

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАУКИ
В ОБЕСПЕЧЕНИИ СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

(к 100-летию со дня рождения
профессора Н. Т. Романовского)

**GEOGRAPHICAL SCIENCES
IN REALIZATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY
IN GLOBALIZING WORLD**

(to the 100th anniversary
of Professor N. T. Romanovskij)

Материалы
Международной научно-практической конференции
25—28 октября 2012 г., Минск, Беларусь

Минск
Издательский центр БГУ
2012

УДК 33:911.3(100)(06)

ББК 65.049я431

Г35

Редакционная коллегия:

декан геогр. факультета БГУ д-р геогр. наук, проф. *И. И. Пирожник* (гл. редактор);

проф. каф. экон. географии зарубежных стран

д-р геогр. наук, проф. *Е. А. Антипова* (отв. редактор);

зав. НИЛ озераведения БГУ д-р геогр. наук, доц. *Б. П. Власов*;

зав. каф. геогр. экологии БГУ д-р геогр. наук, проф. *А. Н. Витченко*;

зав. каф. почвоведения и земельных информационных систем БГУ

д-р с.-х. наук, доц. *Н. В. Клебанович*;

канд. геогр. наук, доц. каф. экон. географии Беларуси

и государств Содружества *Г. С. Смоляков*;

канд. геогр. наук, доц. каф. экон. географии зарубежных стран

Л. В. Фокеева (ученый секретарь)

Рецензенты:

зам. директора Ин-та природопользования НАН Беларуси д-р геогр. наук *В. С. Хомич*;

чл.-кор. НАН Беларуси, д-р экон. наук, проф. *В. Ф. Медведев*

Географические науки в обеспечении стратегии устойчивого
Г35 развития в условиях глобализации (к 100-летию со дня рождения профессора Н. Т. Романовского) = Geographical sciences in realization of sustainable development strategy in globalizing world (to the 100th anniversary of Professor N. T. Romanovskij) : материалы Междунар. науч.-практ. конф., 25—28 окт. 2012 г., Минск, Беларусь / редкол. : И. И. Пирожник (гл. ред.) [и др.]. — Минск : Изд. центр БГУ, 2012. — 362 с.

ISBN 978-985-553-057-3.

В издании отражены научно-методические и прикладные результаты научных исследований в области современных структурных и региональных сдвигов в мировом хозяйстве, социально-экономической модернизации стран, регионов СНГ и Беларуси в условиях глобализации, демографического развития и социально-демографических рисков стран, современных проблем развития туризма, природно-ресурсного потенциала стран и регионов, геоэкологических аспектов стратегии устойчивого развития.

Адресуется преподавателям, научным работникам, студентам и аспирантам вузов, сотрудникам органов управления.

УДК 33:911.3(100)(06)

ББК 65.049я431

ISBN 978-985-553-057-3

© БГУ, 2012

УДК 551.4+796.926 (476)

ГЕОМОРФОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ГОРНОЛЫЖНОГО ТУРИЗМА В БЕЛАРУСИ

Губин В.Н.

Белорусский государственный университет, г. Минск

Горнолыжный туризм в настоящее время является целой индустрией активного зимнего отдыха во многих странах, расположенных как в альпийско-гималайском складчатом поясе, других горных регионах, так и в равнинных платформенных областях с холмистыми ландшафтами. Особенности рельефа в значительной степени определяют размещение горнолыжных центров, которые включают, прежде всего, спусковые трассы и систему подъемников. На равнинных территориях при сооружении малых лыжных трасс в пределах холмисто-рядового рельефа нередко создаются искусственные горы в виде насыпных холмов и эстакад.

Для прокладки малых горнолыжных трасс, сооружения бугельных подъемников и кресельных канатных дорог важную роль играет изучение рельефа местности. При этом обращается внимание, прежде всего, на морфологию склонов, где предполагается размещение трасс. Основными параметрами горнолыжных трасс являются – протяженность (длина), ширина, относительные превышения рельефа (перепад высот), крутизна, профиль склона (уклоны, бугристость, виражи).

Становление горнолыжного туризма в Беларуси тесно связано с освоением склонов холмистых моренных ландшафтов белорусской Швейцарии, именно так называют окрестности спорткомплекса «Раубичи», где сегодня создана инфраструктура для проведения соревнований по фристайлу, биатлону и другим видам зимнего спорта. Местечко «Раубичи» впервые было открыто любителями горных лыж, многие из которых увлекались альпинизмом. В начале 1960-х годов XX века на одном из холмов, находящимся рядом с Крестогорским храмом, была оборудована первая слаломная трасса с бугельным подъемником. При длине трассы около 300 м перепад высот составлял 80-90 м, а с искусственной эстакадой почти 100 м. Горнолыжная уникальность данного ландшафта заключалась в том, что высокий конечноморенный холм, где была проложена трасса, в нижней части сочленялся с долиной р. Усяжа, что и определило достаточно высокое положение вершины горы. Естественные раубичские высоты свидетельствуют о том, что горнолыжные трассы следует прокладывать в местах сочленения рядово-холмистого рельефа с долинами рек, а не вблизи высочайших белорусских вершин. В начале 1980-х годов в спорткомплексе «Раубичи» горнолыжники катались круглогодично по искусственной слаломной трассе. Пластиковое покрытие склона имело длину около 200 м и позволяло развивать лыжнику скорость свыше 50 км в час.

Массовое увлечение горными лыжами в последнее время привело к активному развитию горнолыжного туризма в Республике Беларусь. В пределах древнеледникового холмисто-рядового рельефа проложены малые

лыжные трассы, оборудованные подъемниками различного типа, созданы горнолыжные комплексы «Якутские горы», «Логойск», «Силичи», «Солнечная долина» и др.

Анализ рельефа в пределах существующих горнолыжных центров Минской области показывает, что отдельные трассы для катания на лыжах с гор проложены не совсем удачно и в ряде случаев без учета морфологии естественных склонов. Трасса комплекса «Якутские горы», расположенная вблизи высшей точки Беларуси – горы Дзержинской, не обеспечивает необходимого перепада высот рельефа для активного катания на лыжах. При относительных превышениях склона около 60 м и длине 480 м лыжная трасса здесь пологая, осложнена серией контруклонов, приводящих к торможению спуска с горы. Данная трасса, в основном, пригодна для начинающих лыжников. Неравномерный по крутизне склон отмечается в горнолыжном центре «Логойск». В верхней части трассы он слишком крутой даже для хорошо катающихся лыжников и имеет длину всего лишь несколько десятков метров. Далее трасса слишком пологая. Параллельные основному склону лыжные спуски также отличаются незначительной крутизной из-за малого перепада высот рельефа.

Наиболее разнообразны по длине и крутизне склоны в горнолыжном комплексе «Силичи». Здесь функционируют несколько трасс различной степени сложности с четырех- и двухместной кресельными канатными дорогами. Основная трасса длиной 900 м имеет относительное превышение порядка 100 м за счет насыпного холма и позволяет выполнять слаломные виражи на спортивном уровне. Однако в центральной части этой трассы крутизна склона составляет $3-5^{\circ}$, что в ряде случаев замедляет спуск лыжника. Вместе с тем в северо-западной части комплекса «Силичи» имеется трасса длиной 270 м с разнообразным профилем и крутизной склона до $10-15^{\circ}$, обеспечивающая активное катание горнолыжников на высокой скорости.

Геоморфологическое изучение существующих трасс для катания на горных лыжах показывает, что наиболее высокие абсолютные отметки рельефа Беларуси: горы Дзержинская (345,4 м), Лысая (342,2 м) и Маяк (334,6 м) не являются оптимальным местом для сооружения горнолыжных комплексов. Это вызвано тем, что выявленные здесь новые протяженные трассы будут отличаться незначительным перепадом относительных высот рельефа. Для горнолыжного туризма в условиях Беларуси необходимо подбирать открытые склоны, имеющие пологие выкаты на ровную поверхность. Протяженность трасс должна быть 300-500 м, а перепад высот рельефа в их пределах может изменяться от 50 до 100 м. При этом важно сооружение эстакад или насыпных холмов для увеличения высоты склонов. Ширина трасс должна составлять 20-30 м и более. Необходимо, чтобы профиль трассы отличался разнообразным рельефом (холмы и гряды с ровными склонами, небольшие контруклоны), позволяющим совершать плавные виражи и косые спуски на лыжах. Короткие крутые участки трассы должны сменяться длинными пологими склонами при средней крутизне $8-10^{\circ}$. Скорость спуска на таких горнолыжных трассах может достигать до 50-60 км/час.