Содержание

Введение

1. Особенности экономико-географического положения Амурской области

1.1 Зарождение и развитие железных дорог

1.2 Экономико-географического положения Амурской области

1.3 Население Амурской области

1.4 Природно-ресурсный потенциал Амурской области

2. Характеристика транспортной сети Амурской области

2.1 Железнодорожный транспорт

2.2 Экономико-географическая карта района и картосхема района тяготения железной дороги

Заключение

Список используемой литературы

## 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

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 России 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.

## 1. Особенности экономико-географического положения Амурской области

## 1.1 Зарождение и развитие железных дорог

В Древнем Египте, Греции и Риме существовали колейные дороги, предназначавшиеся для перевозки по ним тяжелых грузов. Устроены они были следующим образом: по выложенной камнем дороге проходили две параллельные глубокие борозды, по которым катились колеса повозок. В средневековых рудниках существовали дороги, состоящие из деревянных рельсов, по которым передвигали деревянные вагоны. Есть версия, что отсюда пошло название "трамвай", т.е. "бревенчатая дорога".

Примерно в 1738 г. быстро изнашивавшиеся деревянные рудничные дороги были заменены металлическими. Вначале они состояли из чугунных плит с желобами для колес, что было непрактично и дорого. И вот в 1767 г. Ричард Рейнольдс уложил на подъездных путях к шахтам и рудникам Колбрукдэйла стальные рельсы. Конечно, они отличались от современных: в сечении они имели форму латинской буквы U, ширина рельса была 11 см, длина 150 см. Рельсы пришивались к деревянному брусу желобом кверху. С переходом на чугунные рельсы стали делать и колеса у телег чугунными. Для передвижения вагонеток по рельсам использовалась мускульная сила человека или лошади.

Постепенно рельсовые пути выходили за пределы рудничного двора. Их стали прокладывать до реки или канала, где груз перекладывался на суда и дальше перемещался водным путем.

Решалась проблема предотвращения схода колес с рельсов. Использовали угловое железо (сплав), но это увеличивало трение колес. Затем стали применять закраины (реборды) у колес одновременно с грибовидной формой рельса в разрезе. Сходы с рельсов прекратились.

В 1803 г. Тревитик решил использовать свой автомобиль для замены конной тяги на рельсовых путях. Но конструкцию машины Тревитик изменил - он сделал паровоз. На двухосной раме с четырьмя колесами находился паровой котел с одной паровой трубой внутри. В котле над паровой трубой горизонтально размещался рабочий цилиндр. Шток поршня далеко выдавался вперед и поддерживался кронштейном. Движение поршня передавалось колесам при помощи кривошипа и зубчатых колес. Имелось и маховое колесо. Этот паровоз короткое время работал на одной из рудничных дорог. Чугунные рельсы быстро выходили из строя под тяжестью паровоза. Вместо того чтобы заменить слабые рельсы более прочными, отказались от паровоза. Уже после Тревитика, забыв о его изобретении, многие пытались создать паровоз. Его делали с зубчатыми колесами, с толкачами в виде ног, протягивали вдоль пути цепь, которая навивалась на шкив, укрепленный на паровозе, и т.д.

Человеком, который сумел проанализировать, обобщить и учесть весь предшествующий опыт в паровозостроении, был Джордж Стефенсон. Известны три типа паровоза Стефенсона. Первый, названный им "Блюхер", был построен в 1814 г. Локомотив мог передвигать восемь повозок массой 30 т со скоростью 6 км/ч.

Паровоз имел два цилиндра, зубчато-колесную передачу. Пар из цилиндров вырывался наружу. Затем Стефенсон создал устройство, которое было этапным в паровозостроении - конус. Отработавший пар стал отводиться в дымовую трубу.

Второй паровоз был создан в 1815 г. Стефенсон заменил зубчатую передачу непосредственным соединением кривошипным механизмом поршней цилиндров с движущимися осями и спарил колеса с помощью жестких дышел. Стефенсон был первым паровозостроителем, который обратил внимание на путь и на взаимодействие локомотива и пути. Он изменил соединение рельсов, смягчив толчки, снабдил паровоз подвесными рессорами.

Стефенсон пришел к выводу, что путь должен быть по возможности горизонтальным и что, несмотря на дороговизну путевых работ, необходимо устройство насыпей и выемок при постройке железной дороги. На первой в мире железнодорожной линии Стоктон - Дарлингтон предполагалось в качестве тяги использовать лошадей как наиболее надежное средство. В 1823 г. Стефенсон стал работать на строительстве этой линии, и в том же году он основал первый в мире локомотиво - строительный завод в Ньюкастле.

Первый вышедший из этого завода паровоз назывался "Локомашен No I". Он мало отличался от предыдущих и перевозил грузы со скоростью 18-25 км/ч. Для передвижения пассажирских вагонов на линии Стоктон - Дарлингтон использовались лошади. На наиболее крутых участках составы передвигались с помощью канатов. Были уложены и чугунные, и стальные рельсы[[1]](#footnote-1).

Первая паровая железная дорога Ливерпуль - Манчестер была открыта в 1830 г. С этого времени началось быстрое развитие железнодорожного транспорта. В том же 1830 г. первая железная дорога была построена в Америке между Чарльстоном и Огеста протяжением 64 км. Паровозы сюда были доставлены из Англии. Затем железнодорожное строительство начали одна за другой европейские страны:

1832-1833 гг. - Франция, Сен-Этьен-Лион, 58 км;

1835 г. - Германия, Фюрт - Нюрнберг, 7 км;

1835 г. - Бельгия, Брюссель-Мехельн, 21 км;

1837 г. - Россия, Санкт-Петербург-Царское Село, 26,7 км.

Здесь необходимо заметить, что еще в 1834 г. в Нижнем Тагиле была сооружена чугунная дорога протяжением 854 м с паровой тягой. Паровоз был построен отцом и сыном Черепановыми. Первый их "сухопутный пароход" (так в России в то время называли паровозы) провозил 3,3 т руды со скоростью 13-15 км/ч. Кроме груза, паровоз мог везти до 40 пассажиров. Вскоре Черепановы сделали второй, более мощный паровоз, который водил составы массой до 16 т. Но эту дорогу не считают первой железной дорогой в России, так как она вскоре прекратила свое существование - хозяева предпочли гужевой транспорт.

Железные дороги, зародившись в Англии, распространились по всему миру. Всего до 1860 г. было построено примерно 100 тыс. км железных дорог, из них почти 50 тыс. в США, 16,8 тыс. - в Великобритании, 11,6 тыс. - в Германии и 9,5 тыс. км - во Франции. Из других стран, где в этот период разворачивалось железнодорожное строительство, следует отметить Бельгию, где до 1860 г. было построено 1,8 тыс. км железных дорог, Испанию - 1,9 тыс., Италию - 1,8 тыс., Австро-Венгрию - 4,5 тыс. км. В России в 1851 г. было завершено строительство важной для страны линии Ст. - Петербург - Москва длиной 650 км.

В 60-х годах XIX века после отмены крепостного права значительно возросли объемы железнодорожного строительства в России - в десятилетие с 1890 по 1870 г. она заняла второе место после США по вводу новых линий. В России интенсивный рост сети продолжался и далее, и лишь русско-турецкая война (1877 - 1879 гг.) несколько затормозила этот процесс. Но уже с 1892 г. строительство железных дорог возобновилось. Их протяженность за 10 лет увеличилась более, чем на 20 тыс. км.

В 70 - 80-е годы XIX века объемы железнодорожного строительства продолжали возрастать. В 1880 г. наибольшую протяженность железных дорог в Европе имела Германия - 33 838 км, за ней шла Великобритания - 28 854, затем Франция - 26 189, европейская часть России (с Финляндией) - 23 429 и Австро-Венгрия - 19 512 км.

В десятилетие - с 1890 по 1900 г. темп прироста мировой сети снизился до 172,7 тыс. км, но в следующее десятилетие он снова возрос до 239,8 тыс. км. В 1908 году протяженность железных дорог Земного шара превысила 1 млн км. В период 1910 - 1916 гг. железнодорожная сеть Европы возросла на 24 764 км, в том числе Италия увеличила свою рельсовую сеть на 7,6%, Голландия - на 6,4% Германия - на 6,3%, Австро-Венгрия - на 4,1%, Франция - на 4,1%, Бельгия - на 3,6%, Англия - на 2,8%, Испания - на 2,4%. Между тем Россия увеличила свою сеть на 22,6%, а США на 7,9%[[2]](#footnote-2).

Период между первой и второй мировыми войнами имеет ряд характерных особенностей. В ряде стран Европы наблюдается фактическая остановка развития железнодорожной сети. В Великобритании строительство новых железных дорог практически не велось. То же самое можно сказать о Чехословакии, Румынии и некоторых других странах. Однако это не относится ко всем странам Европы. В этот период сеть железных дорог Германии увеличилась примерно на 10 тыс. км.

Почти на столько же возросла длина сети во Франции. В СССР сеть увеличилась почти на 30 тыс. км. В Бельгии длина сети возросла на 1,5 тыс., в Швеции - почти на 3 тыс., в Испании - на 2 тыс. км. В Европе с 1913 по 1939 г. протяженность сети возросла на 89 тыс. км.

К началу второй мировой войны примерно половина мировой железнодорожной сети приходилась на семь государств - США, СССР, Великобританию, Францию, Германию, Италию, Японию. В этих странах (кроме СССР и Италии) была достигнута очень высокая густота сети, во много раз превосходящая густоту сети стран Африки или Азии. В Европе наибольшую густоту железнодорожной сети имели Великобритания, Франция, Бельгия, Голландия, Дания, Германия, Чехословакия, Австрия, Швейцария. Менее развитая сеть была в СССР, Италии, Польше, Венгрии, Румынии, балканских и скандинавских странах. Железнодорожные линии сосредоточивались в промышленных районах.

Железнодорожная сеть СССР на 1 января 1938 г. по протяженности занимала второе место в мире и составляла 85,1 тыс. км. Основные железнодорожные линии меридионального направления связали Донбасс, Кавказ и Нижнее Поволжье с Москвой, Ленинградом и северными районами страны. В широтном направлении важная роль принадлежала железнодорожным линиям, идущим из Москвы, Ленинграда и Донбасса на Урал и в Среднюю Азию. Большое значение имела Транссибирская магистраль, связавшая районы Урала, Сибири и Дальнего Востока. Турксиб обеспечил кратчайший путь из Средней Азии в Сибирь и на Дальний Восток. Но густота сети СССР была невелика.

После второй мировой войны железнодорожная сеть СССР стала восстанавливаться, а затем и возрастать. На 1989 г. ее общая длина составила 1234,9 тыс км.

## 1.2 Экономико-географического положения Амурской области

Изучение Амурской области началось с открытием Приамурья и началом его освоения в XVII веке. Для России XVII век - это время великих географических открытий в Сибири и на северо-востоке Азии. Отважные русские землепроходцы, служилые люди и промысловики прошли эти малонаселенные пространства, открывая миру неведомые земли, реки, озера, горные хребты, таежные дебри, составляя их описания и чертежи, заполняя "белые пятна" на географических картах. В течение нескольких десятилетий после разгрома отрядом Ермака Сибирского ханства Кучума по всей Сибири от Урала и до Тихого океана были заложены многочисленные поселки, остроги-города, осваивались пахотные земли. Так, на далекой реке Лене был основан Ленский острог (в дальнейшем - город Якутск).

По мере продвижения русских землепроходцев на восток - "встречь солнца" - открытые новые земли включались в состав Русского государства, создавались административные управления новых территорий - воеводства. Воеводам вменялось в обязанность составлять описания новых земель, собирать ясак (налоги) с местного населения, расширять границы земель российского владения.

В 1638 г. было создано Якутское воеводство, включавшее все территории к востоку от озера Байкал, но без обозначенных границ на востоке[[3]](#footnote-3). Якутские воеводы формировали экспедиционные отряды и направляли их на освоение новых территорий на северо-востоке Азии, к побережью Охотского моря и в Приамурье. В конце 30-х гг. XVII в. в Якутском воеводстве от местных эвенков-охотников были получены некоторые сведения о большой реке Шилькар (Шилка), находящейся за горными хребтами южнее бассейна реки Лены, и о живших там земледельческих племенах дауров.

В 1639 г. в бассейне реки Шилки побывали енисейские казаки отряда Максима Перфильева. Хотя они до Амура не сумели дойти, но получили много достоверной информации о местности и населении - даурах. Эти сведения они передали якутским воеводам. А якутские воеводы в 1641 г. направили отряд Еналея Бахтеярова на реку Витим, приток Лены, для поисков рудных земель, а также пашенного насе­ления и для сбора ясака в пользу царской казны.

Одновременно в Якутске получили сведения об устье большой реки, впадающей в море далее на востоке. И туда был направлен отряд Ивана Москвитина. Отряд вышел к Охотскому морю и при устье реки Ульи поставил зимовье. Перезимовав, летом 1639 г. на кочах - больших лодках, построенных казаками, вдоль охотского побережья отряд Ивана Москвитина вышел к устью реки Амур. От местного населения казаки узнали название реки - "Амур", что на нивхском языке означало "большая вода". В 1641 г. отряд Москвитина вернулся в Якутск, представив воеводам подробное описание пройденного пути и чертежи тех мест.

Сведения о даурах и о реке Амур были получены и от отряда Бахтеярова, и от промысловиков, добравшихся до реки Шилки. Так, известно, что один из промысловиков, Семен Аверкиев, промышляя в верховьях притоков Амура, попал в плен к даурам, побывал в их селениях на реке Шилькаре (Шилке). После освобождения из плена Аверкиев вернулся в Якутск и рассказал об увиденном, о населении тех мест и о реке Шилке.

Для якутских воевод Даурия стала представляться как богатая земля с хлебными угодьями и серебряными рудами.

В 1643 г. на разведывание богатых даурских земель и реки Шилькар, где, по сведениям охотников, есть залежи серебряных руд, направ­лена экспедиция, во главе которой поставлен письменный голова (помощник воеводы) Василий Данилович Поярков. В экспедицию включены служилые люди, два толмача (переводчика), знающие даурский язык, охочие люди, охотники-проводники, знавшие путь к реке по речным долинам. Экспедиция на лодках с запасом продовольствия, боеприпасов, товаров для обменной торговли двинулась по реке Лене до ее притока Алдана. Затем вверх по Алдану добрались до притока Алдана Учура, далее по притоку Учура Гонаму вышли к отрогам Станового хребта. Там соорудили зимовье и остались до весны. Часть отряда во главе с Поярковым по снегу вышла через водораздел к реке Брянте, притоку реки Зеи. По Брянте прошли до Зеи и затем по Зее вышли к реке Умлекан, притоку Зеи, там встретили даурские селения и остались на зимовку. А весной к ним присоединилась остальная часть отряда с грузом, и они на лодках двинулись вниз по Зее к Амуру, который в среднем течении местное население называло "Шилькаром".

По Амуру сплавились в устье реки, там снова зазимовали и уже летом 1645 г. по Охотскому морю вдоль берега добрались до зимовья Ивана Москвитина на реке Улье[[4]](#footnote-4). Там снова зазимовали и только летом 1646 г. вернулись в Якутск. Это была первая ознакомительная экспедиция на Амур, которая собрала достоверные сведения об этой реке и местном населении. Результаты экспедиции изложены в "отписках" и в "чертеже" пройденного пути. Амур был открыт. Поход был трудным и с большими потерями: из 132 служилых и промысловых людей вернулись только 33 человека.

Дальнейшее исследование Приамурья связано с начавшимися в 1854 г. сплавами русских войск из Забайкалья по Амуру до его устья. В 1853 г. началась Крымская война России и Турции. На стороне Турции выступили против России Англия и Франция. Их участие в войне не ограничилось высадкой войск на Крымский полуостров. Англия и Франция сделали попытки развернуть военные действия в Бал­тийском море, на севере, против Архангельска и на Дальнем Востоке. Англо-французская эскадра появилась в Охотском море. Предвидя угрозу дальневосточным владениям России, правительство предложило Н.Н. Муравьеву организовать сплав войск по Амуру для защиты Охотского побережья и Камчатки. С 1854 по 1856 г. проведено три сплава войск. Часть войск была переправлена на морских судах на Камчатку. И когда в августе 1854 г. англо-французские военные корабли высадили на Камчатский полуостров довольно крупный десант, то их встретил мощный заслон русских войск. Англо-французский десант у Петропавловска-Камчатского был разбит[[5]](#footnote-5).

Современная Амурская область расположена на юго-востоке Российской Федерации и является частью Дальневосточного федерального округа. Расстояние от ее административного центра - г. Благовещенска до Москвы по железной дороге - 7982 км, по воздуху - 6480 км. К северному полюсу область расположена несколько ближе (около 5000 км), чем к экватору (около 6000 км) (рисунок 1).

Амурская область не имеет прямого выхода к морям. Северо-восток ее удален от холодного Охотского моря (известного как "мешок со льдом") всего на 150 км, а срединные районы - на 500-600 км. От теплого Японского моря она удалена на 600-800 км.

Большая часть области находится в бассейне Верхнего и Среднего Амура, что и определяет ее название. Область входит в 8-й часовой пояс вместе с Республикой Саха (Якутия), где разница с московским временем составляет 6 часов. Когда у нас полдень, в Москве - 6 часов утра, а в Вашингтоне - 22 часа вчерашнего дня.

Область расположена в умеренном географическом поясе, между 48° 51" и 57° 04' с. ш. и 119° 39" и 134° 55" в. д. Южные районы ее лежат в тех же широтах, что и Киев, Прага, Париж в Европе, Виннипег и Ванкувер в Канаде, а северные - в одних широтах с Казанью, Нижним Новгородом, Москвой, Ригой, Копенгагеном, Глазго, Командорскими островами. Практически в тех же широтах, что и Амурская область, расположены Башкирия, Белоруссия, Польша, Великобритания, Южная Канада. Крайняя северная точка находится на р. Хани (северо-запад области), самая южная - на р. Амур, восточная - на хребте Ям-Алинь, западная - на границе с Забайкальем, на Каларском хребте.

Экономико-географическое положение области (ЭГП) имеет свои плюсы и минусы. Из благоприятных особенностей ЭГП необходимо отметить, прежде всего, следующие:

Амурская область как составная часть Дальнего Востока соседствует со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Занимая пограничное положение, она является "речными воротами" в Китай.

Близость к сырьевым базам Якутии (уголь, а в перспективе - железные руды), Забайкалья (руды цветных металлов, уголь), Хаба­ровского края (уголь Ургала).

Выгодное транспортно-географическое положение. Через область проходят: водный путь Зея - Амур с выходом в Татарский пролив; Транссибирская железнодорожная магистраль, Байкало-Амурская магистраль (центральный участок с выходом в Южную Якутию) и автомагистраль федерального значения Москва - Владивосток.

Экономико-географическое положение улучшилось в последние 10-15 лет в связи с началом активной приграничной торговли с Китаем. (Известно, что в 1960-1970 гг. граница с Китаем рассматривалась как фактор риска из-за натянутых отношений между КНР и СССР).

Неблагоприятные факторы:

~ Удаленность от экономически развитых районов России (5-8 тыс. км до Западной Сибири, Урала и Европейской части).

~ Отсутствие прямого выхода к морям (который имеется, например, у Приморья с его портами).

Особенность политико-географического положения - выход к юго-восточным рубежам России с Китаем (в приграничной полосе размещено более 80% населения и экономики области).

Границы области почти везде проходят по природным рубежам: южная на протяжении 1254 км проходит по Амуру, северная и восточная - по Становому хребту, хребтам Джугдыру, Джагды, Селемджинскому, Ям - Алиню, Эзопу, Турана. Лишь на границе с Читинской областью нет четко выраженных природных рубежей.

Область граничит на севере с Республикой Саха (Якутия), на востоке - с Хабаровским краем и Еврейской автономной областью, на юге - с КНР, на западе - с Читинской областью.

В современных границах Амурская область существует со 2 августа 1948 года, когда она была выделена из состава Хабаровского края. Общая протяженность ее границ превышает 4300 км.

Площадь Амурской области - 363,7 тыс. км2 (2,1% площади Российской Федерации). По европейским масштабам это было бы крупное государство, уступающее по размерам только Франции, Испании, Швеции, Украине. Приблизительно равна по площади Германия - 356,9 тыс. км2 и Япония - 377,8 тыс. км2. На территории Амурской области могли бы разместиться 12 таких стран, как Бельгия или 9 Швейцарии[[6]](#footnote-6).

Наибольшая протяженность территории области с севера на юг составляет 750 км (по автодорогам от Тынды до Архары - 1050 км, это 15-20 часов езды на автомобиле). С северо-запада на юго-восток область вытянута на 1150 км.

С момента присоединения территории Амурской области к России она входила в состав Восточно-Сибирского (центр - Иркутск), а в 1884-1917 гг. - Приамурского (центр - Хабаровск) генерал-губернаторства. В 1918 г. область была провозглашена Амурской трудовой социалистической республикой. В 1920-1922 гг. она была в составе Дальневосточной республики (ДВР). До 1926 года являлась частью Дальневосточной области и именовалась губернией с подразделением на 4 уезда. С 1926 года в области образовано 17 районов, вошедших в округа (Амурский, Зейский, Хабаровский). В 1932-1938 гг. область входила в состав Дальневосточного края, разделенного в 1938 году на Приморский и Хабаровский. В составе последнего область находилась до 1948 года.

Размеры районов колеблются от 1,8 тыс. км2 (Константиновский) до 87,5 тыс. км2 (Зейский). Последний район сопоставим по площади с Австрией, Азербайджаном или тремя Армениями.

## 1.3 Население Амурской области

Население региона составляет 864,5 тыс. человек (оценка на 1 января 2009 г) в т. ч.: 565,3 тыс. человек - городское, а 299,2 тыс. человек - сельское. Национальная структура населения (по переписи на 9 октября 2002 г), процентов: русские - 92,0, украинцы - 3,5, эвенки - 0,2, другие национальности - 4,3[[7]](#footnote-7).

При этом стоит выделить города и пгт: город Благовещенск, Благовещенск: население 219 221 чел. Население сельских населенных пунктов, подчинённых администрации города 3408 чел. Всего население 222 629 чел.

Город Белогорск: Белогорск: население 67 422 чел. Население сельских населенных пунктов, подчинённых администрации города 511 чел. Всего население 67 933 чел.

Город Зея - Зея: население 27 795 чел.

Город Райчихинск - Райчихинск: население 24 498 чел.

пгт Новорайчихинск: население 2948 чел.

пгт Прогресс: население 13 080 чел.

пгт Широкий: население 1580 чел.

Население сельских населенных пунктов, подчинённых администрации города 126 чел. Всего население 42 232 чел.

Город Свободный - Свободный: население 63 889 чел. Население сельских населенных пунктов, подчинённых администрации города 367 чел. Всего население 64 256 чел.

город Тында - Тында: население 40 094 чел. Население сельских населенных пунктов, подчинённых администрации города 191 чел. Всего население 40 285 чел.

Город Шимановск - Шимановск: население 22 267 чел.

Посёлок городского типа Углегорск - Углегорск: население 5050 чел.

Так же в Амурской области выделяют районы:

Архаринский район: пгт Архара: РЦ, население 10 847 чел. Население прочих населённых пунктов района 10 221 чел. Всего население 21 068 чел.

Белогорский район - село Возжаевка: население 7280 чел. Население прочих населённых пунктов района 16 568 чел. Всего население без города Белогорск 23 848 чел.

Благовещенский район - Всего население без города Благовещенск и населённых пунктов, подчинённых городской администрации 18 673 чел.

Бурейский район - пгт Новобурейский: РЦ, население 8892 чел., пгт Бурея: население 5598 чел., пгт Талакан: население 6545 чел. Население прочих населённых пунктов района 7176 чел. Всего население 28 211 чел.

Завитинский район - поселок Завитинск: РЦ, население 14 248 чел. Население прочих населённых пунктов района 5950 чел. Всего население 20 198 чел.

Ивановский район - село Ивановка: РЦ, население 6765 чел., село Берёзовка: население 3593 чел., село Среднебелая: население 6394 чел., Население прочих населённых пунктов района 12 744 чел. Всего население 29 496 чел.

Константиновский район - население прочих населённых пунктов района 8917 чел. Всего население 14 847 чел.

Магдагачинский район - пгт Магдагачи: РЦ, население 12 208 чел., пгт Сиваки: население 2578 чел., пгт Ушумун: население 2920 чел., село Тыгда: население 3650 чел. Население прочих населённых пунктов района 5071 чел. Всего население 26 427 чел.

Мазановский район - население прочих населённых пунктов района 11 298 чел. Всего население 16 028 чел.

Михайловский район - село Поярково: РЦ, население 7283 чел. Население прочих населённых пунктов района 9798 чел. Всего население 17 081 чел.

Октябрьский район - село Екатеринославка: РЦ, население 10 584 чел. Население прочих населённых пунктов района 12 177 чел. Всего население 22 761 чел.

Ромненский район - село Ромны: РЦ, население 3549 чел. Население прочих населённых пунктов района 8273 чел. Всего население 11 822 чел.

Свободненский район - Всего население без города Свободный 14 568 чел.

Селемджинский район - пгт Экимчан: РЦ, население 1224 чел., пгт Златоустовск: население 856 чел., пгт Коболдо: население 551 чел., пгт Огоджа: население 484 чел., пгт Стойба: население 931 чел., пгт Токур: население 1171 чел., пгт Февральск: население 4690 чел. Население прочих населённых пунктов района 1901 чел. Всего население 11 808 чел.

Тындинский район - село Соловьевск: население 3066 чел. Население прочих населённых пунктов района 13 635 чел., Дипкун: население 2140 чел. Всего население без города Тында 16 701 чел.

Шимановский район - Всего население без города Шимановск 7275 чел.

## 1.4 Природно-ресурсный потенциал Амурской области

Амурская область богата полезными ископаемыми. Ее недра таят в себе неисчислимые богатства. Однако недра области и сегодня в значительной степени являются невостребованными. Перспективы создания здесь надежной минерально-сырьевой базы - основы экономического развития любой территории - весьма велики. Это требует кардинальных мер по ускоренному изучению территории области на различные виды полезных ископаемых и освоению как уже известных, так и вновь выявляемых месторождений[[8]](#footnote-8).

Основу горнодобывающей промышленности Амурской области в настоящее время составляет добыча коренного и россыпного золота, бурого угля, стройматериалов, подземных минеральных вод. Ведутся работы по освоению железо-титановых и железорудных месторождений, а также подготовительные работы по вовлечению в освоение промышленных объектов апатита (сырья для производства фосфорных удобрений), известняка (цементного сырья), кварцевых песков (сырье для стекольной промышленности). На сегодняшний день практически уже создана сырьевая база для развития черной металлургии (месторождения железных, железо-титан-ванадиевых руд и необходимого нерудного сырья). Созданы все необходимые предпосылки для выявления на территории области значительных промышленных скоплений медных и медно-никелевых руд.

Амурская область расположена на юго-востоке Российской Федерации и входит в состав Дальневосточного федерального округа. Это один из крупных субъектов РФ, занимающий пограничное положение на большом протяжении с Китайской Народной Республикой. Протяженность границы составляет почти 1250 км. Площадь области - 361,9 тыс. кв.км. Численность постоянного населения, из которого 65% - городское, составляет на 1 января 2008 года 869,5 тыс. человек.

В состав Амурской области входят 9 городских округов и 20 муниципальных районов. В их составе 7 городов областного подчинения, 2 города районного подчинения, 21 поселок городского типа, 599 сельских населенных пунктов.

Административный и культурный центр области - город Благовещенск с численностью населения - 217,5 тыс. человек. Наиболее крупные города: Белогорск с населением 67,7 тыс. чел., Свободный - 61,6 тыс., Тында - 39,0 тыс., Зея - 27,3 тыс чел.

Транспортная инфраструктура

С запада на восток область пересекают две крупные железнодорожные магистрали: Транссибирская и Байкало-Амурская, связанные на территории области поперечной железнодорожной линией Сковородино-Тында-Беркакит. Начато строительство железной дороги от БАМа (ст. Улак, близ ст. Зейск) до крупного Эльгинского месторождения энергетических и коксующих углей в Южной Якутии, что позволит не только загрузить Байкало-Амурскую железную дорогу, но и оставлять часть коксующих углей в области для обеспечения металлургического производства.

Минеральные ресурсы

Минерально-сырьевые ресурсы Амурской области занимают заметное место в ее экономике. На территории известны месторождения и многочисленные проявления благородных, черных, цветных и редких металлов, редкоземельных элементов, бурого и каменного угля, неметаллов, драгоценных, полудрагоценных и поделочных камней, различных строительных материалов, пресных, минеральных и термоминеральных вод.

По природно-ресурсному потенциалу Амурская область занимает 13 место среди регионов Российской Федерации. Общий экономических потенциал Амурской области по минеральному сырью, без учета пресных, минеральных и термоминеральных вод, оценивается в сумме около 12 триллионов рублей[[9]](#footnote-9).

Ведущие полезные ископаемые

Ведущими полезными ископаемыми Амурской области является золото, железо, титан. Также одно из главных полезных ископаемых Амурской области - уголь. Его запасы и прогнозные ресурсы, пригодные для открытой добычи, составляют не менее 8,0 млрд. тонн. Общий ресурсный потенциал каменных и бурых углей области значительно превышает суммарные ресурсы Хабаровского края, Читинской области, Сахалина и Приморья и составляет почти 70 млpд. т, из них 43 млрд. т сосpедоточено в Амуpо-Зейской впадине.

В числе перспективных выделяют месторождения апатитов, меди, никеля, каолина, строительных материалов для производства цемента, стекла, керамики и т.д.

Гидроресурсы

Область занимает первое место в Дальневосточном регионе по запасам гидроэнергоресурсов. Здесь уже действуют Зейская гидроэлектростанция мощностью 1330 МВт и Бурейская ГЭС установленной проектной мощностью 2000 МВт, где в настоящее время ведется монтаж пятого энергоблока. В ближайшей перспективе намечается строительство Граматухинской ГЭС в нижнем течении реки Зея проектной мощностью 300 МВт.

Подземные воды

В Амурской области разведано более 20 крупных месторождений пресных и два месторождения минеральных вод. Кроме того, известно большое количество неразведанных проявлений пресных и минеральных вод, которые благоприятны для лечения ревматизма, желудочных, сердечно-сосудистых, кожных, желудочно-кишечных, мочекаменных и других заболеваний.

Сельское хозяйство

Амурская область занимает свыше 41% площади сельскохозяйственных угодий и 53% площади пашни в Дальневосточном федеральном округе.

Область располагает резервами для расширения посевных площадей в размере около 500 тыс. га

Потенциал региона:

наличие около 38% сельскохозяйственных угодий Дальнего Востока, что позволяет производить зерновые культуры, сою, картофель, овощи, заниматься свиноводством, птицеводством и пчеловодством. На севере области распространено оленеводство и пушной промысел - 64% территории области покрыто лесами. Сырьевой потенциал области по запасам древесины составляет около 1,9 млрд. куб. м, расчетная лесосека, пригодная для хозяйственного освоения, достигает 9,9 млн. куб. м.

основу горнодобывающей промышленности составляют добыча золота и угля. При этом область богата залежами железных и титановых руд, цветных металлов, алюмосиликатного сырья, цеолитов, каолина

регион располагает значительным энергетическим потенциалом. На его базе функционируют Зейская ГЭС и Бурейская ГЭС

по территории области проходит Транссиб с БАМом, ведется строительство автомобильной дороги Чита - Хабаровск, имеются водные и воздушные транспортные магистрали, связывающие Дальний Восток и европейскую части России. Планируется строительство единой нефтепроводной системы по маршруту: г. Тайшет (Иркутская область) - Алдан (Республика Саха (Якутия) - г. Сковородино (Амурская область) с выходом в район г. Находка (Приморский край).

## 2. Характеристика транспортной сети Амурской области

## 2.1 Железнодорожный транспорт

Казённая железная дорога, конечный участок Транссибирской магистрали, построенная в 1906 - 16. Проходила по территории Забайкальской и Амурской обл. Способствовала развитию золотодобывающей промышленности, лесоразработок, рыбного и пушного промыслов. Основные участки: Куэнга - Урюм (193 версты, 1907-11), Урюм - Керак (597 вёрст, 1909-13), Керак - Дея с веткой на Благовещенск (641 верста, 1911-15), Дея - Хабаровск (454 версты, 1915-16). Общая протяжённость к 1916 достигла 1996 вёрст.

Изыскательские работы велись в 1894 - 1895 на северном участке под руководством инженера В.У. Савримовича; в 1906 - 07 на западном и восточном участках - инженера Ф.Н. Дроздова и Е.Ю. Подруцкого. Строительство осуществлялось в трудных климатических условиях, в районах вечной мерзлоты, в малонаселённой местности. Руководили работами инженеры Подруцкий, А.В. Ливеровский, В.В. Трегубов. На прокладке дороги было занято (1910) до 20 тыс. строительных рабочих из Центральных губерний России и Сибири[[10]](#footnote-10).

Специальным постановлением правительства запрещалось привлекать иностранных рабочих. На Амурской железной дороге построены уникальные искусственные сооружения, в т. ч. крупнейший в России мост через р. Амур, проект которого разработал Л.Д. Проскуряков; первый в мировой практике тоннель в вечномёрзлом грунте с применением теплоизолирующего слоя между обделкой тоннеля и породой; применён способ образования в условиях минусовых температур опоры моста из бетона с использованием его подогрева (предложение Ливеровского). На дороге были построены станционные здания и вокзалы, железнодорожные мастерские (на ст. Зилово и Укурей); через р. Амур функционировала железнодорожная паромная и ледовая переправы (до введения в эксплуатацию моста). Дороге принадлежал пароход. Пропускная способность Амурской железной дороги - 9 пар поездов в сутки.

На дороге были открыты начальные школы и больницы (на ст. Сбега, Ксеньевская, Могоча, Амазар, Уруша). Находилась в ведении МПС; управление в Хабаровске. В 1922 Амурская железная дорога передана НКПС. На начало 1991 основной линии в составе Забайкальской железной дороги и Дальневосточной железной дороги.

Байка́ло-Аму́рская магистра́ль (БАМ) - железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке (рисунок 2). Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Строительство основной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет, а один из самых сложных участков - Северо-Муйский тоннель - был введён в постоянную эксплуатацию только в 2003 году.

По состоянию на 2008 год, на территории Амурской области имеются следующие железнодорожные линии общего пользования, находящиеся в ведении компании "РЖД" (рисунок 3): участок главного хода Транссибирской магистрали (историческая Амурская железная дорога) Малоковали - Ядрин, участок главного хода исторической Байкало-Амурской железной дороги Олёкма - Ульма, участки исторической Амуро-Якутской железной дороги Бамовская - Тында и Бестужево - Якутский, тупиковые ветви Сковородино - Рейново, Белогорск - Благовещенск, Завитая - Поярково, Бурея - Райчихинск.

Линии общего пользования относятся к Забайкальской железной дороге (главный ход Транссибирской магистрали к западу от станции Архара, ветви Сковородино - Рейново, Белогорск - Благовещенск, Завитая - Поярково, Бурея - Райчихинск), и к Дальневосточной железной дороге (находящиеся на территории области участки Байкало-Амурской и Амуро-Якутской железнодорожных линий, участок главного хода Транссибирской магистрали восточнее станции Архара).

Главный ход Трансибирской магистрали на всём протяжении имеет два главных пути, электрифицирован на переменном токе. Остальные линии почти полностью однопутные, нигде не электрифицированы.

На линиях Сковородино - Рейново, Завитая - Поярково, Бурея - Райчихинск отсутствует пассажирское сообщение. По неподтверждённым данным, линия Сковородино - Рейново в 2008 году для перевозок не используется и может быть разобрана.

Ведомственные железнодорожные линии значительной протяжённости: Ледяная - Углегорск и далее к объектам ракетного полигона (космодрома Свободный), линия от станции Екатеринославка к объекту военного назначения, линии от станций Райчихинск и Прогресс к угольным карьерам.

Ликвидированные железнодорожные линии в Амурской области: Ушумун - Черняево, Бурея - Кивда, Шимановская - Чагоян. Линии Ушумун - Черняево и Бурея - Кивда были разобраны не позднее 1970-х годов. Линия Шимановская - Чагоян, имевшая протяжённость 45 километров, была введена в эксплуатацию в 1987 году, предназначалась в основном для освоения месторождения известняка. Эта железнодорожная линия почти не работала и была разобрана не позднее 2005 года.

В 2008 году возобновилось строительство железнодорожной линии Улак - Эльга, прерванное в 2002 году. Протяжённость этой железнодорожной линии составит свыше 300 километров, она пройдёт по территории Амурской области и республики Саха (Якутия). Предполагается электрификация линии Белогорск - Благовещенск. Рассматриваются планы строительства железнодорожного моста через реку Амур у станции Благовещенск, который свяжет Амурскую область с территорией Китайской Народной Республики[[11]](#footnote-11).

На протяжении длительного времени обсуждаются планы строительства железнодорожных линий Февральск - Огоджа и Шимановская - Зея. По неподтверждённым данным, строительство линии Февральск - Огоджа было начато в 1993 году, вскоре было прекращено.

## 2.2 Экономико-географическая карта района и картосхема района тяготения железной дороги

Экономические положения области.

В структуре валового регионального продукта сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство составляет 8,7%, добыча полезных ископаемых - 5,1%, обрабатывающие производства - 3,8%, производство и распределение электроэнергии, газа и воды - 9,4%, строительство - 8,8%, оптовая и розничная торговля - 15,9%, транспорт и связь - 26,4%, прочие - 21,9%.

В настоящее время область специализируется на выработке электроэнергии, добыче бурого угля, золота, заготовке деловой древесины и лесопродукции из нее, производстве продукции машиностроения и металлообработки. Производимая продукция в основном реализуется на отечественном рынке, лесопродукция экспортируется в Японию, КНДР и КНР.

Объем отгруженной продукции по виду экономической деятельности "добыча полезных ископаемых" составил 8729,3 млн. рублей.

А это памятник Войнам-Афганцам. На Аллее Памяти была заложена горсть земли из города Кандагар (Афганистан). В церемонии принимал участие мэр Благовещенска Александр Мигуля.

В структуре отгруженной продукции добывающих производств наибольший удельный вес приходится на добычу руд и песков драгоценных металлов - 84%, на добычу топливно-энергетических полезных ископаемых - 12%, на разработку песчаных и гравийных карьеров - 4%.

Область является крупнейшей сельскохозяйственной отраслью в Дальневосточном регионе. Здесь сосредоточено около 38% сельскохозяйственных угодий. Значительная часть их находится в южной и центральной зонах, климатические условия которых позволяют заниматься выращиванием различных сельскохозяйственных культур, разведением крупного рогатого скота, свиней и птицы.

Лесопродукция является основной статьей экспорта Амурской области (более 80% валютной выручки). При этом необходимо отметить, что продукция деревообработки занимает лишь 5% в объеме экспорта лесопродукции.

Область находится на важнейших связующих звеньях транспортных коридоров России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Общая протяженность Транссиба и БАМа на территории области составляет более 3 тыс. км, в 2009 году завершается строительство автотрассы "Амур" (Чита - Хабаровск). На реках Амур и Зея находятся 4 речных порта.

На развитие экономики и социальной сферы области в 2006 году использовано 22,9 млрд. рублей, что в сопоставимых ценах на 15% ниже уровня 2005 года. На снижение объема инвестиций в 2006 году повлияло снижение финансирования строительства автодороги Чита-Хабаровск и Бурейской ГЭС.

Основными получателями инвестиций являются такие виды деятельности, как:

производство и распределение электроэнергии, газа и воды - 33,7%;

транспорт и связь - 32,4%;

операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг - 8,1%;

добыча полезных ископаемых - 8,6%;

сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство - 3,3%.

Основным источником инвестиций являются привлеченные средства (64,9%). Из собственных средств предприятий в экономику области поступило 35,1%.

Положительным моментом в 2008 году стало увеличение объемов иностранных инвестиций по сравнению с предыдущим годом. Их объем составил 112 млн. долларов США, что на 15,4% больше уровня 2005 года. Иностранные вложения направлялись в организации, отнесенные к следующим видам деятельности: добыча полезных ископаемых - 96,6% от общего объема иностранных инвестиций, обрабатывающие производства - 0,2%, сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство - 1,8%, строительство - 1,1%.

Современный рельеф области сформировался в результате длительного воздействия на земную кору внутренних (эндогенных) и внешних (экзогенных) сил Земли (рисунок 1). Амурская область имеет сложное геологическое строение, поскольку расположена в месте сочленения Сибирской и Китайской платформ. В пределах области выделяются:

1) Становая область протерозойской складчатости, в которой преобладают отложения возраста 1,7-1,6 млрд. лет; обнаружено несколько выступов архейского фундамента;

2) Монголо-Охотский пояс;

3) Буреинский кристаллический (срединный) массив;

4) мезозойс­кие прогибы;

5) кайнозойские впадины;

6) вулканические сооружения различного возраста;

7) интрузивные разновозрастные комплексы. Самый древний участок коры в Амурской области на севере и северо-западе Станового хребта. Этот район является частью Алданского щита Сибирской платформы. Возраст пород Становой зоны 3-3,4 млрд лет. В архее - протерозое (1,5-2 млрд. лет назад) происходили интрузии (внедрения) гранитоидной магмы. На протяжении сотен миллионов лет эти участки неоднократно покрывались морскими водами.

Почти таким же древним является Буреинский массив, "омоложенный" интрузиями палеозойского возраста (250-600 млн. лет назад).

Монголо-Охотская складчатая область (пояс гор Янкан-Тукурингра-Соктахан-Джагды) сформировалась в герцинское горообразование позднего палеозоя (250-400 млн. лет назад). К концу палеозоя вся территория области стала сушей.

В мезозойскую эру южная часть области опустилась на несколько километров и покрылась морем. За две сотни миллионов лет процессы выветривания и денудации понизили высоту гор на несколько тысяч метров, а весь обломочный материал накопился на территории впадин - морей, современных равнин.

Разрушение и смыв реками горных пород понижает поверхность на 12 м за 1 млн. лет (т.е. за 1 млрд. лет денудация "срезает" до 12 км пород). Появление осадочных толщ "запускает" геосинклинальный процесс (прогибание коры под тяжестью осадочных пород с дальнейшим воздыманием и складкообразованием), порождающий материковый тип коры.

К концу мела - началу палеогена (70-60 млн. лет назад) сложились условия для формирования угля. Климат в это время был субтропический, теплый, влажный. Это способствовало произрастанию пышных лесов из древовидных папоротников, орхидей, магнолий, секвойи и араукарий. Эти леса располагались на берегах мелководных и больших озер Райчихинского и Ерковецкого, периодически мелеющих и заболачивающихся. Отмирающая растительность течением рек сносилась на дно озер и здесь накапливалась. Ныне мощность угольных пластов в Райчихинском месторождении достигает 8 м. Угольные пласты на глубинах от нескольких десятков метров до 500-600 м залегают почти по всей Зейско-Буреинской равнине.

В это время на берегах озер жили динозавры. Так, на благовещенском "кладбище" динозавров найдены останки крупных хищников карнозавров (зубастых ящеров), растительноядных зауролофов, достигавших стоя на задних ногах высоты 12-14 м.

В палеогене, начале неогена (67-20 млн. лет назад) климат оставался теплым и влажным, но начался подъем краевых хребтов и равнин с врезанием рек в глубину. Размеры поднятий достигали 1000 м, а на севере и северо-востоке - 2000 м.

Четвертичный период ознаменовался резким похолоданием и иссушением климата. Кульминацией похолодания стало оледенение на севере области 20-12 тыс. лет назад. Длина отдельных ледниковых языков, спускающихся с гор, достигала на Ям-Алине, Эзопе, Становике 40-60 км. В это время по холодным степям и лесостепям Приамурья бродили мамонты, шерстистые носороги, бизоны, пещерные львы, гиены и большерогие олени. И лишь около 8 тыс. лет назад установился современный климатический режим и тип растительности.

Амурская область - горно-равнинная территория. Горы и возвышенности занимают 60% ее площади. Горы области относительно невысокие, наибольшая высота их в восточной части Станового хребта - 2312 м. Преобладают низкие и средневысотные горы со сглаженными округлыми вершинами. Размещаются горные массивы на севере и востоке области, причем северные хребты простираются с запада на восток, а восточные - с севера на юг. Всего в области более 20 горных хребтов. На севере, по границе с Якутией, протянулся с запада на восток на 800 км Становой хребет, сложенный архейскими (более 3 млрд. лет) породами - гнейсами, кристаллическими сланцами, известняками, мраморами и другими метаморфическими породами. Здесь расположено много гранитных массивов. В местах распространения водорастворимых пород - известняков и мраморов - встречаются карстовые формы рельефа - пещеры. Часто встречаются ледниковые формы рельефа: цирки, кары (чашеобразные углубления в привершинной части гор), выработанные ледником долины[[12]](#footnote-12). На востоке, в Токийском Становике, распространены узкие гребни водоразделов, узкие крутосклонные речные долины, отвесные скалистые склоны. Округлые вершины хребта поднимаются выше границы лесов и покрыты каменистыми россыпями. Безлесные вершины называются гольцами. Склоны хребта покрыты каменистыми россыпями - курумами, возникшими в результате физического выветривания.

## Заключение

Вся история российской государственности подтверждает аксиому: сильная Россия - это сильные регионы.

Железные дороги всегда играли особую роль в жизни государства, были важнейшим транспортным каналом, связывающим воедино обширные территории России. От эффективной работы железнодорожной отрасли во многом зависит укрепление единого экономического пространства, повышение инвестиционной привлекательности нашей страны и создание в российском обществе позитивного социального климата.

Железнодорожный транспорт - это ключевое звено в экономике страны. Развитие инфраструктуры в этой области остается важнейшим направлением курса реформ, проводимым Президентом и Правительством РФ.

Амурская область - один из крупных субъектов Российской Федерации, является ее форпостом на юго-восточных рубежах, занимает пограничное положение на большом протяжении с Китаем.

Область уникальна по своим природным богатствам: здесь находятся большие залежи разнообразных полезных ископаемых, по ее территории протекают крупные многоводные реки, она обладает большими запасами древесины и охотничье-промысловыми животными, бескрайними полями с плодородными почвами.

По ее территории несут свои воды величавый Амур, воспетый поэтами и музыкантами, и красавица Зея, на которой построена Зейская ГЭС - первенец дальневосточной гидроэнергетики; на другой реке, Бурее, начала действовать еще более мощная Бурейская ГЭС. Наша область является "житницей" Дальнего Востока, на ее полях возделывают ценную культуру сою - "амурскую чудесницу".

Удивительны отличительные особенности природы, заключающиеся, прежде всего в ее контрастности: на севере - горный рельеф и быстрые горные реки, суровый и холодный климат, мерзлотно-таежные почвы, преобладание растительного и животного мира таежных лесов; на юге - равнинный рельеф и более мягкий климат - холодная зима, но теплое и даже жаркое лето, многоводные реки с плавным течением, наличие плодородных почв, так называемых "амурских черноземов", преобладание растительного и животного мира лесостепных пространств.

Другая особенность природы состоит в неповторимых и даже экзотических ее чертах - в удивительном смешении растительного и животного мира севера и юга.

## Список используемой литературы

1. Воронин В.В. Экономическая география РФ. Изд. "Самарская государственная экономическая академия" Самара, 2007. - 217 с.
2. География Амурской области на рубеже веков: проблемы и перспективы, Благовещенск, 2008. - 151 с.
3. Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. "Транспорт" М., 2009. - 278 с.
4. Дарман Ю.А. Проблемы сохранения биологического разнообразия Амурской области, Благовещенск, 2009. - с.32-41.
5. Экономическая география России: учебник / Под общей ред. акад. В.И. Видяпина. - М.: ИНФРА-М, Российская экономическая академия, 2009. - 321 с.
6. Экономическая и социальная география России / Под ред. Хрущева В.П.М., 2007. - 217 с.
7. Яборов В.Т. Леса и лесное хозяйство Амурской области, Благовещенск, 2008. - 224 с.

1. Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. «Транспорт» М., 2009. – 278 с. [↑](#footnote-ref-1)
2. Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. «Транспорт» М., 2009. – 278 с. [↑](#footnote-ref-2)
3. Дарман Ю.А. Проблемы сохранения биологического разнообразия Амурской области, Благовещенск, 2009. - с.32-41. [↑](#footnote-ref-3)
4. Дарман Ю.А. Проблемы сохранения биологического разнообразия Амурской области, Благовещенск, 2009. - с.32-41. [↑](#footnote-ref-4)
5. География Амурской области на рубеже веков: проблемы и перспективы, Благовещенск, 2008. -151 с. [↑](#footnote-ref-5)
6. География Амурской области на рубеже веков: проблемы и перспективы, Благовещенск, 2008. -151 с. [↑](#footnote-ref-6)
7. Экономическая география России: учебник / Под общей ред. акад. В.И. Видяпина. - М.: ИНФРА-М, Российская экономическая академия, 2009.- 321 с. [↑](#footnote-ref-7)
8. География Амурской области на рубеже веков: проблемы и перспективы, Благовещенск, 2008. -151 с. [↑](#footnote-ref-8)
9. Экономическая и социальная география России / Под ред. Хрущева В.П. М., 2007. – 217 с. [↑](#footnote-ref-9)
10. Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. «Транспорт» М., 2009. – 278 с. [↑](#footnote-ref-10)
11. Громов И.Н. Единая транспортная система. Изд. «Транспорт» М., 2009. – 278 с. [↑](#footnote-ref-11)
12. Дарман Ю.А. Проблемы сохранения биологического разнообразия Амурской области, Благовещенск, 2009. - с.32-41. [↑](#footnote-ref-12)