ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ (ЛИИЖТ)

Кафедра «**Экономика транспорта**»

Курсовая работа по экономической географии транспорта на тему:

«**Экономико-географическая характеристика**

**Центрально-черноземного экономического района.**

**Юго-восточная железная дорога**»

|  |  |
| --- | --- |
| Выполнил студент группы ЭУТ-404  | Проверил преподаватель |
| Давыдов С.С. | Казакова Н.А. |

Санкт-Петербург

2004

**Содержание:**

Введение 3

I. Экономико-географическая характеристика Центрально-черноземного экономического района. 5

1.1 Особенности экономико-географического положения Центрально-черноземного экономического района. 5

1.2 Население и трудовые ресурсы 6

1.3 Природно-ресурсный потенциал Центрально-Черноземного района 7

1.4 Структура и размещение ведущих отраслей хозяйства 9

II. Характеристика транспортной сети Центрально-черноземного экономического района. 13

2.1 Железнодорожный транспорт 13

2.2 Автомобильный транспорт 18

2.3 Трубопроводный транспорт 18

2.4 Авиационный транспорт 19

2.5 Речной транспорт 19

III. Расчет густоты железнодорожной сети по областям,

входящим в район тяготения и по району в целом. 20

IV. Экономико-географическая карта района и картосхема района тяготения железной дороги………………………………………………………………...21

Список литературы……………………………………………………………...23

## Введение

Транспорт важнейшая сфера общественного производства. В системе еди­ного народнохозяйственного комплекса страны транспорт занимает особое место. Он является одной из отраслей, формирующих инфраструктуру на­родного хозяйства. Транспорт служит материальной основой разделения труда в обществе и осуществляет многообразную связь между производством и потреблением, промышленностью и сельским хозяйством, добывающей и обрабатывающей промышленностью, экономическими районами. Транспорт оказывает большое влияние на развитие и размещение общественного произ­водства и в свою очередь отражает развитие и размещение производитель­ных сил по территории страны

Общественное производство всегда развивается в конкретном географиче­ском пространстве при определенном сочетании производственных сил. По­добно тому, как при размещении отдельного предприятия необходим участок земли, на котором располагается, и взаимодействуют его подразделения, так и при размещении производства по стране требуется определенная террито­риальная организация и взаимодействие выражается перемещением грузов и людей между предприятиями и районами. Для его осуществления функцио­нирует сложная межотраслевая транспортная система страны, подразделяе­мая на две подсистемы: транспорт общего и не общего пользования. Транс­порт общего пользования выполняет работу по перемещению продукции ме­жду производителями и потребителями в сфере обращения. В его состав вхо­дят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, трубопроводный и воздушный виды транспорта. Транспорт не общего пользования перемещает сырье, материалы и другие виды еще не поступившие в сферу обращения продукции, а также производственный персонал внутри производственных предприятий промышленности, сельского хозяйства, строительной индуст­рии, торгово-снабженческих организаций.

Транспорт воздействует на весь процесс расширенного воспроизводства: продолжительность производственного цикла, запасы сырья, топлива, вме­стимости складов, влияет на создание и развитие новых строительно-произ­водственных комплексов и т.д. Транспорт является продолжением процесса воспроизводства в сфере обращения. Сам он не создает новых вещественных продуктов, а только перемещает продукцию, созданную другими отраслями народного хозяйства. Но это перемещение продукции с места производства в место потребления–очень важная материальная перемена, увеличивающая его стоимость. Транспорт, перемещая продукцию, подготавливает ее к по­треблению. Без этой подготовки нельзя считать производственный процесс завершенным. Таким образом, во-первых, транспорт выступает тем важным элементом, без которого не может осуществляться, в современных условиях, процесс производства. Во-вторых, продукция транспорта не может накапли­ваться «про запас». Она выражается самим перемещением грузов и людей и поэтому эффективность работы транспорта и развитие транспортной сети определяется тем, как размещено производство и потребление и как в связи с этим формируются потоки грузов и пассажиров.

Данные особенности подчеркивают взаимодействие размещение производ­ства и развития транспортной сети, которые следует учитывать при планиро­вании народного хозяйства.

Транспортная сеть России включает 162 тыс. км магистральных железнодо­рожных линий и подъездных путей, 680 тыс. км автодорог с твердым покры­тие, 100 тыс. км внутренних водных путей, 214 тыс. км магистральных тру­бопроводов. Основные производственные фонды транспортно-дорожного комплекса составляют 13.6% стоимости всех производственных фондов на­родного хозяйства.

Экономико-географические особенности нашей страны выдвигают желез­нодорожный транспорт на первый план в транспортной системе. Он может круг­логодично обеспечивать перевозку массовых перевозок грузов в направлениях, кото­рые водный транспорт не может обеспечить, прежде всего, из-за меридио­нального направления речных путей. Железнодорожный транспорт отлича­ется регулярностью движения во все времена года и большой скоростью (по сравнению с водным транспортом), низкой себестоимостью перевозок. Он принимает на себя основную часть потоков массовых грузов (угля, руды, леса, зерна, металла и т.д.). На долю железнодорожного транспорта приходится 37% гру­зооборота страны.

Железнодорожный транспорт РФ представляет крупнейшую транспортную систему мира с высокой степенью интенсивности перевозного процесса. Рос­сийские железные дороги осуществляют более 2/3 грузооборота и половину пассажирооборота транспорта общего пользования во внутренних сооруже­ниях.

Для железнодорожного транспорта характерен постоянный рост грузовых и пассажирских перевозок который значительно отражает увеличение протя­женности сети железных дорог. В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают грузовые перевозки. Номенклатура перевозимых по железным дорогам грузов насчитывает несколько тысяч наименований, но ведущее место занимают 8 групп массовых грузов, на долю которых прихо­дится около 80% грузооборота. К этим грузам относятся: каменный и коксо­вый уголь, черные металлы, нефтяные, лесные, хлебные, минеральные строи­тельные материалы, минеральные удобрения, руда.

Сегодня железные дороги – один из самых надежных и доступных видов транспорта. Надежная работа отрасли – необходимое условие сохранения единого экономического пространства и целостности государства, расшире­ния международных экономических связей.

## I. Экономико-географическая характеристика Центрально-черно­земного экономического района.

### 1.1 Особенности экономико-географического положения Центрально-черноземного экономического района.

В состав Центрально-Черноземного экономического района входят: Белгородская, Во­ронежская, Курская, Липецкая и Тамбовская области с площадью 167,7 тыс.км2 (1% от всей территории России) и проживающим в них населением по данным на 09.10.2002 г. 7,517,456 чел. (5,3% от всего населения России). По числу жителей выделяются города (тыс.): Воронеж (903), Липецк (375), Курск (373), Тамбов (265), Белгород (227), Елец (113) и Мичуринск (102).

Центрально-Черноземный экономический район занимает центральное положение в черноземной полосе Русской равнины и граничит с ведущим промышленным районом страны — Центральным, а также с Поволжским и Северо-Кавказским районами и Украиной.

Используя преимущества своего географического положения между важнейшими экономическими районами страны, а также большие природные и людские ресурсы, Черноземный Центр является высокоразвитым индустриально-аграрным районом.

В межрайонном территориальном разделении общественного труда Центрально-Черноземный район выделяется производством продукции железорудно-металлургического комплекса, связанного с ним машиностроения, химической и пищевой промышленностью. В формировании хозяйственного комплекса Центрально-Черноземного экономического района важную роль играют наличие богатейших запасов железных руд, массивов плодородных черноземных земель в сочетании с благоприятными агроклиматическими условиями и удобное экономико-географическое положение.

В сельском хозяйстве отраслями рыночной специализации являются производство зерна, сахарной свеклы, подсолнечника, эфирно-масличных культур, плодов, ягод, молока и мяса. Имея 1% территории России и 5,3% населения, район производит 49,3% товарной железной руды, 17,2% чугуна, 18,8% стали, 19,4% готового проката черных металлов, 2,2% кузнечнопрессовых машин, 12,4% цемента, 25,2% растительного масла и 35,4% сахарного песка.

### 1.2 Население и трудовые ресурсы

Население Центрально-Черноземного района составляет 7,51 млн.чел. или 5,3% численности населения Российской Федерации. В городах проживает 4,66 млн.чел., или 61,96% населения, в сельской местности — 2,84 млн.чел., или 38,04%. По плотности населения (44,8 чел. на км2) регион занимает одно из ведущих мест, уступая Центральному и Северо-Кавказскому районам. Крупнейший город Центрального Черноземья — Воронеж с постоянно проживающим в нем населением 903 тыс.чел.

На территории Центрально-Черноземного района проживают люди нескольких национальностей это, в основном: Русские, Украинцы, Белорусы, Армяне и Азербайджанцы.

В регионе сложилась сложная демографическая ситуация, которая остро сказалась на сельскохозяйственном производстве, так как на протяжении двух последних десятилетий шел интенсивный отток населения, в основном, из сельской местности.

В связи с изменением геополитической обстановки России усилился миграционный обмен между странами СНГ и в Центрально-Черноземном районе ситуация несколько улучшилась за счет русскоязычного населения, прибывшего из стран ближнего зарубежья.

В последние годы население Центрального и Центрально-Черноземного районов восполняется только за счет миграционных процессов. И здесь уже чувствуется нехватка в государственном регулировании хаотической миграции. Государство обязано вмешиваться в процессы миграции.

Уровень безработицы в Тамбовской, Белгородской и Липецкой областях превышает среднерайонный показатель, что объясняется небольшим сокращением рабочих мест в металлообрабатывающей, машиностроительной отраслях промышленности и в военно-промышленном комплексе.

В будущем, однако, численность трудовых ресурсов имеет тенденцию к снижению, и район из разряда трудоизбыточных, возможно, перейдет к разряду трудодефицитных.

Плотность населения Центрально-Черноземного района

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Администротивно-территориальная единица | Территория км2. | Численность населения,чел | В том числе население | Плотность населения чел/км2 |
| городское | сельское |
| тыс. | % | тыс. | % |
| Белгородская\* область | 27,100 | 1,511,620 | 985,584 | 65,2 | 526,036 | 34,8 | 55,77 |
| Воронежская\* область | 52,400 | 2,378,803 | 1,471,799 | 61,9 | 907,004 | 38,1 | 45,39 |
| Курская область | 29,800 | 1,235,091 | 756,480 | 61,2 | 478,611 | 38,8 | 41,44 |
| Липецкая\* область | 24,100 | 1,213,499 | 779,983 | 64,3 | 433,516 | 35,7 | 50,35 |
| Тамбовская\* область | 34,300 | 1,178,443 | 674,095 | 57,2 | 504,348 | 42,8 | 34,35  |
| Итого по району | 167,700 | 7,517,456 | 4,667,941 | 61,96 | 2,849,515 | 38,04 | 44,82 |
| Итого по району тяготения железнойдороги | 137,900 | 6,282,365 | 3,911,461 | 62,15 | 2,370,904 | 37,85 | 45,55 |

Из таблицы видно, что сельское население Центрально-Черноземного района, составляет довольно большую часть, 37% , это говорит о том, что район в основном сельскохозяйственный.

###

### 1.3 Природно-ресурсный потенциал Центрально-Черноземного района

Главным природным богатством района являются железные руды Курской магнитной аномалии, залегающие на его территории двумя полосами: Орел – Щигры – Старый Оскол – Валуйки (Орловская и Тульская область) шириной от 1 до 25 км и Льгов-Белгород (Курская и Белгородская область) шириной от 2 до 40 км с мощностью пластов 70-350 метров. Балансовые запасы железной руды Курской магнитной аномалии в пределах Центрально-Черноземного экономического района по состоянию на 01.01.90 г. по категориям А+В+С1 оцениваются в 31,7 млрд.т, в т.ч. в Курской области 9,3 млрд.т, в Белгородской 22,4 млрд.т. Развиты два главных типа руд: бедные, но в значительной степени рентабельно обогащаемые, с содержанием железа 36% и богатые, содержание железа, в которых составляет свыше 60% при незначительном количестве серы и фосфора. Бедные руды представлены железистыми кварцитами, их глубина залегания составляет от нескольких метров до 700 м (юго-западная часть курской магнитной аномалии). Богатые руды относятся к магнетитовым, гематитовым и мартитовым видам и находятся в Белгородской области. В настоящее время наиболее известными месторождениями в Белгородской области являются: Яковлевское, Гостищевское, Салтыковское, Лебединское, Стойленское, Погромецкое, Чернянское; в Курской области — Михайловское, Курбакинское и Дичнянско-Реутецкое. Неглубокое залегание руд (на глубине от 35-40 до 400-500 метров) и глубже позволяет вести их добычу в открытых карьерах со значительно меньшими капитальными и текущими затратами труда, и средств. Шахтная добыча руд на глубине осложнена здесь обильной водонасыщенностью подземных горизонтов. Строительство подземных рудников ведется с помощью специальных холодильных агрегатов для замораживания пород при проходке шахтных стволов. Высокое качество богатых руд на глубине может не только восполнять расходы на эту технику, но и обеспечивать высокую эффективность горнорудной промышленности КМА. Кроме высокого содержания железа, эти руды содержат всего лишь десятые доли процента серы и сотые доли фосфора.

Также район обладает крупными запасами нерудных ископаемых: гранитов, огнеупорных глин, мела, мергелей, доломитов; имеются запасы медно-никелевых руд и бокситов.

В железорудных месторождениях Белгородской области обнаружены промышленные месторождения бокситов — Висловское месторождение, но из-за большой глубины залегания и сложных гидрогеологических условий оно пока не эксплуатируется.

Медно-никелевые месторождения Воронежской области образуют третью по значению (после Норильской и Кольской) медно-никелевую провинцию Российской Федерации. Кроме того, в области имеются месторождения цементного сырья, огнеупорной глины, песка, строительного камня. Наиболее известны Латненское месторождение огнеупорных глин и Павловское — строительных материалов.

В Курской области имеются залежи торфа, фосфоритов, строительных материалов.

Липецкая область располагает месторождениями строительных материалов и доломитов. Наиболее известны месторождения строительных материалов, такие, как Студеновское, Сокольско-Ситовское, а доломитов — Данковское.

В Тамбовской области имеются запасы строительных материалов, фосфоритов, минеральных красок, торфа; наиболее известные месторождения песка — Тамбовское и Полковское.

Центрально-Черноземный район остро дефицитен по топливно-энергетическим ресурсам и использует практически полностью привозное топливо.

Климат района умеренно континентальный, в заданной части достаточно увлажненный, в юго-восточной — более сухой, нередки засухи. Средняя температура июля +(19-20) 0С, января — (9-11) 0С. Количество годовых атмосферных осадков 400—500 мм в год. Продолжительность вегетационного периода с температурой выше 50С — 175-200 дней, с температурой выше 100С— 140-170 дней. Гидрографическая сеть бедна. Единственной крупной рекой является Дон с притоками Воронеж и Северный Донец. Дон только в нижнем течении до Павловска судоходен. Остальные реки мелководны, основное их использование — водоснабжение населения и промышленных предприятий. В настоящее время сложился напряженный водохозяйственный баланс в крупных городах.

Ценнейшим богатством района являются почвы: только на западе Курской и на севере Тамбовской областей распространены серые лесные и подзолистые почвы, на всей остальной территории — разного типа черноземы с содержанием гумуса от 4-6 до 10-12% с мощью горизонта в отдельных районах до 120- 130 см. Это самые плодородные почвы. Чернозёмы здесь образовались на рыхлых грунтах песковидных суглинков, поэтому они легко поддаются водной эрозии, ведущей к образованию оврагов. В некоторых районах эрозии подвержено до 60% земель, поэтому борьба с оврагообразованиями составляет важнейшую задачу земледельцев района. Действительным средством этой борьбы стала специальная обработка полей и искусственные лесонасаждения, которые составляют около половины лесопокрытой площади района. Средняя лесистость по району — 8%. Промышленная рубка леса почти всюду запрещена. Лесные ресурсы имеют, в основном, почвозащитное, рекреационное значение. Промышленная эксплуатация лесов не играет сколько-нибудь значительной роли в обеспечении района деловой древесиной.Лесная и деревообрабатывающая промышленность использует привозное сырье, в районе производят мебель, пиломатериалы, древесно-стружечные плиты, фанеру. Продукция отрасли обеспечивает внутренние потребности региона в товарах народного потребления.

### 1.4 Структура и размещение ведущих отраслей хозяйства

Развитие производительных сил Центрально-Черноземного района традиционно опиралось на использование ресурсного потенциала. Кризисные явления, развивающиеся в хозяйстве России в целом и в Центрально-Черноземном районе, в частности, в период с начала 90-х годов обусловили падение производства практически во всех отраслях материальной сферы, усугубили диспропорции в развитии хозяйственного комплекса. Наибольший спад объемов производства был характерен для машиностроения и металлообработки и усугубился потерей государственных заказов на продукцию оборонного назначения, в черной металлургии, стройиндустрии, легкой и пищевой промышленности. Другой немаловажной причиной спада производства явился разрыв хозяйственных связей. После кризиса отраслями рыночной специализации стали черная металлургия, химическая промышленность и сельское хозяйство.

**Электроэнергетика** региона имеет специфичную структуру. Более 80% электроэнергии дают атомные электростанции (Курская мощностью 4,0 млн.кВт и Нововоронежская — 1,8 млн.кВт). К 2005 г. ожидается достройка пятого блока Курской АЭС. Готовность реактора составляет около 70%. Это единственный в мире реактор чернобыльской типа, который находится в стадии строительства. В областных центрах работают крупные тепловые электростанции. В 1997 г. в регионе было выработано 37,3 млрд.кВт/ч электроэнергии, часть электроэнергии еще поступает из ЕЭС России, но район по-прежнему дефицитен по электроэнергии, и этот фактор сдерживает развитие хозяйства Центрального Черноземья.

В промышленном комплексе Центрально-Черноземного экономического района ведущее место занимает черная **металлургия**, являющаяся отраслью рыночной специализации. Товарная железная руда, чугун, сталь, готовый прокат вывозятся в другие регионы России, в страны ближнего и дальнего зарубежья.

В перспективе при наличии средств возможна добыча железной руды на Яковлевской шахте (Белгородская область) в объеме до 1,5 млн.т.

Основными потребителями руды Курской магнитной аномалии являются металлургические заводы Центра, самого Центрально-Черноземного района, Урала. Порядка 7 млн. т железной руды отправляется на экспорт в ближнее и дальнее зарубежье.

Черная металлургия региона представлена Новолипецким металлургическим комбинатом и заводом «Свободный Сокол», расположенными в Липецкой области. Новолипецкий комбинат является основным поставщиком в России автолистовой и трубной стали. По качественным параметрам только 20-26% российской металлопродукции из черных металлов является конкурентоспособной на западном рынке. Однако ряд видов проката, выпускаемых АО «Новолипецкий комбинат», сертифицированы Германским ТЮФом и Британским Регистром Ллойда (т.е. отвечает мировым стандартам). Завод «Свободный Сокол» специализируется на выпуске литейного чугуна, водопроводных труб, отопительных радиаторов и фасонного литья. В Белгородской области черная металлургия представлена Оскольским электрометаллургическим комбинатом (ЭМК), который выпускает высококачественную сталь и прокат по бездоменной схеме методом прямого восстановления железа. Черная металлургия создает основу для развития **машиностроения**. На долю машиностроения и металлообработки приходится 15,5% от отраслевой структуры промышленности. Машиностроение характеризуется многоотраслевой структурой. В регионе получили развитие как сложные трудоемкие отрасли — радиоэлектроника, авиационная, приборостроение, так и металлоемкие отрасли — горнорудное машиностроение, производство экскаваторов, кузнечнопрессовых машин, металлорежущих станков, тракторостроение и сельскохозяйственное машиностроение, химическое и нефтехимическое машиностроение, производство металлических конструкций.

В период 1991 —1997 гг. в России постоянно уменьшался выпуск металлообрабатывающих станков, особенно наукоемких, высокоточных, автоматизированных. За эти годы производство станков сократилось в России более чем в 7 раз. К 1997 г. Россия оказалась на 20-м месте в мире по производству металлообрабатывающих станков. Снижение их производства в Центрально-Черноземном районе за этот период произошло в 35 раз, а в Липецкой области — в 60 раз.

В рыночных условиях актуальной проблемой является возрождение и развитие отечественного **станкостроения**.

Оборонная промышленность продолжает оставаться одной из наиболее высокотехнологичных и значительных отраслей промышленности.

Развитие рыночных отношений заставляет предприятия и организации, в том числе и оборонного комплекса, искать иные пути и все более диверсифицировать производство.

Воронежский механический завод — головной завод ракетного двигателестроения, используя передовые аэрокосмические технологии, сумел впервые на территории СНГ организовать серийный выпуск фонтанного оборудования для добычи нефти и газа, которое не уступает, а по некоторым параметрам превосходит европейское и американское.

Основным механизмом реформирования оборонной промышленности Правительство РФ определило Федеральную целевую программу реструктуризации и конверсии оборонной промышленности на 1998— 2000 гг. (утверждена постановлением Правительства РФ от 24.06.98 г. № 625).

Многие регионы уже включились в эту работу. Субъекты Российской Федерации, в частности, входящие в Ассоциацию «Черноземье», активно участвуют в работе по созданию соответствующей норматив­ной базы.

Размещение машиностроительного комплекса отличается крайней неравномерностью и сосредоточено, в основном, в Воронежской обла­сти, также выделяются машиностроительные центры: Липецк, Курск, Белгород, Тамбов, Елец, Данков, Мичуринск, Железногорск и другие. Недостаточно в районе развито машиностроение для пищевой промышленности.

**Промышленность строительных материалов** имеет общероссийское значение. Это относится к производству огнеупоров (Семилуки Воронежской области). Мощность завода 1500 тыс.т, продукция — глина огнеупорная, потребители: металлургические, огнеупорные, шамотные и цементные заводы.

Строительная промышленность Черноземья базируется на комплексном использовании вскрышных пород при разработке железных руд курской магнитной аномалии, наличии крупных ресурсов сырья и использовании шлаков металлургического производства.

В состав Оскольского металлургического комбината входит Объединение строительных материалов и бытовой техники, которое включает четыре завода и является одним из самых мощных комплексов Европы по выпуску изделий из керамики. Продукция отгружается потребителям без завоза ее на склад, с колес. Появились новые потребители из государств Балтии и Красноярского края. Перспективная политика основывается на вытеснении с отечественного рынка иностранных производителей аналогичной продукции. Производство строительных материалов дает возможность основному производству улучшать свое финансовое состояние. Достаточно сказать, что масштабный выпуск строительных материалов и керамики на Оскольском металлургическом комбинате дает 50% всей массы прибыли, получаемой этим крупнейшим предприятием России.

Крупные цементные заводы размещены в Белгородской (АО «Осколцемент», СП «Белгородский цемент»), Воронежской (АО «Подгоренский цементник») и Липецкой областях (АО «Липецкцемент»).

Строительная индустрия, в основном, удовлетворяет внутренние потребности региона. В размещении отрасли большое значение имеет потребительский фактор, поэтому предприятия сосредоточены, в основном, вокруг областных центров.

**Химическая промышленность** в Центрально-Черноземном районе относится к отраслям рыночной специализации. На ее долю приходится 8,5% промышленной продукции района. Но она сдержива­ется отсутствием собственной сырьевой базы и дефицитом водных и энергетических ресурсов. Тем не менее, отрасль в регионе получила значительное развитие, и большая часть ее продукции поступает в межрегиональный обмен. По данным 1997 г. — это синтетический каучук — 141 тыс.т, шины — 1,6 млн.шт. из Воронежа, резинотехнические изделия — 1,2 млн.м2 из Тамбова и Курска. Синтетические волокна — 1,7 млн.м2 из Курска, анилиновые красители — 77,2 тыс.т из Тамбова, синтетические моющие средства из Шебекино. Перспективны в районе производство минеральных удобрений и производство синтетических материалов. По остальным подотраслям увеличение мощности нецелесообразно из-за ограниченности собственных ресурсов.

Отраслью рыночной специализации района является **пищевая промышленность,** на ее долю приходится 16,1% от отраслевой структуры производства промышленной продукции. Она имеет мощную развитую собственную сырьевую базу и также является многоотраслевой. Большое значение имеет сахарная, мясная, маслобойная, маслосыродельная, спиртовая, табачная, плодоовощеконсервная отрасли, кото­рые поставляют свою продукцию на общероссийский продовольственный рынок.

**Свеклосахарное производство** является одной из старейших и ведущих отраслей пищевой и перерабатывающей промышленности с высоким уровнем индустриализации и энергоемкими технологическими процессами. Из действующих в России 95 сахарных заводов 46 размещены в Центрально-Черноземном районе. Переход к рыночной экономике внес радикальные изменения в формы собственности. Большинство предприятий изменили форму собственности и стали акционерными обществами. Сельские товаропроизводители стали совладельцами сахарных заводов. Доля акций, находящихся у сельских товаропроизводителей в Белгородской области, составляет свыше 51%, в Курской и Воронежской областях — 50%. Вместе с тем высокие результаты, на которые рассчитывали, начиная реформирование, не были достигнуты. Отсутствие оборотных средств, неустойчивость производственно-хозяйственных связей, инфляция, дефицит бюджета, сокращение государственной поддержки, ограничение кредитования, удорожание продукции за счет использования кредитных ресурсов, снижение покупательной способности населения и другие негативные факторы не позволяют предприятиям свеклосахарного ком­плекса нормально функционировать и развиваться.

Итоги сахарной компании 1997 г. показали, что выработка сахара из собственного сырья в Черноземном Центре составила 35% от общероссийского производства и оказалась самой низкой за последние 40 лет. Крайне неудовлетворительное положение в Воронежской, Курской и Липецкой областях, где заготавливаемое сырье обеспечивает загрузку сахарных заводов от 30 до 50 суток (при нормативе 100-110 суток). Кроме сахарной свеклы, в межсезонный период на сахарных заводах перерабатывается сахар-сырец.

Наивысший выход сахара в 1997 г. имели сахарные заводы: Алексеевский (Белгородская область) — 15,3%, Знаменский (Тамбовская область) — 15,03%, Ржевский (Белгородская область) — 14,6% при выходе сахара в среднем по России — 11,72%.

Для решения накопившихся проблем комплекса была разработана и утверждена Правительством Российской Федерации «Программа увеличения производства сахара в Российской Федерации в 1997-2000 гг. и на период до 2005 г.» (Программа «Сахар»).

**Легкая промышленность** Центрально-Черноземного района развита слабо и размещена очень неравномерно. Предприятия сосредоточены, в основном, в Тамбовской и Курской областях. Тамбовская область специализируется на производстве шерстяных тканей, Курская область — шелковых тканей и трикотажных изделий, использующих химическое волокно. Дальнейшее развитие отрасли связано с совершенствованием ее территориальной структуры и направлено на более полное удовлетворение потребностей населения района. Швейная промышленность размещена повсеместно, кожевенно-обувные предприя­тия расположены в Курске, Тамбове, Белгороде.

**Агропромышленный комплекс** региона создает 7,8% сельскохозяйственной продукции России. Объем валовой продукции сельского хозяйства, произведенный на душу населения в этом районе, по крайней мере, в полтора раза больше, чем по России в целом. Агропромышленный комплекс Черноземья имеет межрайонное значение и является продовольственной базой Центра и Севера Российской Федерации: он вывозит в значительных количествах зерно, сахар, эфирно-масличные культуры, растительное масло, мясо, молоко, овощи, плоды и ягоды. Главным звеном в АПК является сельское хозяйство, отрасли рыночной специализации которого представлены производством зерна, сахарной свеклы, подсолнечника, эфирно-масличных культур, молока и мяса.

В Центрально-Черноземном районе производится 10% зерна, 9% картофеля, 18% подсолнечника, 43% сахарной свеклы России. Из зерновых культур во всех областях, кроме Курской, преобладает озимая пшеница, а в Курской области — озимая рожь. В районе также возделываются просо, гречиха, кукуруза на зерно и силос.

Ведущее место среди технических культур принадлежит сахарной свекле. Наиболее благоприятные условия для ее выращивания имеют Белгородская, Воронежская и Курская области. В целом Центрально-Черноземный экономический район занимает первое место в России по размерам посевных площадей, сахаристости и объемам заготовок сахарной свеклы. Однако переход к рыночной экономике не мог не сказаться на свеклосахарном производстве. В период с 1991 г. по 1997 г. посевные площади сахарной свеклы в регионе уменьшились на 74 тыс. га, урожайность — на 27 ц/га, вало­вые сборы — на 5025 тыс.т. Объемы производства и заготовок свеклы за последние годы тако­вы, что работа большинства предприятий убыточна.

Основные посевы подсолнечника сосредоточены в Воронежской и Белгородской областях. Эта культура также имеет межрайонное значение. Подсолнечник выращивается на семена, перерабатывается в масло (40% масла вывозится из района), отходы производства — шрот и жмых используются в качестве кормов в животноводстве. Воронежская область — основной производитель в стране эфирных масел: на ее территории выращивается и перерабатывается кориандр и анис (Алексеевский эфирокомбинат. В Воронежской области выращивают также махорку. Выращенный в районе картофель частично идет на производство крахмала и спирта. Во всех областях получило развитие овощеводство и садоводство. Район обладает большими потенциальными возможностями увеличения производства продукции растениеводства за счет внедрения научно обоснованных севооборотов, увеличения доли использования возможностей агрохимии, проведения мероприятий по сохранению и увеличению естественного плодородия земель.

**Животноводство** представлено в Черноземье скотоводством молоч­но-мясного направления, свиноводством и птицеводством, развито пче­ловодство. Воронежская область издавна славится рысаками и упряж­ными породами лошадей, выращиваемых на Хреновском конном заводе.

Несмотря на небольшую долю в производстве сельскохозяйственной продукции наибольшее развитие фермерство получило в Тамбовской и Липецкой областях.

Основная проблема агропромышленного комплекса Центрально-Черноземного района — это несоответствие мощностей переработки объемам производства сельскохозяйственного сырья, что ведет к большим потерям продукции сельского хозяйства. Для агропромышленного комплекса характерны низкий уровень технической оснащенности предприятий переработки, большая доля ручного труда, слабо развитая инфраструктура. Однако агропромышленный комплекс района обладает большими потенциальными возможностями развития, превращения в важнейшую житницу России.

На территории Центрально-Черноземного района (Курской и Белгородской областей) формируется программно-целевой территориально-производственный комплекс на базе минеральных ресурсов Курской магнитной аномалии, развития черной металлургии, атомной энергетики и аграрного комплекса.

Главная цель государственной политики в отношении Центрально-Черноземного района — содействовать развитию его специализации в общероссийском территориальном разделении труда на тех отраслях, которые наиболее эффективны в его природных и экономических условиях, и, прежде всего, на отраслях агропромышленного комплекса, на производстве черных металлов (включая экспортные поставки), сельскохозяйственном и оборонном машиностроении. Экономическому росту будет способствовать также реформа аграрных предприятий и решение проблемы создания единого рынка продовольствия в рамках регионов Европейской части России и развития на этой основе отраслей переработки сельскохозяйственного сырья.

## II. Характеристика транспортной сети Центрально-черноземного экономического района.

### 2.1 Железнодорожный транспорт

Юго-Восточная железная дорога пролегает по территории областей, расположенных в южной и юго-восточной части европейской России, - Белгородской, Воронежской, Липецкой, Тамбовской, Курской, Рязанской, Волгоградской, Пензенской, Саратовской, Тульской, Ростовской.

Дорога граничит с рядом железных дорог: Московской (ст. Ряжск, Павелец, Елец, Ефремов, Волово, Касторная-Курская, Курск, Готня), Приволжской (ст. Ду-плятка, Благодатка, Абадурово), Куйбышевской (ст. Кривозеровка), Северо-Кавказской (ст. Чертково) и Южной дороги (ст. Выстрел, Соловей, Нежеголь, Красный Хутор, Казачок, Илег-Пеньковка). Длина главных путей составляет 6,8 тыс. километров, из них - 52% на бетонном основании. Протяженность бесстыкового пути 3368,6 км. Дорога располагает преимущественно двухпутными линиями. В состав дороги входят отделения: Мичуринское, Елецкое, Ртищевское, (с 1985 г.), Лискинское, Белгородское (с 1991 г.) и Воронежское (как филиал дороги с 2000 г.). Основные станции и узлы: Богоявленск, Кочетовка, Елец, Казинка, Мичуринск, Лев Толстой, Тамбов, Грязи, Воронеж, Отрожка, Лиски, Касторная, Ртищево, Балашов, Поворино, Россошь, Валуйки, Старый Оскол, Белгород, Готня.

Эксплуатационный парк локомотивов составляет: в грузовом движении 219 ед., в пассажирском — 166 ед.

Юго-Восточная железная дорога связывает южные районы России с Центральным районом, Поволжьем и Уралом. Её недаром называют магистралью металла и хлеба. Она обеспечивает перевозки рудодобывающих предприятий Курской магнитной аномалии, Новолипецкого металлургического и Оскольского электрометаллургического комбинатов, предприятий химической и перерабатывающей промышленности, районы развитого сельского хозяйства.

К крупнейшим железнодорожным станциям, обслуживающим про­мышленные комплексы, относятся: Стойленская, Котел, Лебеди (Белгородская область), Павловск-Воронежский, Придача (Во­ронежская область), Курбакинская, Михайловский Рудник (Курская область), Новолипецк, Чугун 1 и 2, Елец (Липецкая область) и Ни­кольское (Тамбовская область).

Кроме того, значительные объемы грузовой работы имеют стан­ции, находящиеся на границе России с Украиной, — Соловей и Крас­ный Хутор (Белгородская область) и через которые осуществляются транспортно-экономические связи со странами ближнего и дальнего зарубежья.

**История** Юго-Восточной железной дороги началась в 1865 году, когда была утверждена концессия и создано акционерное общество Рязано-Козловской железной дороги. Магистраль строилась на деньги частного капитала по инициативе Воронежского и Тамбовского земств. Отрезок Рязань - Козлов был сдан в эксплуатацию 4 сентября 1866 г. В том же году ветка было продолжена от Козлова к Воронежу. А в 1968 году первый поезд прибыл на станцию Воронеж. Вскоре возникла необходимость продлить дорогу на юг к донецким угольным месторождениям. Организацию строительных работ взяло на себя Воронежское земство. Сооружение дороги началось летом 1869 года. Однопутный участок от Раздельной (Отрожки) до Лисок, протяженностью 86 верст, был готов 27 декабря 1870 года, и с 1 января 1871 года по нему началось регулярное движение. 28 ноября 1871 года было открыто движение поездов от Воронежа до Ростова. Управление дороги находилось в Новочеркасске. Как сообщал справочник Юго-Восточной железной дороги, на 1 декабря 1872 года на этом участке действовали 19 пассажирских, 653 товарных крытых и 3 багажных вагона. Паровозы той поры были маломощными, рассчитанными на 10 - 15 вагонов. Для обслуживания подвижного состава построены были мастерские, а затем паровозные и вагонные депо.

Линия Козлов - Ростов, служившая продолжением дороги Москва - Рязань, открыла путь в "житницы" России - Тамбовскую и Воронежскую губернии. С другой стороны, благодаря строительству этой дороги появилась возможность вывоза хлеба через порты Азовского моря за границу. Дорога Елец - Грязи была сооружена как продолжение Риго-Орловской дороги.

 Она соединила низовья Волги с центральными губерниями, а также с балтийскими портами, что сыграло большую роль в развитии хлебного экспорта из богатейших районов страны. 1868 году на станции Елец было открыто одно из первых в России технических учебных заведений.

 13 июня 1893 года произошло слияние акционерных обществ Козлово-Воронежско-Ростовской, Орловско-Грязинской и Грязи-Царицынской дорог. Было создано Общество Юго-Восточных железных дорог, объединившее все указанные линии. Вскоре Общество приступило к сооружению железнодорожной линии от города Харькова через станции Лиски, Бобров, Новохоперск к Поворино и Балашову, общей протяженностью в 660 верст. Строительство обошлось примерно в 25,8 млн. рублей. Кроме того, планировалось проложить ветку от Купянска к Лисичанску (117 верст) и от Таловой к селу Бутурлиновке и Калачу (90 верст).

 Работы начались 1 августа 1893 года и 17 декабря 1895 года дорога Харьков - Балашов сдана в эксплуатацию. Линия Таловая - Калач вступила в строй 12 мая 1896 года. Труд десятков тысяч землекопов не был механизирован, пути строились практически вручную.

 В 1895 году была сооружена широтная линия Харьков - Балашов - Пенза, которая наряду с другими, построенными в тот же период, способствовала дальнейшему развитию каменноугольной промышленности и металлургии Донбасса.

 В 1917 году в состав Юго-Восточных дорог входили линии: Козлов - Ростов с ветвями Графская - Анна и Графская - Рамонь; Орел - Грязи - Царицын; Харьков - Балашов с ветвью Таловая - Калач; Лихая - Царицын; Елец - Валуйки. Эксплуатационная длина дороги составляла 3252 версты, или 3470 километров.

 Большим разрушениям подвергалась дорога в годы первой мировой и гражданской войн. Было уничтожено до 70% паровозов, взорвано 78 крупных мостов, разрушено 67 депо и мастерских, сотни километров железнодорожных путей, более 1200 жилых и служебных зданий. Общая стоимость ущерба исчислялась в 170 млн. золотых рублей.

В 1918 году железная дорога была национализирована. Восстановление и реконструкция второй половины 20-х годов позволила достичь по грузоперевозкам довоенный уровень. В 30-е годы дорога превратилась в одну из мощных магистралей страны. Железнодорожники ЮВжд принимали участие в кривоносовском движении. Машинист депо Лиски А.В. Сафронов стал инициатором вождения тяжеловесных поездов. Ему одному из первых юговосточников был вручен орден Ленина. В 1940 году погрузка на дороге была в 2,6 раза выше, чем в 1913 году.

 В годы Великой Отечественной войны дорога работала с огромным напряжением, обслуживая Центральный, Южный, а затем Брянский, Воронежский, Юго-Западный, Донской и Сталинградский фронты. К лету 1942 года большая часть территории, по которой проходили линии дороги, была оккупирована. Железнодорожники день и ночь работали под артиллерийскими и авиационными обстрелами. Особенно напряженным временем являются периоды подготовки и проведения Сталинградской и Курской битв. В 1943 году юговосточники собрали более 4 млн. рублей и передали их на строительство авиаэскадрильи «Железнодорожник Юго-Восточной». Восстановление линий, станций и депо велось по мере освобождения территории от оккупации.

В конце 40-х годов Юго-Восточная ж.д. явилась инициатором движения пятисотников (депо Россошь). В последующие годы на дороге появился ряд инициатив: перевод паровозов ФД на жидкое топливо, вождение тяжеловесных составов. В августе 1956 года на дороге (депо Ртищево) появился первый тепловоз серии ТЭ-3; в 1961 году - поступил первый комплект путеукладчика системы Платова; в 1962 году — начался переход дороги на электрическую тягу; в 1971 году началось внедрение вычислительной техники в управлении перевозочным процессом. В 70-80-е годы продолжалось совершенствование технической базы дороги. Пришли мощные локомотивы и вагоны разных назначений, расширялись станции, реконструировались депо.

В настоящее время Юго-Восточная железная дорога обеспечивает перевозки рудодобывающих предприятий Курской магнитной аномалии, Новолипецкого металлургического и Оскольского электрометаллургического комбинатов, предприятий химической и перерабатывающей промышленности. Юго-Восточная дорога обслуживает по­требности промышленности, сельского хозяйства и населения Тамбов­ской, Липецкой, Воронежской, Белгородской областей и на неболь­шом участке Курской области. На руды (же­лезная руда Курской магнитной аномалии) приходится более 40% от общего отправления. На втором месте по объемам погрузки (24%) стоят минерально-строительные материалы (преимущественно вскрыш­ные породы, отходы металлургического производства и нерудные ма­териалы Павловского карьера). Кроме того, со станций железнодо­рожной сети района отправляются черные металлы (13%), нефтепро­дукты после налива с трубы (ст. Никольское) и широкая номенклату­ра грузов группы «прочие» (продукция разнообразного машинострое­ния, химической, пищевой и легкой промышленности). Потребности большей части Курской области и на небольшом участке Липецкой области обслуживает Мос­ковская дорога. Железнодорожный транспорт обеспечивает как внут­ренние связи района, так и связи с другими регионами страны. Управление дороги находится в городе Воронеже.

Удобное положение Центрально-Черноземного района между Цент­ром, Поволжьем, Северным Кавказом и Украиной обусловило меридио­нально-широтную конфигурацию его железнодорожной сети. Сеть Центрально-Черноземного района состоит из четырех меридиональ­ных магистралей: (Брянск) — Арбузове — Льгов — Готня; (Орел) — Курск — Сараевка — Белгород; (Москва — Ефремов) — Елец — Касторная — Валуйки и (Москва — Ряжск) — Мичуринск — Отрож­ка — Лиски — (Лихая — Ростов). Эти магистрали пересекаются четырьмя линиями. Две из них: (Орел) — Елец — Грязи — Повори-но — (Филонове — Волгоград) и Кочетовка — Тамбов с ответвления­ми на Обловку — (Балашов) и Тоновку — (Ртищево) идут с северо-запада на юго-восток, а линии Отрожка — Касторная — Курск — Льгов — (Ворожба) и (Балашов) — Поворино — Лиски — Валуйки — с северо-востока на юго-запад. Эти ж.д. магистрали составляют остов сети Центрально-Черноземного района с ответвлениями тупиковых и нетупиковых линий местного значения.

Район имеет развитую систему внутрирайонных связей. На долю местного сообщения приходится 29% от объема перевозок с преобла­данием погрузки-выгрузки железной руды — 17,3 млн.т (48% от мес­тного сообщения) и минерально-строительных материалов — 10,7 млн.т (29,5%). Удельный вес местного сообщения в отправлении указанных грузов составляет: по рудам всяким — 54%; минерально-строитель­ным материалам — 56%.

Как пример наиболее крупных внутрирайонных связей по отдель­ным грузам, можно выделить следующие:

по рудам: Белгородская область отправляет на металлургические предприятия Липецкой области 9,9 млн.т;

по минерально-строительным материалам следует отметить характер­ную особенность связей, а именно — 50-60% местных перевозок при­ходится на внутриобластные связи: Воронежская область из 4,4 млн.т отправления в местном сообщении 2,7 млн.т (более 60%) выгружает на собственные станции; Белгородская — из 2,6 млн.т отправления в мест­ном сообщении выгружает для собственных нужд 1,6 млн.т (более 60%) и Липецкая область соответственно — из 3,4 млн.т на себя выгружает 1,8 млн.т (более 50%).

Наряду с внутриобластными и внутрирайонными связями перевоз­ки Центрально-Черноземного района характеризуются разветвленной системой межрайонных связей. Около 35% (от общего объема перевозок) готовой продукции и импортных товаров вывозится за пределы рассматриваемого района и более 20% потребляемого в районе сырья и экспортируемых из России различных грузов ввозится из других регионов.

Центрально-Черноземный район имеет положительный транспорт­ный баланс. В 2001 г. вывоз превышал ввоз на 17,5 млн.т или в 1,7 раза. Тесные связи по вывозу грузов сложились с Центральным экономичес­ким районом (40% от общего вывоза грузов Центрально-Черноземно­го района) и с Уралом (20%).

|  |
| --- |
| Распределение объемов вывоза Центрально-Черноземного района в другие регионы России. |
| Вывоз в экономические районы | От Центрально-Черноземногорайона -всего | Из них по отдельным родам |
| Руды всякие | Черные металлы | Минерально-строительные материалы | прочие |
| Всего, млн.т в том числе: | 42,6 | 14,9 | 9,6 | 8,3 | 5,1 |
| Северный | 2,6 | 0,6 | 0,2 | 0,5 | 1,2 |
| Северо-Западный | 1,7 | 0,1 | 0,7 | 0,3 | 0,4 |
| Центральный | 17,8 | 6,3 | 4,6 | 4,8 | 1,4 |
| Волго-Вятский | 0,9 | - | 0,3 | 0,2 | 0,4 |
| Поволжский | 3,0 | 0,1 | 0,8 | 1,5 | 0,4 |
| Северо-Кавказский | 6,1 | - | 2,0 | 0,6 | 0,3 |
| Уральский | 8,4 | 7,2 | 0,7 | 0,2 | 0,2 |
| Западно-Сибирский | 1,0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Восточно-Сибирский | 0,8 | 0,4 | - | - | 0,4 |
| Дальневосточный | 0,1 | - | - | - | 0,1 |
| Калининградская обл. | 0,2 | - | 0,1 | - | 0,1 |

Из района в значительных объемах вывозятся: железная руда (35% от общего вывоза), главным образом, на уральские металлургические предприятия и в Центральный экономический район, как для потребно­стей черной металлургии, так и на экспорт через передаточные пункты (Брянская область) на границе России с Украиной; черные металлы (22,5%) преимущественно в Центральный и Северо-Кавказский райо­ны с преобладанием поставок на экспорт. Кроме того, из Центрально-Черноземного района вывозятся минерально-строительные материалы (19,5%), главным образом, в Центральный район с преобладанием выгрузки в Москве и Московской области; широкая номенклатура прочих грузов (продукция химической промышленности — синтети­ческий каучук, резина, синтетические волокна; изделия машинострое­ния — оборудование для пищевой и химической промышленности, приборы; товары пищевой промышленности) назначением во все реги­оны России и другие грузы.

Наибольшие объемы транспортно-экономических связей по ввозу грузов в Центрально-Черноземный район осуществляются с Уралом и Сибирью (45% от общего ввоза района), а также с Поволжьем (17%) и Центром (14%).

Из общего объема ввоза на долю угля приходится 40%. Это, глав­ным образом, поставки из Кузбасса (Западная Сибирь) как для по­требностей черной металлургии, так и на экспорт. Удельный вес неф­тепродуктов в общем ввозе составляет 19%. Основные поступления осуществлялись с нефтеперерабатывающих заводов Самарской области (Поволжский район). Грузы группы «прочие» (17%) завозятся из всех регионов России с преобладанием поставок из Центрального (31%) и Северо-Кавказского (21%) районов. Это как продукция собственного производства, так и импорт (продукция легкой и пищевой промышлен­ности, химические товары, автомобили, бытовая техника).

Через Центрально-Черноземный район осуществляются транзитные транспортно-экономические связи в сообщениях (в обоих направле­ниях):

север — юг (Северный, Северо-Западный и Центральный районы на Северный Кавказ), на долю которого приходится 40% от общего транзита через район;

север — юго-восток (Северный, Северо-Западный и Центральный районы на Поволжье) — 55%.

Во всех указанных связях преобладают транзитные потоки грузов с юга и юго-востока на север. Их удельный вес составляет 70% от обще­го транзита, проходящего через Центрально-Черноземный район.

Белгородская область, входящая в состав Центрально-Черноземного района, граничит с Украиной, и, как следствие, через нее (пе­редаточные пункты Соловей и Красный Хутор) осуществляются внеш­неторговые связи России с ближним и дальним зарубежьем. В 2003 г. их объем составлял 20,4 млн.т (9,4% от перевозок грузов внешней торговли России железнодорожным транспортом), из них 11,5 млн.т экспорта (сдача) и 8,9 млн.т импорта (прием).

В общем объеме экспорта 33% составляют топливно-энергетичес­кие (уголь и нефтегрузы) и 52% рудно-металлургические (руда и чер­ные металлы) грузы; на химические и минеральные удобрения прихо­дится 7%.

Основным поставщиком угля на экспорт является Сибирь, в том числе поставки Кемеровской области (кузнецкий уголь) составляют 82%, Красноярского края (угли КАТЭКа) — 13% от общего объема угля на экспорт через передаточные пункты Белгородской области. На 90% поставщиками нефтегрузов на экспорт являются нефтеперерабаты­вающие предприятия Поволжского экономического района. Железная руда на экспорт отправляется со станций, обслуживающих месторождения Кур­ской магнитной аномалии (Белгородская область — около 90%, Курская область — более 10%). Черные металлы отгружают металлургические предприятия Северного, Центрального, Центрально-Черноземного и Ураль­ского экономических районов, но основной объем на экспорт отправляет Урал (Свердловская и Челябинская области) — 45% и Центрально-Чер­ноземный район (Белгородская и Липецкая области) — 36%.

Химические и минеральные удобрения поступают на экспорт также от многих производителей, но основными из них являются: АО «Куйбышевазот», АО «Тольяттиазот» и АО «Фосфор» (Самарская область, Поволжский экономический район). На долю поставок из Поволжья приходится 65% от общего объема экспорта удобрений через Цент­рально-Черноземный экономический район.

Импорт по составу грузов обусловливает преимущественно торго­во-экономические взаимоотношения Украины с Россией.

В перевозочном процессе используется электро и тепло тяга. По состоянию на 01.01.2000г. протяженность электрифицированных участков составляет 2070,8 км, это примерно 30% от общей протяженности дороги; в перспективе - электрификация участка Старый Оскол – Валуйки. Протяженность участков, оборудованных автоблокировкой, составляет 3159,5 км.

Наи­более грузонапряженные участки (в грузовом направлении)на железнодорожной сети Центрально-Черноземного района: Мичуринск — Богоявленск 18,7 млн.т, Мичуринск — Грязи 17,2 млн.т (Тамбовская область), что превышало среднюю грузонап­ряженность по железнодорожной сети России (12,7 млн.т) соответ­ственно в 1,5 и 1,4 раза; Грязи — Казинка 15 млн.т (Липецкая область) с превышением среднесетевой величины в 1,2 раза; Повори­но — Таловая 20,1 млн.т и Придача — Отрожка 18,6 млн.т (Воро­нежская область) с превышением соответственно в 1,6 и 1,5 раза; Чернянка — Валуйки 15,3 млн.т (Белгородская область) — превы­шение среднесетевой грузонапряженности в 1,2 раза.

В 2004 году Юго-Восточная железная дорога выполнила план по объему пассажирских перевозок на 102,4%, прирост к уровню 2003 года составил 5,1%, по сети – 4,7%.

В соответствии с отраслевой научно-технической программой «Раз­витие скоростного пассажирского движения на железных дорогах Рос­сийской Федерации на период до 2010 г.» по территории Центрально-Черноземного района пройдет (к 2005 г.) одна из скоростных первоочередных магистралей (максимальная скорость движения пассажирс­ких поездов 160 км/ч) Москва — Воронеж — Ростов при совмещен­ном пассажирском и грузовом движении. Особое внимание уделяется организации скоростного движения на участке Ряжск - Чертково. С завершением работ маршрутная скорость пассажирских поездов будет доведена до 73 км/час.

Построено 1630 км волоконно-оптических линий связи. Численность персонала в 2003г. составила 69830человека.

Продолжает действовать новая гибкая система тарифов в поездах дальнего следования. Это означает, что в августе билет на поезд обойдется пассажиру дороже, чем в июне, а 1 сентября билет будет стоить значительно меньше, нежели 31 августа. В целом по сравнению с прошлым годом цены выросли ненамного. К примеру, доехать до Адлера в середине августа в плацкарте обычного поезда стоит 550 рублей, в купе — 1200 рублей, в вагоне люкс — 2300 рублей. В фирменном поезде билет в купе обойдется в 1600 рублей, в купе с услугами — в 2000 рублей, а в люксе — соответственно в 3500 и 4200 рублей. В 1 полугодии компания «РЖД» увеличила объем грузовых перевозок на 5,9% по сравнению с тем же периодом 2003 года. Грузооборот в целом по отрасли составил 883,9 млрд. тонно-километров, что на 8,7% выше показателей 2003 года.

На ЮВЖД отправление грузов возросло на 5,3 %, грузооборот в тарифных показателях – на 9,1%, при динамике сетевых показателей 5,9 % и 8,7%. Производительность грузового вагона увеличилась на 11,1 %. Общая себестоимость перевозок снижена к плану на 7,7 %, а без амортизации на 4,1 %. Выполнен план по погрузке. Это особенно важно, так как доходность от погрузки составляет 70% от всего дохода дороги.

Центрально-Черноземный экономи­ческий район обладает развитым транс­портным комплексом. Основными видами транспорта в регионе явля­ются железнодорожный и автомобильный, получил развитие трубо­проводный транспорт, функционирует речной.

2.2 Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт осуществляет как местные, так и тран­зитные перевозки грузов. Транзитное значение имеют: автомагистраль международного значения Москва — Харьков — Симферополь и федеральные автомагистрали Москва — Воронеж — Ростов и Москва — Тамбов — Волгоград; по автодорогам местного значения перевозятся руда и флюсы на металлургические комбинаты, строительные материа­лы, сахарная свекла, зерновые.

Протяженность автодорог района с твердым покрытием составляет 7% от величины этого показателя по России в целом. В 2001 г. всеми владельцами грузового транспорта во всех отраслях народного хозяй­ства (на государственной и коммерческой основе) магистральным авто­мобильным транспортом было перевезено 39 млн.т грузов.

Снижение производственных показателей большинства крупных и средних автотранспортных предприятий, выполняющих грузовые перевозки, объясняется снижением предлагаемых объемов перевозок строительных грузов и сформировавшейся ранее структурой парка, во многом не отвечающей сложившемуся в последнее время коммерческому спросу. Сложное финансовое состояние предприятий не позволяет обновлять имеющийся подвижной состав, и уровень показателей воспроизводства основных фондов автотранспортных предприятий снижается.

В сложившейся инфраструктуре рынка грузовых перевозок наиболее привлекательными, экономически выгодными являются международные перевозки.

2.3 Трубопровод­ный транспорт

Большое влияние на перевозочный процесс оказывает трубопровод­ный транспорт, имеющий разветвленную сеть продуктопроводов. Наибо­лее крупные из них: Уфа — Западное направление, Самара — Брянск, Стальной Конь — Западное направление, Никольское — Воронеж — Белгород — Сумы. Кроме того, через Центрально-Черноземный район проходит нефтепровод «Дружба», связывающий нефтедобывающие райо­ны Среднего Заволжья со странами Европы, и газопроводы: Ставро­поль — Москва, Уренгой — Помары — Елец — Ужгород.

### 2.4 Авиационный транспорт

ОАО "Авиакомпания Воронежавиа" является практически единственным предприятием гражданской авиации в Центрально-черноземном регионе, осуществляющим внутрироссийские и международные перевозки. С учетом предполагаемого сокращения международных аэропортов, аэропорт "Воронеж" может остаться единственным в регионе, имеющим статус международного. Деятельность авиакомпании в 2001 и 2002 годах характеризуется как стабильная. Статистическая отчетность показывает, что наряду с ухудшением некоторых показателей, определяемых спросом на авиауслуги, отмечается улучшение качественных показателей. Финансовое состояние авиакомпании устойчивое. Доходы авиапредприятия в 2002 году составили 226 млн. руб., что больше предыдущего года почти на 30 процентов, при этом прибыль составила 7 млн. руб.

В 2002 году удалось сохранить рейсы, пользующиеся спросом населения в Санкт-Петербург, Москву, Екатеринбург, Норильск, Ереван, Сочи. Чартерные рейсы на постоянной основе в Н.Уренгой, и в Ханты-Мансийск. Повышено качество обслуживания с организацией бизнес-классов. Изыскиваются рынки сбыта авиауслуг на Крайнем Севере, Дальнем Востоке, в Москве.

В целях сохранения авиапредприятия, его перспективного развития в 2005 году предполагается решение вопросов реконструкции взлетно-посадочной полосы, разделения авиапредприятия на независимые хозяйствующие субъекты - авиационную компанию и аэропорт.

### 2.5 Речной транспорт

Речной транспорт развит слабо. Судоходство осуществляется по Дону, Хопру и Северному Донцу. В 2001 г. всеми владельцами речных судов (на государственной и коммерческой основе) было перевезено 0,18 млн.т.

## III. Расчет густоты железнодорожной сети по областям, входящим в район тяготения и по району в целом.

Самая высокая густота железных дорог у Липецкой области, это объясняется тем что, промышленный комплекс этой области представлен предприятиями добывающей и перерабатывающей промышленности, а также предприятиями оборонного комплекса, эта промышленность тяготеет к железнодорожному транспорту.

## Список литературы:

1. Воронин В.В. Экономическая география РФ. Изд. «Самарская государственная экономическая академия» Самара, 1997.
2. Госкомстат. Российский статистический ежегодник. Изд. «Логос». М., 2002.
3. Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. «Транспорт» М., 1989.
4. Морозова Т.Г. Региональная экономика. «Банки и биржи» М., 1995. Экономика России в 1990 – 1995 гг.: тенденции, анализ, прогноз. / Под ред. Френкеля С.П., М., 1996.
5. Экономическая и социальная география России / Под ред. Хрущева В.П. М., 1997.
6. Экономическая география России: учебник / Под общей ред. акад. В.И. Видяпина. - М.: ИНФРА-М, Российская экономическая академия, 1999.- (Высшее образование).
7. Регионалистика / Под ред. Лапидуса Б.М, Пехтерева Ф. С., Терешиной Н. П, 2001.-М.:УМК МПС России.