

Анализ рынка велосипедов в России: тенденции развития и прогнозы

Analysis of the Bicycle Market in Russia: Development Trends and Forecasts

DOI: 10.12737/2306-627X-2024-13-3-26-33

Получено: 02 июля 2024 г. / Одобрено: 13 июля 2024 г. / Опубликовано: 25 сентября 2024 г.

Кутенков Е.И.

Аспирант кафедры маркетинга, ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова», г. Москва

Kutenkov E.I.

Postgraduate Student, Department of Marketing, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow

Аннотация

Актуальность исследования обусловлена ростом популярности любительского катания на велосипеде и быстрым развитием велотранспорта. В статье проведен анализ рынка велосипедов в России в условиях санкций и изменения внешнеполитической ситуации. Определен объем, динамика и конкурентная среда рынка велосипедов, проанализирована внешняя торговля велосипедами. Выявлены наиболее значимые факторы, оказывающие влияние на рынок велосипедов и рассмотрены основные тенденции и тренды. Проведен анализ особенностей потребительского поведения. Сделан прогноз развития рынка с обозначением драйверов развития и стоп-факторов.

Ключевые слова: велосипед, велоинфраструктура, анализ потребителей, доля рынка, российский велоспорт, объем производства велосипедов.

Abstract

The article analyzes the bicycle market in Russia under the conditions of sanctions and the foreign policy situation, namely, the volume, dynamics and growth rate of the bicycle market are studied, export-import operations, market competition and the main players of both foreign and Russian companies are considered. The forecast of the development of this market is revealed with the designation of circumstances that have a primary impact on the state of the industry — drivers of development and stop factors. The article examines the analysis of consumers with the identification of the characteristics of their behavior, as well as the main trends and trends in the Russian bicycle market.

Keywords: bicycle, cycling infrastructure, consumer analysis, market share, Russian cycling, the volume of bicycle production.

1. ВВЕДЕНИЕ

Развитие спортивной индустрии считается одним из самых приоритетных направлений в Российской Федерации. В соответствии с Постановлением правительства Москвы «Об основных положениях новой экологической политики города Москвы на период до 2030 года» предлагается повысить роль велосипеда и предпринять усилия для развития велоинфраструктуры и системы проката для велосипедистов [13]. Это связано с тем, что спорт играет важную роль в укреплении и сохранении здоровья населения, а поддержка и развитие спортивного направления особенно приоритетно, так как в современном мире популярно явление здорового образа жизни. Однако у многих людей, особенно живущих в мегаполисах, наблюдается нехватка времени, чтобы регулярно посещать спортзалы. Решением данной проблемы может выступить обычный велосипед. За последнее время все больше людей стало вспоминать о таком знакомом для многих с детства транспортном средстве. Стоит отметить, что секрет популярности велосипеда кроется в его доступности: чтобы зарядиться энергией на всю рабочую неделю, достаточно собрать друзей и отправиться на велопогулку [1]. Кроме того, в летнее время года на территориях большинства парков открываются пункты проката, предоставляющие велосипеды для всей семьи, поэтому любой желающий сможет насладиться велопогулкой [2].

Помимо профессиональных велонаправлений, стоит учитывать велотуризм и любительские велопогулки на прогулочных велосипедах. Стоит отметить, что в данном случае велосипедисты получают не только пользу для здоровья, но и демонстрируют положительный пример для остального населения. Таким образом, можно сделать вывод, что велопогулки являются фундаментом для профессионального развития и роста юных спортсменов. Катание на велосипеде можно разделить на две основные группы:

- любительское катание на велосипеде и его популяризация среди населения;
- профессиональное катание на велосипеде для будущего участия в специализированных соревнованиях. Так, для велосипедистов ежегодно создается единый календарь соревнований, где отражен график проведения, требования к участию и результаты.

Согласно статистике, за сезон 2023 г. москвичи совершили более 171 тыс. поездок, а сервисами велопроката воспользовалось более 34 тыс. человек. Стоит также отметить, что благодаря росту велопопулярности и количеству велосипедистов были разработаны новые знаки ПДД, что повлияло на безопасность движения.

Как показывают исследования в данной области, в крупных городах катание на велосипеде способствует разгрузке транспортной обстановки и привле-

кает население к физическим нагрузкам, что влияет на здоровье населения, так как люди, живущие в мегаполисах, уделяют внимание спорту крайне мало. Главное — не останавливаться на достигнутом [19]. Таким образом, каждый год число приверженцев велосипеда растет, однако в каждой стране данный процесс имеет свои особенности популяризации, а также тенденции развития, именно поэтому данная статья является актуальной. Следует отметить, что велосипеды становятся все более популярными, и не только среди заядлых спортсменов [5].

Большие возможности любительского катания на велосипеде в укреплении и сохранении здоровья населения и рост его популярности, а также быстрое развитие велотранспорта, которое наблюдается в последние годы, обусловили актуальность настоящего исследования.

2. МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Эмпирическую базу исследования составляют данные, полученные в ходе исследования вторичной информации доступной из открытых источников. Исследование опирается на эмпирическую базу, включающую данные статистики Росстата, ВЦИОМа, Левада-центра. Работа проведена на основании сбора и обобщения (метод синтеза), систематизации (системный метод) и сравнительного анализа (комплексный и сравнительно-аналитический методы) материалов, полученных из официальных информационных ресурсов, иных источников информации.

3. РЕЗУЛЬТАТЫ

По оценкам аналитического агентства *BusinessStat*, в 2022 г. в условиях экономического кризиса и санкций продажи велосипедов в России упали на 30% и достигли минимального значения за последние 5 лет — 3,1 млн шт. Внешнеполитическая ситуация привела к сокращению реальных доходов россиян (рис. 1).

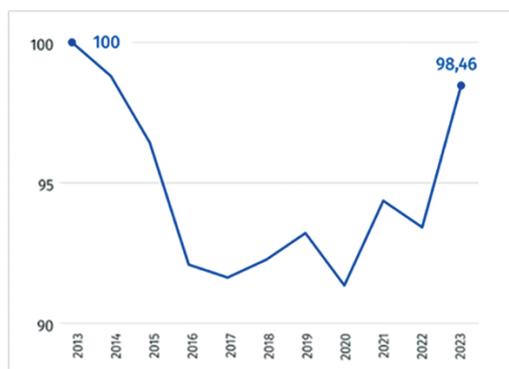


Рис. 1. Диаграмма реальных располагаемых денежных доходов населения, 2013–2023 гг. [16]

Несмотря на то что Росстат сообщил о росте реальных доходов населения на 5,4%, данный показатель демонстрирует значение ниже уровня десяти лет назад. Кроме того, на данный показатель также повлияла пандемия коронавируса. Так, по итогу на 2020 г. реальные располагаемые доходы упали на 3,5% по оценкам Росстат, что привело к тому, что 19,6 млн россиян живут за чертой бедности [4].

Таким образом, потребление россиян перераспределилось в пользу товаров и услуг первой необходимости, а велосипед не является таковым продуктом, следовательно, в текущих экономических условиях большая часть россиян предпочла отложить покупку нового велосипеда на неопределенный срок [15]. В результате продажи велосипедов в 2020 г. и в 2022 г. показали отрицательную динамику (рис. 2).



Рис. 2. Продажи велосипедов в России в 2018–2022 гг. [16]

Трансформация всех сфер жизни населения — политики, экономики и бизнес-процессов — оказала влияние на развитие российский рынок велосипедов, а именно: прогноз, динамику и прогнозы роста. В результате исследования компанией *MA ROIF EXPERT* внешнеполитическая ситуация привела к изменению поведения игроков данного рынка и бизнеса в целом с учетом необходимости обеспечения должного уровня прибыльности-эффективности. Стоит отметить, что трансформация коснулась не только российского, но и мирового рынка велосипедов. Таким образом, динамика спроса на велосипеды эластична по цене, так как они не являются товаром первой необходимости, поэтому в условиях финансовых проблем население склонно к следующим действиям: отказу от покупки с формированием отложенного спроса, приобретению более дешевых товаров или приобретению товаров на вторичном рынке, например, на онлайн-платформах или по объявлениям. В 2020 г. эластичность спроса по цене среди потребителей была частично компенсирована факторами, связанными с пандемией коронавируса, что, к примеру, в период кризиса 2015–2016 годов не наблюдалось.

Объемы российского производства велосипедов непрерывно росли с 2011 г. по 2014 г. (рис. 3). В 2015 г. производство сократилось почти в половину. В последующие годы оно так и не вернулось к высоким показателям 2012–2014 гг. (рис. 3).

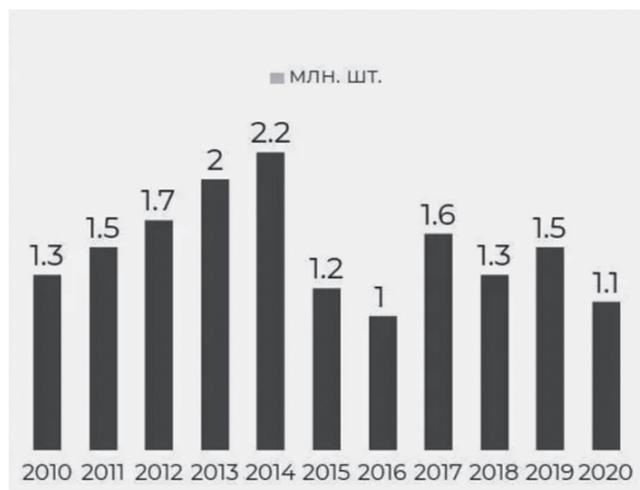


Рис. 3. Производство велосипедов в России в 2010–2020 гг. [16]

В 2023 г. российскими предприятиями было выпущено 526 716 шт. велосипедов, что на 49,3% меньше по сравнению с результатами 2022 г.

Одними из основных показателей объема рынка велосипедов являются экспорт и импорт. Импорт формирует около 70% продаж велосипедов в России. Однако ввод санкций привел к проблемам в логистике и цепочке поставок, а именно, выросла стоимость доставки и удлинился процесс поставок в целом. Ряд мировых перевозчиков приостановил работу в России, а тайваньские, европейские и американские фабрики приостановили отгрузки. Стоит отметить, что после пандемии коронавируса на восстановление логистики потребовалось много сил в связи с дефицитом на велосипеды и его комплектующие. В оценке направлений импортных поставок велосипедов господствующие объемы продукции поступали на внутренний рынок со стороны европейских, американских и тайванских брендов, которые на данный момент покинули российский рынок. В связи с уходом западных компаний основными импортерами велосипедов в Россию являются азиатские страны. Так, согласно данным Всекитайской ассоциации велопроизводителей, Китай увеличил экспорт велосипедов в Россию на 52% в первом квартале 2024 г. [11].

Ключевые потребители зарубежных велосипедов сосредоточены в Центральном и Дальневосточном федеральных округах России. В более детальном рассмотрении базовый пул покупателей велосипедов

находится в таких регионах как Москва, Санкт-Петербург и Сибирь. Так, например, в апреле 2024 г. на территорию Сибири ввезли около 30 тыс. импортных велосипедов общей стоимостью \$1,6 млн, что повлияло на рост объема импорта более чем в два раза в данном регионе [6].

Таблица 1

Основные компании импортеры велосипедов на российском рынке

Наименование бренда	Страна-производитель	Доля рынка, %
Twitter	Китай	13,2
Trinx	Китай	9,5
Pardus	Китай	3,3
Polygon	Индонезия	2,1
SlopeStyle	ЮАР	1,5
Kona	Китай	0,8
Fuji	Япония	0,3

Составлено автором.

Стоит отметить, что в связи с уходом зарубежных брендов, повлекшим за собой сокращение импортных велосипедов в России, онлайн-площадки запускают свои марки в данной категории. Например, «Яндекс.Маркет» запустил производство собственных велосипедов под своим брендом. Собственные марки также есть у сетей «Спортмастер», «Кант» и «Триал-спорт». Данный подход дает возможность занять освободившиеся ниши рынка, а также способствует развитию российского производства.

Если говорить об экспорте российских велосипедов, то по сравнению с 2021 г. поставки сократились на 43,9% — до \$11,4 млн в 2022 г.

Как было сказано выше, основная причина снижение экспорта связана с введением санкций против России, что привело к прекращению бизнес-отношений с большинством стран мира. Российские компании столкнулись с рядом проблем: трудности с оплатой товаров в связи с санкциями на российские банки, прекращение логистических отношений и связей с поставщиками, что повлекло падение внутреннего производства велосипедов и, следовательно, сокращение экспорта.

На текущий момент основными покупателями российских велосипедов являются страны СНГ: Белоруссия, Казахстан, Армения, Азербайджан, Узбекистан, Киргизия и Туркмения. Лидером по производству велосипедов является Центральный федеральный округ (57,1%), на втором месте — Приволжский федеральный округ (22%). Основными городами-производителями выступают такие города

и регионы, как Москва, Пермь, Ленинградская, Псковская и Смоленская области. В январе 2024 г. было произведено 32 990 шт. велосипедов, что на 32,8% ниже, чем в аналогичном периоде прошлого года.

Если говорить о российских производителях, то самыми крупными являются «Веломоторс» и «Форвард». Данные производители ориентируются на массового потребителя. Также есть российские производители велосипедов, ориентирующиеся на более узкий сегмент велосипедистов — *Shulz* и *Outleap*. Данные компании предлагают потребителям широкий ассортимент складных велосипедов для туризма. Стоит отметить, что, по словам замэра Москвы, на текущий момент компании используют зарубежные комплектующие на 50–90%, но в планах правительства произвести велосипеды, которые будут собраны из отечественных запчастей [7], а полностью произведенные в России велосипеды могут появиться в Москве к 2025 г. [17]. Однако на текущий момент в России нет велозавода полного цикла. Например, в СССР Пермский велосипедный завод производил все запчасти, кроме покрышек и цепей.

Темп роста велосипедного рынка в период 2014–2021 гг. (рис. 4) демонстрирует зависимость объема рынка и спроса на велосипеды от кризисных явлений в экономике.

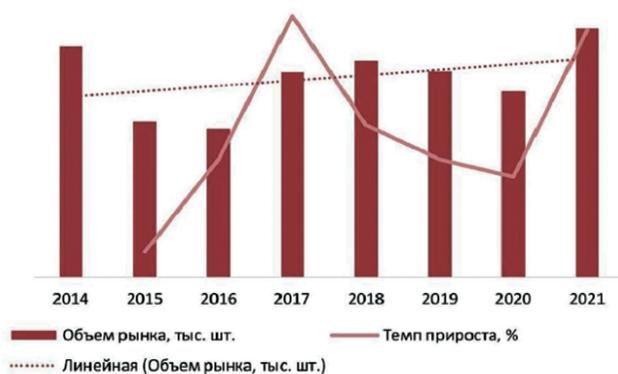


Рис. 4. Динамика объема рынка велосипедов, 2014–2021 гг. [12]

Глядя на рис. 4, можно сделать вывод, что динамика объема рынка российских велосипедов в период 2014–2021 гг. имеет волнообразный характер. И этому есть логичное объяснение: во-первых, приобретение велосипедов к летнему сезону 2020 г. скорее всего воспринималось населением более положительно по сравнению с предыдущими годами в связи с изоляцией в период пандемии коронавируса. Во-вторых, некоторые потребители, планировавшие приобретение более дорогих видов устройств или транспорта, могли временно отложить запланиро-

ванную покупку в пользу более дешевых велосипедов. И, наконец, в-третьих, передвижение по городу с помощью велосипедов воспринималось населением как более безопасное по сравнению с использованием привычного общественного транспорта.

Таким образом, на рынке велосипедов в России можно выделить следующие тренды и тенденции:

- данный рынок демонстрирует зависимость к изменениям в экономике, кризисным явлениям и изменениям в доходах населения;
- россияне все чаще отдают предпочтение альтернативному виду транспорта для передвижения по городу;
- присутствует тренд на увеличение популярности электровелосипедов;
- часть производителей отечественных товаров демонстрируют собственное развитие;
- экспортное направление сбыта имеет положительную динамику;
- Китай — основной поставщик зарубежных велосипедов;
- динамика большей части финансовых коэффициентов в отрасли характеризуется положительно.

Среди потребительских трендов и особенностей поведения можно отметить тот факт, что, согласно отчету ВЦИОМ, велосипед — это второй по популярности альтернативный вид транспорта после электромобиля. Так, исходя из данных «Левада-центр», у 27% жителей России есть свой личный велосипед. Кроме того, по данным ВЦИОМ, 23% респондентов используют велосипед несколько раз в день, а 28% респондентов используют велосипед раз в месяц. По данным опроса Delivery Club, среди велосипедистов 51% мужчин и 49% женщин в возрасте 24–44 лет [13].

Как видно из рис. 5, большинство россиян использует велосипед для прогулок. В качестве транспортного средства (для поездок на работу или учебу) его пока используют только 14% опрошенных.



Рис. 5. Использование велосипеда среди россиян, % [3]

Велосипед — перспективный вид спорта как в крупных городах, так и по всей России. Активное использование велосипеда связано с изменением транспортного поведения жителей крупных городов,

что в значительной степени определяется уровнем развития велоинфраструктуры, которая должна соответствовать запросам жителей, безопасности перемещения по городу на велосипеде, а также другим характеристикам, обеспечивающим привлекательность и удобство использования велосипедов в городе [9]. С развитием инфраструктуры заметно увеличивается количество сторонников велосипеда как на любительском, так и на профессиональном уровне. Велосипед считается одной из наиболее устойчивых форм мобильности, поскольку он экологичен, экономичен и доступен всем слоям населения [8]. Однако останавливаться на достигнутом не нужно. Государственная поддержка по развитию велоинфраструктуры планирует в будущем расширять спектр возможностей, а население должно поддерживать здоровый образ жизни и пользоваться инфраструктурой, что подтвердит востребованность направления. Кроме того, государство планирует создать нечто вроде национального велосипедного движения, как это сделано в Федерации легкой атлетики [14].

В крупных городах велосипед уже помогает облегчить тяжелую транспортную обстановку и привлекает население к физической активности. Важно понимать, что включение езды на велосипеде в ежедневную программу тренировок окажет позитивное воздействие на здоровье населения. На текущем этапе необходимо увеличить охват точек велоаренды и обеспечить все районы безопасными велодорожками и парковками, тогда Россия сможет достичь результатов велопотока аналогично западным странам. Конечно, в масштабах территории России сложно поддерживать инфраструктуру на должном уровне, но поэтапное строительство объектов велодвижения позволит не только снизить количество ДТП с участием велосипедистов, но и привлечь население к ведению здорового образа жизни.

Стоит отметить, что основным стоп-фактором для отказа от автомобиля является отсутствие инфраструктуры: отсутствие велодорожек, плохие дороги и отсутствие специальных парковок. Среди других причин, по которым россияне отказываются от автомобиля в пользу велосипеда, является агрессия водителей, высокий трафик на дорогах, высокие бордюры и др. Чтобы создать комфортные и безопасные условия для всех участников движения, нужен системный подход к развитию велоинфраструктуры, включая дорожки, парковки, аренду. В последнее время стало появляться больше проектов по развитию инфраструктуры для велосипедистов. Так, в Москве в 2024 г. планируют проложить 89 км новых велодорожек, что увеличит общую про-

тяженность до 601 км. Стоит отметить, что, по словам экспертов, развитие велоинфраструктуры — это единственный способ повысить безопасность среди пешеходов.

Одновременно с появлением большого числа велодорожек растет и количество велопрокатов. По данным «2ГИС» и «Яндекс-карт», сейчас в городах с населением свыше 500 тыс. человек насчитывается почти две тысячи таких точек, но на самом деле, возможно, их больше: многие пункты проката работают лишь в теплое время года. Например, в Москве велосезон начинается в первых числах мая и заканчивается в конце сентября, т.е. москвичи используют велосипед в среднем пять месяцев в году [18].

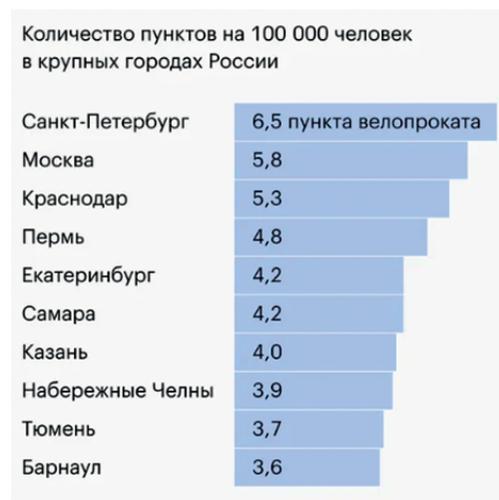


Рис. 6. Города-лидеры по количеству пунктов велопроката, % [3]



Рис. 7. Города с наименьшим количеством пунктов велопроката, % [3]

Таким образом, развитие велоинфраструктуры позволит сделать безопаснее зоны, где сегодня происходит больше всего ДТП: улицы с высоким тра-

фикам, перекрестки, пешеходные переходы, дворцовые территории, тротуары и транспортные остановки. Однако развитие и разнообразие альтернативного транспорта способствует тому, что велодорожками пользуются и самокаты, и моноколеса [13]. Поэтому очень важно уделить особое внимание регулированию совместного использования велоинфраструктуры, а именно, предусмотреть правила общего пользования ПДД, расширить дорожки при необходимости, а также разместить предупредительные знаки. Как одна из идей улучшить ситуацию — повысить просвещение среди населения, например, во время обучения в автошколе необходимо делать акцент на росте числа велосипедистов на дорогах, что сформирует системность знаний.

Как и на многих рынках, в отрасли велосипедов наблюдается тенденция к увеличению доли онлайн-продаж. Такой подход, несомненно, несет преимущества для потребителей, а именно, возможность выбора среди многообразия онлайн-магазинов, широкий ассортимент товаров различных торговых марок, ценовых категорий, моделей и т.п. Потребители более зрелого возраста склонны доверять советам продавцов в розничных магазинах или отзывам потребителей, ранее покупавших подобные товары. Стоит отметить, что 57% россиян, отдающих предпочтение велосипеду, — это люди зрелого возраста.

Ассортимент велосипедов достаточно широк, они могут быть предназначены для новичков, любителей или профессионалов, различного уровня качества и срока службы, от этого зависит стоимость велосипеда, поэтому потребители могут подобрать себе наиболее удобный вариант по параметрам велосипеда и его стоимости. В зависимости от продукта рынок велосипедов разделен на горные, гибридные, дорожные и грузовые. Среди них сегмент шоссейных велосипедов доминирует на рынке, занимая около 40% общей доли рынка. Это увеличение может объяснить тот факт, что это самые необходимые транспортные средства, не требующие каких-либо высокотехнологичных дополнений, например, необходимых для гоночных, горных или других специальных велосипедов. Ожидается, что в ближайшие годы растущая тенденция людей персонализировать шоссейные велосипеды для определенных целей также будет способствовать росту этого сегмента [10].

В зависимости от технологий мировой рынок велосипедов делится на электрические и обычные. Среди них традиционный сегмент занимает 80% от общей доли рынка. Это объясняется рядом факторов, в том числе более низкой стоимостью обслуживания и ремонта традиционных велосипедов по

сравнению с электрическими. Кроме того, за последние несколько десятилетий езда на велосипеде стала основным видом спорта и досуга, особенно среди женщин, но при этом по-прежнему остается практичным видом транспорта. С точки зрения технологий традиционные женские велосипеды в настоящее время доминируют на рынке [20].

Ожидается, что в течение прогнозируемого периода сегмент горных велосипедов значительно расширится, поскольку потребители, особенно миллениалы, продолжают выбирать катание на горных велосипедах как форму приключений и отдыха. Кроме того, количество женщин и детей, занимающихся спортом, постепенно растет, что, как ожидается, окажет влияние на расширение сегмента во всем мире. Кроме того, ожидается, что развитие новых трасс для катания на горных велосипедах и растущее внимание средств массовой информации к таким событиям ускорят расширение сегмента.

Если говорить о конкуренции на рынке велосипедов, то она характеризуется высоким уровнем и низкой концентрацией игроков. Как было сказано выше, основная доля рынка принадлежит зарубежным игрокам, особенно китайским компаниям, которые заняли освободившиеся ниши после ухода западных брендов велосипедов. Однако для отечественных компаний есть потенциал для роста объемов производства для замещения импорта и удовлетворения потребностей в данном товаре. Так, национальная конкуренция выражена достаточно ярко: три российские компании, расположенные в трех федеральных округах, производят более 90% отечественной продукции и конкурируют между собой и с импортными торговыми марками. Локальная и региональная конкуренция выражены слабо, поскольку рынок насыщен товарами зарубежных торговых марок, а также крупнейших российских производителей, многие из которых имеют развитую сеть сбыта на всей территории страны.

4. ОБСУЖДЕНИЕ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, в последние два года объемы производства и продаж велосипедов на российском рынке имеют негативный тренд, что связано со снижением реальных доходов населения.

Рынок велосипедов характеризуется высоким уровнем конкуренции и низкой концентрацией игроков. При этом имеет место в основном национальная конкуренция. Локальная и региональная конкуренция выражены слабо.

Значительную долю на российском рынке велосипедов (70%) занимает импорт. Поставки идут главным образом из Китая.

С уходом ряда зарубежных брендов в 2022 г. некоторые российские компании (в том числе «Яндекс.Маркет») запускают производство своих марок велосипедов. Необходимо отметить высокую зависимость российских производителей от импортных запчастей.

Антироссийские санкции негативно сказались на экспорте велосипедов, произведенных в России. На текущий момент основными покупателями российских велосипедов являются страны СНГ.

Базовый пул покупателей велосипедов находится в Москве и Санкт-Петербурге.

Ассортимент велосипедов на рынке достаточно широк. Присутствует тренд на увеличение популярности электровелосипедов.

На рынке велосипедов наблюдается тенденция к увеличению доли онлайн-продаж, которые имеют больше преимуществ для потребителей по сравнению с традиционными формами продажи.

На рост рынка велосипедов положительное влияние оказывает развитие велотранспорта. Однако пока в качестве транспортного средства велосипед использует небольшая доля россиян. Стоп-фактором для активного использования велосипеда и, соответственно, его покупки является неразвитая велоинфраструктура. Чтобы создать комфортные и безопасные условия для велосипедистов, нужен системный подход к развитию велоинфраструктуры.

Литература

1. Анализ рынка велосипедов в России: прогноз на 2023–2027 гг. [Электронный ресурс]. — URL: https://businessstat.ru/images/demo/bicycles_russia_demo_businessstat.pdf?ysclid=lw5a9lvad3216451166 (дата обращения: 10.05.2024).
2. Велосипеды в России. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.tadviser.ru/index.php> (дата обращения: 10.05.2024).
3. ВЦИОМ. Новости [Электронный ресурс]. — URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/velosipedisty-krutim-pedali> (дата обращения: 10.05.2024).
4. В России растет популярность велоспорта [Электронный ресурс]. — URL: <https://velobarnaul.ru/dopolnitelnyy-kontent/hobby/v-rossii-rastet-populyarnost-velosporta> (дата обращения: 05.05.2024).
5. Гусар Ю. Езда на велосипеде: польза и вред для здоровья [Текст] / Ю. Гусар // FB.ru Жизнь. Экономика. Наука. Авто. Отдых. Хай-тёк. Здоровье [Электронный ресурс]. — URL: <http://fb.ru/article/250222/ezda-na-velosipede-polza-ivred-dlya-zdorovya-velosipednyie-progulki-na-svejemvozduhe>
6. Евсеева А.И. Мониторинг велосипедного трафика в условиях города [Текст] / А.И. Евсеева // Государственное управление. Электронный вестник. — 2017. — № 64. — С. 82–108 [Электронный ресурс]. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=30519141>
7. Завьялова Д.В. Методика мониторинга воспринимаемого горожанами уровня развития инфраструктуры в г. Москве [Текст] / Д.В. Завьялова, О.В. Сагинова, Н.Б. Завьялова // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). — 2019. — Т. 10. — № 1. — С. 66–83. — DOI: 10.18184/2079-4665.2019.10.1.66-83
8. Импорт велосипедов в Сибирь вырос в 2,3 раза [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6661880> (обращение: 10.05.2024).
9. Кокоулина О.П. Тенденции развития велоспорта в России и в Москве [Текст] / О.П. Кокоулина // Физическая культура. Спорт. Туризм. Двигательная реакция. — 2018. — Т. 3. — № 2. — С. 16.
10. Лукина А.Н. Перспективы и ограничения, иллюзии и факты развития велотранспорта в Москве [Текст] / А.Н. Лукина // Russian Journal of Management. — 2016. — Т. 4. — № 3. — С. 271–280. — DOI: <https://doi.org/10.12737/21954>
11. Международное радио Китая [Электронный ресурс]. — URL: <https://russian.cri.cn/2024/05/13/ARTIjXSMmFchBneQyI59C68b240513.shtml> (дата обращения: 10.05.2024).

References

1. Analysis of the bicycle market in Russia: forecast for 2023–2027 [Electronic resource]. URL: https://businessstat.ru/images/demo/bicycles_russia_demo_businessstat.pdf?ysclid=lw5a9lvad3216451166 (accessed 05/10/2024).
2. Bicycles in Russia [Electronic resource]. URL: <https://www.tadviser.ru/index.php> (accessed 05/10/2024).
3. VTSIOM. News [Electronic resource]. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/velosipedisty-krutim-pedali> (accessed 05/10/2024).
4. Cycling is growing in popularity in Russia [Electronic resource]. URL: <https://velobarnaul.ru/dopolnitelnyy-kontent/hobby/v-rossii-rastet-populyarnost-velosporta> (accessed 05.05.2024).
5. Gusar Yu. Cycling: benefits and harm to health // FB.ru Life. Economy. Science. Auto. Rest. Hi-tech. Health. URL: <http://fb.ru/article/250222/ezda-na-velosipede-polza-ivred-dlya-zdorovya-velosipednyie-progulki-na-svejemvozduhe>
6. Evseeva A.I. Monitoring of bicycle traffic in urban conditions // State administration. Electronic bulletin, 2017, no. 64., pp. 82–108. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=30519141>
7. Zavyalova D.V., Saginova O.V., Zavyalova N.B. Methodology for monitoring the level of infrastructure development perceived by citizens in Moscow // MIR (Modernization. Innovation. Development), 2019, vol. 10, no. 1., pp. 66–83. DOI: 10.18184/2079-4665.2019.10.1.66-83
8. Bicycle imports to Siberia increased 2.3 times [Electronic resource]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6661880> (accessed 05/10/2024).
9. Kokoulina O.P. Trends in the development of cycling in Russia and in Moscow // Physical culture. Sport. Tourism. Motor reaction., 2018, vol. 3, no. 2, p. 16.
10. Lukina A.N. Prospects and limitations, illusions and facts of cycling development in Moscow // Russian Journal of Management, 2016, vol. 4, no. 3, pp. 271–280. DOI: <https://doi.org/10.12737/21954>
11. China International Radio [Electronic resource]. URL: <https://russian.cri.cn/2024/05/13/ARTIjXSMmFchBneQyI59C68b240513.shtml> (accessed 05/10/2024).
12. Forecast of the bicycle market in Russia [Electronic resource]. URL: <https://gidmark.ru/catalog/prognoz-ryinka-velosipedov-v-rossii> (accessed 05/10/2024).
13. How many cyclists are there in Russia [Electronic resource]. URL: <https://journal.tinkoff.ru/bicycle-stat> (accessed 05/10/2024).
14. Starodubtsev A. President of the Cycling Federation: track, BMX and mountain bike are priority disciplines for Russia /

12. Прогноз рынка велосипедов в России [Электронный ресурс]. — URL: <https://gidmark.ru/catalog/prognoz-rynka-velosipedov-v-rossii> (дата обращения: 10.05.2024).
13. Сколько в России велосипедистов [Электронный ресурс]. — URL: <https://journal.tinkoff.ru/bicycle-stat> (дата обращения: 10.05.2024).
14. Стародубцев А. Президент Федерации велоспорта: трек, ВМХ и маунтинбайк — приоритетные для России дисциплины [Текст] / А. Стародубцев // ТАСС. Информационное агентство России. — URL: <http://tass.ru/opinions/interviews/4430074>
15. РБК. Экономика. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.rbc.ru/economics/28/01/2021/60129a749a7947cf1ca85d53> (дата обращения: 10.05.2024).
16. Реальных доходы россиян [Электронный ресурс]. — URL: https://dzen.ru/a/ZdCVZU6LEV_roTif (дата обращения: 10.05.2024).
17. РИА «Новости» [Электронный ресурс]. — URL: <https://ria.ru/20231122/rf-1910971981.html> (дата обращения: 10.05.2024).
18. Шульгина А.Н. Основные проблемы велозкскурсий на рынке Москвы [Текст] / А.Н. Шульгина, А.А. Сергеев // Интерактивная наука — 2016.
19. Global Bicycle Market Size [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.sphericalinsights.com/reports/bicycle-market#:~:text=MARKET%20OVERVIEW,USD%20128.73%20billion%20by%202030> (дата обращения: 10.05.2024).
20. Fortune Business Insights [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.fortunebusinessinsights.com/bicycle-market-104524> (дата обращения: 10.05.2024).
- A. Starodubtsev // TASS. The Russian News Agency. URL: <http://tass.ru/opinions/interviews/4430074>
15. RBC. Economy [eElectronic resource]. URL: <https://www.rbc.ru/economics/28/01/2021/60129a749a7947cf1ca85d53> (accessed 05/10/2024).
16. Real incomes of Russians [Electronic resource]. URL: https://dzen.ru/a/ZdCVZU6LEV_roTif (accessed 05/10/2024).
17. RIA Novosti [Electronic resource]. URL: <https://ria.ru/20231122/rf-1910971981.html> (accessed 05/10/2024).
18. Shulgina A.N., Sergeev A.A. The main problems of bicycle tours in the Moscow market // Interactive Science. 2016.
19. Global Bicycle Market Size [Electronic resource]. URL: <https://www.sphericalinsights.com/reports/bicycle-market#:~:text=MARKET%20OVERVIEW,USD%20128.73%20billion%20by%202030> (accessed 05/10/2024).
20. Fortune Business Insights [Electronic resource]. URL: <https://www.fortunebusinessinsights.com/bicycle-market-104524> (accessed 05/10/2024).