



СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“
ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА „ГЕОГРАФИЯ НА ТУРИЗМА“

Кирил Атанасов Калоянов

КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЕЛОСИПЕДЕН ТУРИЗЪМ
ПО БЪЛГАРСКОТО ПОРЕЧИЕ НА Р. ДУНАВ

АВТОРЕФЕРАТ НА ДИСЕРТАЦИЯ

за присъждане на
научно-образователна степен доктор

Професионално направление: 4.4 Науки за Земята
Научна специалност: „География на рекреацията и туризма“

Научен ръководител: Доц. д-р Елка Дограмаджиева

Научно жури: Проф. д-р Васил Маринов
Проф. д-р Иван Марков
Доц. д-р Диляна Стефанова
Доц. д-р Илинка Терзийска

София, 2018

Дисертационният труд е обсъден на разширено заседание на катедра „География на туризма“ при Геолого-географски факултет на Софийски университет „Св. Климент Охридски“, проведено на 18.12.2017 г. и е предложен за защита пред специализирано жури в състав: 1. Проф. д-р Васил Маринов; 2. Проф. д-р Иван Марков; 3. Доц. д-р Елка Дограмаджиева; 4. Доц. д-р Диляна Стефанова; 5. Доц. д-р Илинка Терзийска.

Дисертационният труд е в обем от 186 страници, включващи 33 таблици, 58 фигури, библиография от 94 заглавия на кирилица и 70 заглавия на латиница. Към него са представени 13 приложения.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 16 април 2018 г. от 13:00 ч. в зала № 256 на Софийски университет „Св. Климент Охридски“ на заседание на определеното жури.

Материалите по защитата са публикувани в интернет страницата на Софийски университет и са на разположение на интересуващите се в Деканата на Геолого-географски факултет, каб. 254, ет. II (северно крило) на Ректората на Софийски университет „Св. Климент Охридски“.

СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

ВЪВЕДЕНИЕ.....	9
1 ПЪРВА ГЛАВА: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИ ОСНОВИ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО.....	13
1.1 Същност и особености на велосипедния туризъм.....	13
1.1.1 Дефиниция за велосипеден туризъм.....	13
1.1.2 Класификация на велосипедния туризъм.....	16
1.1.3 Особенности на велосипедния туризъм.....	17
1.1.4 Значение и влияния на велосипедния туризъм.....	17
1.2 ТЕОРЕТИЧНИ МОДЕЛИ И ОСНОВНИ ПОНЯТИЯ В ИЗСЛЕДВАНЕТО НА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТУРИЗЪМ.....	19
1.2.1 Териториална система на туризма и туристическа дестинация в контекста на велосипедния туризъм.....	19
1.2.2 Туристически продукт и туристически маршрут в контекста на велосипедния туризъм.....	24
1.2.3 Туристическо търсене и поведение в контекста на велосипедния туризъм	26
1.3 Туристическа политика и планиране в контекста на велосипедния туризъм.....	27
1.3.1 Същност, функции и териториални равнища на туристическата политика.....	27
1.3.2 Подходи за планиране и развитие на продукта на велосипедния туризъм.....	29
1.3.3 Фактори за успех в планирането на велосипедния туризъм.....	30
1.3.4 Концепцията като планов документ.....	31
1.4 МЕТОДОЛОГИЯ НА ПРОУЧВАНЕТО.....	32
1.4.1 Териториален обхват на изследването.....	32
1.4.2 Съдържателен обхват на изследването.....	33
1.4.3 Използвани методи в научното изследване.....	36
2 ВТОРА ГЛАВА: ВЪНШНА СРЕДА ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТУРИЗЪМ НА ЕВРОПЕЙСКО И НАЦИОНАЛНО РАВНИЩЕ.....	46
2.1 Развитие на велосипеден туризъм в Европа.....	46
2.1.1 Търсене на велосипеден туризъм в Европа.....	46
2.1.2 Мрежа от велосипедни маршрути ЕвроВело.....	51
2.1.3 Характеристика на Дунавския велосипеден маршрут.....	55
2.1.4 Политики за развитие на велосипеден туризъм в избрани страни от поречието на р. Дунав.....	57
2.2 Развитие на велосипеден туризъм в България.....	64
2.2.1 Историческо развитие на колоезденето и велосипедния туризъм в България.....	64
2.2.2 Нормативни документи с отношение към развитието на велосипеден туризъм.....	67
2.2.3 Политики за развитие на велосипеден туризъм в България.....	69

3 ТРЕТА ГЛАВА: ВЪТРЕШНА СРЕДА ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЕЛОСИПЕДЕН ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРСКОТО ПОРЕЧИЕ НА Р. ДУНАВ.....	75
3.1 ГЕОГРАФСКО ПОЛОЖЕНИЕ, АДМИНИСТРАТИВНО ДЕЛЕНИЕ И ОЦЕНКА НА ДОСТЪПНОСТТА.....	75
3.2 РЕКРЕАЦИОННО-ТУРИСТИЧЕСКИ РЕСУРСИ.....	77
3.2.1 Природни ресурси.....	77
3.2.2 Антропогенни ресурси.....	82
3.2.3 Райониране на ресурсния потенциал в българското поречие на р. Дунав.....	83
3.3 СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКА И ДЕМОГРАФСКА СРЕДА.....	85
3.3.1 Население и работна сила.....	85
3.3.2 Транспортна инфраструктура.....	91
3.3.3 Икономическо развитие.....	95
3.4 СЪВРЕМЕННО СЪСТОЯНИЕ НА ТУРИЗМА.....	98
3.4.1 Настанителна база на туризма.....	98
3.4.2 Туристическо търсене.....	100
3.4.3 Ефективност на настанителната база.....	102
4 ЧЕТВЪРТА ГЛАВА: АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ НА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРСКОТО ПОРЕЧИЕ НА Р. ДУНАВ.....	106
4.1 ПРЕДЛАГАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДЕН ТУРИЗЪМ.....	106
4.1.1 Дунавски велосипеден маршрут ЕвроВело 6 в България.....	107
4.1.2 Регионални велосипедни маршрути.....	121
4.1.3 Велосипеден маратон Дунав Ултра.....	121
4.2 ТЪРСЕНЕ НА ВЕЛОСИПЕДЕН ТУРИЗЪМ – ПО ДАННИ ОТ СОБСТВЕНО АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ.....	122
4.2.1 Профил и особености на туристическото поведение на велосипедните туристи.....	122
4.2.2 Потенциално търсене на велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав.....	133
4.2.3 Реално търсене на велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав.....	138
4.3 НАГЛАСИ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ КЪМ РАЗВИТИЕТО НА ВЕЛОСИПЕДЕН ТУРИЗЪМ.....	147
4.3.1 Оценка на хотелиерите за ползите от Дунавския велосипеден маршрут и отношение към неговото развитие.....	147
4.3.2 Отношение на общинските администрации и организаторите на велосипедни туристически пътувания към развитието на велосипеден туризъм в крайдунавските общини.....	150
4.3.3 Позиция на органите на централната власт относно развитието на Дунавския велосипеден маршрут.....	157

5	ПЕТА ГЛАВА: КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЕЛОСИПЕДЕН ТУРИЗЪМ ПО БЪЛГАРСКОТО ПОРЕЧИЕ НА Р. ДУНАВ.....	160
5.1	SWOT-анализ.....	160
5.2	Обобщение на проблемите и насоки за решение	162
5.2.1	<i>Проблеми на местната среда за развитие на велосипеден туризъм</i>	<i>162</i>
5.2.2	<i>Проблеми на продукта на велосипедния туризъм.....</i>	<i>165</i>
5.2.3	<i>Проблеми на политиката за развитие на велосипеден туризъм.....</i>	<i>166</i>
5.3	СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТУРИЗЪМ ПО БЪЛГАРСКОТО ПОРЕЧИЕ НА Р. ДУНАВ	167
5.3.1	<i>Допълване на нормативната и институционална рамка за развитие на велосипедни маршрути в България</i>	<i>169</i>
5.3.2	<i>Планиране и въвеждане в експлоатация на Дунавския велосипеден маршрут в България.....</i>	<i>169</i>
5.3.3	<i>Реализация на продукта на Дунавския велосипеден маршрут.....</i>	<i>171</i>
5.4	КООРДИНАЦИОНЕН МЕХАНИЗЪМ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЕЛОСИПЕДНИТЕ МАРШРУТИ.....	172
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	173
	Библиография	176

ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортът, като основен потребител на енергийни ресурси в туризма – 94% (Gössling, 2002), поставя пред изпитание множество дестинации, заради замърсяването и задръстванията, породени от настоящата транспортна парадигма, в която съкращаването на времето за пътуване е висша цел (Aldred, 2015). В тези условия колоезденето придобива нова инерция, като ефектите от развитието му адресират редица глобални предизвикателства, сред които, освен замърсяването на атмосферата, са и не по-малко значимите проблеми, като борбата с наднорменото тегло и равноправният достъп до мобилност на населението.

Две са основните приложения на колоезденето, които обуславят потенциала за развитие на велосипеден туризъм – мобилността и рекреацията. Разгледани отделно, те предоставят възможност за удовлетворяване на потребностите от транспорт и почивка в рамките на населеното място. Излизането с велосипед извън постоянното местоживеее представлява туристическа мобилност, която има потенциал да привлече все по-широко участие, тъй като отговаря на комплекс от нови потребности за съвременния човек и общество. За да бъде постигнато по-широко участие, обаче, е необходимо предоставянето на удобна и безопасна пътна инфраструктура за движение на велосипеди между населените места. Изграждането на нова и адаптирането на съществуващата пътна инфраструктура, от своя страна, изисква намесата на публични власти от различни териториални равнища. Това налага адаптирането на национални, регионални и местни политики, и обуславя обществената значимост на темата и необходимостта от научни изследвания за развитие на условията за колоездене с цел транспорт и туризъм.

На европейско равнище велосипедният туризъм набира популярност и поради множеството ползи, които предлага на обществото, е обект на координирано развитие. Един от най-популярните маршрути в Европа е Дунавският велосипеден маршрут, който първоначално е развит в Германия и Австрия, но постепенно нараства интересът към посещение на останалата част от поречието на “реката на Европа”.

На национално равнище велосипедният туризъм попада в компетенциите на множество институции, но нито една от тях не го възприема като приоритет за развитие. Картината е подобна и на регионално равнище, тъй като Дунавският туристически район е обширен и липсва субект с координационен капацитет за провеждане на общата туристическа политика. По този начин, липсата на координация на национално и регионално ниво лишава от консистентност местните инициативи.

В настоящия дисертационен труд се предлага концепция за развитие на велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав, в отговор на комплексността на проблема и липсата на целенасочен подход за разрешаването му до момента. Концепцията се основава на задълбочен анализ на същността и особеностите на велосипедния туризъм и състоянието на вътрешната и външната среда за неговото развитие в крайдунавските общини.

ПРЕДМЕТ на настоящото изследване са възможностите и ограничителите на външната и вътрешната среда за развитие на велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав.

ОБЕКТ на изследването е териториалната система на туризма и нейната среда в 23-те общини в България с пряк излаз на р. Дунав.

ОСНОВНАТА ЦЕЛ е да се проучат и анализират условията и факторите на външната и вътрешната среда за утвърждаването на велосипеден маршрут покрай р. Дунав като туристически продукт и на тази база да се предложи концепция за координирано развитие на велосипедния туризъм в крайдунавските общини.

За постигане на целта са поставени следните основни ЗАДАЧИ:

1. Изясняване на теоретичните виждания за същността, особеностите и значението на велосипедния туризъм;
2. Проучване на съществуващия опит за развитие на велосипеден туризъм на национално и европейско равнище;
3. Идентифициране на основните проблеми и предизвикателства, свързани с правната рамка и институционалното взаимодействие за развитие на велосипеден туризъм в България;
4. Анализ и оценка на условията и факторите на вътрешната среда за развитие на велосипеден туризъм в българското поречие на р. Дунав, с акцент върху ресурсите, социално-икономическата среда и съвременното състояние на туризма в крайдунавските общини;
5. Анализ на съвременното състояние на велосипедния туризъм в българските крайдунавски общини;
6. Идентифициране на ключовите заинтересовани страни на местно, регионално и национално ниво и проучване на нагласите им за развитие на велосипеден туризъм;
7. Идентифициране на основните проблеми пред развитието на велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав, очертаване на насоки за тяхното решаване и формулиране на цели и приоритети за развитие на велосипедния туризъм в изследваната територия.

Настоящият дисертационен труд предлага модел за проучване и планиране на развитието на велосипеден туризъм. Формулираната концепция е академична разработка, чието осъществяване в практиката би било възможно само ако бъде възприета от заинтересованите страни и доразвита като стратегически план от институциите, които ще са отговорни за нейното прилагане.

1 Първа глава: Теоретико-методологически основи на изследването

1.1 Същност и особености на велосипедния туризъм

Предложена е дефиниция на понятието „велосипеден туризъм“, основана на задълбочен преглед на литературни източници като е направен опит за преодоляване на идентифицираните слабости и дефицити в съществуващите определения:

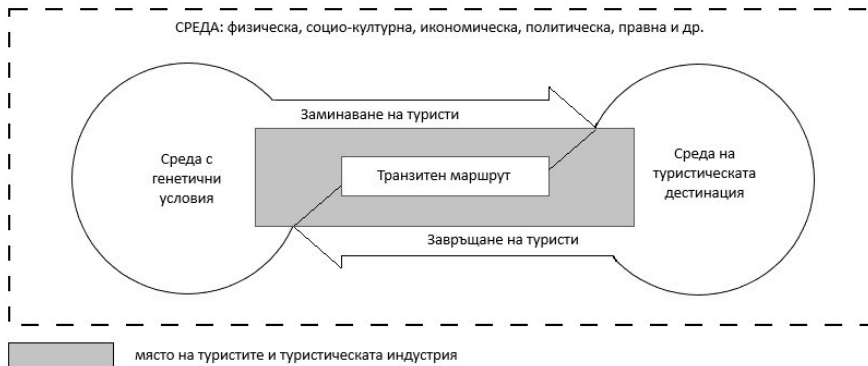
Велосипедният туризъм е пътуване до дестинация извън обичайното местоживее с осъществяване на нощувка (за туристическите посещения) или с връщане до постоянното местоживее в същия ден (за екскурзионни/еднодневни посещения), при което колоезденето, като активно участие или пасивно наблюдение за рекреация, отпих и/или състезание, е основна цел на това пътуване. Велосипедният туризъм може да се изразява в индивидуално или групово пътуване, както и в неорганизирано или организирано пътуване (в т.ч. чрез посредник).

Съгласно възприетото определение, велосипедният туризъм е позициониран в рамките на общата класификация на туризма, като спортен и приключенски туризъм, който притежава сериозен потенциал да бъде екологосъобразна форма на туристическо пътуване. Осъщественото проучване се фокусира върху велосипедните пътувания с основна цел активно колоездене, както и велосипедните пътувания, които се явяват допълнителна дейност в рамките на пътуване в дестинацията с друга основна цел.

Разгледани са ключовите особености на велосипедния туризъм, които имат отношение към неговото значение и влияния в социален, икономически, екологичен и политически аспект. Спортният характер на колоезденето определя до голяма степен и значението му за здравето. Положителният ефект се обогатява от факта, че колоезденето обикновено се практикува на открито, а възможността за колоездене в природна среда е сред основните фактори за повишения интерес към велосипедния туризъм. Мобилният характер на велосипедния туризъм разпределя туристическите потоци върху по-голяма територия, вкл. в периферните райони между по-големите туристически центрове. На местно ниво развитието на велосипедния туризъм е предпоставка за установяване на сътрудничество между общини, които се ангажират с развитието на общ велосипеден маршрут.

1.2 Теоретични модели и основни понятия в изследването на велосипедния туризъм

Системата за отпих и туризъм, като основен модел в туристическите изследвания е представена чрез моделите на Leiper (1975) и Маринов (2003). Моделът на Leiper, представен на фиг. 1, разглежда туризма като система, съставена от 3 географски компонента (среда с генетични условия, транзитен маршрут и дестинация), 1 социален елемент (туристите) и 1 икономически елемент (туристическата индустрия). Цялата система си взаимодейства със средата.



Фиг. 1 Цялостна туристическа система (Leiper, 1975)

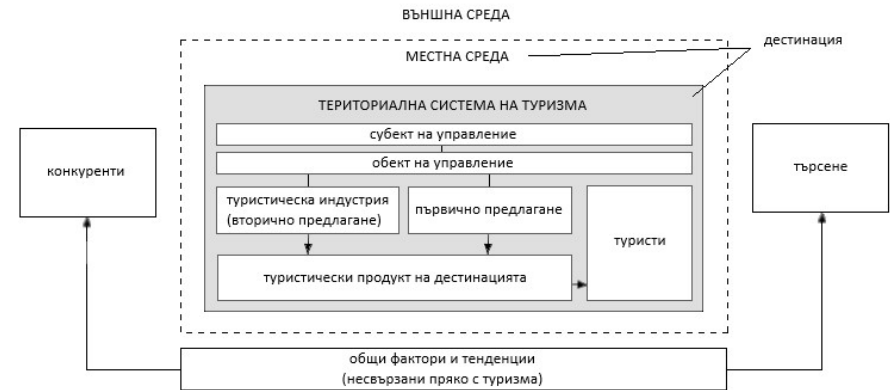
Lamont (2009b) обсъжда ограниченията в модела на Leiper, когато бъде приложен за обиколните велосипедни пътувания, в които се посещават повече дестинации и предлага разглеждането на дестинацията на три йерархични нива – „ареал“, „регион“ и „възел“ (Фиг. 2), според необходимостта от планиране преди пътуването.



Фиг. 2 Йерархични нива (вляво) и абстрактна концептуализация (вдясно) на пътуване до повече от една дестинация (Lamont, 2009b)

За да адаптира модела, Lamont въвежда понятието *второстепенен транзитен маршрут*, което се отличава с дуалистичен характер, тъй като от една страна представлява елемент от туристическата система, където се случва преживяването, и по този начин влияе на удовлетвореността, а от друга - осигурява мобилността между дестинациите „региони“ в рамките на дестинацията „ареал“.

За разглеждането на дестинацията като обект на управление е подходящо да се използва модела на Маринов (2003) за системата на туризма и нейната среда от перспективата на отделна дестинация с определен териториален обхват. (Фиг. 3)



Фиг. 3 Системата на туризма и нейната среда (Маринов, 2003)

В модела се прави важно разграничение между местната среда и елементите на териториалната система на туризма, които заедно формират туристическата дестинация, поставена в условията на външната среда. Това разграничение се възприема и в настоящото проучване при разглеждане на факторите за развитие на велосипеден туризъм в дестинацията.

В контекста на велосипедния туризъм, понятието велосипеден маршрут е разгледано като проявление на туристическия продукт. Направен е паралел с определенията за културен туристически маршрут (Sugio, 2005) и е изведена спецификата, че велосипедните маршрути са неразривно свързани с територията, която осигурява тяхната цялост.

Търсенето в контекста на велосипедния туризъм е разгледано като „преоткрита“ форма на туристическо пътуване, която може да удовлетвори „нови, формиращи се“ потребности за съвременното общество. Това налага редица взаимосвързани изисквания към средата по отношение на различните елементи, формиращи продукта на велосипедния туризъм.

1.3 Туристическа политика и планиране в контекста на велосипедния туризъм

Развитието на велосипедни маршрути за пътувания на дълги разстояния изисква координация между субекти на държавната политика с различни компетенции и на различни териториални равнища. Туристическата политика на национално ниво обхваща различни функции на държавата за създаване на институционална рамка, развитие на

инфраструктурата и реклама на страната като туристическа дестинация, но туризмът е зависим в голяма степен и от останалите държавни политики, напр. транспортната. Освен координация между институциите с различни компетенции на национално равнище, държавната политика е насочена и към ефективно координиране на политиката, прилагана на по-ниските териториални равнища. Това е важно за туризма по отношение както на общата политика за регионално развитие и транспортна достъпност, така и за прилагането на специфична регионална туристическа политика. Местната политика, от своя страна е ключова за развитието, тъй като местното равнище е най-подходящо за планиране на устойчивото развитие и разполага с определени инструменти за въздействие, насочване и подкрепа на туристическото развитие.

Комплексността на този проблем налага използването на специфични подходи при планирането и развитието на продукта на велосипедния туризъм. Чрез интегралния подход, развитието на велосипеден туризъм следва да се интегрира, както в специфичната туристическа политика, така и в общата политика за развитие на инфраструктурата, транспорта и регионалното развитие. Системният подход спомага да се анализират елементите на туристическата система и техните взаимовръзки, с което да се определи най-подходящата форма на въздействие в дестинацията (Воденска и Асенова, 2011). Продуктово-пазарният подход цели да балансира в максимална степен изискванията на търсенето и ограниченията на местните условия в дестинацията (Дограмаджиева, 2003). Стратегическият подход акцентира върху връзките между обекта и средата, и се стреми да извлече предимство, чрез навременна адаптация към променящите се условия (Маринов, 2005).

Обобщени са факторите за успех в планирането на велосипедния туризъм, като ключово значение е отдадено на разглеждането на процеса като цикъл от дейности по анализ на ситуацията, целеполагане, реализация на дейности, мониторинг и актуализация на целите, с което да се постигне устойчиво развитие в дългосрочен план.

Разгледано е понятието „концепция“ като най-общият и недетайлен планов документ, който стои на границата между научните анализи или предпроектните проучвания, от една страна, и планирането в тесен смисъл, от друга (Маринов, 1991). Въпреки общия си характер и липсата на детайлност по отношение на конкретните действия, концепцията се основава на задълбочен анализ, който е насочен към оценка на всички условия и фактори за развитие на продукта на велосипедния туризъм в избраната територия. Концепцията на настоящето изследване се състои в анализ на състоянието и извеждане на проблемите на средата за развитие на велосипеден туризъм, въз основа, на които са очертани насоки за разрешаване на проблемите и цели, които да определят посоката на развитие.

В по-широк смисъл, концепцията често се свързва с прилагането на дадена иновация. Тъй като развитието на велосипеден туризъм поражда необходимост от адаптация на условията в дестинацията, настоящата концепция може да се разглежда

като опит за концептуализиране на явлениято велосипеден туризъм и определяне на необходимите адаптации в разглежданата дестинация, с които ще се подпомогне неговото развитие.

1.4 Методология на проучването

1.4.1 Териториален обхват на изследването

Териториалният обхват на изследването включва 23 общини в България, които имат пряк излиз на р. Дунав (Фиг. 4). Изборът на териториален обхват е съобразен с ключовото значение на р. Дунав, като основен транспортен коридор и туристически ресурс, както и с инициативите за развитие на Дунавския велосипеден маршрут.



Фиг. 4 Крайдунавските общини в рамките на туристически район Дунав

1.4.2 Съдържателен обхват на изследването

Съдържателният обхват на изследването включва анализ на външните и вътрешните фактори за развитие на велосипеден туризъм в дестинацията, анализ на актуалното му състояние и завършва с идентифициране на проблеми и очертаване на стратегии за развитие на продукта в крайдунавските общини.

Като фактори на външната среда първо са разгледани основните тенденции в развитието на велосипеден туризъм на европейско равнище. Анализирани са вторични данни от мащабно проучване на търсенето на туристически пътувания с велосипед в Европа, което очертава профила на велосипедните туристи и тяхното поведение в дестинацията. Разгледана е същността на европейската мрежа от велосипедни маршрути ЕвроВело и основните изисквания към качеството, с които следва да е съобразено предлагането. Представен е преглед на развитието на велосипеден туризъм в избрани страни от поречието на р. Дунав, които формират общия продукт на Дунавския велосипеден маршрут. Като външни фактори на национално равнище са разгледани историята на велосипедния туризъм в България и съвременното състояние на правната и институционалната среда за неговото развитие.

Като **фактори на вътрешната среда** са анализирани наличните природни и антропогенни туристически ресурси в изследваната територия, социално-икономическите и демографските характеристики на крайдунавските общини и съвременното им ниво на туристическо развитие, въз основа на официални статистически данни за предлагането и търсенето на настанителна база.

В **анализа на състоянието на велосипедния туризъм** в българските крайдунавски общини са разгледани предлагането, търсенето и нагласите на различните заинтересовани страни към развитието, като по този начин са обхванати основните елементи на туристическата система с пряко отношение към формирането и реализацията на продукта на велосипедния туризъм.

Предлагането на велосипеден туризъм е представено чрез анализ на велосипедните маршрути, които преминават през изследваната територия и ежегодните велосипедни събития, които се организират по тях. Основният акцент е поставен върху предлагането по Дунавския велосипеден маршрут, като подробно са разгледани характеристиките на пътната инфраструктура, забележителностите, туристическите услуги и инструментите за планиране на пътуване по маршрута. **Анализът на търсенето** се основава на данни от собствено анкетно проучване, които очертават профила на велосипедните туристи, характеристиките на предприеманите от тях велосипедни пътувания и нагласите им за посещение на крайдунавските общини с велосипед. Наред с потенциалното търсене на велосипеден туризъм в изследваната територия, въз основа на по-ограничена извадка, са анализирани и характеристиките на вече предприети велосипедни пътувания в крайдунавските общини.

Нагласите на заинтересованите страни са установени и анализирани чрез проучване сред представители на хотелиерския сектор и общинските администрации (местно равнище), както и сред представители на туроператори за приключенски туризъм, неправителствени организации и компетентните органи на централната власт (национално равнище).

Резултатите от детайлния анализ на външната и вътрешната среда са обобщени в **SWOT-анализ**, който „хвърля мост“ към стратегическата част на разработката. Въз основа на SWOT-анализа и **обобщение на проблемите** пред развитието на велосипедния туризъм в крайдунавските общини, са предложени **цели и приоритети**, които да доведат до подобряване на условията за велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав, както и **насоки за координиране** на процеса.

1.4.3 Използвани методи в научното изследване

Изследването се основава на различни методи за набиране на първична и вторична информация. Официалните източници включват статистически данни на НСИ, нормативни и стратегически документи, научни и медийни публикации, доклади и презентации.

Поради спецификата на темата, са проведени собствени анкетни проучвания, насочени към няколко целеви групи респонденти:

- потребители на велосипеден туризъм;
- представители на хотелиерския сектор в крайдунавските общини;
- представители на администрацията на крайдунавските общини, неправителствени организации и туроператори в сферата на велосипедния туризъм;
- представители на органите на централната власт.

За всяка целева група е подготвен специален въпросник и е избран специфичен подход за осъществяване на проучването.

Проучването на велосипедните туристи е проведено сред 237 респонденти, изцяло онлайн, с помощта на интернет-базиран софтуер¹, който позволява персонализиране на въпросника, в зависимост от въвежданите отговори на респондента в реално време. По този начин беше възможно да се набере информация както за потенциалното, така и за реалното търсене на велосипеден туризъм в изследваната територия. Така например, респондентите, които са осъществили пътуване с велосипед в крайдунавските общини, автоматично бяха насочвани към въпроси, свързани с характеристиките на това пътуване и оценката им за него. Разпространението на анкетата беше реализирано в социалните мрежи с публикации в страниците на 4 неправителствени организации², а респондентите бяха призовани да споделят призив за попълване на въпросника към своите приятели, при което извадката на проучването може да се счита за формирана по метода „снежна топка“. За анализ на резултатите е използван специализирания статистически софтуер SPSS.

Проучването с представители на хотелиерския сектор беше проведено чрез лично интервю в местата за настаняване, което позволи по-лесно да бъде ангажирано вниманието на респондентите и да се постигне по-висока възвращаемост. Личният контакт с респондентите спомогна и за получаването на полезни допълнителни коментари за поведението на велосипедните туристи в изследвания район. Обхванати са 37 места за настаняване (предимно хотели) по Дунавския велосипеден маршрут, с различно ценово равнище на предлаганите услуги.

Проучването с представители на местната власт и организаторите на велосипедни пътувания беше проведено с един и същ въпросник, тъй като тези целеви групи имат пряк интерес и допълващи роли по отношение на развитието на велосипеден туризъм. Събраната информация представя оценката на 39 респонденти за ползите и ограничаващите фактори пред развитието, а също така – вариантите за съставяне на

¹ LimeSurvey - www.limesurvey.com

² European cyclists' federation (ECF), Danube Competence Centre (DCC), Българска асоциация за алтернативен туризъм и Сдружение Велоразходка

велосипеден маршрут покрай р. Дунав, мерките за подобряване на продукта и компетенциите на различните институции за подпомагане на развитието.

Проучването с представителите на централната власт е проведено с индивидуални въпросници към министерствата на транспорта, туризма и вътрешните работи, както и към Агенция „Пътна инфраструктура“. Въпросите целят да изяснят мястото на велосипедния туризъм в националната политика и мерките, които предприемат институциите, за подобряване на условията за велосипеден туризъм в българския участък на Дунавския веломаршрут. Всички изброени институции се включиха в проучването, като изпратиха писмени отговори на поставените въпроси.

В анализа на социално-икономическото развитие на крайдунавските общини са използвани стандартни показатели за брой, структура, движение на населението, икономическа активност и безработица. В анализа на съвременното състояние на туризма са използвани традиционни показатели за количествена и качествена оценка на търсенето и предлагането на услуги по настаняване, както и показатели за ефективността на настанителната база. Резултатите от обработката на всички вторични и първични данни са представени във вид на таблици и фигури в основния текст.

За обобщение на резултатите от детайлния анализ е използван метода SWOT-анализ, който позволява постигането на обозрима картина чрез генерализация и способства за формулирането на цели и стратегии (Маринов, 2005) за развитието на велосипеден туризъм в целевия район. С оглед логичното обвързване и йерархизиране на предложените цели и приоритети, във финалната част на дисертацията е построено „дърво на целите“. Прилагането на този специфичен метод за стратегическо планиране осигурява по-добра последователност, консистентност и нагледност на разработената концепция.

2 Втора глава: Външна среда за развитие на велосипедния туризъм на европейско и национално равнище

2.1 Развитие на велосипеден туризъм в Европа

Съставянето на картина на търсенето на велосипеден туризъм в Европа е сложна задача, тъй като информацията не се събира системно и няма възприета обща методика за провеждане на проучванията. В тези условия е разгледан опитът за експертна оценка на обема и приходите реализирани от велосипедния туризъм в доклад, изготвен от широк авторски колектив (Weston, Davies, Lumsdon, McGrath, Peeters, Eijgelaar, Piket, 2012). Според доклада търсенето е предимно за едnodневни екскурзии на вътрешния пазар в европейските страни, но съществува също така търсене на пътувания с по-голяма продължителност, за които е характерно значително по-високо ниво на разходите. Въз

основа на проучвания от 5 западно-европейски държави³ авторите обобщават, че социално-демографските характеристики на велотуристите са много сходни по отношение на възрастовата структура (45-55 години), половата структура (60%-мъже, 40% жени) и образователното равнище (предимно средно, но със значителен дял на висшестите). Пътуванията в повечето случаи са неорганизираны (30% индивидуални, 50% в група по двама и 20% в малки групи от 3-5 човека). Основните мотиви за предприемане на велосипедно туристическо пътуване са здравословният ефект от физическото упражнение и прекарването на време сред природата, а най-важните фактори за избор на дестинацията са ниските нива на моторизиран трафик по пътищата, подходящата маркировка и разнообразието, което предлага маршрутът по отношение на пейзажи, забележителности и туристически услуги. Предпочитаното настаняване са хотели, семейни хотели и къщи за гости. Отчита се, че велосипедните туристи използват значително по-малко автомобилен и въздушен транспорт, за сметка на повече пътувания, които се комбинират с железопътен транспорт. Средният дневен разход на велосипедните туристи е оценен между 50 и 70 евро (вкл. нощувка), а на велоксурсионистите – между 10 и 20 евро.

Разгледана е същността на европейската велосипедна мрежа ЕвроВело (Фиг. 5), която определя основните изисквания към велосипедните маршрути, в т.ч. и Дунавския велосипеден маршрут, като част от ЕвроВело маршрут номер 6 (Атлантически океан-Черно море).



Фиг. 5 Карта на маршрутите от ЕвроВело мрежата (Bodor & Lancaster, 2011)

³ Германия, Австрия, Франция, Холандия и Швейцария

ЕвроВело маршрутите се създават при преимуществено използване на съществуваща инфраструктура. За целта са определени норми, свързани с интензивността на автомобилното движение, въз основа, на които се препоръчват различни мерки за подобряване на безопасността на велосипедистите. В изискванията към услугите са определени минималните разстояния между местата от маршрута, където съществуват доставчици на услуги по настаняване, транспорт и ремонт на велосипеди. На европейско равнище мрежата се координира от Европейската федерация на велосипедистите (ECF), а на национално – всяка държава следва да създаде координационен център, който да разполага с необходимата институционална подкрепа от властите за прилагане на политика по развитие на велосипедните маршрути в страната.

Направена е кратка характеристика на Дунавския велосипеден маршрут по отношение на забележителностите, туристическите услуги и пътната инфраструктура. Накратко, маршрутът е напълно развит в Германия и Австрия, докато в останалите страни усилията за неговото развитие все още са в начална фаза. В тази връзка е направен преглед на политиките за развитие на велосипеден туризъм в Германия, Австрия, Унгария, Хърватия и Сърбия, с цел да се представи техният опит и добри практики.

В Германия, велосипедният туризъм се развива активно от неправителствената организация ADFC. Въпреки, че правителството прилага целенасочена политика към развитие на велосипедния транспорт, мрежата от велосипедни маршрути в Германия все още не е завършена и няма национално координационно бюро за развитие на велосипеден туризъм.

В Австрия се намира най-популярната част от Дунавския велосипеден маршрут. Въпреки това, в страната все още не е въведен универсален стандарт за велосипедна маркировка. Велосипедният туризъм се разглежда като икономически важен продукт и е създадена междуведомствена работна група, оглавена от Министъра на селското, горското и водното стопанство.

В Унгария развитието на междуселищна велосипедна инфраструктура започва в началото на XXI в., но се провежда без обща концепция за велосипедна мрежа, в резултат на което много от маршрутите остават изолирани. В страната е приета национална велосипедна концепция от група неправителствени организации, която е подкрепена от правителството, но финансирането следва да се търси от Европейските фондове.

В Хърватия развитието на велосипеден туризъм е възприето като приоритет и се адресира съвместно от Министерството на туризма, Министерството на транспорта, Пътната агенция, Националния туристически борд, Община Загреб, Загребският институт по туризъм и неправителствени организации, чрез изготвянето на план за действие с ясно определени отговорности на различните партньори и сформирана работна група към Министъра на туризма, която се ръководи от представител на неправителствения сектор.

В Сърбия велосипедният туризъм започва да се развива целенасочено в резултат на международна инициатива на Германското бюро за техническо сътрудничество (GIZ) за развитие на Дунавския велосипеден маршрут. В периода 2004-2007 е маркиран маршрут с дължина на основното трасе от 665 км. Броят на местата за настаняване по маршрута се увеличава и оказва благоприятно влияние върху заетостта на настанителната база и развитието на местните икономики.

2.2 Развитие на велосипеден туризъм в България

Историческият преглед на развитието на колоезденето и велосипедния туризъм в България показва, че колоезденето е един от първите спортове (след гимнастиката), които добиват популярност у нас още в края на XIX в., а в началото на XX в. са реализирани първите велосипедни туристически пътувания на българи в чужбина. В социалистическия период колотуризмът е част от структурите на БТС и се разглежда развитието на мрежа от маршрути, вкл. маршрут за туристическа колообиколка на България. С увеличаването на употребата на автомобили и политико-икономическите промени в страната, тези идеи са изоставени. От края на 90-те, постепенно у нас навлиза планинското колоездене и бързо набира популярност, поради подходящите условия за неговото развитие.

Прегледът на нормативната уредба, която има отношение към движението на велосипеди по пътищата в страната показва, че са установени определени правила, които не забраняват използването на обществените пътища за движение на велосипеди. Същевременно обаче, не са предвидени достатъчно практически приложими мерки за осигуряване на безопасността на движение на велосипедистите, които все още се разглеждат като „пречещи“ на движението, а не като част от него.

Функциите на публичните институции са анализирани, с цел да се установят механизмите на институционалното взаимодействие, които имат отношение към развитието на велосипеден туризъм. Анализът показва наличието на множество функции, които са пряко свързани с въпросите на подобряването на условията за велосипеден туризъм, но са в компетенциите на различни институции, отговорни за провеждането на национални, регионални и местни политики. Националната туристическа политика се ръководи от Министерство на туризма, което създава общата институционална рамка за развитие на туризма и осъществява дейности по рекламата на България като туристическа дестинация. Развитието на пътната инфраструктура е в компетенциите на Агенция „Пътна инфраструктура“ към Министерство на регионалното развитие и благоустройството. Спазването на правилата за движение по пътищата и подобряването на условията на пътната безопасност е в компетенциите на Министерство на вътрешните работи. Специфични функции по мониторинг на интензивността на автомобилното движение има Централния институт за пътни технологии, национални и европейски норми и стандарти. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява националната транспортна политика, а Българските държавни железници, като

национален ЖП превозвач, са основен доставчик на услугите на ЖП-транспорт, вкл. превоз на велосипеди.

На регионално равнище, областните управители имат координиращи функции по отношение на взаимодействието между общините и регионалните звена на централната власт. На областно равнище пътната инфраструктура се управлява от областните пътни управление, а движението по пътищата се контролира от регионалните дирекции към МВР. На местно равнище общините съсредоточават функции, както по отношение на туристическата политика, така и на развитието на общинската пътна мрежа.

Мястото на велосипедния туризъм в стратегическите документи може да се определи като маргинално, особено по отношение на националното планиране. Стратегията на Европейския съюз за развитие на Дунавския регион е отделя специално внимание на Дунавския велосипеден маршрут, който е посочен като конкретен проект за реализация в рамките на Приоритет 1 „Подобряване на мобилността в района“. В проекта за актуализиране на Националната стратегия за устойчиво развитие на туризма в България се споменава и за развитието на велосипеден туризъм, а в Интегрираната транспортна стратегия до 2030 г. се предвижда проучване на необходимостта от изграждане на нови транспортни връзки, вкл. за междуселищен велосипеден транспорт.

Прегледът на основните направления в дейността на неправителствените организации, които работят за развитието на велосипеден туризъм дава яснота относно гражданските и спортните инициативи, свързани с организиране на велосипедни туристически пътувания или създаване на условия за предприемане на неорганизирано пътувания, т.е. развитие на велосипедни маршрути. Велосипедни състезания се организират както за планинско, така и за шосейно колоездене. Освен това се организират и несъстезателни събития с различна степен на спортно натоварване – от маратони за постигане на лична издръжливост, до масови преминавания по маршрути с рекреационна цел. Групови велосипедни пътувания се организират както от специализирани туроператори, така и от велосипедни клубове. Някои сдружения са активни и с опити за разработване на велосипедни маршрути за планинско и шосейно колоездене, но постигането на резултати се затруднява от negliжирането на тяхната дейност от страна на публичните власти.

3 Трета глава: Вътрешна среда за развитие на велосипедния туризъм в българското поречие на р. Дунав

3.1 Географско положение, териториално деление и оценка на достъпността

Географското положение е оценено като по-благоприятно спрямо международния пазар, поради пограничния характер на територията и ключовото значение на р. Дунав като основен европейски транспортен коридор. Районът е съставен от 23 общини с излаз на р. Дунав, разположени в 7 области (Видин, Монтана, Враца, Плевен, В. Търново, Русе

и Силистра). Отдалечеността на района от основните центрове на туристическото търсене в Южна България ограничава възможностите краткотрайни посещения на вътрешния пазар.

Протежението на територията в посока запад-изток създава предпоставки за практикуване на обиколни пътувания и формира част от два европейски туристически маршрута – Дунавският велосипеден маршрут и Европейският културен маршрут на римските императори и дунавското вино. Обширността на разглеждания район благоприятства практикуването на обиколни пътувания за дълготраен отдих. Същевременно, лошата транспортна свързаност между крайдунавските общини възпрепятства интегрирането на района като туристическа дестинация.

3.2 Туристически ресурси

Природните ресурси са представени по физико-географски компоненти, с акцент върху тяхното влияние при практикуването на велосипеден туризъм. Релефът е водещ фактор при съставяне на велосипеден маршрут, тъй като определя денивелацията, която следва да бъде преодоляна. Редуването на низини и хълмове по протежение на територията на крайдунавските общини е предпоставка за маршрут с поредица от изкачвания и спускания с денивелация до 200-250 м, които осигуряват гледки към реката с висока пейзажна стойност. Климатичните особености на района определят като най-благоприятен за колоездене периодът от май до октомври, а в зависимост от сезона са възможни и неблагоприятни явления, като горещини и градушки, които трябва да се вземат предвид при осъществяване на велосипедно пътуване. Преобладаващите западни ветрове през лятото благоприятстват придвижването с велосипед в източна посока, което се предпочита от велотуристите и заради общото спускане към морското равнище. Р. Дунав е най-важният хидроложки ресурс за крайдунавските общини и представлява основна тема на Дунавския велосипеден маршрут. Сред притоците на р. Дунав, най-атрактивно е поречието на р. Русенски Лом. Въпреки, че съществувалата в миналото естествена растителна покривка на Дунавската равнина е заменена с културна, именно в поречието на реките се намират голяма част от запазени природни местообитания, които са включени в мрежа от защитени територии и зони по НАТУРА 2000. Биоразнообразието е важен фактор за развитието на велосипеден туризъм, тъй като предоставя възможност за досег с природата, която е с основополагащо значение за предпочитанията на велотуристите при избора на дестинация.

Антропогенните ресурси определят възможността за посещение на забележителности от велотуристите и включването на обекти от културно-историческото наследство като част от велосипедните маршрути. Дунавското поречие е обитавано от човека от дълбока древност и в разглежданата територия се намират обекти от различни исторически епохи. Най-значимо в този смисъл е наследството от римския период (пограничен пръстен от римски крепости – Дунавски лимес), което е характерна особеност за почти всички общини. Река Дунав е със стратегическо значение за Дунавска

България, като осигурява естествена защита на държавата срещу нашествия от север. През XIV в. във Видин и Никопол са изградени българските крепости, които последни са завладени при османското нашествие. Важни исторически събития от освободителното движение също са тясно свързани с р. Дунав и българския бряг. При Козлодуй акостира корабът „Радецки“, с който Ботевата чета навлиза в страната, а при Свищов се осъществява прехвърлянето на първите руски войски през Освободителната война (1877-1878). В периода на Възраждането и след Освобождението, благодарение на речната връзка със Западна Европа, дунавските градове се оформят като важни центрове, в които навлизат нововъведенията на модерността.

Прегледът на природните и антропогенните ресурси завършва с анализ на териториалното им разпределение и опит за актуализиране на съществуващо старо райониране на рекреационно-туристическия потенциал в рамките на крайдунавските общини (Тишков и др., 1980; Тишков и Бъчваров, 1990). Въз основа на инвентаризация и бонитировка на наличните ресурси в Северна България, преди повече от 30 години в обхвата на крайдунавските общини са обособени 4 рекреационно-туристически микрорайона около Видин, Свищов, Русе и Силистра, както и 5 самостоятелни туристически зони. В настоящата дисертация са предложени три нови самостоятелни туристически зони – Никопол, Белене и Тутракан (Фиг. 6). Това допълнение отразява в по-голяма степен съвременното състояние на рекреационно-туристическия потенциал в изследваната територия.



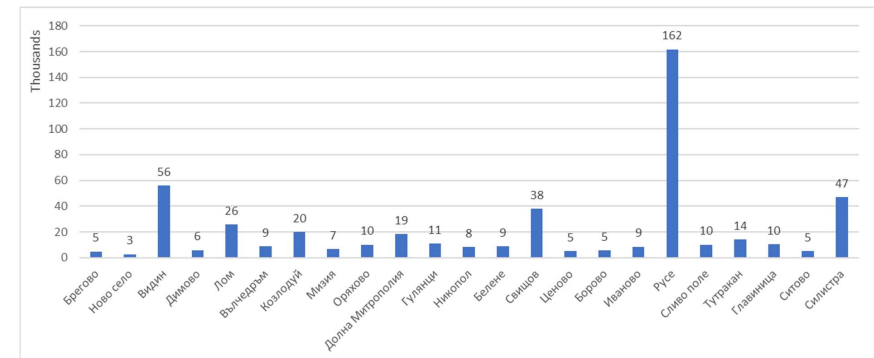
Фиг. 6 Райониране на рекреационно-туристическия потенциал на крайдунавските общини (по Тишков, Бъчваров, 1990)

Изводите от анализа на наличните ресурси потвърждават, че крайдунавските общини разполагат със значително природно и културно наследство, което определя сериозния им потенциал за развитие на туризма (Маринов и др., 2015с). Перспективно е бъдещото развитие на обектите от Дунавския лимес и позиционирането им като общ тематичен елемент в предлагането на Дунавския туристически район (Assenova, Marinov, 2013). В това отношение е важно да се използва и потенциала на Европейския културен маршрут „Пътят на римските императори и дунавското вино“.

3.3 Социално-икономическа среда

3.3.1 Население и работна сила

Населението на крайдунавските общини се отличава с големи различия по отношение на структурата и териториалното си разпределение (Фиг. 7).



Фиг. 7 Брой на населението в хил. д. (НСИ, 2016)

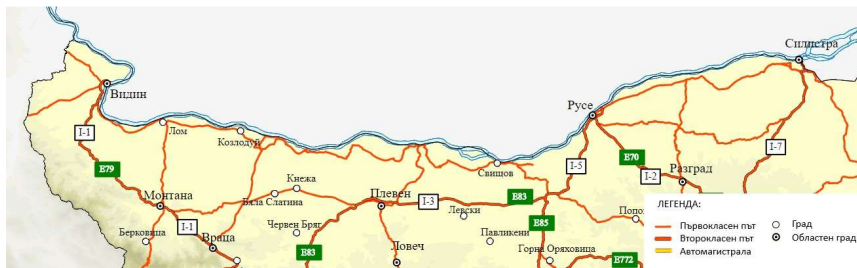
За изследваната територия са характерни общите за България тенденции към обезлюдяване и застаряване, но в много от общините негативните процеси вече са довели до силно влошена демографска картина. Общините с по-голямо население се характеризират с по-високо образователно равнище и ниска безработица. В някои от общините сравнително добрите показатели за естествено движение на населението са съпроводени с по-ниски нива на образователно равнище и заетост и с висока безработица (Вълчедръм, Сливо поле, Главиница, Ситово). В най-малките общини демографската криза е най-изострена, поради застаряващо население, изселвания и високата безработица (Брегово, Ново село, Борово, Ценово, Иваново).

Влошената демографска картина на изследвания район оказва неблагоприятно влияние върху развитието на туризма като цяло. Ниското образователно равнище и липсата на млади хора е проблем за обезпечаването на туристическата индустрия с работна ръка. Обезлюдените райони със застаряващо население страдат от липса на социален живот, изостаналост и влошен облик на селищата. Негативните демографски тенденции са признак за задълбочаване на проблема в дългосрочен план, което ограничава и перспективите за развитие на туризма.

3.3.2 Транспортна инфраструктура

Транспортната инфраструктура на крайдунавските общини е представена като важен фактор за развитие на велосипеден туризъм, тъй като осигурява подходящи пътища за колоездене и възможност за използване на пътнически транспорт за достъп до дестинацията.

Пътната инфраструктура се състои от републиканска и общинска пътни мрежи, които се управляват и поддържат съответно от Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините. Мрежата от първокласни пътища осигурява свързаност на района с територията на страната в южна посока, докато връзката между крайдунавските общини се осъществява основно по второкласни пътища (Фиг. 8). Най-подходящи за колхозене са третокласните пътища, които се отличават с по-ниска проектна скорост и ниска интензивност на трафика. Голяма част от тях обаче са амортизирани. В най-лошо състояние е общинската пътна мрежа, която обаче, също предлага добри условия за колхозене и може да осигури важни връзки при съставянето на велосипедни маршрути.



Фиг. 8 Републиканска пътна мрежа – I и II клас (Уикипедия, 2017а)

Железопътната инфраструктура (Фиг. 9) има важно значение за велосипедния туризъм, тъй като железницата предоставя сравнително добри възможности за пътуване и превоз на велосипед. Въпреки, че в повече от половината крайдунавски общини няма железопътна инфраструктура, районът разполага с основни ЖП-връзки на юг с мрежата в страната и на север с мрежата в Европа през двата моста над р. Дунав при Русе и Видин.



Фиг. 9 Железопътна мрежа (Уикипедия, 2017b)

Пристанищната инфраструктура в крайдунавските общини е развита основно за обработка на товарните превози, но по-големите пристанища се ползват и от круизни кораби. От значение за велотуризма са фериботните, които осигуряват възможност за достъп до румънския бряг на р. Дунав.

3.3.3 Икономическо развитие

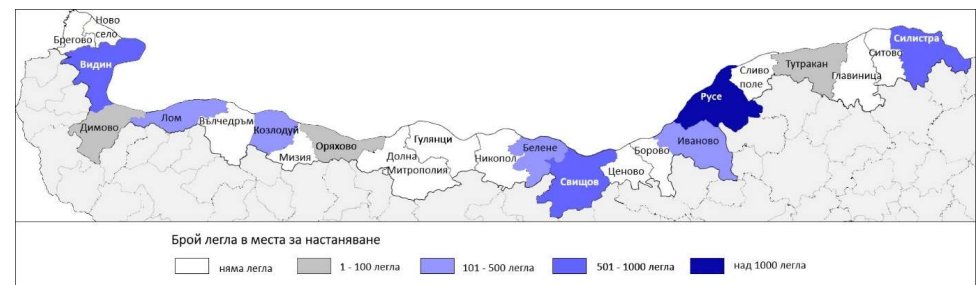
Крайдунавските общини са разположени в рамките на Северозападния и Северния централен райони за планиране, които се отличават с по-лошо икономическо състояние в сравнение с останалите райони на страната. Общите черти на общинските икономики се състоят в повсеместното развитие на селското стопанство, а допълнителната специализация се определя от развитието на промишлеността и обслужващия сектор. Доброто състояние на селското стопанство благоприятства туристическото развитие чрез предоставянето на местни хранителни продукти, но от друга страна повечето общини, където икономиките са доминирани от аграрния сектор, се отличават с висока безработица и по-лоши демографски показатели.

Ограниченото разпространение на промишлеността в района благоприятства развитието на велосипеден туризъм, поради липса на сериозни екологични проблеми и запазен провинциален ландшафт в повечето общини. Същевременно, продукцията на хранително-вкусовата промишленост може да се реализира пряко в туристическите предприятия в района. Винопроизводителните центрове предлагат дегустация директно на туристи. Въпреки това, тясната специализация на икономиките на повечето общини ги поставя в зависимост на доставки от други региони и ограничава мултипликационния ефект, създаван от туризма.

3.4 Съвременно състояние на туризма

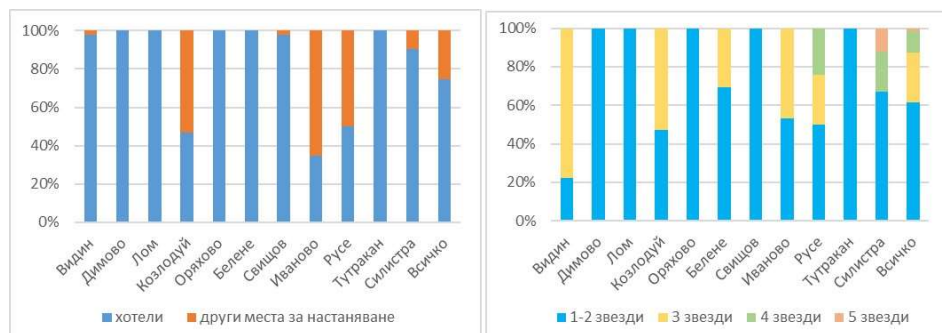
3.4.1 Настанителна база на туризма

Състоянието на настанителната база е показателно за степента на туристическото развитие, а териториалното ѝ разпределение определя възможностите за съставяне на велосипедни маршрути, които покриват обширна територия. Според данните на Националния статистически институт за 2016 г., само 11 крайдунавски общини разполагат с места за настаняване (Фиг. 9). В допълнение към това, 81% от леглата са разположени в 4-те големи общини (Русе, Свищов, Видин и Силистра).



Фиг. 10 Леглови капацитет на настанителната база в крайдунавските общини (по данни на НСИ, 2016)

Общият капацитет на настанителната база в изследваните общини през 2016 г. е 4 250 легла. В сравнение с 2008 г. се отбелязва прираст на леглата с 20%. Повечето легла са разположени в хотели, освен общините Козлодуй, Иваново, Русе и Сливо поле, където има легла и в други места за настаняване (Фиг. 11).



Фиг. 11 Структура на настанителната база по вид и категория – дял от леглата (НСИ, 2015)

В структурата на леглата по категория на обектите доминира нискокатегорийното предлагане с 1 и 2 звезди. Леглата в заведения за настаняване с 3 звезди формират между 30 % и 80 % от настанителния капацитет в общините Русе, Белене, Иваново, Козлодуй и Видин. Места за настаняване с 4 звезди има само в Русе и Силистра, а единственият хотел с категория 5 звезди се намира в Силистра.

3.4.2 Туристическо търсене

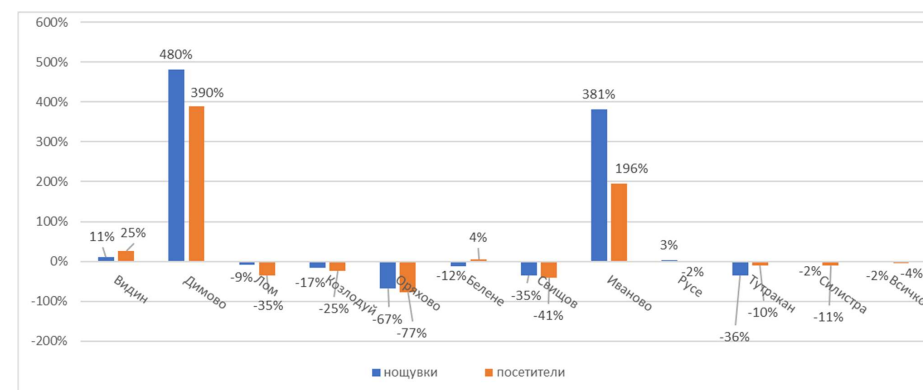
През 2016 г. в крайдунавските общини са реализирани 259 хил. нощувки от общо 158 хил. пренощуващи лица в местата за настаняване (Табл. 1). Това формира особено кратък среден престой от 1,6 дни. Търсенето е концентрирано в най-големите общини (Русе, Видин и Силистра), където са реализирани над 77 % от всички нощувки в района.

Табл. 1 Туристическо търсене в крайдунавските общини (НСИ, 2016)

	Видин	Димово	Лом	Козлодуй	Оряхово	Белене	Свищов	Иваново	Русе	Тутракан	Силистра	Вичико
Показатели на търсенето през 2008 г.												
Нощувки	32949	255	6587	23129	2167	1798	34008	1209	130859	2845	29503	265309
Пренощуващи	22734	240	5334	8348	1030	606	17900	1209	84780	1691	21849	165721
Показатели на търсенето през 2016 г.												
Нощувки	36654	1480	5984	19236	716	1580	22143	5813	134709	1820	28789	258924
Пренощуващи	28497	1176	3446	6299	237	632	10518	3574	82900	1516	19523	158318
Териториално разпределение на търсенето, 2016 г.												
Нощувки	14%	1%	2%	7%	0%	1%	9%	2%	52%	1%	11%	100%
Пренощуващи	15%	0%	2%	4%	0%	0%	8%	2%	53%	2%	13%	100%

Най-много нощувки са реализирани от българи – 74% за целия район. Най-голям е дялът на нощувките от чужденци в Русе (33%), Видин (27%), Силистра и Козлодуй (по 22%). Основната част от нощувките са в хотели, освен в общините Русе, Козлодуй и Иваново, където между 40% и 80% от нощувките са реализирани в други места за настаняване. Нощувките в обекти с категория 1 и 2 звезди са концентрирани в общините, където няма заведения с по-висока категория. В останалите общини, между 60% и 80% от нощувките са в обекти с 3 и повече звезди. В Русе и Силистра нощувките във висококатегорийните обекти са между 33% и 37%.

При сравнение на данните от 2008 и 2016 г. става ясно, че реализираните нощувки в крайдунавските общини намаляват общо с -2% (Фиг. 12). Сериозно намаление на нощувките, спрямо данните от 2008 г., се отбелязва в общините Оряхово (-67%), Тутракан (-36%) и Белене (-12%), а по-малко в Козлодуй и Лом (съответно -17 и -9%). Значително увеличение на нощувките се наблюдава в общините Димово (близо 5 пъти) и Иваново (близо 4 пъти), но големият ръст е спрямо малък абсолютен брой на нощувките. Общините Русе и Силистра запазват относителна стабилност на туристическите потоци в сравнение с останалите общини (между -2% и 3%). По-сериозен ръст спрямо 2008 г. се наблюдава в община Видин, където през 2016 г. са реализирани с 11% повече нощувки.



Фиг. 12 Прираст на реализираните нощувки в крайдунавските общини през 2016 г. спрямо 2008 г. (НСИ, 2008, 2016)

Пренощуващите лица в крайдунавските общини през 2016 г. намаляват с - 4% спрямо данните за 2008 г. Най-сериозен е спадът на посетителите в Оряхово (-77%), Лом (-35%) и Козлодуй (-25%), а в по-малка степен в Силистра (-11%), Тутракан (-10%) и Русе (-2%). Намаленията в посочените общини се компенсират от повече посетители в общините Димово (близо 3 пъти), Иваново (близо 2 пъти), Свищов (41%) и Видин (25%)

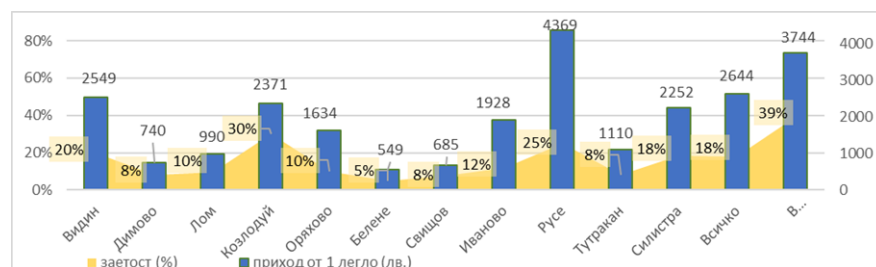
3.4.3 Ефективност на настанителната база

Общите приходи от нощувки през 2016 г. в крайдунавските общини възлизат на 11,2 млн. лв. (Табл. 2) Над половината от приходите от настаняване в целия район са реализирани в община Русе - 6,8 млн. лв. (61%). Значително по-ниски са стойностите във Видин (14%) и Силистра (10%), докато останалите общини са привлекли между 1% и 5% приходите за целия район. По отношение на ценовото равнище на заведенията за настаняване, най-голям приход от една нощувка се реализира в Русе и Иваново (51 лв.). В общините Оряхово, Видин, Силистра, Тутракан и Белене приходите от една нощувка са между 36 и 46 лв., а в останалите общини варират между 19 и 27 лв. Приходите от нощувки според страната на произход в по-голямата си част (70%) са реализирани от нощувки на българи, но при значително по-ниски стойности на приходите от 1 нощувка в сравнение с чужденците, съответно 39 лв. и 55 лв. Това може да се обясни с ползването на повече двойни стаи като единични, което значително оскъпява нощувката.

Табл. 2 Приходи от нощувки (НСИ, 2016)

	Видин	Димово	Лом	Козлодуй	Оряхово	Белене	Свищов	Иваново	Русе	Тутракан	Силистра	Всичко
Териториално разпределение на приходите от нощувки												
Общо - дял	14%	0%	2%	5%	0%	1%	5%	3%	61%	1%	10%	100%
Разпределение на приходите от нощувки на българи и чужденци												
Общо (хил. лв.)	1542	28	171	512	33	57	547	295	6808	69	1178	11239
- българи	73%	81%	84%	64%	87%	88%	94%	87%	61%	100%	75%	70%
- чужденци	27%	19%	16%	36%	13%	12%	6%	13%	39%	0%	25%	30%
Среден приход от 1 нощувка												
Общо (лв.)	42	19	29	27	46	36	25	51	51	38	41	43
- българи	42	19	29	22	45	34	24	49	46	38	39	39
- чужденци	43	18	29	44	49	56	34	65	61	0	47	55

Настанителната база във всички общини оперира с критично ниски нива на заетост (Фиг. 13). Най-високи стойности по този показател са постигнати в Козлодуй (30%) и Русе (25%), но това е около и под минимално допустимия праг за икономическа ефективност. Далеч по-назад остават Видин (20%) и Силистра (18%), а в останалите общини годишната заетост на базата варира между 8% и 12%.



Фиг. 13 Показатели на ефективността (НСИ, 2016)

Туризмът не е водещ отрасъл за крайдунавските общини и в половината от тях липсва настанителна база. Най-добре развит е туризмът в общините Видин, Свищов, Русе и Силистра, където са съсредоточени основната част от леглата и нощувките, заедно с разнообразие от забележителности на природното и културното наследство. В по-малките общини, където има туристическо предлагане, то е с много ограничен обем. В Лом и Козлодуй туризмът обслужва по-скоро деловите посещения, свързани с транспортната и промишлената специализация на тези общини. Община Иваново, както и в по-малка степен Тутракан и Белене, се специализират в предлагането на продуктите на екотуризма и културно-познавателния туризъм. Общините Оряхово и Димово имат незначителен дял в туристическото предлагане, поради което и търсенето в тях е силно ограничено, подобно на общините, в които няма места за настаняване.

4 Четвърта глава: Актуално състояние и перспективи на велосипедния туризъм в българското поречие на р. Дунав

4.1 Предлагане на велосипеден туризъм

Велосипедните маршрути в крайдунавските общини са разгледани като основна предпоставка за развитие на велотуризмът в дестинацията. Разглеждането на велосипедния маршрут, като централна тема в предлагането на велосипеден туризъм и обвързването му с различните елементи на туристическия продукт, позволява да бъдат открити определени дефицити, които са пречка за привличане на повече велосипедни туристи в дестинацията. Велосипедните маршрути са необходимо условие за организиране на велосипедни събития, които също са разгледани като специфична част от предлагането на велосипеден туризъм.

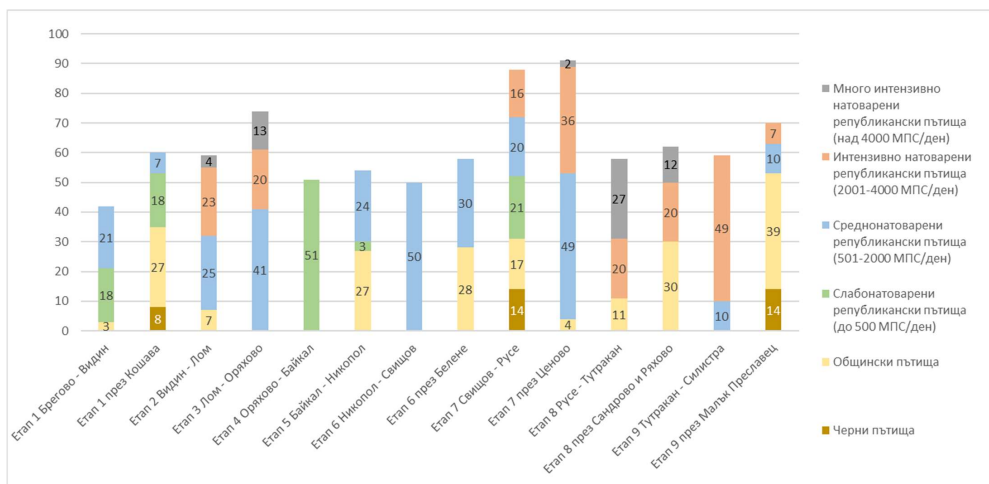
В характеристиката на Дунавския велосипеден маршрут е направено условно разделение на 9 етапа, които формират българския участък на маршрута (Фиг. 14). Разделянето на дневни етапи е продиктувано от модела на туристическата система при велосипедния туризъм, разработен от Lamont (2009b), където центровете на местната туристическа дестинация са свързани с второстепенен транзитен маршрут.

Трасето на Дунавския велосипеден маршрут в България не може да бъде дефинирано еднозначно, тъй като се разполага изключително по съществуващи пътища, които не са адаптирани към нуждите на велосипедистите. В зависимост от редица важни характеристики, като настилка, денивелация, близост до р. Дунав или обем на моторизирания трафик, определени пътни участъци са повече или по-малко подходящи за велотуризмът. В някои случаи, по маршрута са възможни отклонения от най-прекия път, които имат предимства по отношение на една или няколко характеристики.



Фиг. 14 Пространствена концептуализация на Дунавския велосипеден маршрут в българския участък

Различните видове пътища, от които е съставен Дунавският велосипеден маршрут, се отличават значително по интензивността на автомобилното движение (Фиг. 15). Въз основа на данни за 2015 г., пътищата са класифицирани според интензивността на движението и са изведени натоварените пътни участъци, където за безопасното движение на велосипеди е необходимо адаптиране на пътната инфраструктура.



Фиг. 15 Използвани пътища според вида и интензивността на автомобилното движение по Дунавския велосипеден маршрут в България (ЦИПТНЕНС, 2015)

Дунавският велосипеден маршрут преминава по цялото поречие на р. Дунав в България и по този начин осигурява достъп до редица природни и културно-исторически забележителности. Маршрутът преминава през различни територии, в които естественият облик на природната среда е обект на защита. Маршрутът предоставя

връзка между основните културно-исторически обекти, в т.ч. обектите от Дунавския лимес и забележителностите, които са концентрирани в крайдунавските градове.

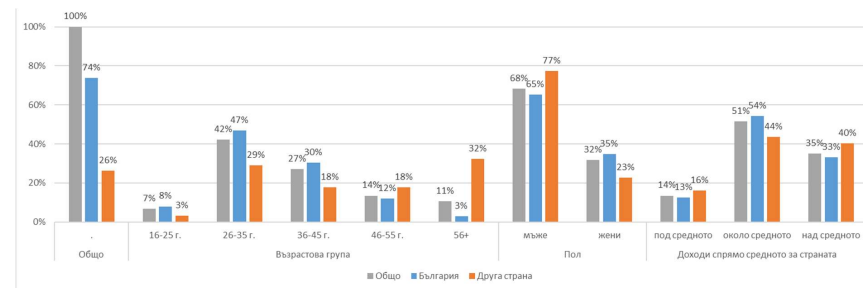
Възможностите за предоставяне на услуги по маршрута са от ключово значение за успешното реализиране на велосипедния туристически продукт. Всички етапи от маршрута разполагат със заведения за настаняване и хранене, а също така магазини, кафенета и магазини за велосипедни части в населените места, които осигуряват удовлетворяване на нуждите на велосипедните туристи по маршрута и реализиране на приходи в местната икономика.

Предоставянето на информация за условията по маршрута подпомага велосипедните туристи при взимането на решение за пътуване и неговото планиране. Информация за българския участък от Дунавския велосипеден маршрут може да бъде открита в различни източници за планиране на велосипедни пътувания. Проблемът е в това, че информацията е фрагментирана и не се актуализира достатъчно често. Също така, почти всички източници са публикувани от чуждестранни организации, поради което липсва акцент върху привлекателността на българския участък.

Предлагането на велосипеден туризъм в крайдунавските общини се допълва от инициативите за регионални маршрути в областите Видин и Русе, както и ежегодния велосипеден марафон „Дунав Ултра“, който преминава по целия български участък на Дунавския велосипеден маршрут.

4.2 Търсене на велосипеден туризъм

Характеристиката на търсенето е изготвена въз основа на собствено проучване и се състои от анализ на особеностите в поведението на велосипедните туристи при предприемане на пътувания с велосипед. Проучени са конкретните нагласи за посещение на крайдунавските общини за такова пътуване, както и оценка за предлагането и удовлетвореността на туристи, които вече са реализирали велосипедно пътуване в българското поречие на р. Дунав. Проучването е проведено сред българи (74%) и чужденци (26%), при преобладаващ дял на българи във възрастовата група между 26 и 35 години и чужденци на възраст над 56 години (Фиг. 16).



Фиг. 16 Социално-демографски профил на респондентите

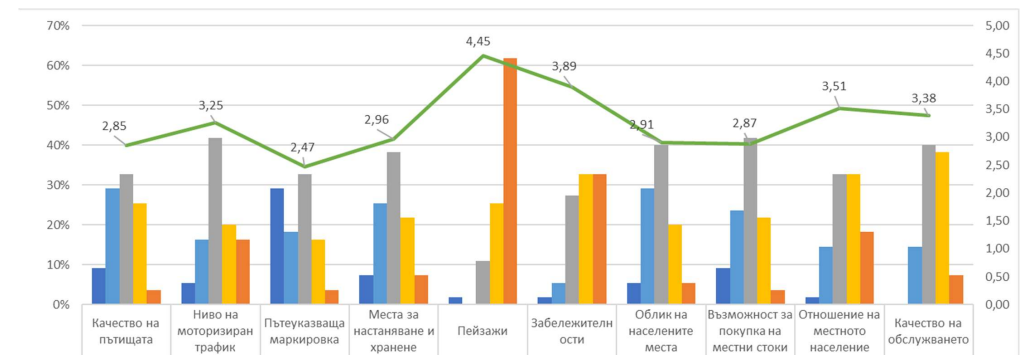
Общото търсене на велосипедни пътувания е предимно за едnodневни екскурзии без реализиране на нощувка. По-голямата част от велотуристите, които предприемат пътувания с нощувка, реализират не повече от 4-5 такива пътувания в годината. Пътуванията с нощувка по-често са кратки (2-3 дни), но сред чужденците се предприемат и по-продължителни пътувания (1 седмица и повече). Най-често пътуванията се предприемат с роднини/приятели или самостоятелно (без компания), като българите проявяват интерес и към пътувания организирани от велолюб (42%). При велосипедните пътувания на българите, дневната дистанция изминавана с велосипед най-често е между 30 и 60 км., докато при чужденците – между 60 и 90 км. Това се обяснява с факта, че чужденците предпочитат в по-голяма степен велосипедните пътувания в среда с равнинен релеф, докато повечето българи избират среда с полупланински и планински релеф. Велосипедните туристи използват различни видове пътища за осъществяване на своите пътувания. Най-често това са асфалтирани пътища със слаб трафик. Сред чужденците най-предпочитани са велосипедните алеи, а българите са по-толерантни и към използване на неасфалтирани пътища и пътеки. Респондентите, които използват допълнителен транспорт (62 %), най-често пътуват с личен автомобил (основно българите) и влак. Данните показват, че търсенето на българския пазар е ориентирано към по-кратки пътувания в планинска среда, докато чужденците предприемат по-продължителни пътувания, използвайки по-равнинни маршрути.

От респондентите, които не са посещавали крайдунавските общини с велосипед, 70% заявяват, че определено биха предприели такова пътуване, 28% се колебаят и само 2% категорично биха отказали подобно предложение. Водещите условия за предприемане на пътуването са пейзажите и забележителностите по маршрута, наличието на пътища със слаб автомобилен трафик, а също така – подходяща информация в интернет и възможност за превоз на велосипеди в обществен транспорт. Въпреки преобладаващия дял на велосипедните екскурзии в общото търсене, за пътуване в крайдунавските общини, българите биха отделили между 4 и 6 дни (43%), а чужденците – между 1 и 2 седмици (44%). Предпочитаното настаняване за най-много респонденти са къщите за гости, хижите (сред българите) и къмпингите (сред чужденците), но се наблюдава и сериозен интерес към дивото къмпингуване. По отношение на предполагаемите дневни разходи за пътуването, вкл. нощувка, 40% от респондентите биха похарчили над 40 лв./ден (33% от българите и 52% от чужденците), други 48% – между 20 и 40 лв./ден.

Респондентите, които вече са осъществили велосипедно пътуване в крайдунавските общини, представляват 23% от анкетираните велотуристи. Техните пътувания са били с нощувка (78%) и в повечето случаи – неорганизирани (71%). Продължителността на пътуванията варира между 2 и 6 дни (64%), а в малка част от случаите (15%) – над 1 седмица. Използвано е различно настаняване, като най-често велоуристите са отседнали в къщи за гости и хотели или са практикували диво къмпингуване. Пътуванията, в които не е използван допълнителен транспорт са 38 %, а в

останалите пътувания най-често е използван личен автомобил; по-рядко влак или съпровождащ транспорт с превоз на багаж. Разходите на респондентите за нощувка при повечето пътувания (58%) са били между 16 и 30 лв./ден. За храна и напитки, половината респонденти са отделили между 5 и 15 лв./ден, а други 38% – между 16 и 30 лв./ден. Нивото на разходите в категория „други“ е под 15 лв. дневно.

Най-висока оценка (по 5-степенна скала) за удовлетвореността на туристите от пътуването с велосипед в крайдунавските общини (Фиг. 17) е дадена на пейзажите (4,45) и в по-малка степен на забележителностите (3,89). По-скоро положителна е оценката на туристите за качеството на обслужване (3,38) и местата за настаняване (2,96). Удовлетвореността от нивата на автомобилния трафик по пътищата е сравнително висока (3,25), за разлика от качеството на пътната настилка (2,85) и пътеуказващата маркировка (2,47).



Фиг. 17 Удовлетвореност от велотуристическите пътувания в крайдунавските общини

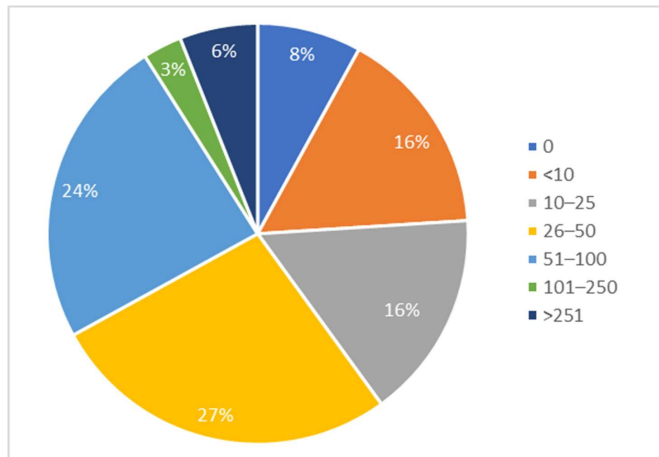
Резултатите от проучването показват, че дефицитите са най-сериозни по отношение на състоянието на пътеуказващата маркировка и лошото качество на пътищата. Същевременно, колоезденето в района привлича велосипедните туристи заради високата атрактивност на пейзажите и забележителностите.

4.3 Нагласи на заинтересованите страни към развитието на велосипеден туризъм

4.3.1 Оценка на хотелиерите за ползите от Дунавския велосипеден маршрут и отношение към неговото развитие

Според резултатите от анкетното проучване с хотелиерите, в 92 % от местата за настаняване по Дунавския велосипеден маршрут са реализирани нощувки от велосипедни туристи през летния сезон на 2017 г. (Фиг. 18). Въпреки това, оценката на хотелиерите за броя на настанените показва, че само в 9 % от обектите са регистрирани повече от 100 души, които пътуват с велосипед.

Респондентите посочват, че почти всички туристи са от чужбина и сред тях най-много са германците. В 38% от обектите заявяват, че от всички техни чуждестранни гости, велотуристите са наравно или са повече от настанените чужденци, пристигнали с друг вид транспорт.



Фиг. 18 Ориентиrowъчен брой настанени велосипедни туристи в местата за настаняване по Дунавския велосипеден маршрут през 2017 г.

Фактът, че българският участък от Дунавския велосипеден маршрут засега е слабо известен у нас, се отразява и на разбирането на хотелиерите - според тях факторите, определящи поведението на чуждестранните туристи, са изцяло външни и върху тях не може да се влияе от перспективата на отделно място за настаняване по маршрута. В тази ситуация, дейността на хотелиерите е сведена до предоставянето на услуги, изисквани от туристите, когато това е възможно.

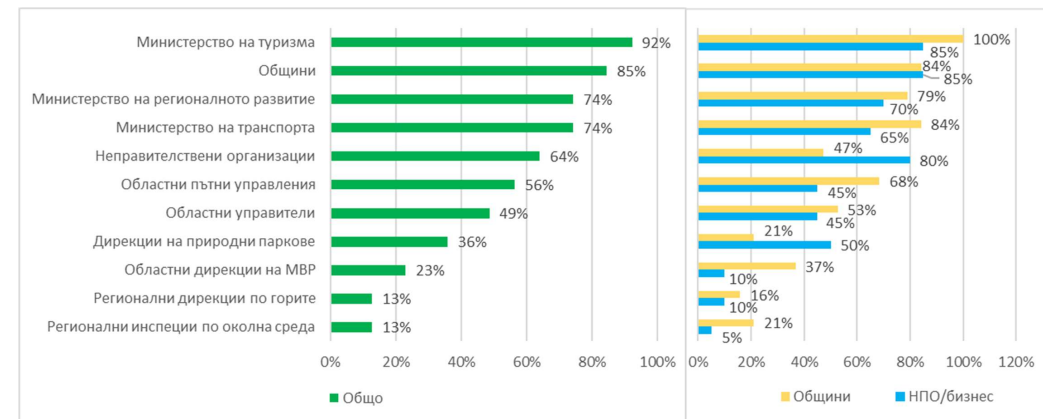
4.3.2 Отношение на общинските администрации и организаторите на велосипедни туристически пътувания към развитието на велосипеден туризъм в крайдунавските общини

Позицията на местната власт и организаторите на велосипедни пътувания отразява оценката на заинтересованите страни, които разполагат с ключови компетенции за развитието на велосипеден туризъм. Според респондентите, подобно развитие ще допринесе за популяризиране на възможностите за туризъм и по-доброто усвояване на туристическия потенциал на крайдунавските общини, но са скептични по отношение на твърдението, че това реално ще се отрази на състоянието на местните икономики. Факторите, които най-сериозно затрудняват развитието на велосипеден туризъм според респондентите, са недостигът на средства и капацитет за изграждане на инфраструктурата и слабото взаимодействие между институциите за координиране на процеса.

Различните инфраструктурни решения за съставяне на велосипеден маршрут, които свързва крайдунавските общини, са оценени според мнението на респондентите за тяхната осъществимост. Най-лесноосъществими са вариантите за използване на асфалтирани пътища със слаб трафик и предупреждение на водачите на МПС за появата на велосипедисти на пътя. Като по-трудни за осъществяване са оценени вариантите, при които се изгражда панорамна велоалея по дигите на р. Дунав и асфалтиране на пътният банкет по пътищата от маршрута. Най-трудно осъществими са вариантите за изграждане на самостоятелна велосипедна алея, както и прилагането на ограничения за скоростта на движение на МПС.

В допълнение, респондентите са помолени да приоритизират дейностите за развитие на инфраструктурата и продукта на велосипедния туризъм в краткосрочен и дългосрочен план. Като краткосрочни приоритети са посочени проучването на чуждестранния опит за развитието на велосипеден туризъм, планирането на мрежа от велосипедни маршрути и сътрудничеството между институциите, които управляват различните пътища. Като дългосрочни приоритети са определени дейностите по изграждане, мониторинг и поддръжка на велосипедна инфраструктура, подобряване на качеството на туристическите услуги и координиране на развитието между държавата, неправителствения сектор и бизнеса.

Според повечето респонденти (92-74%), с компетенции за развитие на велосипеден туризъм в най-голяма степен разполагат общините и органите на централната власт (Фиг. 16). Около половината участници в проучването смятат, че с компетенции разполагат също неправителствените организации (64%) и областните управители (56%). По-малко респонденти са посочили, че компетентни за развитието на велотуризм са дирекциите на природните паркове (36%).



Фиг. 19 Оценка на компетенциите за развитие на велосипеден туризъм

Над половината от представителите на общините са посочили, че координацията за развитието на велосипедни маршрути следва да се осъществява от Министерство на туризма (Фиг. 17). Мнението на представителите на неправителствения и частния сектор не е концентрирано около някоя от предложените опции. Отговорите са „разпръснати“ във всички посоки, но клонят в най-голяма степен към Министерство на туризма (25%), специална институция/съвет създадени за целта (25%) и организацията за управление на туристическия район (20%).



Фиг. 20 Водеща организация за координиране на процеса

4.3.3 Позиция на органите на централната власт относно развитието на Дунавския велосипеден маршрут



Фиг. 21 Пътен знак А20 съгласно наредба 18/2001 на МРРБ

Позицията на органите на централната власт относно развитието на Дунавския велосипеден маршрут е разглеждана въз основа на писмените им отговори на отправените към тях конкретни въпроси. От позицията на Министерство на транспорта става ясно, че към момента велосипедният транспорт не се разглежда като част от националната транспортна политика. В позициите на Агенция „Пътна инфраструктура“ и Министерство на вътрешните работи се посочва, че пътищата, които са включени в Дунавския велосипеден маршрут са свободни за движение на велосипеди, но специални мерки за осигуряване на безопасността на велосипедистите се предприемат само при провеждане на организирани събития, а пътната инфраструктура е съобразена с действащата нормативна уредба и не се предвижда изграждане на специализирана велосипедна инфраструктура. Известно подобряване на условията за безопасност може да се постигне, че поставянето на знаци, които предупреждават водачите на МПС за поява на велосипедисти на пътя (Фиг. 18). От министерство на туризма декларират ангажираност с развитието на продукта на велосипедния туризъм в страната, но остават пасивни по

отношение на координацията на процеса по развитие на Дунавския велосипеден маршрут.

5 Пета глава: Концепция за развитие на велосипеден туризъм по българското поречие на р. Дунав

5.1 SWOT-анализ

Обобщението на резултатите от подробния анализ е представено по метода SWOT-анализ (Табл. 3). Посочени са силните и слабите страни, според въздействието на факторите на вътрешната среда, а възможностите и заплахите са формулирани въз основа на благоприятните и неблагоприятните фактори, разгледани в анализа на външната среда.

Табл. 3 SWOT-анализ на крайдунавските общини като дестинация за велосипеден туризъм

Силни страни	Слаби страни
<ul style="list-style-type: none"> Погранично разположение на територията с излаз на р. Дунав и наличие на гранични пунктове с Румъния; Наличие на свързаност с ЖП мрежата на страната; Близост на източната част от района до международно летище в Букурещ; Разнообразие и атрактивност на туристическите ресурси в близост до дунавското крайбрежие, вкл. два обекта от списъка на ЮНЕСКО; Равнинният релеф благоприятства развитието на велосипеден транспорт; Високият дял на защитените територии и зони е предпоставка за ограничаване на антропогенната дейност и съхраняване на пейзажа; Р. Дунав осигурява тема за утвърждаване на велосипеден маршрут с дължина над 600 км., като част от трансевропейския маршрут ЕвроВело 6; Освен велосипеден маршрут поречието на р. Дунав е част от „Маршрута на римските императори и виното“, който е сертифициран като Европейски културен маршрут; Крайдунавските общини в областите Монтана, Враца и Плевен разполагат с 	<ul style="list-style-type: none"> Периферно разположение на територията и недостатъчно оползотворяване на потенциала на р. Дунав; Отдалеченост от международните летища и повечето центрове на туристическо търсене в България; Лоша свързаност на разглежданата територия по отношение на сухопътен и речен пътнически транспорт; Неувоен рекреационен потенциал на р. Дунав и крайбежието; Големи различия в нивото на икономическо развитие между различните общини; Влошена демографска структура в общините с доминиращ селскостопански сектор Наличие на локални проблеми с незаконни сметища край пътищата Лошо състояние на тази част от пътната инфраструктура, която се отличава с ниска интензивност на автомобилното движение Липса на велосипедна инфраструктура в участъците от Дунавския велосипеден маршрут с висока интензивност на автомобилното движение Не са асфалтирани някои пътни отсечки, които осигуряват заобикалянето на опасни

<p>първата велосипедна маркировка по републиканска пътна мрежа в България;</p> <ul style="list-style-type: none"> Голяма част от пътната инфраструктура, която е включена в маршрута, се характеризира с ниска интензивност на автомобилното движение и може да се ползват от велосипедисти без да са необходими големи инфраструктурни инвестиции; Дунавският велосипеден маршрут е обект на посещения от чуждестранни велосипедни туристи, които формират малък, но все пак постоянен туристопоток; Съществуват инициативи за регионални велосипедни маршрути, които да свързват Дунавския маршрут с дестинации във вътрешността на станата. По Дунавския маршрут се провежда ежегодното велосипедно събитие Дунав Ултра. 	<p>участъци от Дунавския велосипеден маршрут;</p> <ul style="list-style-type: none"> Липса на пътища за придвижване по крайбрежието на р. Дунав; Дунавският велосипеден маршрут не разполага с подходяща маркировка в ключови участъци, където велосипедния трафик може да бъде насочен по слабонатоварени пътища; Липса на достатъчно средства в общините за поддръжка и изграждане на общинската пътна мрежа; Слабо развит туристически отрасъл в повечето общини с ограничения в обема и разнообразието на предлагането по вид и категория; Повсеместна липса на къмпинги, като предпочитано място за настаняване за чуждестранните велотуристи; Кратък среден престой на общия туристопоток в крайдунавските общини, което ограничава възможността за реализиране на велосипедни пътувания като допълнителна дейност по време на посещение с друга цел; Малък обем на велосипедните пътувания, реализирани в изследвания район; Ограничени икономически ползи от велосипедния туризъм на този етап; Почти всички места за настаняване не провеждат специална политика за привличане на велотуристи; Туристическата информация за Дунавския велосипеден маршрут се предоставя и поддържа предимно от чуждестранни организации, а информационните канали създадени от български организации не се актуализират и са морално остарели.
---	---

Възможности	Заплахи
<ul style="list-style-type: none"> Като част от ЕвроВело мрежата, Дунавският велосипеден маршрут е популярен в Западна Европа Развитието на Дунавския велосипеден маршрут се разглежда като стратегически проект на международно равнище 	<ul style="list-style-type: none"> Подобряване на условията по Дунавския маршрут в Румъния могат да доведат до пропускане на възможността за реализация на българския участък; Запазване на тенденцията за високия дял на автомобилния товарен транспорт,

<ul style="list-style-type: none"> С подобряването на условията по Дунавския маршрут в Сърбия са привлечени велотуристи, които желаят да достигнат до устието на реката, т.е. трябва да преминат през България или Румъния; Предимства на българското дунавско крайбрежие в сравнение с румънското по отношение на атрактивността и наличието на туристически услуги Нарастване на популярността на велосипедния туризъм на вътрешния пазар; Велотуризмът е популярен сред хора със средни и високи доходи; Налично потенциално вътрешно търсене за велосипедни пътувания с нощувка в крайдунавските общини; Съществува потенциално търсене за велосипедни пътувания велосипедни пътувания с нощувка; Контингентът за велосипеден туризъм е толерантен към маршрути, при които се използват пътища с ниска интензивност на автомобилното движение; Международната разпознаваемост на Дунавския велосипеден маршрут може да се използва при популяризирането му на вътрешния пазар; С популяризирането на маршрута могат да бъдат привлечени колоездачните клубове за организиране на повече велосипедни събития; 	<p>вместо пренасочването на товарите към речен и железопътен транспорт;</p> <ul style="list-style-type: none"> Поради предвидени дейности по разширяване на наскоро рехабилитирания първокласен път между Видин и Монтана, тежкотоварният трафик няма да бъде отклонен от използването на второкласния път покрай Дунав като връзка между двата областни града; Велосипедната инфраструктура да се изгражда „на парче“ без цялостна концепция за трасето на Дунавския велосипеден маршрут и без да се осигури необходимата поддръжка в дългосрочен план; С решението за изграждане на Дунав мост 3 при Русе и скоростен път между Русе и В. Търново, намалява вероятността за изграждане на пътна връзка между Русе и Свищов, която е ключова за трасето на Дунавския велосипеден маршрут; Компетенциите по развитието на велосипеден туризъм са разпределени в юрисдикцията на голям брой институции на различни териториални равнища; Продължително отлагане на учредяването на Организация за управление на Дунавския туристически район; Междуселищния велосипеден транспорт да остане извън провежданата политика за развитие на транспорта и пътната инфраструктура; Отлагане на необходимостта от създаване на координационно звено за провеждане на политика по развитие на велосипедния туризъм в България; Лошите условия за междуселищен велосипеден транспорт ограничават развитието на велосипеден туризъм в България.
---	---

5.2 Обобщение на проблемите

Въз основа на изготвения анализ са обобщени проблемите пред развитието на велосипеден туризъм в крайдунавските общини и са предложени насоки за разрешаването им. В обобщението са очертани три основни проблемни области:

1. *Условия и фактори на местната среда за развитие на велосипеден туризъм* – общото икономическо изоставане на района и свързаните с него демографски проблеми, които не могат да се разрешат само чрез развитието на велосипеден туризъм, но при успешно разработване на общ велосипеден маршрут, може да се допринесе за включването на по-изолираните общини в туристическия продукт на дестинацията. Разгледани са конкретните проблеми на пътната инфраструктура и пътеуказващата маркировка, които са ключови за съставянето на велосипеден маршрут.
2. *Състояние на продукта на велосипедния туризъм* – дефицитите по отношение на териториалното разпределение и качеството на предлаганите туристически услуги, както и слабата информационна обезпеченост с материали за планиране на велосипедно пътуване в крайдунавските общини, които следва да се преодолеят най-вече чрез изграждане на общи маркетингови механизми от страна на заинтересованите страни.
3. *Политика за развитие на велосипеден туризъм* – дефицитите в нормативната рамка и междуинституционалното взаимодействие на национално, регионално и местно равнище, които следва да се отстранят, чрез подобряване на координацията в прилаганата политика и допълване и промени в нормативните документи, когато е необходимо.

5.3 Стратегически цели и приоритети за координирано развитие на велосипедния туризъм по българското поречие на р. Дунав

Главната цел в предложената концепция отразява обобщените проблеми и резултатите от SWOT-анализа, и е формулирана по следния начин: *чрез идентифициране на Дунавския велосипеден маршрут като стратегически проект от национално значение, да се подобрят средата за неговото развитие и качествените му характеристики, така че велосипедният туризъм да се реализира като пълноценна част от туристическия продукт на крайдунавските общини и да подпомогне устойчивото им туристическо развитие.*

Към главната цел са формулирани 3 подцели, съставени от взаимнообвързани приоритети, които да доведат до желаното състояние:

1. *Допълване на нормативната и институционална рамка за развитие на велосипедни маршрути в България:*
 - i. Дефиниране на понятието велосипеден маршрут;
 - ii. Разработване на изисквания към компонентите на велосипедни маршрути;
 - iii. Разработване на стандарт за пътеуказваща маркировка.
2. *Планиране и въвеждане в експлоатация на Дунавския велосипеден маршрут в България:*
 - i. Инвентаризация и оценка на съвместимостта съгласно изискванията към компонентите на велосипедни маршрути;
 - ii. Проектиране и изграждане на пътеуказваща система на велосипедния маршрут;

- iii. Планиране и поетапна реализация на подобренията на пътната инфраструктура;
 - iv. Поддръжка на инфраструктурата;
3. *Реализация на продукта на Дунавския велосипеден маршрут в българския участък:*
 - i. Стандартизиране на услугите по маршрута;
 - ii. Създаване и поддръжка на база данни за компонентите на маршрута ;
 - iii. Разработване на комуникационни инструменти;
 - iv. Комуникация на бранда.

5.4 Координационен механизъм за управление на велосипедните маршрути

В допълнение към определените цели и приоритети в концепцията са предложени насоки за подобряване на взаимодействието на заинтересованите страни, в процеса на развитие на велосипеден туризъм. Отчитайки международния опит и институционалната среда в България, е очертана необходимостта от координационен механизъм, който да подобри взаимодействието между заинтересованите страни на различните териториални равнища. Като възможен вариант, с който да се адресират проблемите на национално равнище, е предложено формирането на междуведомствено звено, което да формулира националната политика за развитие на велосипеден туризъм и да определи компетенциите и отговорностите на различните заинтересовани страни, ангажирани в процеса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предложената концепция има академичен характер и нейното реализиране зависи от възприемането ѝ от заинтересованите страни и най-вече от органите на централната и местната власт, които имат ключова роля за практическото ѝ приложение. Трябва да се има предвид, че разработката е актуална към момента на провеждане на проучването и евентуалното приложение на концепцията следва да бъде съобразено с настъпилите промени в условията на средата. В този смисъл, за основен принос на дисертацията може да се счита разработването на модел за проучване на велосипедния туризъм и планиране развитието на велосипедни туристически маршрути в България.

Изследването показва, че продуктът на велосипедния туризъм в крайдунавските общини има потенциал да се реализира на международния пазар и да привлече туристи за по-дълготрайни пътувания, с преминаване през повече и по-малко известни туристически дестинации. Това обосновава необходимостта от провеждане на допълнителни проучвания, насочени към проблемите в развитието на велосипедния туризъм и възможностите за решения, с които да се подобрят условията за практикуването му и да се привлекат повече велосипедни туристи в дестинациите. Би било полезно бъдещите изследвания да се насочат към:

1) допълнителни проучвания на търсенето на велосипеден туризъм за изясняване на основните дестинации, към които е насочено и изследване на обема и характеристиките на велосипедните туристи в съответните дестинации;

2) разработване на схема на национална мрежа от велосипедни маршрути, която да се основава на подходящи за колоездене пътища и да осигурява връзка между основните туристически дестинации.

НАУЧНИ И ПРИЛОЖНИ ПРИНОСИ

1. Въз основа на систематизиране и критична оценка на съществуващите разбирания за същността и особеностите на велосипедния туризъм, е дефинирано понятието велосипеден туризъм и са интерпретирани основни за туристическите изследвания понятия в контекста на велосипедния туризъм (туристически продукт, дестинация, туристическо търсене и поведение, туристическа политика и планиране).

2. Въз основа на теоретичните постановки за особеностите на велосипедния туризъм и резултати от проведени проучвания на търсенето, е разработен и приложен инструментариум за изследване на поведението на туристите при предприемане на велосипедни туристически пътувания, с което е очертана общата картина на търсенето на този вид туризъм в България и е оценено реалното и потенциалното търсене на велосипеден туризъм в крайдунавските общини.

3. Оценено е състоянието на Дунавския велосипеден маршрут в България, съгласно европейските изисквания на ЕвроВело мрежата и са очертани основните проблеми и мерки за тяхното разрешаване, с което ще се подпомогне реализирането на този значим за България и региона на р. Дунав трансграничен туристически продукт.

4. На базата на извършения анализ на правната и институционалната среда за развитие на велосипеден туризъм в България, са очертани основните дефицити на взаимодействието между различните заинтересовани страни и са изведени насоки за подобряване на координацията, като е обоснована и необходимостта от междуинституционален механизъм на примера на други европейски държави, които в по-голяма степен са оползотворили потенциала на велосипедния туризъм.

СПИСЪК НА ПУБЛИКАЦИИТЕ ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Kaloyanov, K. (2016) Cycling Tourism Routes as Instrument for Regional Development and Trans-National Cooperation within the Lower Basin of the Danube. Abstract. *Fourth Romanian-Bulgarian-Hungarian-Serbian conference "Geographical research and cross-border cooperation within the Lower Basin of the Danube", 15-17 September. Vidin.*

2. Kaloyanov, K. (2016) Cycling Tourism Routes as Instrument for Regional Development and Trans-National Cooperation within the Lower Basin of the Danube River. *Problems of Geography*, 3-4, p. 139-149.

3. Калоянов, К. (2017) Туристическо поведение при предприемане на велосипедни пътувания – анкетно проучване. *Годишник на Софийски университет, Геолого-географски факултет, кн. 2 - География*, т. 110 [под печат].