряд строительных материалов поставляет Кузнецко-Алтайский подрайон. Ощущается определенный дефицит в строительной базе для создания гражданских сооружений.

Агропромышленный комплекс комплекса в целом специализируется на выращивании и переработке зерна. В небольших размерах в местах выращивания технических культур - льна, конопли, подсолнечника - имеются первичная переработка льна - кудряша и конопли, маслобойное производство. Животноводческая ветвь АПК включает масломолочные, молочно-консервные заводы и производства по переработке мяса, кожи, шерсти, овчины.

Ковроделие - старинный промысел района (в Ишиме и Тобольске - механизированные ковровые фабрики). На местном и привозном сырье работают предприятия текстильной, кожевенной и обувной отраслей. Главные центры по переработке сельскохозяйственного сырья - Омск, Тюмень, Томск, Ялуторовск, Татарск, Ишим.

Рыбопромышленный комплекс - добыча рыбы в реках и озерах, морской промысел в Обской губе, переработка рыбы и консервирование. Этот комплекс обслуживают сетевязальная фабрика в Тюмени и судоверфь в Тобольске, базы приемно-транспортного флота. Тарное и жестяно-баночное производство размещено на рыбокомбинатах.

7

2.Развитие транспорта Западно-Сибирского экономического района.

Развитию транспортной системы Западной Сибири способствует не только наличие разнообразных природных ресурсов (нефть, газ и лес на севере, уголь и обширные сельскохозяйственные угодья, дающие крупнотоннажную продукцию на юге), но и благоприятное экономико-географическое положение.

Транспортные магистрали Западной Сибири отличаются высокой грузонапряженностью. Помимо основной Сибирской железнодорожной магистрали была построена Южно-Сибирская магистраль, сыгравшая большую роль в развитии производительных сил Кузбасса и Алтая. От нее отошли ряд линий в северном и южном направлениях.

Была также построена железная дорога: Иртышская - Карасук - Камень-на-Оби - Алтайская. Новой железнодорожной магистралью является: Тюмень - Тобольск - Сургут - Нижневартовск - Уренгой. В значительной мере межрайонные и внутрирайонные перевозки грузов Западной Сибири осуществляются по рекам Обь-Иртышского бассейна. Особенно широкое развитие в Западной Сибири получили трубопроводный транспорт и линии электропередач. Большое значение имеет автомобильная дорога - Чуйский тракт, обеспечивающая связи с Монголией. Для пассажирских и грузовых перевозок велико значение воздушного транспорта, без которого трудно представить осуществление регулярных внутренних и внешних связей.

Особенностью межрайонных связей является преобладание вывоза над ввозом. Район вывозит нефть, газ, уголь, пиломатериалы, металл, концентраты руд цветных металлов и др. ввозятся машины и оборудование, продовольствие, товары народного потребления.

Опираясь главным образом на то, что ЗСЭР занимает лидирующее положение по добыче топливно-энергетических ресурсов, огромное значение имеет транспортный комплекс Западной Сибири, который наибольшее развитие получил в южной степной зоне, где проходят широтные Транссибирская и Среднесибирская железнодорожные магистрали с ответвлением в сторону Южного Казахстана (Турксиб).

На севере железнодорожная сеть продолжает формироваться. От ранее

8

построенной железной дороги к центрам нефтедобычи Тюмень - Тобольск – Сургут - Нижневартовск была проложена магистраль до Уренгоя (центра крупнейшего газопромыслового района). В настоящее время осуществляется подготовка к пионерному строительству каркаса железных дорог в Надым-Пур-Тазовском и Ямальском газовых промрайонах и планируется соединение Западно-Сибирского Севера с Норильским промрайоном в Красноярском крае.

Немало важны и автомобильные дороги. Исходя из свойств и значимости автомобильных дорог в экономике и социальной сфере, разработанная "Концепция строительства магистральных автомобильных дорог в Западно- Сибирском регионе" определяет целесообразность формирования следующих магистральных автомобильных дорог:

\* Автомобильная дорога в широтном направлении "Нижневартовск - Сургут - Ханты-Мансийск - Советский"

Направления развития этой дороги за пределами округа обеспечивается:

\* на запад - г.Ивдель - г.Серов (Свердловская-область) - г.Пермь с вхождением в общетраспортную инфраструктуру европейской части России и в северный транспортный коридор;

\* на восток - г.Томск, с вхождением в транспортный коридор вдоль главной Сибирской железнодорожной магистрали. С формированием этой дороги образуется вторая широтная дорога России, которая в перспективе должна иметь важное государственное значение.

\* Автомобильная дорога в меридиональном направлении "Тюмень - Тобольск - Сургут -Ноябрьск - ст. Пуровск" с дальнейшим развитием на г.г.Надым, Салехард и Воркуту. Это единственная дорога, которая сегодня обеспечивает выход автотранспорта из Ханты - Мансийского и Ямало - Ненецкого автономных округов на дорожную сеть России.

\* Автомобильная дорога, формирующаяся в меридиональном направлении г.Надым -г.Нягань (вдоль коридора газопроводов) с выходом на широтную дорогу и, в последующем, на г.Урай- п.Междуреченский -г.Тюмень.

Обе меридиональные автомобильные дороги, помимо большого воздействия на социально-экономическое развитие автономных округов, в перспективе с

9

другими видами транспорта, образуют крупный транспортный коридор "север-юг". На севере - это вхождение в Северный морской путь, на юге (через Казахстан) - вхождение в транспортную сеть Азиатского региона.

Железные дороги обслуживают, в основном, межрегиональные и транзитные перевозки, а автомобильный транспорт занимается большей частью внутрирайонными перевозками.

Речной транспорт в Западной Сибири выполняет главную функцию - завоз различных грузов в районы добычи нефти и газа в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах. В меньшей степени он используется для перевозки местных грузов и товарообмена с Казахстаном. Значительная часть северного завоза, осуществляемого с помощью речных судов, происходит в период весеннего половодья, когда по большой воде грузы доставляются по малым и средним рекам в глубинные районы Западной Сибири. Главная река района - Обь с ее многочисленными притоками, которая впадает в Карское море. Обь занимает первое место по площади бассейна и третье по водности.

Морской транспорт мало востребован в Западной Сибири из-за невозможности захода морских судов в мелководную Обскую губу. Исключение составляет экспериментальная доставка морским путем грузов, предназначенных газовикам Ямала, однако ее сдерживает отсутствие здесь морских портов.

10

1. Перспективы развития Западной Сибири.

Главными направлениями в перспективном развитии отдельных отраслевых коплексов Западно-сибирского района будут следующие:

В топливно-энергетичеком коплексе – значительное увеличение добычи газа на полуострове Ямал; освоение новых уникальных месторождений; строительство новой системы газопроводов, в том числе и выполнение крупнейших проектов: Ямал – Европа, Ямал – Краснодарский край – Турция; освоение нефтегазовых ресурсов континентального шельфа Карского моря; возрождение Самотлора; увеличение добычи нефти, в том числе и за счет добычи из низкопродуктивных пластов, применение новых ресурсосберегающих методов добычи.

В нефтехимическом коплексе – глубокая переработка сырья, производство сжиженого газа, продуктов химии, органического синтеза, моторных топлив, фармацевтической продукции в Тобольском нефтехимическом коплексе, Тюмени, Сургуте, Нижневартовске, Уватском районе.

В лесопромышленном коплексе – развитие лесоперерабатывающей промышленности и лесохимии, планируется создание производства фанеры и древесно-стружечных плит в Кондинском районе, в поселке Приобье намечается целлюлозно-бумажное производство.

В машиностроении – осуществление структурной перестройки, конверсия оборонного коплекса, переориентация на производство оборудования для нефтяной, газовой, лесной промышленности, средств транспорта и потребительских товаров.

В строительном коплексе – создание ситемы единых хозрасчетных

11

строительно-монтажных организаций, способных выполнять работы «под ключ»; создание малых предприятий по производству кирпича, шифера, черепицы, цемента, деталий из металла и дерева; создание производств по выпуску металлических легких конструкций, утеплителей, железобетонных изделий.

В агропромышленном коплексе – проведение земельной реформы, развитие животноводства, овощеводства, картофелеводства. В районах Севера – развитие оленеводства, стойлового скотоводства, теплично-парникового хозяйства по выращиванию овощей; утверждение многообразия форм собственности, развитие инфраструктуры села, установление приоретета цен на промышленную и сельскохозяйственную продукцию, создание стимулов для приоретеного развития пищевой промышленности.

Важнейшими направлениями перспективного развития района являются транспортное строительство, особенно железных дорог в районах освоения ресурсов на Крайнем севере, в том числе на полуострове Ямал, реконструкция действующих железнодорожных магистралей, в том числе на транссибирской магистрали, речных портов, строительство автомобильных и лесовозных дорог и т.д.

В перспективе большое внимание должно быть уделено социальному развитию малочисленных народов, проживающих в Сибири, улучшению экологической обстановки в районах их проживания, принятию мер по жизнеобеспечению этих народов. Среди задач охраны окружающей среды основной является сохранение экосистем.

Таким образом транспортный комплекс Западно-Сбирского экономического района вносит неотъемлемую роль в его развитии. 12

Заключение:

Данная работа была посвящена выявлению и изучению основных проблем транспортного комплекса Западно-Сибирского экономического района и перспектив его развития.

Для понимания специфики транспорта как особой сферы материального производства, был рассмотрен целый комплекс особенностей, характерных только для транспортного комплекса.

Западно-Сибирский район относится к наиболее перспективным районам страны, но тем не менее для дальнейшего его успешного развития необходимы большие вложения. Это связано главным образом с технических обновлением. Остро стоят и внутренние проблемы региона.

В связи с «ударной» промышленностью страдает экология Западной Сибири. И, хотя, ответственные за это лица стараются улучшить положение, проблема еще остается довольно острой.

Таким образом, можно сделать вывод о важности Западно-Сибирского района для России в географическом и экономическом плане.

13

Литература:

Воронин, В.В. «Экономическая география Российской Федерации, в 2 ч., ч 1. /В.В. Воронин. - Самара: СГЭА; 1997.- 453 с.

Громов, Н.Н. «Единая транспортная система»./Н.Н. Громов, Т.А. Панченко, А.Д Чудновский. –М.; Транспорт, 2000.-234 с.

«Региональная экономика»/Под ред. проф. Т.Г. Морозовой. – М.: ЮНИТИ, 1999.

Вавилова, Е.В. Экономическая география и регионалистика: Учебное пособие (для вузов по эконом.спец. и направлениям), - 2-е изд./ Е.В. Вавилова. - М.: Гардарик, 2005. - 267 с.

Видяпин,В.И. Экономическая география России/В.И. Видяпин. -М.: Финансы и статистика, 2004. -489 с.

Гладкий ,Ю.Н. Экономическая география России./Ю.Н. Гладкий, В.А Доброскок., С.П. Семёнов - М.: Гардарика, 2003. - 128 с.

Помус, М. И. Западная Сибирь/М.И. Помус. - М.: Юрист, 2004. - 174 с.

14