

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

Книга 2 – ГЕОГРАФИЯ

Том 110

ANNUAL OF SOFIA UNIVERSITY “ST. KLIMENT OHRIDSKI”

FACULTY OF GEOLOGY AND GEOGRAPHY

Book 2 – GEOGRAPHY

Volume 110

---

ТУРИСТИЧЕСКО ПОВЕДЕНИЕ ПРИ ПРЕДПРИЕМАНЕ  
НА ВЕЛОСИПЕДНИ ПЪТУВАНИЯ –  
АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ

КИРИЛ КАЛОЯНОВ

*Катедра География на туризма*  
e-mail: kaloyanov.kiril@gmail.com

*Kiril Kaloyanov. SURVEY ON CYCLING TOURISM BEHAVIOR*

The paper presents part of the results from an online survey of cycling tourists' behavior, based on 339 valid respondents. In attempt to provide a general picture of cycling tourism demand, the paper presents an analysis of important characteristics of cycling tourists and the respective trips, such as: frequency of one-day and overnight trips, groups composition, trips duration, daily distances covered by bicycle, tourist's preferences of infrastructure and terrains, as well as the usage of additional transportation. All of the above characteristics are cross tabulated with the respondents' country of origin, sex and age to highlight the differences in the patterns of behavior. Based on this analysis some conclusions are drawn regarding the cycling tourism market specifics in Bulgaria. It is anticipated that mountain regions with preserved natural environment attract the majority of Bulgarian cycling tourists, thus their trips are characterized by shorter duration and distances covered, compared to the international market.

*Key words:* Cycling tourism, online survey, cycling tourist behavior patterns, tourism sustainability.

УВОД

Нарастващата популярност на велосипедния туризъм е ново явление и обект на научен интерес поради ползите, които предоставя за туристите и приемащите общности. Придвижването с велосипед удовлетворява потребността за физическо движение в природна среда и предоставя възможност за относително независима мобилност и

предприемане на индивидуални, неорганизиранни туристически пътувания. Могат да се изведат следните особености, които са специфични за велосипедния туризъм:

- колоезденето изпълнява едновременно функцията на рекреационна дейност и пространствена мобилност за туристите;
- „отвореността“ на велосипеда като транспортно средство и по-бавната скорост предоставят по-близък контакт със заобикалящата среда и местната общност;
- придвижването на велосипед позволява пренасянето само на най-необходимия багаж и по този начин повишава необходимостта от ползване на местни стоки и услуги;
- велосипедната мобилност не води пряко до замърсяване, но това зависи от степента на комбиниране с друг вид транспорт;
- велосипедните маршрути могат да се разпростират на обширни територии, които често са в различен стадий на туристическо развитие;
- велосипедната мобилност се нуждае от специализирано пространство, което може да е част от съществуващата инфраструктура, но когато това не е подходящо, се налага изграждане на допълнителна инфраструктура.

Тези особености подчертават значението на велосипедния туризъм като важен елемент с особен потенциал за принос към концепцията за устойчиво развитие на туризма.

В литературата съществуват различни определения на понятието велосипеден туризъм (Lumsdon, 1995; Ritchie, 1998; Simonsen et al., 1998; Faulks et al., 2007; Weston et al., 2012). Lamont (2009) обобщава различните дефиниции в следното определение, което е възприето и за целите на настоящето проучване:

„Пътувания извън постоянното местоживееие, в които колоезденето, като активно участие или пасивно наблюдение за рекреация, отдих, ваканция и/или състезание, е основна цел на пътуването. Участието в колоездене може да включва посещение на събития (състезателни и несъстезателни), както и индивидуално и организирано колоездене.“

Дефинирането на велосипедния туризъм по такъв начин позволява ясно да бъде посочен обектът на изследване, за да се осигури единност в обхвата на изследваното явление в рамките на различни разработки.

Проучването на туристическото търсене е с ключово значение при изучаването на потенциала за развитие на определен туристически продукт или дестинация. В доклад за търсенето на велосипеден туризъм, поръчан от Европейския парламент, се потвърждава, че „не съществува достоверна информация относно общия обем на търсенето и реализираните приходи от велосипеден туризъм“, тъй като „такава информация все още не се събира системно както на национално, така и на регионално равнище, в почти всички европейски държави“ (Weston et al., 2012). В българоезичната литература не беше открита информация за проведени подобни проучвания. В чуждестранната литература съществуват изследвания върху велосипедния туризъм с различна насоченост. Една част от тях са фокусирани върху търсенето (Core et al., 1998; Lumsdon et al., 2004; Downward et al., 2009; Meschik, 2012) и се базират на емпирични методи – най-често комбинация от преброяване на велосипедисти (ръчно или автоматизирано) и анкетно проучване.

Настоящата статия представя част от резултатите от по-мощно анкетно проучване за търсенето на велосипеден туризъм, проведено през 2016 г. в рамките на дисерта-

ционен труд на тема „Концепция за развитие на велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав“.

## МЕТОДИКА НА ПРОУЧВАНЕТО

Целта на проучването е да бъдат събрани и анализирани емпирични данни за търсенето на велосипеден туризъм и поведението на туристите при предприемане на велосипедни туристически пътувания. Целева група на изследването са любителите на колоезденето и, по-специално, практикуващите велосипеден туризъм. Анкетата е насочена към българи и чужденци, но реалното участие на българите е значително по-голямо (4/5 от респондентите).

В своята цялост проучването цели да набави първична информация в три основни направления: *a* – общ профил и поведение на велосипедните туристи; *b* – профил, поведение и оценки на респондентите, които вече са реализирали велосипедно туристическо пътуване по българското поречие на р. Дунав; *v* – нагласи, очаквания и изисквания на потенциалните велосипедни туристи по българското поречие на р. Дунав. Поради ограничения обем на настоящата статия, анализът е фокусиран само върху първата група резултати.

За целите на проучването е разработен интернет базиран<sup>1</sup> стандартен въпросник с 53 затворени въпроса, някои от които включват опция за въвеждане на допълнителни свободни отговори в поле „други“. Включени са въпроси за отчитане на социално-демографските данни – пол, възраст, образование, страна на произход, което осигурява разглеждането на резултатите спрямо профила на респондентите. Специален фокус е поставен върху изясняването на въпроси за контингента на търсенето на велосипеден туризъм и характеристиките на техните пътувания, като: честота, продължителност, състав на групата, предпочитания към терена и пътната инфраструктура, използване на допълнителен транспорт. Въпросникът е разработен в две езикови версии – на български и английски език. При формулирането на въпросите са ползвани съществуващи проучвания на търсенето за велосипеден туризъм, описани в чуждата литература (Core et al., 1998; Ritchie, 1998; Downward, Lusmdon, 2001; Lumsdon et al., 2004; Downward et al., 2009; Meschik, 2012), както и актуални по-обща анкетни проучвания на туристическото търсене в Дунавския район и в Столична община (Маринов и др., 2015а, б; Дограмаджиева, 2017).

Използвано е предимството, че при съставяне на въпросник он-лайн, може да се включи функция „Логика“, която позволява персонализиране на изследването чрез филтриране на въпросите за различните групи респонденти. На табл. 1 са представени резултати от проучването с отговори на един от „филтриращите“ въпроси. На респондентите, които са отговорили с „да“ на въпроса „Предприемате ли пътувания извън населеното си място, в които основната цел е каране на велосипед?“, са зададени допълнителни въпроси относно характеристиките на техните пътувания.

---

<sup>1</sup> Въпросникът е разработен с интернет базиран софтуер LimeSurvey – [www.limesurvey.com](http://www.limesurvey.com)

Таблица 1  
Table 1

Участие на респондентите във велосипедни туристически пътувания  
Participation in cycling tourism trips by respondents

Предприемате ли пътувания извън населеното си място, в които основната цел е каране на велосипед?	Българи	Чужденци	Всичко	Българи	Чужденци	Всичко
Да	175	62	237	74%	26%	100%
Не, но бих го направил/а	63	7	70	90%	10%	100%
Не и не бих го направил/а	4	1	5	80%	20%	100%
Общо	242	70	312	78%	22%	100%
Брой респонденти, които на предишен въпрос са посочили, че не карат велосипед	26	1	27	80%	20%	100%
Общ брой валидни анкети	268	71	339	79%	21%	100%
Общ брой анкети			396			
Възвръщаемост			85,6%			

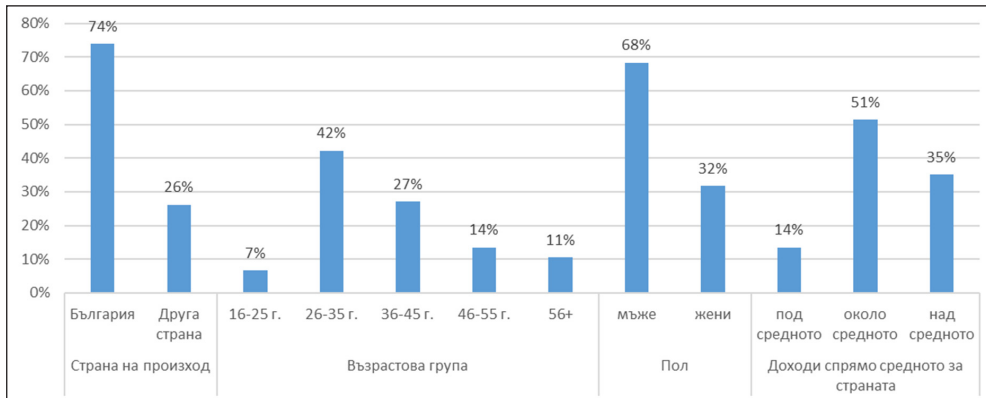
Анализът в настоящата статия се ограничава до поведението на тази група респонденти (237).

Разпространението на въпросника е осъществено он-лайн посредством социалната мрежа Facebook. Анкетата е достигнала до общо 396 респондента, а броят на валидно попълнените въпросници е 339, което формира възвръщаемост от 85,6%. Проучването е осъществено в периода 26 ноември 2016–27 февруари 2017 г. Основната част от въпросниците са попълнени в периода 6–15 декември, когато беше разпространен кратък видеоматериал за популяризиране на анкетата в социалната мрежа.

## РЕЗУЛТАТИ

### ПРОФИЛ НА РЕСПОНДЕНТИТЕ

На фиг. 1 е представен социално-демографският профил на респондентите, които предприемат велосипедни туристически пътувания. В тази група попадат повече мъже (68%), отколкото жени (32%). Разпределението по възрастови групи показва най-голям интерес към велотуризма в категориите 26–35 г. (42%) и 36–45 г. (27%). По-малко са по-възрастните (11%) и най-младите (7%) респонденти. Половината от респондентите оценяват доходите си около средното за страната, една трета смятат, че доходите им са над средното, а 14% – под средното за страната, което показва, че велотуризмът е популярен сред платежоспособните туристи.



Фиг. 1. Социално-демографски профил на респондентите

Fig. 1. Socio-demographic profile of respondents

## ПОВЕДЕНИЕ НА ВЕЛОСИПЕДНИТЕ ТУРИСТИ

### *Честота на велосипедните пътувания*

С цел установяване на реалното участие на респондентите в търсенето на велосипеден туризъм, в анкетата е включен въпрос за броя на осъществените велосипедни пътувания през последната година<sup>2</sup>. Респондентите са помолени да посочат отделни броя на реализираните едnodневни екскурзии (табл. 2) и броя на пътуванията с нощувка (табл. 3).

*Едnodневните велосипедни екскурзии* се отличават с по-голяма честота от пътуванията с нощувка, като тази тенденция е по-ясно изразена сред българите. Най-голям дял от тях (25%) попадат в категорията на най-често практикуваните едnodневни велопътувания (повече от 17). Сравнително равномерно са разпределени респондентите в останалите категории. Над 1/3 от българите реализират между 1 и 5 велосипедни екскурзии и още почти 1/3 – между 6 и 17 такива пътувания. Само 9% са отговорили, че не са реализирали едnodневно велосипедно пътуване през последната година.

Чужденците също са сравнително равномерно разпределени в отделните категории. Най-голяма част от тях (24%) осъществяват едва 1–2 велосипедни екскурзии годишно, а най-малката част (8%) са посочили, че не са предприели такова пътуване през последната 1 година. По 1/5 са респондентите, реализирали от 3 до 5 и от 11 до 17 едnodневни пътувания. Най-много пътувания (повече от 17) са реализирали 15% от чужденците, а други 13% са предприели велосипедна екскурзия между 6 и 10 пъти.

<sup>2</sup> Като се има предвид периода на провеждане на проучването (края на 2016 и началото на 2017 г.), резултатите от отговорите на този въпрос могат условно да се отнесат за 2016 г.

Таблица 2  
Table 2

Честота на едnodневните велосипедни пътувания за последната 1 година – по групи респонденти  
Frequency of one-day cycling tourism trips during the last year – by group of respondents

	Брой отговорили	Всичко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	> 55	Мъже	Жени
Брой респонденти	237	237	175	62	16	100	64	32	25	162	75
Нито веднъж	21	9%	9%	8%	13%	8%	9%	6%	12%	6%	16%
1–2 пъти	47	20%	18%	24%	13%	26%	16%	16%	16%	19%	21%
3–5 пъти	45	19%	18%	21%	19%	18%	25%	19%	8%	17%	24%
6–10 пъти	40	17%	18%	13%	25%	18%	16%	19%	8%	15%	20%
11–17 пъти	31	13%	11%	19%	13%	11%	14%	16%	16%	15%	8%
18+ пъти	53	22%	25%	15%	19%	19%	20%	25%	40%	28%	11%
Сумарен % на отговорите		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Таблица 3  
Table 3

Честота на велосипедните пътувания с нощувка в последната 1 година – по групи респонденти  
Frequency of overnight cycling tourism trips during the last year – by group of respondents

	Брой отговорили	Всичко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	> 55	Мъже	Жени
Брой респонденти	237		175	62	16	100	64	32	25	162	75
Нито веднъж	80	34%	42%	10%	50%	37%	34%	31%	12%	31%	39%
1–2 пъти	78	33%	27%	50%	25%	33%	33%	31%	40%	34%	31%
3–5 пъти	42	18%	16%	23%	6%	14%	23%	25%	16%	17%	20%
6–10 пъти	12	5%	4%	8%	13%	5%	2%	3%	12%	7%	1%
11–17 пъти	6	3%	2%	3%	0%	3%	5%	0%	0%	2%	4%
18+ пъти	19	8%	9%	6%	6%	8%	3%	9%	20%	9%	5%
Сумарен % на отговорите		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

В данните според възрастовата група прави впечатление големият дял (40%) от по-възрастните респонденти (над 56 г.), които практикуват едnodневни велопътувания най-често (повече от 17). Сред най-младите (16–25 години) с малко по-висок дял е групата на респондентите, които предприемат средно 6–10 едnodневни пътувания годишно. С по-малка честота са велоекскурзиите на респондентите в останалите възрастови

групи – 1/4 от групата между 36 и 45 години предприемат 3–5 пътувания, а друга 1/4 от групата между 26–35 години предприемат само 1–2 пътувания. Въпреки това, посочените отклонения не са големи, предвид сравнително равномерното разпределение отговорите по възрастови групи в различните категории.

По-значителна разлика се наблюдава в отговорите на мъжете и жените. Най-голям дял от мъжете (28%) предприемат най-много едnodневни пътувания (повече от 17 пъти годишно), докато общо 45% от жените са предприели между 1–5 велосипедни екскурзии, а 16% – нито едно такова пътуване в последната година.

*Велосипедни пътувания с нощувка* се практикуват по-рядко както сред българите, така и сред чужденците. Наблюдава се обаче, много голям дял (42%) от българите, които не са предприемали велосипедно пътуване с нощувка за последната 1 година. Други 43% от тях са предприели между 1 и 5 пътувания, а малцинство остават тези, които практикуват велотуризм по-често (над 6 пътувания годишно).

Половината от чужденците са осъществили само 1–2 велосипедни пътувания с нощувка, но за разлика от българите само 10% не са реализирали нито едно. Почти 1/4 са чуждестранните респонденти с между 3 и 5 пътувания годишно, а подобно на българите малцинство от тях са редовните велотуристи с повече от 6 пътувания.

Сред младите (до 25 години) е най-голям дялът на респондентите, които не са предприели нито едно велосипедно пътуване с нощувка (50%), а 1/4 от тях реализират 1–2 такива пътувания. И обратно, сред най-възрастните е малък дялът на респондентите без нито едно пътуване (12%), докато 40% са реализирали 1–2 велосипедни пътувания, а други 20% практикуват велотуризм редовно с над 17 пътувания с нощувка за последната година. От велотуристите на възраст между 25 и 55 г., около 1/3 не са предприели нито едно пътуване. С 1–2 пътувания за последната година са 1/4 от респондентите между 36 и 55 години и 14% от 26–35-годишните. По-често се предприемат велосипедни пътувания с нощувка от малък дял (10–16%) велотуристи във възрастовите категории между 16 и 55 г. Подобно на едnodневните велосипедни екскурзии и при пътуванията с нощувка, мъжете посочват по-голяма честота на пътуванията си, но в този случай отклонението е по-незначително. Нито едно пътуване не са реализирали 39% от жените и 31% от мъжете, а най-редовни велотуристи с над 17 пътувания са 9% от мъжете и 5% от жените.

### *Продължителност на велопътуванията*

От чуждия опит в проучванията на търсенето за велосипеден туризъм се знае, че кратките велотуристически пътувания най-често се предприемат в околностите на големите градове (Lumsdon et al., 2004) и се отличават с по-ниско равнище на дневните разходи, реализирани от туристите (Downward et al., 2009). При по-продължителните пътувания разходите нарастват поради необходимостта от ползване на повече услуги и за тях е характерно преминаването през провинциални райони, които са отдалечени от големите градове (Lumsdon et al., 2004).

С оглед установяването на предпочитанията към пътувания с различна продължителност, в настоящото изследване на респондентите е зададен отделен въпрос за продължителността на повечето туристически пътувания с велосипед, които предприемат

Таблица 4  
Table 4

Продължителност на велосипедните пътувания – по групи респонденти  
Duration of cycling tourism trips – by group of respondents

	Брой отговорили	Всичко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	> 55 г.	Мъже	Жени
Брой респонденти	237		175	62	16	100	64	32	25	162	75
1 ден(без нощувка)	160	68%	83%	23%	75%	79%	75%	50%	20%	67%	69%
2–3 дни	65	27%	28%	26%	6%	30%	33%	34%	8%	27%	29%
4–6 дни	32	14%	13%	15%	13%	15%	11%	22%	4%	12%	16%
1–2 седмици	33	14%	9%	29%	13%	10%	14%	19%	24%	14%	15%
3–4 седмици	13	5%	0%	21%	6%	3%	0%	3%	32%	7%	3%
Повече от месец	13	5%	2%	16%	0%	3%	2%	6%	28%	6%	5%
Сумарен % на отговорите*		133%	135%	129%	113%	140%	134%	134%	116%	131%	137%

*Забележка:* Сумарният процент на отговорите надхвърля 100%, тъй като респондентите са посочвали повече от един отговор.

(табл. 4). Предоставена е възможност за избор на повече от един отговор на този въпрос и затова сумата от дяловете им надхвърля 100%. Сумарният процент на отговорите за продължителността на пътуването е 133% (1 респондент е посочвал средно 1,33 отговора), което показва, че сравнително малка част от респондентите предприемат пътувания с различна продължителност.

Резултатите потвърждават доминацията на еднодневните екскурзии сред българите. Почти липсва интерес сред тях към пътувания с продължителност над 2 седмици. Отговорите на чужденците на този въпрос са сравнително равномерно разпределени между различните категории. Популярни са както по-продължителните пътувания над 1 седмица, така и по-кратките – между 1 и няколко дни.

Сред по-младите делът на кратките пътувания е по-висок, а по-продължителни пътувания почти не се практикуват. С увеличаване на възрастта на респондентите нараства и популярността на велосипедните пътувания над 1 седмица. Също така, отговорите на най-младите и най-възрастните са по-консистентни (средно 1,1 отговора на респондент), докато респондентите между 26 и 55 г. по-често са посочвали няколкото отговора (средно 1,4), т. е. по-голяма част от тях предприемат пътувания с различна продължителност.

#### Състав на групата

Резултатите от въпроса за състав на групата при предприемане на велосипедни туристически пътувания показват, че респондентите са посочвали средно 2,07 отговора (табл. 5). Налице е голямо сходство в разпределението на отговорите между българи



Таблица 5  
Table 5

Състав на групата при велотуристическите пътувания – по групи респонденти  
Group composition of cycling tourism trips – by group of respondents

	Брой отговори	Всичко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	Повече от 55 г.	Мъже	Жени
Без компания (соло)	237		175	62	16	100	64	32	25	162	75
С роднини/приятели без деца	146	62%	59%	68%	75%	57%	69%	50%	68%	73%	36%
С роднини/приятели с деца	171	72%	73%	69%	56%	85%	61%	72%	60%	67%	83%
С група организирана от сдружение/ велоклуб	56	24%	23%	24%	6%	20%	36%	25%	16%	25%	20%
С група организирана от туроператор с водач	85	36%	42%	19%	38%	36%	39%	28%	36%	36%	35%
Организиран от туроператор без водач	20	8%	9%	6%	0%	6%	16%	6%	8%	7%	12%
Сумарен % на отговорите*	13	5%	3%	11%	0%	2%	6%	6%	20%	6%	4%
		207%	210%	198%	175%	206%	227%	188%	208%	215%	189%

*Забележка:* Сумарният процент на отговорите надхвърля 100%, тъй като респондентите са посочвали повече от един отговор.

и чужденци. Най-голям дял от респондентите (над 2/3) предприемат самостоятелно организирани пътувания с приятели/роднини без деца. На следващо място по популярност с участието на почти 2/3 от респондентите са самостоятелните пътувания без компания. Интересен е високият процент на тази група, което подчертава велотуризма като индивидуална рекреационна дейност, особено сред чужденците. Към самостоятелно организирани пътувания с участието на деца проявяват интерес по-малък, но все пак значителен дял от респондентите (около 1/4).

Организираните пътувания привличат интерес сред по-малка част от респондентите. Откроява се популярността на пътувания с велосипедно сдружение, като българите отбелязват двойно по-голям дял (42%) в сравнение с чужденците (19%). Минимален дял от респондентите (под 10%) участват в пътувания с туроператор, като интересът към пътувания с водач е малко по-голям сред българите, докато чужденците ползват в по-голяма степен услугите на туроператор без да имат водач. Според възрастовата група на респондентите не се наблюдават особени отклонения в структурата на отговорите. Най-младите имат най-голямо желание за предприемане на самостоятелни пътувания без компания – 75% от респондентите между 16 и 25 години са посочили този отговор. Възрастовата група между 26 и 35 години изразява най-голямо предпочитание да пътува с роднини/приятели без деца (85%). Естествено, към велосипедни пътувания с участието на деца се ориентират най-вече респонденти на средна възраст

(26–55 г.). Организираните пътувания привличат най-малко внимание. Правят впечатление 16% от респондентите на възраст между 36 и 45 г., които се включват в пътувания с туроператор с водач. Други 20% от най-възрастните (над 55 г.) предпочитат пътувания организирани пътувания без да имат водач.

Наблюдава се една основна разлика между мъжете и жените по отношение на компанията при велотуристическите пътувания. Почти 3/4 от мъжете предприемат пътувания без компания, докато при жените този дял е малко над 1/3. Важно е да се отбележи също, че повечето жени (83%) се включват в компания без деца, в сравнение с мъжете (67%). Обратно, 25% от мъжете и 20% от жените предприемат пътувания с деца.

### *Дневна дистанция, изминавана с велосипед*

Дневната дистанция, измината с велосипед, може да се разглежда като показател за това, доколко колоезденето заема централно място като основна цел на пътуването. От друга страна, при пътувания с изминаване на повече километри, на туристите им остава по-малко време за посещение на забележителности и ползване на услуги. Дневната дистанция зависи от характеристиките на терена и от инфраструктурата, както и от физическата подготовка на туристите.

Подобно на въпроса за продължителността, сумарният процент на отговорите за предпочитаните дневни дистанции е 132% (респондентите са посочвали средно 1,32 отговора). Наблюдават се известни разлики между българи и чужденци при разглеждане на резултатите според страната на произход (табл. 6). Най-популярни сред българите са по-късите пътувания с велосипед, при които се изминават 31–60 km (51%),

Таблица 6  
Table 6

Дневна дистанция изминавана с велосипед – по групи респонденти  
Daily distances covered by bicycle – by group of respondents

Дневна дистанция	Брой отговорили	Всичко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	Повече от 55 г.	Мъже	Жени
Брой респонденти	237		175	62	16	100	64	32	25	162	75
≤ 30 km	70	30%	36%	11%	19%	38%	28%	34%	0%	25%	40%
31–60 km	107	45%	51%	29%	63%	51%	47%	28%	28%	44%	47%
61–90 km	74	31%	27%	44%	44%	30%	23%	38%	40%	35%	23%
91–120 km	42	18%	13%	32%	25%	18%	16%	16%	20%	21%	11%
> 120 km	19	8%	9%	5%	13%	8%	6%	3%	16%	10%	3%
Сумарен % на отговорите*		132%	135%	121%	163%	145%	120%	119%	104%	136%	123%

*Забележка:* Сумарният процент на отговорите надхвърля 100%, тъй като респондентите са посочвали повече от един отговор.

следвани от тези с дневен пробег под 30 km (36%). На трето място по популярност сред българите са пътуванията с дневна дистанция от 61–90 km (27%). Тази дистанция обаче, е най-предпочитаната сред чужденците (44%). Наред с това, те предприемат както по-дълги пътувания с изминаване на 91–120 km (32%), така и по-къси – на разстояние 31–60 km (29%). Малка част от респондентите (предимно българи) осъществяват пътувания с изминаване на повече от 120 km.

С нарастване на възрастта на респондентите, отговорите им стават по-консистентни. Най-младите са посочвали средно 1,63 отговора, следователно в по-голяма степен предприемат пътувания на различна дистанция. Предпочитанията им към различните дистанции на пътуване са идентични с групата на българите, с тази разлика, че младежите сравнително по-малко се интересуват от най-късите дистанции (до 30 km). По-популярни са пътуванията на по-къси дистанции (до 60 km) сред възрастовите групи между 26 и 55 г. Прави впечатление групата на най-възрастните, тъй като отговорите им са много консистентни (средно 1,04 отговора), а най-голям дял от тях предприемат пътувания с изминаване на 61–90 km (40%). В сравнение с останалите възрастови групи, по-голям е и дялът на най-възрастните, които предприемат пътувания на дълги дистанции над 90 km (20%) и над 120 km (16%), а пътувания до 30 km липсват в отговорите им.

Ясно е открито предпочитанието на мъжете към пътувания с изминаване на повече километри в сравнение с жените.

### *Предпочитания към терена*

Велосипедният туризъм е силно зависим от релефа и характеристиките на пътя, който се използва за придвижване с велосипед. За определяне на влиянието на релефа при избора на терен за велосипедно пътуване, респондентите са помолени да отговорят на въпроса: „В каква среда предпочитате да използвате велосипед извън населените места?“. Категориите на възможните отговори включват преходи в среда с равнинен, полупланински и планински релеф. Отделно е формулирана 4-та категория за дисциплината планинско спускане с велосипед, която изисква специфична екипировка и условия на средата за велосипеден туризъм. Респондентите са посочвали средно 1,87 отговора на този въпрос (табл. 7).

Почти всички чужденци (81%) са посочили, че предпочитат равнинен релеф за велосипедните си преходи, а повече от половината (58%) – полупланински. Преходи в планините практикуват само 18% от чужденците, а планинското спускане е особено непопулярно (3%). Предпочитанията на чужденците към терена са по-консистентни (средно 1,60 отговора на 1 респондент), докато българите в по-голяма степен практикуват велотуризъм в различна среда (средно 1,97 отговора). Най-много българи (74%) предприемат преходи в среда с полупланински релеф. По-малък дял от тях (61%) избират равнинен релеф за велосипедните си пътувания. Откроява се по-значителен интерес към колхозене в планините сред българите. Почти половината от тях (44%) предприемат преходи в планинска среда, а близо 1/5 са любителите на планинското спускане.

Поради по-сериозната физическа подготовка, необходима за предприемане на колхозене в планинска среда, тези пътувания са с по-голяма популярност сред по-мла-

Таблица 7  
Table 7

Предпочитания към терена при велосипедните туристически пътувания – по групи респонденти  
Preferences on the terrain for cycling tourism trips – by group of respondents

	Брой отговорили	Вечко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	Повече от 55 г.	Мъже	Жени
Брой респонденти	237		175	62	16	100	64	32	25	162	75
Равнинни преходи	157	66%	61%	81%	69%	66%	63%	66%	76%	65%	69%
Полупланински преходи	165	70%	74%	58%	81%	71%	73%	56%	64%	71%	67%
Планински преходи	88	37%	44%	18%	44%	43%	39%	22%	24%	43%	24%
Планинско спускане	34	14%	18%	3%	25%	24%	6%	6%	0%	18%	7%
Сумарен % на отговорите*		187%	197%	160%	219%	204%	181%	150%	164%	197%	167%

*Забележка:* Сумарният процент на отговорите надхвърля 100%, тъй като респондентите са посочвали повече от един отговор.

дите и сред мъжете. Преходите в среда с равнинен релеф се предпочитат от по-възрастното поколение.

### *Предпочитания към пътната инфраструктура*

Наличието и характеристиките на пътната инфраструктура са с определящо значение при изследването и развитието на велосипеден туризъм, тъй като те влияят върху избора на веломаршрут, от една страна, и определят възможностите на дестинациите да привлекат велосипедни туристи, от друга. На респондентите в проучването е зададен въпросът: „Какви пътища предпочитате да използвате с велосипед извън населените места?“. Този въпрос е генерирал най-голям среден брой отговори на 1 респондент (2,92), което е признак, че велотуристите използват комбинация от различни видове пътища. Това се потвърждава от резултатите в табл. 8, където повечето категории са посочени от над половината респонденти.

Асфалтираните пътища със слаб автомобилен трафик са най-предпочитани от българите (75%). Специална велосипедна инфраструктура (алеи и пътеки) се предпочита от над половината българи, въпреки повсеместната ѝ липса извън населените места в България. Показателно за това е, че сред българите е висока популярността на пътувания по неасфалтирани пътища (54%) и пътеките за общо (споделено) ползване<sup>3</sup> (41%).

<sup>3</sup> Възможно е категорията пътеки за общо ползване (shared-use paths) да е разбрана по различен начин от българите и чужденците. В България това са по-скоро пътеки за пешеходен туризъм, по които преминават и велосипедисти, като в някои случаи могат да възникнат конфликти. Докато в чужбина това са пътеки, специално указани като подходящи за споделено ползване от пешеходци и велосипедисти.

Таблица 8  
Table 8

Предпочитания към инфраструктурата при велотуристическите пътувания – по групи респонденти  
Preferences on road infrastructure for cycling tourism trips – by group of respondents

	Брой отговорили	Всичко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	Повече от 55 г.	Мъже	Жени
Брой респонденти	237	100%	175	62	16	100	64	32	25	162	75
Велосипедни алеи	151	64%	56%	85%	75%	67%	53%	59%	76%	64%	64%
Асфалтирани пътища със слаб трафик	172	73%	75%	65%	81%	73%	73%	72%	64%	70%	77%
Велосипедни пътеки	138	58%	53%	73%	44%	68%	53%	44%	60%	60%	53%
Неасфалтирани пътища	110	46%	54%	24%	38%	51%	56%	31%	28%	44%	51%
Пътеки за общо ползване	96	41%	42%	37%	38%	46%	39%	28%	40%	44%	33%
Асфалтирани пътища независимо от трафика	26	11%	12%	8%	31%	8%	8%	9%	20%	14%	5%
Сумарен % на отговорите*		292%	293%	292%	306%	313%	283%	244%	288%	296%	284%

*Забележка:* Сумарният процент на отговорите надхвърля 100%, тъй като респондентите са посочвали повече от един отговор.

Едва 12% от българите не се влияят от моторизирания трафик и са склонни да използват по-натоварените пътища. Мнозинството чужденци, от своя страна, предпочитат велосипедните алеи (85%) и пътеки (73%). По-малък е дялът на използващите асфалтирани пътища със слаб трафик (65%). Чужденците включват пътеки за общо ползване в маршрута си (37%), но само 1/4 от тях биха преминали по неасфалтиран път.

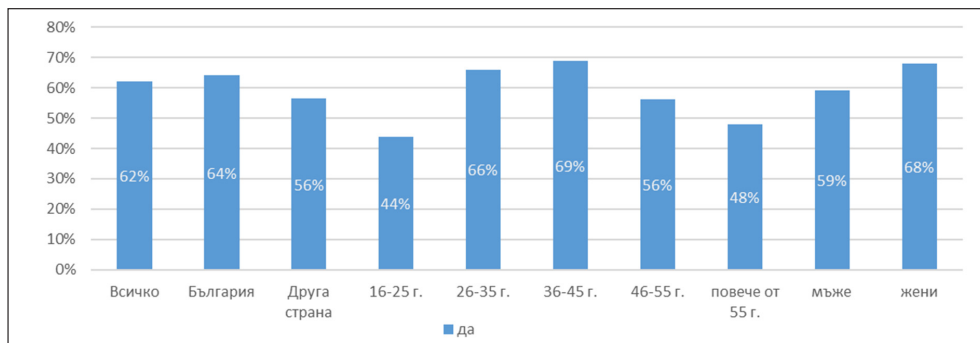
В данните според възрастта на респондентите правят впечатление групите на най-младите и най-възрастните, които проявяват най-голямо желание да ползват повече велосипедни алеи и, в същото време, с най-голям толеранс към ползване на асфалтирани пътища независимо от трафика, в сравнение с останалите възрастови групи. Предпочитанията към инфраструктурата между мъжете и жените са сходни.

### *Използване на допълнителен транспорт*

Велосипедният туризъм се отличава с почти нулеви въглеродни емисии, когато в пътуването се използва само велосипед. В много случаи обаче се налага използването на допълнителен транспорт независимо дали става въпрос за пътуване между местоживеенето и дестинацията за колоездене, или необходимост да се премине от една дестинация в друга. Причините за това са от различно естество и могат да бъдат както обективни (отдалеченост на дестинацията, преодоляване на неподходящ за колоездене терен или липса на подходяща инфраструктура), така и субективни (липса на свободно

време или необходимата физическа подготовка). От степента на ползването на допълнителен транспорт и вида на използваното допълнително транспортно средство зависи доколко велосипедният туризъм реално спестява въглеродни емисии.

Според резултатите от анкетата, по-голям е дялът на респондентите (62%), които ползват допълнителен транспорт при предприемане на велосипедни туристически пътувания (фиг. 2). По-характерно е това за българите, респондентите на възраст между 26 и 45 г., както и сред жените.



Фиг. 2. Използване на допълнителен транспорт при велотуристическите пътувания – по групи респонденти

Fig. 2. Additional transport usage on cycling tourism trips – by group of respondents

Общо 147 респонденти са отговорили и на допълнителен въпрос за вида на допълнителното транспортно средство, с което комбинират велосипедните си пътувания (табл. 9). Българите са посочвали средно 1,93 отговора на този въпрос, докато чужденците са избрали средно 1,60 отговора. Следователно българите, в по-голяма степен отколкото чужденците, комбинират пътуванията си с различни видове транспортни средства. Те отбелязват по-сериозен интерес към най-популярното допълнително транспортно средство – личния автомобил (79%), и сравнително по-нисък, но все пак значим интерес към железопътния транспорт (57%). Чужденците в много по-голяма степен разчитат на обществен транспорт – 86% използват влак, а 23% – автобус. Само 1/3 от тях са посочили, че ползват кола. По-малък е дялът на пътуванията със съпровождащ транспорт и превоз на багаж (около 1/5 от респондентите), особено сред чужденците.

По-младите респонденти (до 25 г.) са посочвали по-консистентни отговори на въпроса за допълнителното транспортно средство (средно 1,6 отговора). Сред тях, както и сред най-възрастните, е най-голям дялът на използващите автобусен транспорт. Личният автомобил се използва от най-голяма част от респондентите на възраст между 26 и 55 години. Съпровождащият транспорт е най-популярен сред мъжете и сред най-възрастните, а превозът на багаж – сред жените и във възрастовата група между 36 и 45 години.

Таблица 9  
Table 9

Вид на използваното допълнително транспортно средство – по групи респонденти  
Additional transport mode – by group of respondents

	Брой отговорили	Велюко	България	Друга страна	16–25 г.	26–35 г.	36–45 г.	46–55 г.	Повече от 55 г.	Мъже	Жени
Брой респонденти	147		112	35	7	66	44	18	12	96	51
Личен автомобил	100	68%	79%	34%	57%	74%	68%	78%	25%	66%	73%
Автобусен транспорт	24	16%	14%	23%	29%	15%	7%	17%	50%	19%	12%
Железопътен транспорт	94	64%	57%	86%	57%	68%	59%	56%	75%	65%	63%
Съпровождащ транспорт	26	18%	21%	6%	14%	12%	23%	17%	33%	19%	16%
Превоз на багаж	28	19%	21%	11%	14%	12%	30%	17%	25%	18%	22%
Сумарен % на отговорите*		185%	193%	160%	171%	182%	186%	183%	208%	185%	184%

*Забележка:* Сумарният процент на отговорите надхвърля 100%, тъй като респондентите са посочвали повече от един отговор.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Резултатите от проведеното проучване предоставят информация за важни характеристики на търсенето на велосипеден туризъм. Въз основа на направения анализ могат да се открият следните изводи.

Най-голяма част от велосипедните пътувания са едnodневни, особено сред българите, които предприемат пътувания с нощувка много по-рядко от чужденците. Освен това почти всички велосипедни пътувания на българите са не по-дълги от една седмица. Чужденците също практикуват множество едnodневни пътувания, но проявяват по-сериозен интерес и към продължителните пътувания, включително по няколко седмици и повече от месец. Повечето от пътуванията са неорганизирани, като се наблюдава висок дял на индивидуалните пътувания без компания, особено сред чужденците. Популярни са също пътуванията с роднини/приятели без деца, но се предприемат и пътувания с участието на деца.

Българите предприемат повече пътувания в среда с полупланински и планински релеф, и с изминаване на по-къси дневни дистанции. Те използват разнообразна пътна инфраструктура и са толерантни към ползването на неасфалтирани пътища и пътеки. В сравнение с чужденците, българите използват допълнителен транспорт в по-голяма степен, най-често личен автомобил или влак. Чужденците, от своя страна, предприе-

мат пътувания на по-големи разстояния, но предпочитат среда с равнинен или полупланински релеф. Те се движат по специализирана велосипедна инфраструктура и асфалтирани пътища със слаб трафик. Също ползват така допълнителен транспорт, но предпочитат влак пред останалите транспортни средства.

Наблюдаваните тенденции биха могли да бъдат обяснени с факта, че в България, наличието на много планини, където се намират и повечето територии със съхранена природна среда, прави по-привлекателни за българите по-кратките велосипедни пътувания, с по-къси дневни дистанции, в които се използва личен автомобил за достъп до дестинацията. На този фон изглежда обясним фактът, че сред най-младите респонденти по-голямата част са българи, докато групата на най-възрастните се доминира от чужденци. Същевременно предпочитанията на българите към пътувания с по-дълги дневни дистанции, в среда с равнинен релеф, също са широко разпространени. Въпреки това, липсва интерес към пътувания с продължителност над 1 седмица, както е характерно за чужденците.

Резултатите от проучването са в полза на твърдението, че в България от гледна точка на търсенето съществува сериозен, неизследван досега, потенциал за развитието на велосипедния туризъм. Като се вземат предвид предимствата, които би могло да предостави такова развитие, вниманието към този вид пътувания би трябвало да се засили както в научната литература, така и от страна на публичните институции у нас.

## SUMMARY

Cycling tourism is gaining popularity among tourists and is gradually drawing the attention of researchers, as it has the potential to contribute to sustainable development of destinations and healthy lifestyle of population. Research on cycling tourism demand is crucial to understanding the potential for development of such kind of product in different tourist destinations. Since there is a lack of information for cycling tourism demand in Bulgaria, the current research is aimed at gathering and analyzing empirical data on tourist behavior during the cycling trips. The article presents results of an online questionnaire survey with 339 valid participants. A total of 237 respondents have stated that they had undertaken cycling tourism trips; hence, their behavior patterns have been investigated. The majority of the respondents come from Bulgaria (74%) but respondents from abroad are also present in the sample (26%).

The results show that one-day cycling trips are more frequent among Bulgarians while the duration of their overnight trips is relatively short (up to 1 week). Foreign cycling tourists also undertake a lot of one-day trips, but they also practice longer trips lasting for several weeks or even months. Most of the trips are organized by tourists themselves (without using services of a tour agency).

Bulgarian cycling tourists predominantly undertake trips in hilly and mountain terrains with shorter daily distances (31–60 km). They use a variety of road infrastructure (asphalt roads, dirt road, shares-use paths) and combine their trips with additional transportation by private car or train. On the contrary, foreign cycling tourists prefer trips with longer distances (61–90 km) in flatter areas. They use designated cycling lanes or paths and low-traffic public roads. They also use additional transportation but travel more frequently by train.



It is suggested that the mountainous relief of Bulgaria attracts cycling tourists as mountain areas offer beautiful scenery and more quiet roads, thus resulting in shorter daily distances and private car usage to access the destination. Bulgarians also show interest in practicing longer trips in flat areas, but still their trip durations are usually shorter than a week. A possible reason is the lack of developed long-distance cycling routes in Bulgaria.

The survey results have indicated the existence of unexplored market potential for cycling tourism development in Bulgaria. Taking into account the advantages of such a development, it deserves more attention and acknowledgement by the academia, as well as the public institutions in Bulgaria.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Дограмаджиева, Е. 2017. Анализ на посетителите в столична община: профил, поведение, оценки и следствия за устойчивото туристическо развитие. – *Год. СУ, ИТФ*, кн. 2 – География, т. 109, 269–293 (под печат).
- Маринов, В., М. Асенова, Е. Дограмаджиева, В. Николова, А. Казаков, В. Янева, М. Недялков, М. Новакова. 2015. Европейската система от индикатори за устойчиво развитие на туризма (ETIS) в Дунавския район на България, Focal Point Destination Danube, GIZ, София. [http://www.fydd.bg/userfiles/files/ETIS-Danube%20Region%20Report-2015\\_BG-27.07.15-Final.pdf](http://www.fydd.bg/userfiles/files/ETIS-Danube%20Region%20Report-2015_BG-27.07.15-Final.pdf)
- Маринов, В., М. Асенова, Е. Дограмаджиева, В. Николова, А. Асенова. 2015. Пилотно тестване на Европейската система от индикатори за устойчиво развитие на туризма (ETIS) в Столична община. Столична община, ОП „Туризм“ (непубликуван доклад).
- Cope, M., D. Doxford, T. Hill. 1998. Monitoring tourism on the UK's first long-distance cycle route. – *Journal of Sustainable Tourism*, 6, 3, 210–223.
- Downward P., L. Lumsdon. 2001. The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs. – *Managing Leisure*, 6, 1, 50–60.
- Downward, P., L. Lumsdon, R. Weston. 2009. Visitor expenditure: The case of cycle recreation and tourism. – *Journal of Sport & Tourism*, 14, 1, 25–42.
- Faulks, P., B. W. Ritchie, M. Fluker. 2007. Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope. Sustainable Tourism CRC.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. – *Journal of Sport & Tourism*, 14, 1, 5–23.
- Lumsdon, L. 1995. Cycle tourism in Europe: The tourism potential of the National Cycle Network. Paper presented to 'Bike to The Millennium' Conference, York.
- Lumsdon L, P. Downward, A. Cope. 2004. Monitoring of cycle tourism on long distance trails: The North Sea cycle route. – *Journal of Transport Geography*, 12, 1, 13–22.
- Meschik, M. 2012. Sustainable cycle tourism along the Danube cycle route in Austria. – *Tourism Planning & Development*, 9, 1, 41–56.
- Ritchie, B. 1998. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. – *Tourism Management*, 19, 6, 567–582.
- Simonsen, P. S., Jørgensen, B., D. Robbins. 1998. Cycling tourism. Unit of tourism research at research centre. Bornholm.
- Weston, R., N. Davies, L. Lumsdon, P. McGrath, P. Peeters, E. Eijgelaar et al. 2012. The European cycle tourism network EuroVelo. European Parliament. Brussels.

Постъпила април 2017 г.