

УДК 379.853
DOI 10.52575/2712-7443-2025-49-4-1-4
EDN XKCWYG

Велосипедный туризм как подход к устойчивому развитию дестинации

Сарафанов А.А., Сарафанова А.Г.

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова
Россия, 199991, г. Москва, Ленинские горы, 1
alexsarafanov@mail.ru, anastasyast@yandex.ru

Аннотация. Туризм – это индустрия с оборотом в триллионы долларов, а устойчивое развитие является основным вопросом туристской отрасли в последнюю эпоху. Устойчивый туризм охватывает социальные, культурные, экономические и экологические аспекты развития. В этой статье основное внимание уделяется велотуризму и его возможности пропагандировать зеленый «медленный» туризм. Цель данной статьи – изучить велосипедный туризм и показать потенциал веломаршрутов, так как они стали альтернативным и экологичным способом передвижения во время отдыха. Задача – изучить возможность диверсификации туристского потока, применяя велосипедный транспорт. Анализируя поисковые данные, авторы приводят определение велотуризма, характеризуют основные мотивы участия в веломероприятии, выявляют классификацию и типологию велотуристов, характеризуют профиль велосипедных путешественников. Актуальность исследования обосновывается необходимостью систематизации информации по велотуризму как альтернативному виду туризма, способствующему развитию отдаленных территорий. В статье основное внимание уделяется России, где использование велосипедов в туристических целях резко возросло за последние годы. С 2020 года велоинфраструктура увеличилась вдвое. Авторы характеризуют рынок велотуризма Москвы, который способствует решению вопросов устойчивого развития путем сочетания экологичных транспортных средств при посещении городской среды. Рассмотрены некоторые примеры веломаршрутов («Зеленое кольцо», «Вело 1») и велодорог («Центральный маршрут», «Главная столичная велодорога», «Ночной веломаршрут от Москва-Сити до Красной площади»).

Ключевые слова: велотуризм, туристская дестинация, велосипедный маршрут, велотурист, устойчивое развитие

Благодарности: работа выполнена в рамках государственного задания географического факультета и НИР «Факторы и механизмы территориальной организации устойчивого развития туризма и рекреации» (ЦИТИС 121051400059-6) в МГУ имени М.В. Ломоносова.

Для цитирования: Сарафанов А.А., Сарафанова А.Г. 2025. Велосипедный туризм как подход к устойчивому развитию дестинации. Региональные геосистемы, 49(3): 840–850. DOI: 10.52575/2712-7443-2025-49-4-1-4 EDN: XKCWYG

Cycling Tourism as an Approach to Sustainable Development of Destinations

Alexander A. Sarafanov, Anastasiya G. Sarafanova

Lomonosov Moscow State University
1 Leninskie gory St., Moscow, 199991, Russia
alexsarafanov@mail.ru, anastasyast@yandex.ru

Abstract. Tourism is a trillion-dollar industry, and sustainable development has become its major issue in recent years. Sustainable tourism covers social, cultural, economic, and environmental aspects of

© Сарафанов А.А., Сарафанова А.Г., 2025

development. This article focuses on bicycle tourism and its potential to promote slow green tourism. The aim of the study is to investigate bicycle tourism and show the potential of bicycle routes as an alternative and environmentally friendly way of leisure traveling. The objective is to explore the possibility of diversifying the tourist flow by using bicycle transport. The relevance of the study is justified by the need to systematize information on bicycle tourism as an alternative type of tourism that contributes to the development of remote areas. Having analyzed the search data, the authors provide a definition of bicycle tourism, characterize the main motives for participating in a cycling event, identify the classification and typology of bicycle tourists, and characterize the profile of bicycle travelers. The research material mainly includes data on cycling tourism in Russia where the use of bicycles for tourism purposes has increased dramatically in recent years, with cycling infrastructure reaching a two-fold increase over the past four years. The authors characterize the Moscow cycling tourism market that contributes to solving sustainable development issues by combining environmentally friendly means of transport when visiting the urban environment. Some examples of cycling routes (Green Ring, Velo 1) and bikeways (Central Route, Main Capital Cycle Road, Night Cycle Route from Moscow-City to Red Square) are considered.

Keywords: cycling tourism, tourist destination, cycling route, cycling tourist, sustainable development

Acknowledgments: the study was conducted within the framework of the state assignment “Factors and mechanisms of tourism and recreation territorial organization for sustainable development” (121051400059-6) and the research work of the Faculty of Geography at Lomonosov Moscow State University.

For citation: Sarafanov A.A., Sarafanova A.G. 2025. Cycling Tourism as an Approach to Sustainable Development of Destinations. *Regional Geosystems*, 49(3): 840–850 (in Russian). DOI: 10.52575/2712-7443-2025-49-4-1-4 EDN: XKCWYG

Введение

Если говорить о природно-ориентированном туризме на равнине, то по мнению Зырянова А.И. и Емельяновой Н.А. [2012] можно применить термин равнинный туризм. Такое понятие не встречается в туристских классификациях, чаще употребляется горный, велосипедный, пешеходный и т.д. Авторы говорят о новой системе «организации и координации туристско-рекреационной деятельности, которую необходимо наладить при дефиците таких ярких природных ресурсов, которые характерны для горных пространств, и при высокой степени потребности».

Спортивный туризм можно определить, как «спортивное путешествие вдали от домашней обстановки на ограниченное время, где спорт характеризуется уникальными наборами правил, соревнованием, связанным с физической нагрузкой и игрой» [Hinch, Higham, 2001]. Велосипедный туризм, подвид спортивного туризма, определяется Lamont M. [2009] как: «поездки вдали от родного региона с активным или пассивным участием в велоспорте в качестве основной цели». Это определение охватывает пассивных туристов, зрителей гонок и активных участников соревновательных и несоревновательных веломероприятий. Пономарева И.Ю. и Кузьмина В.А. [2024] отмечают, что этот вид путешествий классифицируется критерием «туризм по способу передвижения».

В 1869 году британская группа добралась из Лондона в Брайтон за 15 часов, преодолев 83 км. Это было великим событием. Спустя 150 лет счет велотуристов идет на миллионы. Мировые велофестивали и мероприятия были одними из факторов, способствующих формированию культуры велоспорта. Например, в 1903 году была проведена первая гонка *Tour de France*, самая важная многодневная велогонка в мире на сегодняшний день. После Европейский союз сформулировал политику в области туризма, в рамках которой поддерживал велотуризм как форму устойчивого туризма и финансировал несколько проектов, направленных на его развитие. Среди этих проектов было расширение сети *EuroVelo*.

2012 год ознаменовал собой важную веху в развитии культуры велоспорта с Олимпийскими играми в Лондоне. Благодаря «эффекту олимпийского велоспорта» данный вид спорта стал по-настоящему мейнстримным занятием.

Велотуризм включает рекреационные однодневные велопогулки и дальние туристические велоотпуска. Велосипедистами будут считаться те туристы, которые путешествуют в регион, отличный от их собственного, на период более 24 часов или с ночевкой, и для которых велосипед является основной частью поездки, первоочередной мотивацией является участие в каком-либо виде деятельности, связанной с велоспортом и туризмом.

Ritchie B.W., Tkaczynski A. и Faulks P. [2010] определили велопутешествия как форму «туризма, которая включает в себя просмотр или участие в велосипедном мероприятии или в независимом/организованном велотуре».

Число проэкологически настроенных велотуристов неуклонно растет и в городском туризме. Велотурист рассматривается как медленный турист, посещающий разнообразные места, взаимодействующий с местными жителями и культурой, наслаждающийся местной едой и стимулирующий развитие инфраструктуры, такой как мастерские по ремонту велосипедов и размещение, удобное для велосипедистов [Сарафанов, Сарафанова, 2021].

Велосипеды обеспечивают экологически чистые, здоровые и естественные впечатления от путешествий [Pantelaki et al., 2023]. А велотуристы рассматриваются как «зеленые» путешественники. Хотя использование автомобилей по-прежнему доминирует над более устойчивыми способами передвижения во многих странах, число туристов, которые решают провести часть своего отпуска, используя велосипеды, увеличивается.

С экономической точки зрения, это может быть эффективным способом продления пикового сезона в туристических направлениях, возрождения экономической деятельности и повышения уровня местной занятости. Что касается экологических проблем, велотуризм совместим с сокращением выбросов парниковых газов, происходящих в транспортной системе. Наконец, с социальной точки зрения, прямой контакт туристов с местными сообществами – это прекрасная возможность для межличностного взаимодействия и обмена опытом.

Инфраструктура велосипедного транспорта включает: туристические маршруты, велосипедные дорожки, стоянки и парковки для велосипедов. Важными атрибутами являются пейзажи, общая безопасность дорожного движения (т.е. альтернативные маршруты к основным сельским автомагистралям), размещение, прокат/ремонтные мастерские велосипедов и общественный связующий транспорт.

Zhu S. [2022] описывает маршрут велотуристов как посещение максимально интересных точек, минимизация общего времени в пути, требуемый уровень обслуживания велосипедистов, сокращение количества перекрестков на выбранных веломаршрутах.

Шкала спортивной мотивации была разработана для измерения различных типов мотивации в спорте [Pelletier et al., 2013]. Инструмент *Cyclist Motivation (CMI)* был создан специально для велосипедного спорта [Brown et al., 2009]. Хотя окончательной классификации не существует, стоит выделить следующую типологию велопутешественников:

- Велосипедисты, участвующие в соревнованиях;
- Велосипедисты-любители;
- Велосипедисты, занимающиеся велоспортом на дальние дистанции;
- Городские или ежедневные велосипедисты;
- Велосипедные туристы [Rejon-Guardia et al., 2023].

Существует пять категорий велотуристов на основе масштаба и продолжительности поездки, а также в зависимости от расстояния от дома:

- независимые (индивидуальные велотуристы);
- преследующие рекреационные цели;
- поездка на соревнования;

- участники веломероприятий;
- пассивное участие велотуристов [Pantelaki et al., 2023].

Профиль типичных велотуристов состоит из людей с более высоким экономическим статусом, возраста от 35 до 45 лет, на 2/3 это мужчины. Европейский велотурист предпочитает путешествовать самостоятельно по дорогам с твердым покрытием, около недели, тратя в день примерно 128 евро. Если посмотреть на американского велотуриста, то они предпочитают горные веломаршруты в группе с гидом. Их траты составляют 207 евро в день. Целевая аудитория российского велотуризма: люди от 25 до 55 лет (70 % мужчины), маршрут длится около 5–6 дней. В 90 % случаев это самоорганизованные туристы, которые могут переночевать и в гостинице, и в палатках. Бюджет 3–4 тыс. руб. в сутки.

Туринг наиболее популярен в Европе (более 63 %), шоссейный велотуризм (14 %), горные веломаршруты (10 %). За пределами Европы горный велосипед забирает 34 %, туринг 29 % и шоссейный 20 % (табл. 1). Остальное приходится на смешанные типы (фэтбайки, электровелосипеды) или на комбинацию разных туров. В России основной тип велосипеда – маунтинбайк.

Таблица 1
Table 1

Тип велосипеда, используемого велотуристами
Type of bicycle used by cyclists

Тип велосипеда	Европейские страны, %	Страны, не входящие в ЕС, %
Туристический велосипед (туринг)	63	29
Горный велосипед (маунтинбайк)	10	34
Дорожный велосипед	14	20
Гравийный велосипед	2	7
Городской велосипед	5	5

Примечание: составлено авторами по [The European cycle ..., 2025].

Weed M. и другие [2014] выделяют типы велосипедных групп:

- Уезжающие на дальние расстояния в период отпуска;
- Уезжающие на близкие расстояния в период отпуска;
- Велотуристы;
- Однодневные туристы на дальние расстояния;
- Однодневные туристы на близкие расстояния;
- Не выезжающие далеко за пределы своего места проживания велопутешественники.

Для сравнения, европейские велотуристы предпочитают (около 80 %) недельный велотур (5–8 дней), тогда как около 50 % неевропейских туристов отдадут предпочтение такому туру. Примерно в равных количествах туристы за пределами Европы выбирают короткие туры (1–3 дня) и длинные маршруты (более 9 дней) [The European cycle ..., 2025].

Велосипедный транспорт может стать частью решения глобальных проблем в XXI веке. Путешествие на велосипеде является углеродно-нейтральным видом транспорта, что является эффективным инструментом в борьбе с изменением климата.

Авторами поставлена задача изучения возможности диверсифицировать туристский поток, применяя велосипед. Для стимулирования активного использования велосипедного транспорта на территории России достаточным основанием являются: постоянное затрудненное движение автомобилей, загрязнение воздуха углекислым газом, шум, общее ухудшение здоровья нации, увеличение затрат потребителей, труднодоступность (отсутствие асфальтового покрытия) части культурно-исторических достопримечательностей и ухудшение условий землепользования в результате постоянного использования автомобилей как преобладающего вида транспорта. При этом комфортный велотуризм невозможен без полноценной

инфраструктуры, поэтому вопросами организации городского пространства стали активно заниматься. Еще в 2014 году вступил в силу пункт 24 ПДД РФ «Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов». Активный образ жизни положительно сказывается на здоровье людей, а для его поощрения правительство организует регулярные спортивные мероприятия. Велотуризм – модель активного отдыха, объединяющая велоспорт и устойчивое развитие.

Объекты и методы исследования

В работе был принят индуктивный подход с использованием поисковых данных. В статье использовались научные труды как отечественных, так и зарубежных ученых. Объект исследования – велосипедный туризм. Предмет исследования – велотуризм Москвы. Практическая значимость состоит в анализе велосипедного туризма как одного из устойчивых видов туризма. Научная новизна исследования состоит в изучении варианта диверсификации туристского потока и способа развития, отдаленных от транспортных узлов, территорий. В статье рассмотрены типы и виды велотуризма, классификация велотуристов, изучен профиль велосипедистов. Авторами поставлен исследовательский вопрос о необходимости развития устойчивых форм туризма, в том числе велосипедного. Драйверами развития велодвижения стали наличие велодорожек и соответствующая инфраструктура, доступность велотранспорта и заинтересованность населения в экологических видах отдыха. Основываясь на международной практике, Россия переняла опыт, начав с Санкт-Петербурга, Москвы, Омска и Тулы. Более детально в статье рассмотрена ситуация в Москве, так как в большинстве других регионов ситуация с велотуризмом более напряженная из-за нехватки средств на обеспечение подобной инфраструктуры.

Результаты и их обсуждение

Велотуризм в России – явление не самое заметное, но давно существующее и стабильно развивающееся. С 1996 года существует «Русский клуб велопутешествий», который входит в Европейскую Федерацию Велосипедистов. Всплеск велотуризма пришелся на 2020 год, как следствие ограничений на путешествия из-за пандемии *Covid-19*. В 2021 году КБ Стрелка начало разработку мегамаршрута между Москвой и Санкт-Петербургом «Вело 1», более 1000 км. Он охватит 300 населенных пунктов и более 400 культурно-исторических достопримечательностей. Именно антропогенные туристско-рекреационные ресурсы являются определяющим фактором туристской аттрактивности дестинации [Ердавлетов и др., 2012]. Каждые 70–80 км предусмотрено средство размещения. Проект планируется закончить в 2027 году.

Велотуризм не является исключительно внегородским туристическим явлением. Езда на велосипеде оказывает всестороннее влияние на туристические направления, преобразуя застроенную среду и замедляя городские маршруты. Колоссальное число людей, вовлеченных в велотуризм, создают мощный экономический стимул для развития целого ряда индустрий, начиная с придорожных мастерских и кафе с отелями, заканчивая производством багажных сумок и навигаторов. Например, город Феррара в Италии считается столицей велоспорта, о чем свидетельствует табличка на въезде «Город велосипедов». Здесь велосипед – это образ жизни, а не только способ передвижения. В Москве же электровелосипеды стали повсеместным средством передвижения и активно используются при работе курьеров. Велотранспорт стал неотъемлемым атрибутом профессии. В Германии и Франции велосипед используют для передвижения к месту работы. На обычных велосипедах можно встретить именно любителей велоспорта. Однако, например, на Кубе, существует велотакси, охватывающее весомую долю пассажироперевозок [Коростелева, Нестеренко, 2016].

После внедрения региональной сети велосипедных дорожек различные зоны отдыха значительно повысили свой уровень доступности. В России один из примеров регионального веломаршрута – Золотое кольцо, Владимирская и Ярославская области, протяженностью 240 км. Акцент с культурно-исторических достопримечательностей переключается на природную аттракцию. Вариантов самого маршрута много, например, начать с Владимира с центра города, затем Суздаль, далее Ростово-Суздальский тракт, вдоль озера Неро и Ростовского Кремля, после в Ярославль на набережную и к месту слияния Волги и Которосли (Стрелка).

В 2024 году велополосы появились на маршруте, который соединяет Комсомольскую площадь с Белорусским вокзалом. Соединение разбросанных велосипедных маршрутов через транспортные инфраструктуры и системы помогают создать уникальные возможности для местной экономики. В Москве маршрут «Зеленое кольцо» связывает 32 парка и 29 транспортно-пересадочных узлов – станции метро, Московское центральное кольцо и Московские центральные диаметры (рис. 1). За 2024 год велосипедисты совершили по «Зеленому кольцу» более 100 тыс. поездок.



Рис. 1. Кольцевой веломаршрут «Зеленое кольцо», 2025 год
[Веломаршрут «Зеленое кольцо», 2025]

Fig. 1. The Green Ring circular bicycle route, 2025 [Green Ring Cycling Route, 2025]

Среди московских велодорог стоит выделить (рис. 2):

- Главная столичная велодорога (16 км) от парка Горького до парка Победы;
- Центральный маршрут (9 км) от Рождественского бульвара до сада Эрмитаж;
- По набережным Москвы-реки (29 км);
- По окрестностям МГУ имени М.В. Ломоносова, от метро Университет до Ботанического сада;
- От Большого Устьинского моста до парка Сокольники (7 км);
- 5 московских парков (33 км): Екатерининский парк на Проспекте мира, Музеон, Парк Горького, Нескучный сад и Пресненский парк;
- От ВДНХ до Останкино (13 км);

- Веломаршрут по национальному парку «Лосиный остров»;
- Велодорожки в парке «Фили» (8 км);
- Битцевский парк – улица Чертановская (7,5 км);
- Измайловский парк и парк Кузьминки;
- Ландшафтный парк Митино (4,5 км);
- Веломаршрут от Мытищ до парка Сокольники (20 км);
- Ночной веломаршрут от Москва-Сити до Красной площади (9 км).

Столица России – удобный и комфортный город для веломаршрутов. Здесь наиболее протяженная сеть велодорожек. В 2023 году в Москве протяженность велополос превысила 500 км. В среднем каждый год длина велодорожек увеличивалась на 70 км (табл. 2). Большая часть (около 80 %) приходится на велопешеходные дорожки, 20 % – велополосы, которые отмечены на проезжей части разметкой. В 2024 году в Москве обустроили велоинфраструктуру на 90 улицах: 12 новых велодорожек, 16 постоянных велополос, 8 велопешеходных дорожек, четыре велозоны и три зоны со совмещенным движением.

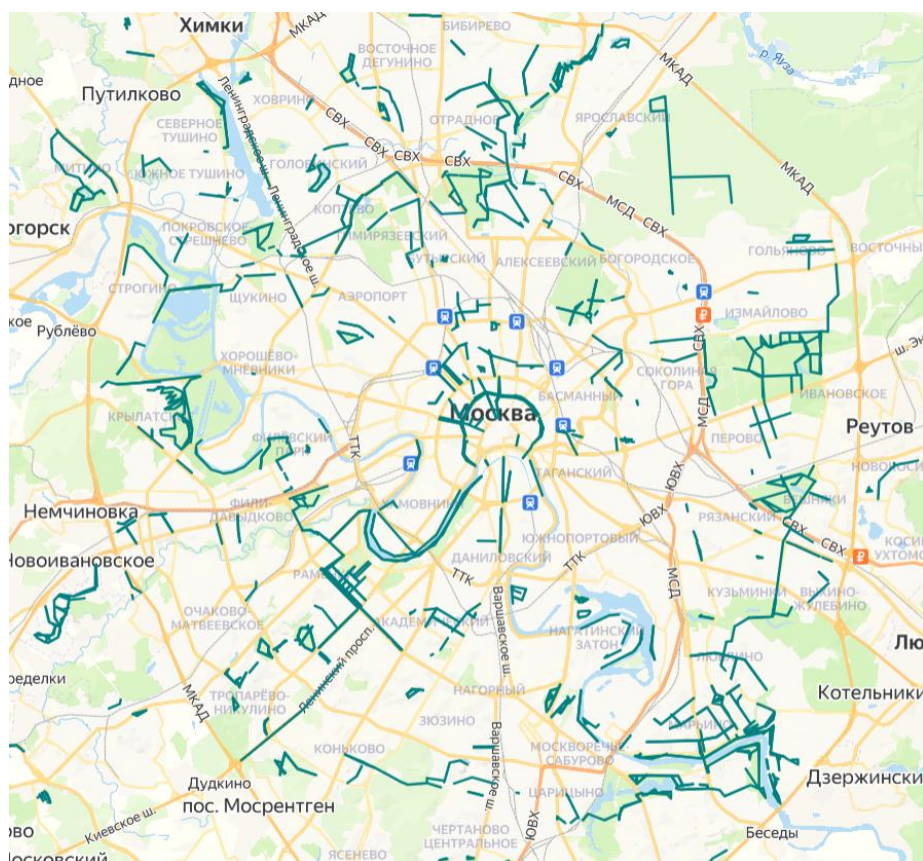


Рис. 2. Велодорожки Москвы, 2025 год [Велодорожки. Московский транспорт, 2025]
Fig. 2. Moscow bike paths, 2025 [Bicycle paths. Moscow transport, 2025]

Таблица 2
Table 2

Протяженность велодорожек по годам в Москве, км
Length of bicycle paths by year in Moscow, km

Год	Длина велодорожек, км
2020	333
2023	522
2024	611

Примечание: Составлено авторами по данным [К лету в Москве проложат..., 2025]

Популяризация велоспорта связана с:

- инвестированием в строительство велосипедной инфраструктуры;
- содействием созданию устойчивой транспортной системы путем продвижения городского велосипедного движения как альтернативного вида транспорта;
- продвижением культуры велоспорта и увеличением велосипедной инфраструктуры [Mazzulla et al., 2021].

Объем рынка велотуризма значительно увеличился за последние годы. Он вырастет со 115,44 млрд долларов США в 2024 году до 126,09 млрд долларов США в 2025 году при совокупном годовом темпе роста 9,2 % (рис. 3). Рост обусловлен спросом на экологичные путешествия, осознанием важности здоровья, расширением велосипедной инфраструктуры, в том числе количеством электровелосипедов и государственной поддержкой устойчивого транспорта.

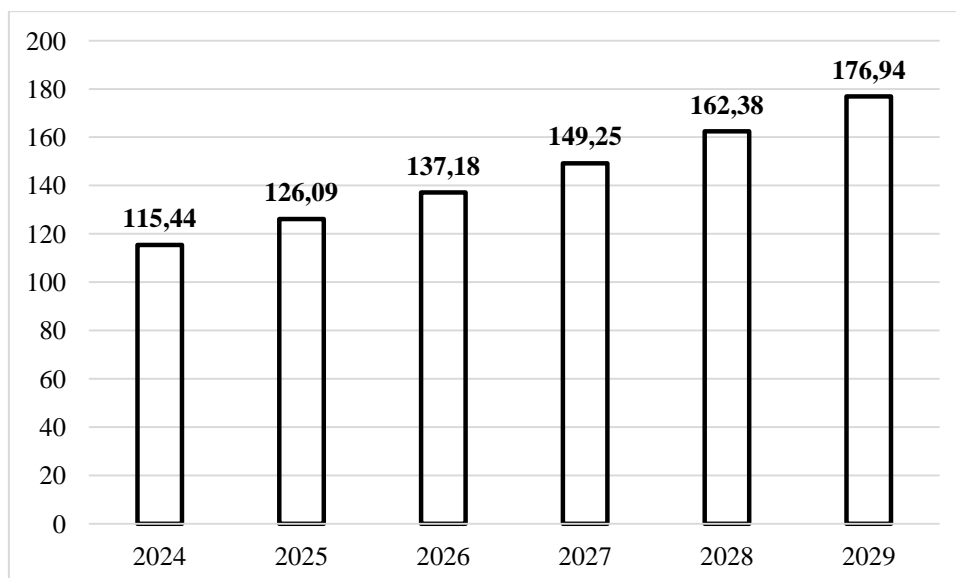


Рис. 3. Объем рынка велотуризма, в млрд долларах США [Cycling tourism ..., 2025]

Fig. 3. Cycling tourism market size, in billion US dollars [Cycling tourism ..., 2025]

Однако у рынка велоспорта есть и проблемы:

- Стоимость аренды велосипеда. Цены завышены, особенно по сравнению с европейскими странами. К примеру, в Голландии аренда велосипеда на 24 часа стоит 11 евро, что в два раза дешевле, чем в Москве [Шульгина, Сергеев, 2016].
 - Сезонность велоспорта – в зимний период он недоступен.
 - Отсутствие полной информации о существующих веломаршрутах по территории России.
 - Разрозненность целевой аудитории, в том числе различный уровень физической подготовки.
 - Почти нет инфраструктуры целенаправленно для велотуристов (нет кемпингов и дешевых гостиниц).
 - Нехватка кадрового состава.
 - Отсутствие поддержки со стороны государственных органов и другие внешние бизнес-проблемы.
 - Изменение климата (наводнения, пожары и т.д.).
- Недостаточный уровень качества и логистический аспект туров.

Заключение

Велотуризм способствует устойчивому развитию будущих городов, продвигая растущую модель активного отдыха в трехгранной плоскости «инфраструктура-люди-окружающая среда», кроме того способствует сокращению выбросов углекислого газа, сохранению ресурсов и поддержки местных экосистем. Велосипеды приобрели популярность в туризме, поскольку они обеспечивают экологически чистые, здоровые и естественные впечатления от путешествий. Каждый год в Москве устраивают более 90 км велоинфраструктуры, на сегодняшний день ее в два раза больше, чем четыре года назад. Тогда большая часть велодорог находилась на территории парков и только треть на городских улицах. Именно веломаршруты позволяют решить проблему районной связанности: из одного района в другой через лесопарковую зону. Активно идет обустройство велопарков. Одной из задач правительства Москвы является повышение мобильности граждан, в том числе пропагандирование физической активности, а это возможно путем развития велотуризма. Проанализировав ситуацию с велосипедным туризмом в Москве, авторы пришли к выводу, что медленное путешествие стало способом посещения мест с использованием менее загрязняющих видов транспорта (несмотря на то, что рекреационная езда на велосипеде может варьироваться от случайной прогулки на половину дня до дальнего туристического отпуска), а растущая тенденция экологически чистых путешествий будет стимулировать рост рынка велосипедного туризма.

Список источников

- Велодорожки. Московский транспорт. Электронный ресурс. URL: <https://transport.mos.ru/bicycle/bicyclelane> (дата обращения 12.03.2025).
- Веломаршрут «Зеленое кольцо». Электронный ресурс. URL: <https://gucodd.ru/green-ring#!/tab/778168101-3> (дата обращения 12.03.2025).
- К лету в Москве проложат 89 километров новых велополос. RGRU. Электронный ресурс. URL: <https://rg.ru/2024/04/01/reg-cfo/katites-svoej-dorogoj.html> (дата обращения 27.02.2025).
- Cycling tourism market definition. The Business Research company. Electronic resource. URL: <https://www.thebusinessresearchcompany.com/report/cycling-tourism-global-market-report> (date of access 22.04.2025).
- The European cycle route network. Eurovelo. Electronic resource. URL: <https://en.eurovelo.com/> (date of access 12.03.2025).

Список литературы

- Ердавлетов С.Р., Артемьев А.М., Актымбаева А.С., Айжолова Г.Р. 2012. Социально-экономические предпосылки развития рекреации и туризма в локальной туристско-рекреационной системе Алакольского бассейна. Географический вестник, 4(23): 81–85.
- Зырянов А.И., Емельянова Н.А. 2012. Равнинный туризм. Географический вестник, 4(23): 85–88.
- Коростелева Н.В., Нестеренко Е.В. 2016. Развитие велоинфраструктуры в городах как способ снижения негативного влияния транспортной системы на городскую среду. Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура, 45(64): 149–157.
- Пономарева И.Ю., Кузьмина В.А. 2024. Велотуризм Тульской области: анализ велосреды и предпочтений потребителей. Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки, 3: 102–111. <https://doi.org/10.24412/2071-6141-2024-3-102-111>
- Сарафанов А.А., Сарафанова А.Г. 2021. Велотуризм как инструмент регионального развития. В кн.: Туризм и рекреация: фундаментальные и прикладные исследования. Материалы XVI Международной научно-практической конференции, г.о. Химки, 5 октября 2021. Химки, Университетская книга: 559–572.
- Шульгина А.Н., Сергеев А.А. 2016. Основные проблемы велозксурсий на рынке Москвы. Интерактивная наука, 10: 185–188. <https://doi.org/10.21661/r-115212>.

- Brown T.D., O'Connor J.P., Barkatsas A.N. 2009. Instrumentation and Motivations for Organised Cycling: The Development of the Cyclist Motivation Instrument (CMI). *Journal of Sports Science and Medicine*, 8(2): 211–218.
- Hinch T.D., Higham J.E. 2001. Sport Tourism: A Framework for Research. *International Journal of Tourism Research*, 3(1): 45–58. [https://doi.org/10.1002/1522-1970\(200101/02\)3:13.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/1522-1970(200101/02)3:13.0.CO;2-A).
- Lamont M. 2009. Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1): 5–23. <https://doi.org/10.1080/14775080902847363>.
- Mazzulla G., Bellizzi M.G., Eboli L., Forciniti C. 2021. Cycling for a Sustainable Touristic Mobility: A Preliminary Study in an Urban Area of Italy. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(24): 13375. <https://doi.org/10.3390/ijerph182413375>.
- Pantelaki E., Crotti D., Maggi E. 2023. Cycling Tourism in Italy: Multimodal Transport Behaviours in a Latent Class Analysis. *Research in Transportation Business & Management*, 48: 100861. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100861>.
- Pelletier L.G., Rocchi M.A., Vallerand R.J., Deci E.L., Ryan R.M. 2013. Validation of the Revised Sport Motivation Scale (SMS-II). *Psychology of Sport and Exercise*, 14(3): 329–341. <https://doi.org/10.1016/j.psychsport.2012.12.002>.
- Rejon-Guardia F., Rialp-Criado J., Garcia-Sastre M.A. 2023. The Role of Motivations and Satisfaction in Repeat Participation in Cycling Tourism Events. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 43: 100664. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2023.100664>.
- Ritchie B.W., Tkaczynski A., Faulks P. 2010. Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4): 409–425. <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>.
- Weed M., Bull C., Brown M., Dowse S., Lovell J., Mansfield L., Wellard I. 2014. A Systematic Review and Meta-Analyses of the Potential Local Economic Impact of Tourism and Leisure Cycling and the Development of an Evidence-Based Market Segmentation. *Tourism Review International*, 18(1–2): 37–55. <https://doi.org/10.3727/154427214X13990420684482>.
- Zhu S. 2022. Multi-Objective Route Planning Problem for Cycle-Tourists. *Transportation Letters*, 14(3): 298–306. <https://doi.org/10.1080/19427867.2020.1860355>.

References

- Erdavletov S.R., Artemyev A.M., Aktymbayeva A.S., Aizholova G.R. 2012. Social and Economic Preconditions of Recreational and Tourism Development in the Local Tourismrecreational System of Alakol Basin. *Geographical Bulletin*, 4(23): 81–85 (in Russian).
- Zyrianov A.I., Emelianova N.A. 2012. Plain Tourism. *Geographical Bulletin*, 4(23): 85–88 (in Russian).
- Korosteleva N.V., Nesterenko E.V. 2016. The Development of Bicycle Infrastructure in the Cities as a Way to Reduce the Negative Impact of the Transport System. *Bulletin of the Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Construction and Architecture*, 45(64): 149–157 (in Russian).
- Ponomareva I.Yu., Kuzmina V.A. 2024. Cycling Tourism in the Tula Region: Analysis of the Cycling Environment and Consumer Preferences. *Izvestiya Tula State University. Humanitarian sciences*, 3: 102–111 (in Russian). <https://doi.org/10.24412/2071-6141-2024-3-102-111>
- Sarafanov A.A., Sarafanova A.G. 2021. Bike Tourism as a Tool for Regional Development. In: *Tourism and Recreation: Fundamental and Applied Research. Proceedings of the XVI International Scientific and Practical Conference, Khimki, 5 October 2021. Khimki, Publ. Universitetskaya kniga: 559–572 (in Russian).*
- Shulgina A.N., Sergeev A.A. 2016. The Main Problems of Cycling Excursions on the Moscow Market. *Interactive science*, 10: 185–188 (in Russian). <https://doi.org/10.21661/r-115212>.
- Brown T.D., O'Connor J.P., Barkatsas A.N. 2009. Instrumentation and Motivations for Organised Cycling: The Development of the Cyclist Motivation Instrument (CMI). *Journal of Sports Science and Medicine*, 8(2): 211–218.
- Hinch T.D., Higham J.E. 2001. Sport Tourism: A Framework for Research. *International Journal of Tourism Research*, 3(1): 45–58. [https://doi.org/10.1002/1522-1970\(200101/02\)3:13.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/1522-1970(200101/02)3:13.0.CO;2-A).
- Lamont M. 2009. Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1): 5–23. <https://doi.org/10.1080/14775080902847363>.

- Mazzulla G., Bellizzi M.G., Eboli L., Forciniti C. 2021. Cycling for a Sustainable Touristic Mobility: A Preliminary Study in an Urban Area of Italy. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(24): 13375. <https://doi.org/10.3390/ijerph182413375>.
- Pantelaki E., Crotti D., Maggi E. 2023. Cycling Tourism in Italy: Multimodal Transport Behaviours in a Latent Class Analysis. *Research in Transportation Business & Management*, 48: 100861. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100861>.
- Pelletier L.G., Rocchi M.A., Vallerand R.J., Deci E.L., Ryan R.M. 2013. Validation of the Revised Sport Motivation Scale (SMS-II). *Psychology of Sport and Exercise*, 14(3): 329–341. <https://doi.org/10.1016/j.psychsport.2012.12.002>.
- Rejon-Guardia F., Rialp-Criado J., Garcia-Sastre M.A. 2023. The Role of Motivations and Satisfaction in Repeat Participation in Cycling Tourism Events. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 43: 100664. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2023.100664>.
- Ritchie B.W., Tkaczynski A., Faulks P. 2010. Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4): 409–425. <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>.
- Weed M., Bull C., Brown M., Dowse S., Lovell J., Mansfield L., Wellard I. 2014. A Systematic Review and Meta-Analyses of the Potential Local Economic Impact of Tourism and Leisure Cycling and the Development of an Evidence-Based Market Segmentation. *Tourism Review International*, 18(1–2): 37–55. <https://doi.org/10.3727/154427214X13990420684482>.
- Zhu S. 2022. Multi-Objective Route Planning Problem for Cycle-Tourists. *Transportation Letters*, 14(3): 298–306. <https://doi.org/10.1080/19427867.2020.1860355>.

*Поступила в редакцию 27.05.2025;
поступила после рецензирования 22.07.2025;
принята к публикации 26.08.2025*

*Received May 27, 2025;
Revised July 22, 2025;
Accepted August 26, 2025*

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.
Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Сарафанов Александр Александрович, кандидат технических наук, старший научный сотрудник кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, г. Москва, Россия

Сарафанова Анастасия Геннадьевна, научный сотрудник кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, г. Москва, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Alexander A. Sarafanov, Candidate in Engineering sciences, Senior Researcher, Department of Recreational Geography and Tourism, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

Anastasiya G. Sarafanova, Research Assistant, Department of Recreational Geography and Tourism, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia