Узденова А.Б., Канаметова Ф.Э.

**Проблемы транспортной доступности горной части КБР как фактор
рекреационного развития**

*Высокогорный Геофизический Институт
Кабардино-Балкарский государственный университет
(Россия, Нальчик)*

doi: 10.18411/lj-12-2018-200

idsp: ljjournal-12-2018-200

Аннотация

Статья посвящена проблемам транспортной доступности горной части КБР применительно к сфере рекреации и туризма.

Ключевые слова: транспортная доступность, дороги, туризм, рекреация, горная часть, КБР.

Транспорт является важным компонентом функционирования туристической отрасли, повышает рекреационную привлекательность и освоенность региона.

Несмотря на изобилие рекреационных ресурсов, одной из главных проблем высокогорий КБР является низкая транспортная доступность.

В горной зоне республики (частично в Зольском и Чегемском, а также в Черекском Эльбруском и Лескенском районах) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в некоторых случаях ниже общереспубликанского показателя почти на 50 % (Бураев, 2005). Строительство и эксплуатация дорожных полотен ограничено суровыми природными условиями, в результате, дорог с твердым дорожным покрытием недостаточно. И, часто трассы подвержены камнепадам, размыву селями и другим опасным природным явлениям. В горную часть республики нет возможности доехать с утра на общественном транспорте и уехать оттуда вечером. Для однодневных визитов туристы вынуждены ездить на личном транспорте, такси или же группой, по туристической путевке. Это доставляет значительные неудобства и существенно снижает рекреационную привлекательность территории.

Единственным видом транспорта является автомобильный. Данный фактор является наиболее важным для лечебно-оздоровительного вида туризма. Транспортное обеспечение определяется густотой сети автомобильных, железных дорог и водных путей, их качеством. Наиболее благоприятен район, где присутствует развитая транспортная сеть и действуют все виды транспорта; менее благоприятна территория, где присутствует какой-либо один вид транспорта, чаще автомобильные дороги. Неблагоприятным является район, где отсутствуют все виды транспорта (Узденова и др., 2015).

Более всего дорожная сеть развита в Баксанском ущелье. Здесь проходит автомобильная дорога федерального значения «Прохладный — Баксан — Эльбрус» — Трасса покрыта асфальтом и находится в удовлетворительном состоянии. Длина пути составляет 150 км., ведет практически до НП «Приэльбрусье». Дорога подвержена отрицательному влиянию экзогенных процессов.

В высокогорную часть Чегемского ущелья также ведет федеральная трасса. За Чегемскими водопадами асфальтированная дорога заканчивается и начинается грунтовая часть, которая подвержена частым камнепадам, обвалам и находится в неудовлетворительном состоянии. Проезд на легковых автомобилях затруднен, из-за плохого качества, преодоление даже коротких расстояний занимает много времени. Это накладывает значительное ограничение на рекреационное развитие данной зоны. В основном, туристы не едут дальше Чегемских водопадов.

В верховья Черекского ущелья ведет трасса «Урвань-Верхняя Балкария-Уштулу», протяженностью 83,6км (данные Министерства Транспорта). Дорога до Голубых озер находится в удовлетворительном состоянии. Дальше начинается зона с фрагментарным асфальтным покрытием, которое сменяется грунтом, где возможны частые камнепады. Данная часть дороги представляет собой горный серпантин с отвесными скалами с одной стороны и крутыми обрывами с другой. До селения Верхняя Балкария проложены два тоннеля. В ущелье реки Черек Безенгийский также ведет асфальтированная дорога, сменяющаяся грунтовой. Из-за особенностей рельефа проезд в верховья ущелья затруднен, а в зимнее время, при наличии гололеда, становится практически невозможным.

Расстояние между ущельями в КБР довольно большое. Так, из Баксанского ущелья в Хуламо-Безенгийское по государственной автомобильной трассе нужно проехать 265 км (Залиханов, 2014). Решением проблемы может стать реконструкция проселочной дороги через перевалы Суарик-Актопрак-Думала, которая идет от поселка Былым в Баксанском ущелье, пересекает Чегемское ущелье чуть выше Чегемских водопадов и выходит к селению Безенги. Длина пути составляет около 82 км (Залиханов, 2014) и позволяет экономить более 180 км пути. Дорога удачно соединяет соседние ущелья и может служить также туристическим маршрутом. Перевал Актопрак сам по себе является уникальным местом, где в высокогорье растет абрикосовый сад, с плодоносящими деревьями.

Значительно увеличило бы транспортную доступность, а соответственно и рекреационную привлекательность строительство железной дороги, соединяющей Нальчик с высокогорной частью республики. Такие дороги часто встречаются в Альпах. Самая известная железная дорога в высокогорье- зубчатая железная дорога в Бернских Альпах кантона Берн в Швейцарии.

***

1. Бураев, Р.А. Социально-экономическая география Кабардино-Балкарии: Учебник / Р.А. Бураев-Издательский центр «Эль-Фа»,2005. -325с.
  2. Залиханов, М.Ч. Снежный режим и перспективы освоения гор Большого Кавказа/М.Ч. Залиханов. – М.,2014.-611с.
  3. Узденова А.Б. Методика оценки ресурсно-рекреационного потенциала территории /А.Б. Узденова, Т.Н. Ефимова, Н.В. Кондратьева // Материалы I Международной научно-практической конференция Естественные и технические науки: опыт, проблемы, перспективы.Ставрополь.-2015.-С.5-15.
-