

¹Авсиевич В.Н.^а^б, ²Агелеуова А.Т., ²Жуманова А.С., ³Мухамбет Ж.С.,
²Жидовинова А.В.

¹Сеть фитнес клубов «Банзай фитнес», г. Алматы, Казахстан

²Казахская академия спорта и туризма, г. Алматы, Казахстан

³Академия физической культуры и массового спорта, г. Астана, Казахстан

ВЕЛОТУРИЗМ: ОПЫТ ЕВРОПЫ И СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ В КАЗАХСТАНЕ (НА ПРИМЕРЕ Г. АЛМАТЫ И АЛМАТИНСКОЙ ОБЛАСТИ)

Авсиевич Виталий Николаевич, Агелеуова Айгуль Токтархановна, Жуманова Алия
Султангалиевна, Мухамбет Жасын Серикбайұлы, Жидовинова Анна Вячеславовна

Велотуризм: опыт Европы и состояние развития в Казахстане (на примере г. Алматы и Алматинской области)

Аннотация. В статье было уделено обширное внимание анализу развития велосипедного туризма в таком регионе как Европа, где велотуризм развивается уже довольно продолжительное время и имеет свою положительную и достойную для воспроизведения специфику как в плане организации инфраструктуры, так и в плане велосипедной культуры. Исследование проводилось на основе систематического обзора литературы, опубликованной на английском и русском языках за последние 16 лет. Отражены имеющиеся на сегодняшний момент определения понятия велотуризма и велотуриста исходя из данных научных статей. Раскрыты проблемы развития велотуризма в Европе и в Казахстане. На основе проведенного анализа научных данных и собственного практического опыта в велотуризме разработаны и представлены теоретические и практические рекомендации по совершенствованию развития велотуризма в Казахстане (на примере г. Алматы и Алматинской области).

Ключевые слова: велотуризм, развитие, веломаршрут, передвижение на велосипеде, Европа, Казахстан.

Avsiyevich Vitaliy Nikolaevich, Ageleuova Aigul Toktarkhanovna, Zhumanova Aliya
Sultangalieva, Mukhambet Zhassyn Serikbayuli, Zhidovinova Anna Viacheslavovna

Cycling tourism: European experience and the state of development in Kazakhstan (using the city of Almaty and the Almaty region as an example)

Abstract. The article paid extensive attention to the analysis of the development of bicycle tourism in such a region as Europe, where bicycle tourism has been developing for quite a long time and has its own positive and worthy of reproduction specifics both in terms of infrastructure organization and in terms of bicycle culture. The study was conducted on the basis of a systematic review of literature published in English and Russian over the past 16 years. The article reflects the currently available definitions of the concept of bicycle tourism and a bicycle tourist based on scientific articles. The problems of developing bicycle tourism in Europe and Kazakhstan are revealed. Based on the analysis of scientific data and our own practical experience in bicycle tourism, theoretical and practical recommendations for improving the development of bicycle tourism in Kazakhstan (using the city of Almaty and the Almaty region as an example) have been developed and presented.

Key words: cycling tourism, development, cycling route, cycling, Europe, Kazakhstan.

Авсиевич Виталий Николаевич, Агелеуова Айгуль Токтархановна, Жуманова Алия
Султангалиевна, Мухамбет Жасын Серикбайұлы, Жидовинова Анна Вячеславовна

Велотуризм: Еуропаның тәжірибесі және Қазақстандағы даму жағдайы (Алматы қаласы мен Алматы облысының мысалында)

Аңдатпа. Мақалада велотуризм ұзақ уақыт бойы дамып келе жатқан және инфрақұрылымды ұйымдастыру тұрғысынан да, велосипед мәдениеті жағынан да өзінің жағымды және қайталануға лайықты ерекшелігі бар Еуропа сияқты аймақта велосипед туризмінің дамуын талдауға үлкен кеңілі шолу негізінде жүргізілді. Осы ғылыми мақалаларға сүйене отырып, велотуризм мен велотурист ұғымының қазіргі кездегі анықтамалары көрсетілген. Еуропа мен Қазақстанда велотуризмді дамыту мәселелері ашылды. Ғылыми деректерді және велоспорт туризміндегі өзіміздің тәжірибелік тәжірибемізді талдау негізінде Қазақстандағы велотуризмді дамытуды жақсарту бойынша теориялық және практикалық ұсыныстар әзірленді және ұсынылды (Алматы қаласы мен Алматы облысының мысалында).

Түйін сөздер: велотуризм, даму, веломаршрут, велосипедпен жүру, Еуропа, Қазақстан.

Введение. В последние годы малоподвижный образ жизни, трудовая деятельность без активной физической составляющей и устойчивые экологические цели повысили важность езды на велосипеде. Существует множество экономических, медицинских и экологических преимуществ передвижения на велосипеде. Значительное количество людей всех возрастов во всем мире осознали эти преимущества и приняли езду на велосипеде как образ жизни. Они используют свои велосипеды для путешествий. Некоторые люди совершают все свои поездки на велосипедах внутри городов, где они проживают, а другие путешествуют в разные города и даже в разные страны, используя велосипеды. Данный вид активной деятельности, осуществляемый с использованием такого транспортного средства как велосипед, представляет собой велосипедный туризм. Этот тип активного туризма, который занимает важное место среди альтернативных видов туризма, также вносит вклад в развитие, разнообразие и распространение видов туризма во времени и пространстве, что в свою очередь и определяет **актуальность исследования.**

При этом велотуризм можно рассматривать и интерпретировать через несколько линз, каждый подход привносит свое собственное дисциплинарное понимание для разъяснения аспектов рассматриваемой деятельности [1].

Изучение деятельности велотуризма до сих пор не получило серьезного внимания со стороны исследователей для проведения глубокого анализа. Существующая теоретическая основа для понимания велотуризма получена почти полностью из литературы по отдыху на природе и образованию с очень небольшим анализом коммерциализации этой деятельности. Среди основных факторов, способствующих этой ситуации, – неоднозначность определений и концепций между велотуризмом, экотуризмом, отдыхом на природе и природным туризмом [2].

Цель исследования – провести обзорный анализ опыта Европы по развитию велотуризма и разработать рекомендации по совершенствованию развития велотуризма в Казахстане (на примере г. Алматы и Алматинской области).

Задачи исследования:

1. Провести теоретический анализ опыта европейских стран в развитии велотуризма.
2. Представить имеющиеся на сегодняшний момент определения понятия велотуризма и велотуриста исходя из данных научных статей.
3. Разработать рекомендации по совершенствованию развития велотуризма в Казахстане на примере г. Алматы и Алматинской области.

Материалы и методы. Исследование проводилось на основе систематического обзора литературы, опубликованной на английском и русском языках за последние 16 лет (2009–2024 гг.). Систематический обзор состоял из 4 этапов: поиска, оценки, синтеза и анализа данных. Проведен количественный анализ документов (предполагающий систематическую и надежную фиксацию определенных элементов содержания текста), выявленных с помощью наукометрических баз данных (Web of Science, Scopus, Google Scholar, РИНЦ) с использованием комбинаций ключевых слов или одно- или двухсловных терминов по отдельности (велотуризм или велосипедный туризм). Поиск литературы выявил 214 записей (научных статей и данных сайтов туроператоров услуг по велотуризму и сайтов, отражающих проблемы развития велосипедной инфраструктуры). После удаления дубликатов, проверки названий/ключевых слов и оценки аннотаций, 29 источников были сохранены для дальнейшего анализа. Каждый включенный источник был критически проанализирован для предоставления основной информации относительно цели и задач исследования. С точки зрения наукометрии, для установления субъективной степени соответствия статей теме данного исследования, было проанализировано наличие ключевых слов в содержании заголовка полученных научных статей, а также содержание аннотации и раздела введение. Описание состояния развития велотуризма в Казахстане (на примере г. Алматы и Алматинской области) было основано на изучении нормативно-правовой базы Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2023–2029 годы и Правил дорожного движения (ПДД) Республики Казахстан, данных туроператоров и собственном многолетнем практическом опыте авторов статьи в велотуризме.

Результаты. История возникновения велосипедных дорожек и маршрутов, как правило, берет свое начало с выходом новых законов в Швеции, гласящих разделить движение на дорогах для моторных и не моторных участников движения. В послевоенный период многие страны начали заниматься развитием городской инфраструктуры, и первыми из них были Швеция и Финляндия. Сеть велодорожек в г. Хельсинки до сих пор функционирует и совершенствуется. В результате технического прогресса было сооружено множество новых и разнообразных велодорожек и проложена масса велосипедных маршрутов по всему миру, которые мы можем наблюдать сегодня [3].

Количество передвижений на велосипеде снижалось в Европе с 1960-х г. из-за быстрого роста

использования автомобилей, но в настоящее время езда на велосипеде снова стала обычной практикой во многих городах. Городские автомагистрали и транспортные сооружения мостового типа, построенные в 1960-х годах, были реконструированы для более удобной для пешеходов и велосипедистов городской среды. Лион с Velo'V в 2005 году, Париж с Veli'b в 2007 году и Монреаль с BIXI в 2009 году достигли наилучших практик, удобных для передвижения на велосипеде.

Более активный образ жизни оказывает положительное влияние на здоровье населения, и для его поощрения национальные правительства европейских стран планируют регулярные спортивные мероприятия. Примером может служить Тур Фландрии, самое популярное велосипедное мероприятие в Бельгии. Тур Фландрии мотивирует как социальное спортивное мероприятие для увеличения велосипедного туризма и активного участия в велоспорте в регионе. Национальная велосипедная сеть Великобритании значительно увеличила возможности для людей совершать поездки на велосипеде. Это создало экономические возможности за счет здравоохранения, социальных льгот, туризма и отдыха. Велосипедные маршруты имеют большое значение для велосипедного туризма. В Германии были разработаны конкретные критерии и показатели для обеспечения сопоставимой оценки велосипедных маршрутов.

В Италии был реализован проект велосипедных дорожек на исторических железных дорогах. Инфраструктурная система, состоящая из некоторых исторических железнодорожных линий, туннелей, пунктов взимания платы и станций, больше не могла обеспечивать железнодорожное сообщение по разным причинам. Около 2000 километров путей были оставлены в упадке на итальянской земле, и поскольку они больше не могли использоваться в качестве действующих железных дорог, они использовались в качестве велосипедных дорожек. Существуют европейские и международные примеры реконструкции этих заброшенных сооружений. Старые станции, столовые и приемные были преобразованы в молодежные общежития, отели, рестораны и центры обслуживания велосипедов [4].

Сектор велотуризма в Италии переживает фазу увеличения объема уже несколько лет. В 2020 году, несмотря на ограничения, введенные пандемией COVID-19, и экономические потери, зафиксированные в секторе туризма в целом, почти 5 миллионов итальянцев использовали велосипеды во время отпуска, что соответствует 17% от общего числа туристов. По оценкам, общие расходы велосипедистов составляют 4,6 млрд евро в 2019 году или 5,6% от всех расходов на туризм в Италии.

Что касается иностранных туристов, то преобладали те, кто приехал из стран, близких к Италии: немцы, в частности, составили четверть от общего числа велосипедистов, которые провели свой отпуск в Италии, за ними следовали австрийцы и французы; в общей сложности они составили около 60% от общего числа. Сразу за ними шли британские велосипедисты, в то время как число тех, кто приехал из Восточной Европы, таких как поляки, албанцы и словенцы, показало интересный рост, составив в общей сложности 11% от всех иностранных велосипедистов [5].

Национальная велосипедная сеть Шотландии насчитывает более 1600 миль открытых велосипедных дорожек. Вслед за небольшим падением популярности велотуризма в 2014-2016 гг. произошло восстановление интереса в 2017-2019 гг. И сейчас наблюдается самый высокий уровень велотуризма за последнее десятилетие. Основной поток велотуристов в Шотландию наблюдается из таких стран как: Германия, Индия, Нидерланды, страны Северной Европы. Общие годовые доходы по велотуризму также неуклонно росли на протяжении многих лет. Они достигли рекордного максимума в более чем 266 млн фунтов стерлингов [6].

Более трех миллионов испанцев в настоящее время пользуются общественными велосипедами, что на 5,1% больше, чем в 2017 году. Правительство Испании прилагает все усилия, чтобы сделать передвижение на велосипеде лучше и безопаснее. Строится значительное количество велосипедных дорожек и формируются государственно-частные программы совместного развития велотуризма. В Испании наблюдаются большие изменения. Все больше людей пересаживаются на велосипеды, особенно в городах. В Барселоне количество велопробегов выросло с 30 тыс. до 167 тыс. в день с 2004 г. по 2019 г. В Памплоне велосипедные дорожки выросли с 4,8 км до 10,5 км за два года. Это показывает, что все больше людей пользуются велосипедами. Но все еще есть большие проблемы. Многие люди в Испании считают, что ездить на велосипеде небезопасно. Чтобы исправить это, необходимо изменения законодательной базы и образование в области езды на велосипеде, чтобы достичь такого же уровня как в Нидерландах, где 27% населения ездят на велосипедах [7].

В период с 2000 по 2010 гг. велотуризм развивался активно в различных европейских странах. Францию с 2008 по 2010 год посетили 1 млн зарубежных велотуристов, что принесло доход в размере 2 млрд евро и позволило задействовать 16,5 тыс. рабочих мест. В Германии с 2000 по 2009 год велотуризм позволил получить доход

9 млрд евро, при этом в отрасли велотуризма было задействовано почти 5 тыс. различных организаций. Эти страны традиционно имели высокий уровень культуры передвижения на велосипедах. В Германии и Франции езда на велосипедах распространена не только в туристических или оздоровительных целях, но и для ежедневного использования в качестве средства передвижения жителей к месту работы. По данным на 2012 г. в Европе ежегодно совершается более 2,2 млрд велотуристических поездок, что выразилось в получении дохода в размере 44 млрд евро. Эффект от велотуризма, в социальном и экономическом плане, позволил в значительной степени финансировать и развивать велосипедную инфраструктуру [8].

В настоящее время организованные велотуры представляют собой небольшой сегмент велотуризма в целом, поскольку большинство велотуристов планируют свои поездки самостоятельно. В Германии исследование, проведенное партнером EuroVelo ADFC, показало, что более 90% немецких велотуристов организуют свои поездки самостоятельно, тогда как 6% бронируют через туроператора. Тем не менее, операторы велотуров являются ключевыми игроками в индустрии велотуризма с прямым

доступом к отзывам своих клиентов и знанием новых тенденций его развития.

В настоящее время к числу популярных и ожидаемо растущих туристических направлений относятся различные регионы мира, включая Чили, Колумбию, страны Северной Европы (особенно Норвегию и Финляндию), Японию, Новую Зеландию, а также страны Африки, интерес к которым продолжает расти. Среди всех респондентов США остаются самым популярным исходным рынком для путешествий, за которыми следуют Германия, Великобритания, Нидерланды и Франция.

Доходы от велотуров в европейских странах выросли у большинства операторов в 2023 году и, как ожидается, вырастут еще больше в 2024 году. 58% операторов велотуров получили более высокий доход в 2023 году, чем в 2019 году, 12% получили аналогичный доход, а 20% — более низкий доход в 2023 году, чем в 2019 году. В 2024 году тенденция снова выглядит положительной: 68% операторов ожидают более высокий доход, чем в 2023 году (за счет велотуристов 80% неевропейцев и 63% европейцев).

Распределение велотуристов, проводящих туры в Европе в зависимости от класса велосипедов, по данным состояния отрасли операторов велотуризма в Европе (2024) [9], представлено в таблице 1.

Таблица 1 - Распределение велотуристов, проводящих туры в Европе в зависимости от класса велосипедов (2024 г.) [9].

№	Тип велосипеда	Европейские велотуристы, (n=130)	Неевропейские велотуристы, (n=56)
1	 Туристовый	63%	29%
2	 Горный	10%	34%
3	 Шоссейный	14%	20%
4	 Гравийный	2%	7%
5	 Городской	5%	5%

Италия является самой популярной страной назначения для большинства операторов (15%), за ней следуют Франция (11%), Германия (8%), Австрия (7%) и Испания (7%). В целом, операторы назвали 65 стран назначения как «самые популярные страны назначения среди ваших туров», что показывает, насколько разнообразны направления операторов велотуризма. Несколько операторов также заявили, что им не удалось выделить только одну самую популярную страну назначения. Это показывает разнообразие предложений велотуризма и его потенциал для будущего роста без влияния на чрезмерный туризм.

У 29% операторов большинство клиентов приезжают из США, за которыми следуют Германия (16%), Великобритания (13%), Нидерланды (7%) и Франция (5%). Тенденции различаются, если сосредоточиться исключительно на европейских туроператорах, где Германия является самым популярным исходным рынком (21%), за ней следуют США (20%) и Великобритания (14%); по сравнению с неевропейскими туроператорами, где США являются страной происхождения большинства клиентов (51%) [9].

Основные проблемы развития велотуризма в Европе. Инфляция и маркетинг для новых клиентов являются основными внутренними проблемами. 62% операторов выделяют инфляцию как серьезную проблему для своего бизнеса, а 50% испытывают трудности с маркетингом для новых клиентов. Европейские операторы, в частности (46%), считают сезонность проблемной областью, а неевропейские операторы ищут лучшие программные решения (27%). Предложений по размещению не хватает во всех регионах мира. Что касается внешних деловых проблем, то поиск подходящего размещения для гостей (доступность, качество, цена, гибкость и т. д.) является основной проблемой как для европейских (54%), так и для неевропейских операторов (39%). Операторы по всему миру также сталкиваются с проблемами маршрутов, такими как безопасность и логистика, качество дорог и совместное использование, а также общая нехватка инфраструктуры [10].

Снижение выбросов от транспорта является самым большим препятствием для устойчивого туризма. Согласно знаменательному отчету United Nations World Tourism Organization (UNWTO) за 2019 г., на транспорт приходится 75% от общего объема выбросов от туризма. Езда на велосипеде является ключом к улучшению мультимодальной связанности и снижению транспортных выбросов, но это влияние может быть полностью реализовано только в том случае, если индивидуальная свобода и гибкость

езды на велосипеде будут сочетаться со скоростью и эффективностью поездов, автобусов и других видов зеленого транспорта. Связь между велотуризмом и мультимодальностью признается институтами Европейского союза, которые объединяют эти темы в отдельной главе Европейской декларации о велоспорте, принятой в апреле 2024 г. [11].

Европейская федерация велосипедистов (ECF) в настоящее время проводит поиск региона для проведения ведущей в Европе конференции по велотуризму 2026 года. Конференция EuroVelo & Cycling Tourism — ведущее международное мероприятие, посвященное развитию растущего интереса к велоспорту и устойчивому туризму, а также изучению будущего этих секторов. Она служит платформой для информирования, вдохновения и объединения профессионалов по темам, связанным с велотуризмом, сетями веломаршрутов и т. д. Конференция будет являться ключевым пространством для формирования будущего велотуризма. Процедура подачи заявок открыта до 31 января 2025 года [12].

Велотуры, становящиеся все более популярными в европейских странах, и экономический вклад велотуристов обеспечили велотуризму неоспоримое место в доходах от туризма. Поэтому страны, желающие инвестировать в этот туризм, создавать расширенные велосипедные маршруты и быть в тренде велотуризма в международном измерении, делают много работы для развития велосипедного туризма и разрабатывают различные проекты [13].

Обсуждение. Велосипедный туризм — это бурно развивающийся сектор и форма туризма, в которой с каждым годом число людей увеличивается. В литературе отмечается быстрый рост числа велосипедных туристов; кроме того, эта форма туризма характеризуется большим разнообразием, целостностью и множественностью (благодаря эффекту мультипликатора); таким образом, сектор меняется очень быстро, адаптируя инновации к социальным и экологическим изменениям. Рабочие места, связанные с велоспортом, варьируются от проектирования и производства велосипедов до создания и поддержания рабочих мест в строительстве и администрации. В том же ключе продвижение велотуризма приводит к созданию различных услуг, что приводит к появлению новых профилей работы, таких как гид по велотуризму, менеджер по мобильности и т. д. [14].

Велосипедный туризм — это новая и растущая модель активного отдыха, которая объединяет преимущества велоспорта и устойчивого развития городов. Это полезная деятельность, которая вносит значительный вклад в физическое и психическое здоровье занимающихся данным направлением

туризма, снижает загрязнение воздуха и шум, выбросы парниковых газов и способствует активному образу жизни, который, в свою очередь, улучшает общественное здоровье. Велосипедный туризм экономит энергию и потенциально способствует сокращению 86% воздействия на окружающую среду из-за транспортных средств туристического сектора. Таким образом, это может уменьшить последствия парадокса «туризм-трафик», то есть уменьшить несовместимость между высокой интенсивностью туризма и высокой чувствительностью окружающей среды, типичной для многих туристических направлений [15].

Независимо от мотивации, езда на велосипеде имеет широкий спектр преимуществ: она поддерживает людей в хорошей физической форме и улучшает их здоровье, помогает предотвращать и бороться с лишним весом и сердечно-сосудистыми заболеваниями, а также снижает преждевременную смертность, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе приносит значительную экономию в национальные бюджеты здравоохранения. Таким образом, езда на велосипеде может улучшить как индивидуальное, так и общественное здоровье [16].

Многие ученые отмечают, что число проэкологически настроенных туристов, использующих велосипеды, неуклонно растет также в городском туризме. В частности, во многих странах, ориентированных на велосипед (например, Германия, Дания и Нидерланды), благодаря хорошо налаженным объектам и велосипедным дорожкам, велосипедный туризм обычно не ограничивается одним местом в пределах пункта назначения, поскольку многие микропутешествия, как правило, происходят внутри городов. По сути, рекламные кампании и маркетинговые планы менеджеров городских направлений должны быть сосредоточены на инфраструктуре, направленной на отделение велосипедных туристов от дорожного движения и его вреда, а также на предоставлении услуг, связанных с велосипедами, в разных местах городских территорий [17].

Возрастающий интерес к велотуризму не только привел к сильной конкуренции внутри Европы, но и получил распространение по всему миру. Наличие географических возможностей и рельефа местности, природные красоты, исторические и культурные памятники позволяют развивать велотуризм не только в Европе, но и в Азии. Например, Турция, благодаря своему расположению, природным и историческим достопримечательностям и безопасным веломаршрутам, привлекает внимание как велотуристов, так и организаторов туров. В стране в настоящее время существует

15 веломаршрутов большой протяженности, соединяющих и объединяющих весь европейский континент, образуя европейскую сеть веломаршрутов. Поскольку число велосипедистов в Турции постепенно увеличивается, можно утверждать, что рост спроса на этот вид туризма и его развитие в последнее время положительно влияют на важность исследований, связанных с велотуризмом в Турции в последние годы [18].

Выбор велосипеда вместо других видов транспорта для отпуска – это решение, которое может оказать множество положительных воздействий на природу и местную экономику сельских районов. И поскольку велотуристы отдаляются от традиционных мест массового туризма, эти экономические выгоды могут расширить возможности сельских районов, также являясь стимулом для заботы об охраняемых территориях, поскольку они представляют интерес для многих велотуристов.

Вероятно, когда активные спортивные туристы решают вкладывать финансовые и временные средства в поездку и включать участников, не являющихся участниками мероприятия, тем больше внимания они уделяют получению удовольствия и опыту от места назначения. В то время как активные спортивные туристы, путешествующие менее четырех часов сами или с другими участниками мероприятия, считают пункт назначения относительно неважным [19].

Связь между ездой на велосипеде и туризмом все больше привлекает внимание ученых, поскольку езда на велосипеде переживает возрождение как рекреационная, досуговая и спортивная деятельность. Хотя существует несколько попыток дать определение велосипедному туризму, современная литература фрагментирована из-за использования непоследовательных параметров при характеристике велосипедных туристов. Также существует неравенство в отношении спектра велосипедных мероприятий и характеристик участия, которые отличают велосипедных туристов от других туристов.

Связь между велоспортом и туризмом наблюдается с 1890-х годов, однако эта связь только недавно привлекла научный интерес. Исследования в полном объеме этой связи, по-видимому, ограничены отсутствием дебатов относительно характеристик, которые отличают велотуристов от других туристов. Непоследовательные определения могут привести к фрагментарным знаниям, когда трудно и часто неразумно сравнивать результаты различных исследований. На сегодняшний день существует несколько определений велотуризма, многие из которых ограничены параметрами, которые либо слишком широки, либо слишком узки; отклонениями

от общепринятых концептуальных принципов туризма; ошибочным применением встроенных концепций; или необоснованным исключением велосипедных видов деятельности, имеющих четкую связь с туризмом.

При определении велосипедного туризма предлагается использовать как досуг, так и рекреацию в качестве разграничивающих понятий. Велосипедный туризм можно рассматривать как опыт, полученный в необязательное время, демонстрирующий характеристики досуга. В качестве альтернативы, в зависимости от мотивов участия, велосипедный туризм можно рассматривать как форму отдыха. Например, человек может выбрать велопогулку на выходных в сельской местности, чтобы восстановить физическое и психическое состояние организма от стрессов на работе, что будет представлять собой велосипедный туризм, осуществляемый в рекреационном контексте. И наоборот, человек, который путешествует, чтобы стать свидетелем престижной велогонки, такой как Тур де Франс, может быть мотивирован мечтой всей жизни увидеть это событие лично, в отличие от мотивации физической или психической потребности в восстановлении. Велосипедный туризм в этом случае можно классифицировать как отдых из-за отсутствия мотивации, связанной с физическим или психологическим восстановлением. Поэтому представляется целесообразным использовать понятия «отдых» и «досуг» в качестве разграничивающих понятий для ряда видов велосипедной деятельности в техническом определении велосипедного туризма, чтобы учесть весь спектр мотивов участия в велосипедном туризме [20].

Потенциал езды на велосипеде для внедрения устойчивого туризма широко признан как в академических, так и в административно-управленческих кругах. Фактически, во многих частях мира в велосипедную инфраструктуру вкладываются значительные государственные инвестиции, в значительной степени мотивированные целью улучшения общественного здравоохранения и повышения устойчивости транспортной системы. Делая ставку на велосипедную инфраструктуру, можно достичь двух основных целей. Первая заключается в содействии устойчивой транспортной системе путем продвижения городского велосипедного спорта как альтернативного вида транспорта для выполнения различных видов деятельности в городской местности и достижения мест назначения. Вторая цель, которая может быть достигнута путем продвижения культуры езды на велосипеде и расширения велосипедной инфраструктуры, представляет собой прямую выгоду для туристов, которые хотят передвигаться

на велосипеде, поскольку они повышают свою физическую активность и благополучие. Это так называемый велосипедный туризм. Существует несколько категорий велосипедных туристов: настоящие велосипедные туристы, для которых езда на велосипеде является важной причиной путешествия (для занятий спортом, дальних поездок или для совершения многочисленных экскурсий), и менее заметная категория, называемая велосипедистами-отпускниками, для которых езда на велосипеде является частью отпуска, но не является их основным направлением. Определенно, две концепции городского велоспорта и велосипедного туризма могут быть легко интегрированы между собой, и развитие городского велоспорта и велосипедного туризма может рассматриваться как пример передовой практики [21].

Огромные изменения в велотуризме произойдут в течение следующих 75 лет, включая период с 2020 по 2095 год, благодаря новым технологическим разработкам, включая электровелосипеды и зеленую генерацию энергии, развитию новых городов и экологическим проблемам [22].

Резюмируя понимание велосипедного туризма (велотуризма), необходимо представить отличительные характеристики данного направления туризма непосредственно от велоспорта. Итак, основными отличиями велотуризма от велоспорта являются: 1) отсутствие учета результата времени прохождения дистанции в велотуризме (расстояние, сложность и скорость передвижения могут быть абсолютно разными); 2) отсутствие требований либо разграничений в техническом плане к состоянию велосипедов (в велотуризме одновременно на одной дистанции могут использоваться абсолютно разноплановые по техническим характеристикам велосипеды: шоссейные, горные, туринговые, гибридные, гравийные и т.д.); 3) велотуризм не имеет разделений гендерного характера для участников при прохождении дистанций; 4) велотуризм не требует специальных организационных мероприятий на маршрутах прохождения дистанций (таких как перекрытие или ограничения для движения других транспортных средств или пешеходов, организации системы охраны общественного порядка, организации освещения в средствах массовой информации. При этом велотуризм, являясь средством активного отдыха, несет в себе такие составляющие физкультурно-спортивной деятельности, как формирование здорового образа жизни и повышение уровня физической активности.

Велотуризм может быть туристическим и экскурсионным, при этом варьироваться от

однодневных поездок до длительных путешествий, охватывающих недели или месяцы. Это позволяет посетить большее количество интересных, исторических и туристических мест. Существует два вида велотуризма: велотур и велопоход. Расстояния значительно различаются. В зависимости от уровня физической подготовки, скорости передвижения и наличия запланированных или вынужденных остановок велосипедист обычно проезжает от 30 до 100 км в день. Непродолжительный тур в течение нескольких дней может укладываться в расстояние 200-250 км, а более сложный по расстоянию тур может проходить даже через всю страну.

Велотуризм соответствует философии медленного туризма, которая характеризуется более короткими расстояниями между пунктами назначения, меньшим воздействием на окружающую среду и большим акцентом на качестве, а не на количестве туристических посещений. Благодаря этим характеристикам велотуризм считается выражением устойчивого туризма.

Велотуристами будут считаться туристы, которые совершают поездки как внутри региона проживания, так и за его пределами. При этом велосипед является присущей частью поездки, а мотивацией является участие в каком-либо виде активной двигательной деятельности, связанной с велоспортом и туризмом, и которым обычно требуются услуги по организации поездки, размещения (при длительных путешествиях), организации питания, услуги по ремонту велосипедов, приобретение запасных частей и комплектующих для велосипедов, специальной одежды и обуви для передвижения на велосипеде. Велотурист может осуществлять передвижение как в черте городов, так и за их пределами в сельской местности.

Для велотуристов велосипед – это средство передвижения, мотивация к путешествию и способ заниматься туризмом. Взаимодействие с этим активным видом транспорта становится важной частью туристического опыта и альтернативой доминирующей модели туризма.

Велосипедная культура (Bicycle culture, англ.) – понятие, которое до недавнего времени практически не использовалось в Казахстане, но при этом данное определение давно известно в европейских странах и США, и широко используется в научных статьях, отражающих уровень развития велотуризма [23, 24]. Велосипедная культура – это увлекательное явление, которое можно найти по всему миру. По нашему мнению, велосипедная культура включает в себя следующие компоненты: 1) положительное отношение в обществе к возможности передвижения

на велосипедах, как в черте городов, так и за их пределами; 2) уровень развития и инвестиции в велосипедную инфраструктуру; 3) уровень соблюдения ПДД велосипедистами; 4) уровень соблюдения ПДД водителями автомобилей и пешеходами по отношению к велосипедистам; 5) наличие государственных программ, направленных на поощрение использования велосипеда в качестве средства для передвижения; 6) наличие государственного нормативно-правового регулирования велотуризма. Когда речь заходит о велосипедной культуре, Нидерланды, вероятно, являются самым известным примером. Здесь велосипеды не просто средство передвижения, а настоящий образ жизни. Голландцы используют велосипеды для ежедневных поездок на работу, за покупками или на встречи с друзьями.

Развитие велотуризма в Казахстане (на примере г. Алматы и Алматинской области). Велосипедный сезон в г. Алматы и Алматинской области, как правило длится 7 месяцев с апреля по октябрь, что является достаточно продолжительным периодом с учетом континентального расположения указанного региона. Погодные условия в указанный период позволяют в достаточно комфортной форме проводить велосипедные туры.

Ввиду полного отсутствия статистических данных по уровню развития велотуризма в Казахстане, состояние развития велотуризма, пожалуй, следует рассмотреть начиная с предложений от туроператоров. На данное время в Казахстане работает всего несколько туроператоров по велотуризму («VELOTOURkz», «Kan Tengri Expeditions»), кроме того, велосипедные туры организует «Клуб велосипедных приключений Алматы». В наиболее информативной форме на сайте свои предложения по велотурам представляет оператор «VELOTOURkz». Информация представлена по маршрутам с посещением популярных мест Алматинской области и других регионов Казахстана. При организации велотуров оператор обеспечивает туристов профессиональными водителями и гидами, веломеханиками, медицинским работником и даже полевым поваром. Готовые пакеты велотуров по расписанию включают в себя прокат велосипедов, сопровождение гида, техническую поддержку и даже транспортировку личных вещей от одного пункта к другому. Это позволяет путешественникам сосредоточиться на наслаждении поездкой, не беспокоясь о логистических деталях. На период 2024 г. данный туроператор предлагал 19 веломаршрутов, значительная часть из которых пролегает по Алматинской области [25]. Наиболее популярные из них представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Популярные веломаршруты от «VELOTOURKz» [25].

№	Название	Протяженность, км	Уровень сложности	Длительность, дней/условия	Дополнительная информация
1	Дон Жайляо	30	Сложный	1	Высокогорное плато в верховьях Тургенского ущелья, западнее от обсерватории на плато Ассы.
2	Красные горы	30	Сложный	2 (Ночевка в номере гостиницы)	Горы Богуты представляют собой два небольших массива Бала и Улкен Богуты, расположенные в Заилийской долине, между реками Чилик и Чарын.
3	Алаколь -пляжный веломаршрут	60	Средний	4 (Ночевки в номере гостиницы)	Предгорья Джунгарии поражают своей красотой, рельеф отлично подходит для активного велотуризма.
4	Большой Алматинский канал	95	Средний	1	Большой Алматинский канал (БАК) — канал, Алматинская область и г. Алматы в бассейне реки Или.
5	Восток – дело тонкое	200	Средний	5 (Ночевки в номере гостиницы и палатках)	Восточно-Казахстанская область — на границе с Россией и Китаем. Преодоление горных перевалов с хорошим набором высоты среди живописных пейзажей, и элементы пляжного велотуризма.

При обзоре состояния развития велотуризма в Казахстане следует отразить информацию, касающуюся городского велотуризма. На сегодняшний день велосипедная инфраструктура казахстанских городов постепенно развивается. Протяженность велодорожек таких городов Казахстана как Астана составляет - 18,89 км,

Шымкент – 18,55 км, Павлодар – 10,84 км. Лидером по количеству велодорожек является г. Алматы [26]. Карта велосипедных дорожек г. Алматы представлена на рисунке 1, зеленый цвет отражает отличное качество дорожек, желтый – хорошее, оранжевый – удовлетворительное, красный – плохое.

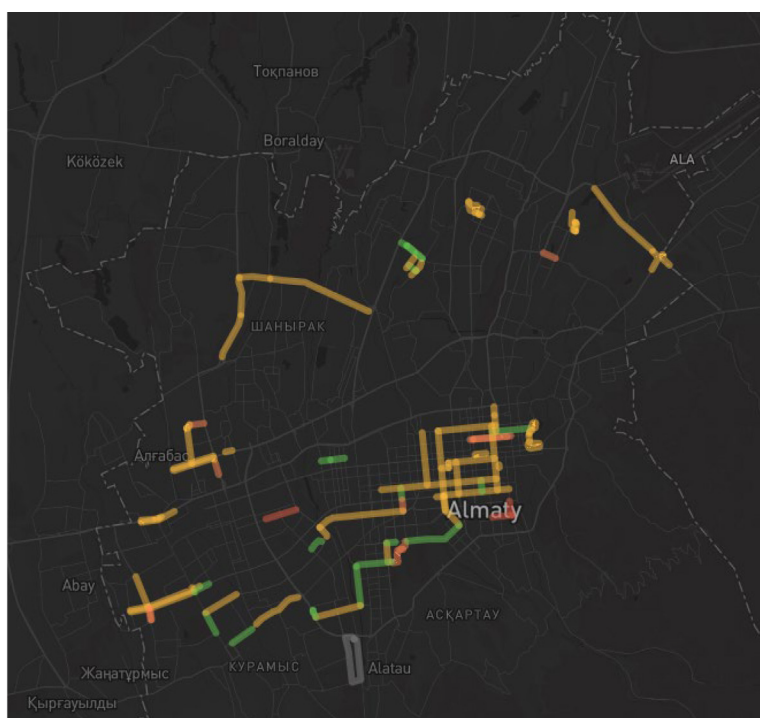


Рисунок 1 – Карта велодорожек г. Алматы [26]

Общая протяженность велодорожек г. Алматы составляет 87,36 км. Из них: 12,8 км отличного качества, 64,16 км хорошего качества, 7,4 км удовлетворительного качества, 3,0 км плохого качества. Самая протяженная велодорожка имеет расстояние 4,6 км.

Кроме инфраструктуры велодорожек, велотуристы в пределах г. Алматы постоянно активно используют для поездок на велосипеде дорогу на высокогорный спортивный комплекс «Медеу» который расположен на высоте 1691 м над уровнем моря. Указанная дорога была полностью отремонтирована в 2024 г., вдоль дороги имеются знаки, предупреждающие водителей автомобилей о передвижении велосипедистов, что положительно влияет на безопасность движения. Также велотуристы используют такие веломаршруты, как поездки на Юннатское озеро, Большое Алматинское озеро, ущелье Бутаковка и передвижение по набережным вдоль рек Большая Алматинка, Малая Алматинка, Есентай (Весновка).

Проблемы развития велотуризма в Казахстане (на примере г. Алматы и Алматинской области). Анализ основного отраслевого документа (Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2023–2029 гг.), регулирующего данный вид деятельности, а также имеющийся собственный 11-летней (с 2014 по 2024 гг.) опыт в велотуризме при общем велопробеге 23 925 км (среднем велопробеге 2175 км за годичный велосезон) по г. Алматы и Алматинской области, позволил определить основные факторы, отрицательно влияющие на развитие велотуризма в данном регионе.

1. В Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2023–2029 гг. [25], отсутствует понятие велотуризма как активного вида туристической деятельности. Лишь единожды упоминается о необходимости создания туристских велосипедных маршрутов на территории государственных национальных природных парков.

2. Факторы, которые отрицательно влияют на развитие велотуризма в Алматинской области, прежде всего заключаются в полном отсутствии велосипедной инфраструктуры, а также в значительной перегруженности дорог автомобильным транспортом, особенно в западной части области. В северной и восточной части есть возможность передвигаться по дорогам на велосипеде в направлении г. Конаев, а также по трассе Алматы – Хоргос. Ширина и покрытие дорог позволяет двигаться велосипедистам в относительно безопасном режиме. Но указанные дороги являются автомагистралями и в соответствии с ПДД Казахстана на автомагистралях

запрещается управлять велосипедами и другими транспортными средствами, скорость которых по технической характеристике или их состоянию меньше 40 км/ч. При этом на указанных дорогах отсутствуют знаки, запрещающие движение на велосипедах, и со стороны органов дорожной полиции редко когда отмечаются факты наложения административных взысканий на велосипедистов. Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД) протяженностью 65,8 км, огибающая г. Алматы с западной, северной и восточной сторон, проходит по территориям Талгарского, Илийского и Карасайского районов Алматинской области. Указанная дорога имеет достаточную ширину (от 4 до 6 полос движения, при ширине полосы - 3,75 м), малую загруженность автомобильным транспортом, но также является автомагистралью и на всей протяженности маршрута установлены знаки, запрещающие движение на велосипедах, при этом наблюдается жесткий контроль со стороны дорожной полиции за соблюдением данного запрета. Согласно сложившейся ситуации у велотуристов есть только одна возможность передвигаться в Алматинской области – выезжать на автомобильном транспорте за пределы автомагистралей и далее уже пересаживаться на велосипеды и двигаться по заранее запланированным маршрутам. По данному алгоритму работают все туроператоры, предоставляющие услуги по велотуризму. При этом самостоятельное передвижение на велосипедах по Алматинской области является крайне опасным и таит в себе много непредвиденных ситуаций.

3. Из общей протяженности автомобильных дорог г. Алматы в 3097 км, велодорожками оборудовано всего лишь 2,8%, что указывает на крайне низкий охват города инфраструктурой для передвижения на велосипеде. Кроме того, следует отметить значительные разрывы между отдельными частями велодорожек, если в центре города велодорожки связаны между собой, то на окраинах городской черты велодорожки расположены в разрозненном порядке.

4. В пределах г. Алматы отмечается очень низкая велосипедная культура, отражающаяся в нарушении ПДД со стороны водителей других транспортных средств и пешеходов. непосредственно на велодорожках (рисунок 2). В отдельных местах фиксируется отсутствие специальных дорожных знаков, обозначающих велодорожки, встречается несогласованность по полосам движения при сужении дорог с велодорожками, на велодорожках паркуются, а иногда и просто бросаются электросамокаты [29]. Безусловно имеются факты нарушений ПДД и со стороны велосипедистов, что также негативно отражается на велосипедной культуре в г. Алматы.



Рисунок 2 – Фотофиксация нарушений ПДД на велодорожках г. Алматы [29]

5. За последние несколько лет в г. Алматы снизилось количество организаций, оказывающих услуги по прокату велосипедов. В первую очередь это связано с повышением количества организаций, оказывающих услуги по прокату электросамокатов.

6. Существует проблема качественного обслуживания и ремонта велосипедов. В г. Алматы есть всего 3-4 веломастерских, персонал которых действительно оказывает высококвалифицированную помощь. В магазинах количество запасных частей для велосипедов, как правило, не всегда широко представлено в ассортименте и часто приходится заказывать запасные части из-за рубежа, что при текущем состоянии логистики приводит к 3-5 неделям потери сезонного времени. Выбор велосипедов в магазинах также недостаточно широко представлен как по наименованию производителей, типам велосипедов, так и по размерам велосипедных рам.

Заключение. 1. В данной статье было уделено обширное внимание анализу развития велосипедного туризма в таком регионе как Европа, где велотуризм

развивается уже довольно продолжительное время и имеет свою положительную и достойную для воспроизведения специфику как в плане организации инфраструктуры, так и в плане велосипедной культуры.

2. Понятие велотуризма в европейских странах достаточно четко и глубоко сформулировано. Велосипедный туризм как вид активного туризма объединяет преимущества велоспорта и устойчивого развития городской и сельской среды, данный сектор как форма туризма активно развивается, с каждым годом число людей, увлекающихся велотуризмом, увеличивается во всех европейских странах.

3. Касательно рекомендаций по совершенствованию развития велотуризма в Казахстане (на примере г. Алматы и Алматинской области) необходимо отметить, что существующие географические и климатические условия и дорожная инфраструктура региона будут оказывать значительное влияние. Следовательно, одним из основополагающих условий успешного развития велотуризма является

выявление и оценка конкретных условий данного региона. Кроме того, крайне важно и необходимо учитывать социокультурные особенности населения в целом и велосипедную культуру в частности, поскольку это может повлиять на развитие велотуризма. Развитие городского и областного велосипедного туризма прямо пропорционально развитию местной культуры езды на велосипеде и тесно связано с ежедневным катанием на велосипеде местных жителей. Поскольку велотуризм является прекрасной возможностью для развития практически всех районов Алматинской области, местные органы власти, туристические агентства и различные велосипедные организации (инициативная группа «Вело-Алматы», AlmatyBroTeam (спортивная команда любителей велоспорта), Apple city team (спортивная команда любителей велоспорта)), должны продвигать велотуризм на областном уровне из-за его экономических, физиологических, социальных и экологических преимуществ.

4. На основе проведенного анализа научных данных и собственного практического опыта в велотуризме, рекомендуется:

1) изучать и оценивать определенные потребности велотуристов для передвижения в выбранном месте назначения, чтобы иметь возможность предоставлять качественные услуги, связанные с проживанием, ремонтом велосипедов, организацией питания, которые будут соответствовать спросу и предъявляемым требованиям туристов. Развитие велосипедного туризма как формы устойчивого туризма может быть достигнуто только за счет улучшения инфраструктуры и удобств для туристов;

2) на уровне городского и областного акиматов следует составить совместную региональную программу развития велотуризма в г. Алматы и Алматинской области с целью улучшения существующей дорожной-транспортной инфраструктуры для безопасного передвижения на велосипедах. Необходимо ужесточить контроль со стороны государственных органов за образовательным процессом по обучению правилам дорожного

движения в специализированных организациях. Кроме того, необходимо продвижение велосипедной культуры в регионе, поскольку чем выше велосипедная культура, тем больше будет велотуристов и тем выше спрос на различные услуги в велотуризме. Данные инициативы должны осуществляться на основе прочного союза системы государственного управления в области туризма, контроля безопасности дорожного движения и частных структур, связанных с велотуризмом;

3) необходимо разработать и включить в Концепцию развития отрасли или иной нормативно-правовой акт правила, регулирующие деятельность по развитию велотуризма. На основе разработанных правил выработать требования и государственные меры по устойчивому развитию велотуризма. Далее необходимо разработать конкретные турпродукты и предложения, которые включают в себя развитие и укрепление сотрудничества с различными международными организациями, связанными с велотуризмом, организацию специальных мероприятий (конгрессов, велотуров, велопробегов);

4) также необходимо на следующем этапе развития отрасли разработать рекламные направления на местном, национальном и международном уровне, которые будут привлекать всех субъектов процесса, участвующих в казахстанской системе велотуризма, что должно привести к увеличению числа велотуристов, а, следовательно, и к развитию инфраструктуры велотуризма;

5) системы проката велосипедов должны функционировать в соответствии с меняющимися потребностями и спросом велотуристов на рынке туристских услуг;

6) на исключительно практическом уровне изучить возможность и вынести на публичное рассмотрение с участием всех заинтересованных лиц вопрос о разрешении передвижения велосипедистов по БАКАД хотя бы в пределах двух выходных дней в неделю (в субботу и в воскресенье) в светлое время суток.

Список литературы

- 1 Lamont M. Introduction: Cycling and Tourism // *Tourism Review International*. - 2014. - №18(1). - pp. 1-15. DOI:10.3727/154427214X13990420684365.
- 2 Johari J., Mhd Rashid M. Cycling activities new attraction destination image and response behaviour for sports tourism in terengganu // *International Journal of Social Science Research*. – 2022. - №4(1). - pp. 242-252.
- 3 Гужова Л.Г., Наймушина А.А. Специфика популяризации велосипедного туризма в мире // *Вестник науки*. – 2020. - №5(26). - Т.3. - С. 30-35.
- 4 Derman E., Keles H. A Conceptual Evaluation of Cycling Tourism in the Context of Sustainable Tourism // *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*. - 2023. - №11(2). - pp.1382–1394. DOI: 10.21325/jotags.2023.1248.
- 5 Belotti S. Bicycle tourism, from pandemic to sustainability: “Terre di Casole Bike Hub” project, Belgeo [Online], 2022. – №3. URL: <http://journals.openedition.org/belgeo/56063>. DOI:10.4000/belgeo.56063.

- 6 Cycling tourism insights. <https://www.visitscotland.org/research-insights/about-our-visitors/interests-activities/cycling-tourism> (дата обращения 20.10.2024).
- 7 Buddy van Vugt. Cycling Statistics in Spain: Key Data & Trends <https://www.hammernutrition.eu/article/cycling-statistics-in-spain-key-data-trends-231?srsId=AfmBOoq675fUI08ps8lJtR72UhxQCAvzWAO0QDs1Zay76ouTzZFD0Urr> (дата обращения 22.10.2024).
- 8 Mundet L., Marin J., Figueroa A. How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study // *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. – 2022. - Vol. 39, - Art. 100566. DOI: 10.1016/j.jort.2022.100566.
- 9 Heather K. State of the Cycling Tour Operators Industry (2024) in Europe and Beyond <https://www.adventuretravelnews.com/state-of-the-cycling-tour-operators-industry-2024-in-europe-and-beyond> (дата обращения 12.11.2024).
- 10 Agathe Daudibon Cycling Tour Operators Industry: new global study shows diversity of the market https://pro.eurovelo.com/news/2024-09-24_cycling-tour-operators-industry-new-global-study-shows-diversity-of-the-market(дата обращения 12.11.2024).
- 11 The tourism industry goes green with climate action plans but must do more to realise the transformative potential of cycling https://pro.eurovelo.com/news/2024-10-11_the-tourism-industry-goes-green-with-climate-action-plans-but-must-do-more-to-realize-the-transformative-potential-of-cycling (дата обращения 01.11.2024).
- 12 Apply now to host the EuroVelo & Cycling Tourism Conference 2026 https://pro.eurovelo.com/news/2024-10-28_apply-now-to-host-the-eurovelo-cycling-tourism-conference-2026 (дата обращения 15.11.2024).
- 13 Duran E., Sevinc F., Harman S. Cycle tourism as an alternative way of tourism development in çanakkale, turkey // *Journal of awareness*, - 2018. - № 3(4). - pp. 25–34. DOI: 10.26809/joa.2018445552.
- 14 Ciascai O.R. Dezzi S. Rus K.A. Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives // *Sustainability*. – 2022. - Vol. 14. - Iss. 15. - Art. 8983. DOI: 10.3390/su14158983.
- 15 Carra M., Pavesi F.C., Barabino B. Sustainable cycle-tourism for society: Integrating multi-criteria decision-making and land use approaches for route selection // *Sustainable Cities and Society*. - 2023. - Vol. 99. - Art. 104905. DOI: 10.1016/j.scs.2023.104905.
- 16 Ovidiu C., Ștefan D., Karina-Alexandra R. Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives // *Sustainability*. - 2022. - №14. - Art. 8983. DOI: 10.3390/su14158983.
- 17 Crotti D., Maggi E., Pantelaki E., Urban Cycling Tourism. How Can Bikes and Public Transport Ride Together for Sustainability? FEEM Working Paper No. 1, 2022, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4022040>. DOI: 10.2139/ssrn.4022040.
- 18 Duran E., Sevinc F., Harman S. Cycle tourism as an alternative way of tourism development in Çanakkale, Turkey // *Journal of Awareness*. - 2018. - №3. - pp. 25-34. DOI: 10.26809/joa.2018445552.
- 19 Buning R.J., Gibson H.J. The role of travel conditions in cycling tourism: implications for destination and event management // *Journal of Sport & Tourism* - 2016. - № 20(3–4), - pp. 175–193. DOI: 10.1080/14775085.2016.1155474.
- 20 Lamont M. Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, - 2009. №14(1), - pp. 5–23. DOI: 10.1080/14775080902847363.
- 21 Mazzulla G. Bellizzi MG., Eboli L., Forciniti C. Cycling for a Sustainable Touristic Mobility: A Preliminary Study in an Urban Area of Italy // *International Journal of Environmental Research and Public Health*. – 2021. - №18(24). - Art. 13375. DOI: 10.3390/ijerph182413375.
- 22 Han H., Lho L.H., Al-Ansi A., Yu, J. Cycling tourism: a perspective article // *Tourism Review*. - 2020. - Vol. 75. - №1. - pp. 162-164. DOI: 10.1108/TR-06-2019-0268.
- 23 Angelovski D. Bicycle culture: from aesthetics to politics. 2016. https://www.researchgate.net/publication/350408845_bicycle_culture_from_aesthetics_to_politics (дата обращения 29.10.2024).
- 24 Harry O. Bicycle Research between Bicycle Policies and Bicycle Culture // *Mobility in History*. – 2014. - №5. DOI:10.3167/mih.2014.050103.
- 25 Популярные велотуры Казахстана. <https://velotour.kz/> (дата обращения 20.10.2024).
- 26 Velojol. <https://velojol.kz/index.wsgi/almaty> (дата обращения 29.10.2024).
- 27 Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 марта 2023 года № 262. Об утверждении Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2023–2029 годы. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2300000262>.
- 28 Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 30 июня 2023 года № 534. Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2300033003>.
- 29 Tengrinews. Осторожно, велодорожка! Алматынец показал опасные маршруты в городе. <https://tengrinews.kz/fotoarchive/ostorojno-velodorozhka-almatinets-pokazal-opasnyie-marshrutyi-1450/> (дата обращения 29.10.2024).

References

- 1 Lamont M. Introduction: Cycling and Tourism // *Tourism Review International*. - 2014. - № 18(1). - pp. 1-15. DOI:10.3727/154427214X13990420684365.
- 2 Johari J., Mhd Rashid M. Cycling activities new attraction destination image and response behaviour for sports tourism in terengganu // *International Journal of Social Science Research*. – 2022. - №4(1). - pp. 242-252.
- 3 Guzhova L.G., Najmushina A.A. Specifica populyarizacii velosipednogo turizma v mire // *Vestnik nauki*. – 2020. - №5(26). - Т.3. - S. 30-35.
- 4 Derman E., Keles H. A Conceptual Evaluation of Cycling Tourism in the Context of Sustainable Tourism // *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*. - 2023. - №11(2). - pp.1382–1394. DOI: 10.21325/jotags.2023.1248.
- 5 Belotti S. Bicycle tourism, from pandemic to sustainability: “Terre di Casole Bike Hub” project, Belgeo [Online], 2022. – №3. URL: <http://journals.openedition.org/belgeo/56063>. DOI:10.4000/belgeo.56063.

- 6 Cycling tourism insights. <https://www.visitscotland.org/research-insights/about-our-visitors/interests-activities/cycling-tourism> (data obrashcheniya 20.10.2024).
- 7 Buddy van Vugt. Cycling Statistics in Spain: Key Data & Trends <https://www.hammernutrition.eu/article/cycling-statistics-in-spain-key-data-trends-231?srsId=AfmBOoq675fU108ps8IJr72UhxQCAvzWAO0QDs1Zay76ouTZzFD0Urr> (data obrashcheniya 22.10.2024).
- 8 Mundet L., Marin J., Figueroa A. How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study // *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. – 2022. - Vol. 39, - Art. 100566. DOI: 10.1016/j.jort.2022.100566.
- 9 Heather K. State of the Cycling Tour Operators Industry (2024) in Europe and Beyond <https://www.adventuretravelnews.com/state-of-the-cycling-tour-operators-industry-2024-in-europe-and-beyond> (data obrashcheniya 12.11.2024).
- 10 Agathe Daudibon Cycling Tour Operators Industry: new global study shows diversity of the market https://pro.eurovelo.com/news/2024-09-24_cycling-tour-operators-industry-new-global-study-shows-diversity-of-the-market (data obrashcheniya 12.11.2024).
- 11 The tourism industry goes green with climate action plans but must do more to realise the transformative potential of cycling https://pro.eurovelo.com/news/2024-10-11_the-tourism-industry-goes-green-with-climate-action-plans-but-must-do-more-to-realize-the-transformative-potential-of-cycling (data obrashcheniya 01.11.2024).
- 12 Apply now to host the EuroVelo & Cycling Tourism Conference 2026 https://pro.eurovelo.com/news/2024-10-28_apply-now-to-host-the-eurovelo-cycling-tourism-conference-2026 (data obrashcheniya 15.11.2024).
- 13 Duran E., Sevinc F., Harman S. Cycle tourism as an alternative way of tourism development in çanakkale, turkey // *Journal of awareness*, - 2018. - № 3(4), - pp. 25–34. DOI: 10.26809/joa.2018445552.
- 14 Ciascai O.R. Dezzi Ş. Rus K.A. Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives // *Sustainability*. – 2022. - Vol. 14. - Iss. 15. - Art. 8983. DOI: 10.3390/su14158983.
- 15 Carra M., Pavesi F.C., Barabino B. Sustainable cycle-tourism for society: Integrating multi-criteria decision-making and land use approaches for route selection // *Sustainable Cities and Society*. - 2023. - Vol. 99. - Art. 104905. DOI: 10.1016/j.scs.2023.104905.
- 16 Ovidiu C., Ştefan D., Karina-Alexandra R. Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives // *Sustainability*. - 2022. - №14. - Art. 8983. DOI: 10.3390/su14158983.
- 17 Crotti D., Maggi E., Pantelaki E., Urban Cycling Tourism. How Can Bikes and Public Transport Ride Together for Sustainability?. FEEM Working Paper No. 1, 2022, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4022040>. DOI: 10.2139/ssrn.4022040.
- 18 Duran E., Sevinc F., Harman S. Cycle tourism as an alternative way of tourism development in Çanakkale, Turkey // *Journal of Awareness*. - 2018. - №3. - pp. 25-34. DOI: 10.26809/joa.2018445552.
- 19 Buning R.J., Gibson H.J. The role of travel conditions in cycling tourism: implications for destination and event management // *Journal of Sport & Tourism* - 2016. - № 20(3–4), - pp. 175–193. DOI: 10.1080/14775085.2016.1155474.
- 20 Lamont M. Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, - 2009. №14(1), - pp. 5–23. DOI: 10.1080/14775080902847363.
- 21 Mazzulla G. Bellizzi MG., Eboli L., Forciniti C. Cycling for a Sustainable Touristic Mobility: A Preliminary Study in an Urban Area of Italy // *International Journal of Environmental Research and Public Health*. – 2021. - №18(24). - Art. 13375. DOI: 10.3390/ijerph182413375.
- 22 Han H., Lho L.H., Al-Ansi A., Yu, J. Cycling tourism: a perspective article // *Tourism Review*. - 2020. - Vol. 75. - №1. – pp. 162-164. DOI: 10.1108/TR-06-2019-0268.
- 23 Angelovski D. Bicycle culture: from aesthetics to politics. 2016. https://www.researchgate.net/publication/350408845_bicycle_culture_from_aesthetics_to_politics (data obrashcheniya 29.10.2024).
- 24 Harry O. Bicycle Research between Bicycle Policies and Bicycle Culture // *Mobility in History*. – 2014. - №5. DOI:10.3167/mih.2014.050103.
- 25 Populyarnye velotury Kazahstana. <https://velotour.kz/> (data obrashcheniya 20.10.2024).
- 26 Velojol. <https://velojol.kz/index.wsgi/almaty> (data obrashcheniya 29.10.2024).
- 27 Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazahstan ot 28 marta 2023 goda № 262. Ob utverzhdenii Konceptii razvitiya turistskoj otrasli Respubliki Kazahstan na 2023–2029 gody <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2300000262>.
- 28 Prikaz Ministra vnutrennih del Respubliki Kazahstan ot 30 iyunya 2023 goda № 534. Ob utverzhdenii Pravil dorozhnogo dvizheniya, Osnovnyh polozhenij po dopusku transportnyh sredstv k ekspluatatsii, perechnya operativnyh i special'nyh sluzhbb, transport kotoryh podlezhit oborudovaniyu special'nymi svetovymi i zvukovymi signalami i okraske po special'nyh cvetograficheskim skhemam <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2300033003>.
- 29 Tengrinews. Ostorozhno, velodorozhka! Almatinec pokazal opasnye marshruty v gorode. <https://tengrinews.kz/fotoarchive/ostorozhno-velodorozhka-almatinets-pokazal-opasnyie-marshrutyi-1450/> (data obrashcheniya 29.10.2024).

<p>Хат-хабарларға арналған автор (бірінші автор) Авсиевич Виталий Николаевич – PhD, қауымдастырылған профессор, «Banzai Fitness» фитнес клубтар желісі, Алматы қ., Қазақстан, e-mail: qwer75tyu@mail.ru, ORCID ID: https://orcid.org/0000-0002-6790-726X</p>	<p>Автор для корреспонденции (первый автор) Авсиевич Виталий Николаевич - PhD, ассоциированный профессор, Сеть фитнес клубов «Банзай фитнес», г. Алматы, Казахстан, e-mail: qwer75tyu@mail.ru, ORCID ID: https://orcid.org/0000-0002-6790-726X</p>	<p>The Author for Correspondence (The First Author) Avsiyevich Vitaliy Nikolaevich – PhD, Associate Professor, Fitness club chain “Banzai Fitness”, Almaty, Kazakhstan, e-mail: qwer75tyu@mail.ru, ORCID ID: https://orcid.org/0000-0002-6790-726X</p>
--	--	--