



جامعة المنصورة  
كلية السياحة و الفنادق

**إمكانية وضع سياحة الدرجات الهوائية على الخريطة السياحية  
للمملكة العربية السعودية  
دراسة حالة لطريق العينينة بالرياض**

**إعداد**

أ/ أيمن السيد المعداوي

استشاري الإحصاء ونظم المعلومات الجغرافية  
مركز تقنية الاتصالات والمعلومات جامعة  
المنصورة

أ/ سامي أبو طالب جاد حسن

باحث أكاديمي بإدارة التعاون الدولي  
جامعة الملك سعود المملكة العربية السعودية



## **إمكانية وضع سياحة الدراجات الهوائية على الخريطة السياحية للمملكة العربية السعودية دراسة حالة لطريق العيينة بالرياض**

### **المخلص**

في ضوء رؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠ التي تهدف إلى تنمية سياحية قيّمة ومميزة، تحقق فوائد اقتصادية، واجتماعية، وثقافية، وبيئية، سعت الدراسة إلى التعرف على مفهوم سياحة الدراجات الهوائية، وأهميتها في تنشيط القطاع السياحي، بوصفها إحدى الأنماط الحديثة للسياحة الرياضية، وذلك في ضوء بعض التجارب العالمية في سياحة الدراجات الهوائية، حيث تم الوقوف على دوافع سياحة الدراجات الهوائية، وواقع الخدمات المقدمة لها في طريق العيينة بالرياض، ووسائل تسويقها سياحياً، واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج الكمي، كما استخدمت الاستبيان كأداة رئيسة لجمع البيانات من عينة عشوائية من الدراجين في طريق العيينة بمدينة الرياض، بلغ حجمها (٨٠) مفردة، وتم تحليل الاستبيان باستخدام البرنامج الإحصائي SPSS, 24.

توصلت الدراسة إلى أن سياحة الدراجات الهوائية في سياقها العالمي تتطوي على قيمة سياحية واقتصادية واجتماعية كبيرة، وتبين أن طريق العيينة بالرياض (بطول ٧٠ كم) يتمتع بمقومات طبيعية وبيئية متميزة؛ مما جذب المواطنين والأجانب لممارسة رياضة الدراجات الهوائية، إلا أن هذا النشاط لا يتعدى كونه نشاطاً فردياً مستقلاً، كما تعاني المنطقة من ضعف الخدمات والتسهيلات السياحية، ويتوافق ذلك مع نتائج الدراسة الميدانية التي أظهرت وجود علاقة ارتباط طردي قوي دال إحصائياً بين دوافع رياضة الدراجات الهوائية ووسائل التسويق لرياضة الدراجات الهوائية، وتنشيطها باعتبارها نمطاً سياحياً، بينما ظهرت علاقة ارتباط طردي ضعيف غير دال إحصائياً بين الخدمات المتوفرة لرياضة الدراجات الهوائية وتنشيطها كنمط سياحي؛ نظراً لضعف الخدمات السياحية المتوفرة على الطريق.

قدمت الدراسة بعض المقترحات التي من شأنها أن تساعد متخذي القرار على تنشيط سياحة الدراجات الهوائية بمنطقة العيينة بالرياض، ومنها: تنظيم ماراثون سنوي للدراجات الهوائية؛ بعد رفع كفاءة طريق العيينة، وإمداده بالخدمات اللازمة، والتنسيق بين البرامج المقترحة لتنشيط سياحة الدراجات الهوائية، وبين برامج التنمية السياحية المستدامة، والسياحية

البيئية، وسياحة المدن المستدامة؛ مما يسمح بوضع سياحة الدراجات الهوائية على خريطة السياحة السعودية للمساهمة في دعم القطاع السياحي السعودي.  
الكلمات الدالة: سياحة الدراجات الهوائية - السياحة الرياضية - العينة - الرياض.

### **The Possibility of Placing Cycling Tourism on the Saudi Tourism Map a case study of Al-Uyaynah Road in Riyadh**

#### **Abstract**

In light of the Saudi Arabia vision 2030, which aims to develop valuable and distinctive tourism, achieving economic, social, cultural and environmental benefits. The study sought to identify the concept of cycling tourism, and its importance in promoting tourism sector as one of the modern patterns of sports tourism, in light of some global experiences in cycling tourism, and the possibility of its application in Saudi Arabia. The motives for cycling tourism have been identified, besides the reality of the services provided to it on Al-Uyaynah Road in Riyadh, and the means of its tourism marketing. The study relied on the descriptive analytical method, and the quantitative method. It also used the questionnaire as a main tool for data collection from random

sample of cyclists on Al Uyaynah Road in Riyadh. The sample size was (80) individuals, and the questionnaire was analyzed using the statistical program SPSS, V.24.

The study concluded that cycling tourism in its global context; it has a great tourist, economic and social value. It was found that Al-Uyaynah road in Riyadh (70 km long) has distinct natural and environmental features. This attracted citizens and foreigners to practice cycling, but this activity does not go beyond being an individual activity, and the region suffers from lack services and tourist facilities. This is consistent with the results of the field study, which showed the existence of a direct, statistically significant correlation between the motives of cycling and the means of cycling marketing and it's promoting as a tourist pattern on Al-Uyaynah Road in Riyadh. While there was a statistically significant inverse correlation between the services available for cycling and it's promoting as a tourist pattern, due to the lack tourist services available on the road. The study presented some suggestions that would help decision-makers to promoting cycling tourism in Al-Uyaynah area in Riyadh, including: organizing an annual cycling marathon, after raising the efficiency of Al-Uyaynah Road, providing it with

the necessary services, and coordinating among the proposed programs to promot cycling tourism and sustainable tourism development programs, eco-tourism, and sustainable city tourism; This provides ways to promot tourism to be placed on the Saudi tourism map, which contributes to support the Saudi tourism sector.

**Keywords:** cycling tourism - sports tourism - Al-Uyaynah - Riyadh.

## المقدمة

تعد صناعة السياحة واحدة من أسرع الصناعات نموًا في العالم، إذ أشارت منظمة السياحة العالمية إلى أن عام ٢٠١٨م كان العام التاسع على التوالي للنمو المستدام في صناعة السياحة، مع تزايد عدد السائحين الدوليين إلى ١,٤ مليار سائحًا (UNWTO, 2019)، كما أسهمت صناعة السياحة والسفر بحوالي ٨,٩ تريليون دولارًا أمريكيًا، بنسبة ١٠,٣% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي في عام ٢٠١٩م، ووفرت ٣٣٠ مليون وظيفة في جميع أنحاء العالم (WTTC, 2020) ، وتشكل صناعة السياحة إحدى القطاعات الاقتصادية الواعدة في المملكة العربية السعودية، بعد أن حققت طفرة هائلة في عام ٢٠١٩م برصد الاقتصاد السعودي بحوالي ٧٩,٥ مليار دولارًا، شكلت ١٠% من

الناتج المحلي الإجمالي، واستحوذت على ٢٥,٣% من جملة ناتج القطاع السياحي العربي، كما امتلكت المملكة أكبر عدد من المنشآت السياحية العربية بلغت ٧٢.٤ ألف منشأة، استوعبت أكثر من ٥٥٢,٥ ألف وظيفة مباشرة (إسماعيل وقاسم، ٢٠٢٠: ١٣-١٤)؛ مما جعل قطاع السياحة السعودي ينمو بوتيرة متسارعة في السنوات الأخيرة، وهو ما انعكس على رؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠ التي أولت اهتماماً خاصاً بتطوير قطاع السياحة والترفيه، من خلال تنمية أنماط سياحية ذات قيمة وتميز، تحقق منافع اقتصادية، واجتماعية، وثقافية، وبيئية.

تعاظمت أهمية سياحة الدراجات الهوائية في الآونة الأخيرة في مختلف الوجهات السياحية، باعتبارها نشاطاً سياحياً يهدف إلى الدمج بين استكشاف الطبيعة وثقافة وتراث الأماكن، والتفاعل الإيجابي بين البيئة والرياضة والمجتمع المضيف، وتندرج سياحة الدراجات الهوائية ضمن أنماط السياحة الرياضية (Mionel, & Han, et.al. (Oliva, 2018:47)، (Mionel, 2016:916) (2020:162)، كما يمكن تصنيفها ضمن أنماط السياحة المستدامة (Moral-Moral, 2016: 3)، (Gazzola, et.al., 2018: 2)، أو ضمن سياحة (Brscic, & Lovrecic, 2019: 604).



الاهتمامات الخاصة (Nilsson, (Duran, et.al., 2018:26)، (Volgger & Demetz, 2021:178)، (2019:1651)، إذ تنطوي سياحة الدراجات الهوائية على قضاء تجربة سياحية فريدة في اتصال مباشر مع الطبيعة والبيئة؛ وتجمع بين تحقيق النشاط الرياضي والترفيهي في الوقت نفسه؛ مما جعل سياحة الدراجات الهوائية تمثل شكلاً من أشكال السياحة الحديثة التي تلقى اهتماماً عالمياً متزايداً.

## ٢ الإطار المنهجي للدراسة

### ١/٢ مشكلة الدراسة

انعكست تداعيات جائحة كورونا المستجد "كوفيد ١٩" بقوة بالغة على صناعة السياحة العالمية، إذ أشارت بيانات الربع الأول من عام ٢٠٢٠م إلى تراجع حاد في السياحة الدولية بنسبة تراوحت بين ٦٠-٨٠%؛ مما جعلها أسوأ أزمة واجهتها السياحة الدولية منذ بدء التسجيلات عام ١٩٥٠م (UNWTO, 2020)، وبالمثل تأثرت السياحة في المملكة العربية السعودية؛ إذ انخفضت مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي من ١٠% في عام ٢٠١٩م إلى ٤,٨% في عام ٢٠٢٠م جراء تداعيات جائحة كورونا المستجد (محمد، ٢٠٢١: ٣٠١).

تتطلب خطط تعافي صناعة السياحة استحداث أنماطاً جديدة تقدم منتجات سياحية بديلة عن منتجاتها التقليدية، يكون لديها القدرة على مواكبة تطلعات سائحي القرن الحادي والعشرين الأكثر تنوعاً وشغفاً بالوجهات السياحية التي تحقق لهم الترفية والرفاهية، الممزوجة بالمزايا الصحية، والخبرات الشخصية، والتجارب الثقافية والبيئية، ويمكن لسياحة الدراجات الهوائية إقالة صناعة السياحة من عثرتها، بفضل تأثيراتها الإيجابية على القطاعات السياحية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية والصحية، فعلى الرغم من تقلص الحركة السياحية في عام ٢٠٢٠م بسبب الجائحة، إلا أن العديد من وجهات سياحة الدراجات الهوائية في العالم حققت نمواً كبيراً في أعداد زائريها، حتى اعتبر صيف ٢٠٢٠م هو صيف سياحة الدراجات في كل العصور، وتشير التوقعات إلى أنها سوف تمثل أحد الأنماط الرئيسة للسياحة بحلول عام ٢٠٣٠م (Nenna, 2020: 1-2)، كما أن الاتجاه المستقبلي في صناعة السياحة خلال ال ٧٥ عاماً القادمة (٢٠٢٠ - ٢٠٧٥م) سوف يشهد طفرات هائلة في سياحة الدراجات الهوائية، نظراً لمساهمتها في تدعيم الممارسات الخضراء، وحل قضايا التغيرات المناخية التي تهدد البيئة العالمية (Bielinski, et al., 2019: 2458).

وعلى الرغم من تنامي الاهتمام العالمي برياضة الدراجات الهوائية؛ إلا أنها لم تحظى سوى بالقليل من اهتمام الباحثين في مجال السياحة (Neves, & Esperança, 2011: 192)، والذي بدأ متأخرًا منذ التسعينيات من القرن العشرين، وتزايد بوتيرة متسارعة منذ عام ٢٠١٠م (Lamont, 2014: 2)، غير أن هذا النمط السياحي لم تتطرق إليه أية دراسة سابقة باللغة العربية، وهو ما يمثل فجوة بحثية، تبرز القيمة العلمية والتطبيقية للدراسة، وحدائث موضوعها، وجدارة دراستها؛ في سياق الاهتمام بالأنماط السياحية غير التقليدية؛ للنهوض بصناعة السياحة، وبالتالي تتمحور مشكلة الدراسة حول التساؤل الرئيس: هل يمكن وضع رياضة الدراجات الهوائية على الخريطة السياحية للمملكة العربية السعودية؟

#### ٢/٢ فرضيات الدراسة

١/٢/٢ لا توجد علاقة ارتباط ذات دلالة إحصائية بين دوافع رياضة الدراجات الهوائية وتنشيطها كنمط سياحي في طريق العينة بالرياض.

٢/٢/٢ لا توجد علاقة ارتباط ذات دلالة إحصائية بين الخدمات المتوفرة لرياضة الدراجات الهوائية وتنشيطها كنمط سياحي في طريق العينة بالرياض.

٣/٢/٢ لا توجد علاقة ارتباط ذات دلالة إحصائية بين وسائل التسويق لرياضة الدراجات الهوائية وتنشيطها كنمط سياحي في طريق العيينة بالرياض.

### ٣/٢ أهمية الدراسة

١/٣/٢ الأهمية العلمية: تتبع من حداثة موضوع سياحة الدراجات الهوائية في مجال السياحة البديلة عامة، والسياحة الرياضية خاصة، والتي تحظى باهتمام عالمي متزايد، يرتبط بالتوجهات الرائدة نحو السياحة المستدامة، والسياحة الصديقة للبيئة، لاسيما وأن هذا الموضوع لم يخضع لأية دراسة سابقة باللغة العربية.

٢/٣/٢ الأهمية التطبيقية: تبرز من إمكانيات سياحة الدراجات الهوائية التي تمارس بشكل فردي في طريق العيينة بالرياض في تعزيز قطاع السياحة السعودي ضمن رؤية المملكة ٢٠٣٠، التي تركز على الاستدامة السياحية، إضافة إلى التنمية الصحية والاجتماعية والاقتصادية والبيئية، وهو ما يمكن أن تحققه سياحة الدراجات الهوائية؛ إذا ما تم توجه الاهتمام والرعاية لتنشيطها بشكل هادف ومنظم، ووضعها على الخريطة السياحية للمملكة العربية السعودية.

## ٤/٢ أهداف الدراسة

١/٣/٢ تحديد مفهوم إجرائي لسياحة الدراجات الهوائية.  
٢/٣/٢ استكشاف مراحل تطور سياحة الدراجات الهوائية، وتصنيفاتها.

٣/٣/٢ إبراز دور سياحة الدراجات الهوائية في تنشيط القطاع السياحي في ضوء بعض التجارب العالمية.

٤/٤/٢ الوقوف على دوافع سياحة الدراجات الهوائية، والخدمات المقدمة لها في طريق العينة، ووسائل تسويقها سياحياً.

٥/٤/٢ تقديم بعض المقترحات التي تساعد متخذي القرار على تنشيط سياحة الدراجات الهوائية، ووضعها على الخريطة السياحية للمملكة العربية السعودية.

## ٥/٢ حدود الدراسة

١/٤/٢ الحدود الموضوعية: تتمثل في موضوع سياحة الدراجات الهوائية كونها إحدى الأنماط السياحية الحديثة.

٢/٤/٢ الحدود المكانية: تتضمن تطبيق الدراسة على طريق العينة بالرياض في المملكة العربية السعودية.

٣/٤/٢ الحدود الزمنية: تم تطبيق الاستبيان خلال المدة بين ٢٠٢١/١٢/١٥ إلى ٢٠٢٢/١/٢٥ م.

٢/٤/٤ الحدود المنهجية: اتبعت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي الذي يتناسب مع موضوع الدراسة وأهدافها، والمنهج الكمي لتحليل استمارة الاستبيان، وأسلوب الدراسة الميدانية الذي شمل عينة عشوائية من الدراجين في طريق العيينة بالرياض، بلغ حجمها (٨٠) مفردة، بالإضافة إلى الملاحظة الشخصية.

### ٣ الإطار النظري وأدبيات الدراسة

#### ٣/١ مفهوم سياحة الدراجات الهوائية

أن وضع تعريف محدد لسياحة الدراجات الهوائية ما يزال يكتنفه الغموض والتشتت بين آراء الباحثين، على الرغم من الانتشار الواسع لسياحة الدراجات الهوائية، فإذا كانت السياحة الرياضية تعني "انتقال الفرد من محل إقامته الدائم إلى مكان آخر داخل دولته، أو إلى دولة أخرى، لمدة مؤقتة، بغرض المشاركة في النشاط الرياضي، سواء للترفيه أم للمنافسة، أو بغرض الاستمتاع بمشاهدة الأحداث الرياضية" (أبو الخير، ٢٠١٩: ٢٨٨)، فإن سياحة الدراجات الهوائية تعني من حيث طبيعة النشاط الجولات التي تتم في طرق محددة باستخدام الدراجة، بغرض الرياضة والبحث عن المغامرة والتحدي والنشاط الجسدي والروحي والترفيه والتناغم مع الطبيعة، كنشاط يجمع بين الرياضة والترفيه والسياحة، لتطوير مجتمعات مستدامة وذكية ومتكاملة (Duran,

(26: 2018, et.al.), ويقصد بسياحة الدراجات الهوائية حسب المكان نوع من النشاط الذي يغادر فيه السائحون أماكن إقامتهم أو عملهم إلى وجهة أخرى في أوقات فراغهم باستخدام الدراجة، لأغراض تحسين الصحة البدنية، وتجربة الأنشطة الخارجية والتمتع بالمناظر الطبيعية (Liu, & Li, 2019: 167).

ووفقاً للمدة الزمنية تعرف سياحة الدراجات الهوائية على أنها إما جولات ترفيهية يومية أو نهائية تتم بعيداً عن محل الإقامة، وتتضمن ركوب الدراجات في أوقات الفراغ كجزء أساسي من الرحلة، أو استخدام الدراجة الهوائية التي تكون وسيلة نقل، تتحول إلى نمط سياحي عن طريق القيام بالجولات التي تتراوح بين رحلات نهاية الأسبوع إلى الرحلات التي تستغرق عدة أشهر، وتتضمن أي نوع من أنواع الإقامة (7: 2020, Nenna)، في حين تقدم مؤسسة Munda Trail Biddle في "بيرث" بأستراليا تعريفاً لسياحة الدراجات الهوائية دون اعتبار لمعامل الزمن على أنها نشاطاً ترفيهياً حتى لو ليوم واحد بعيداً عن المنزل، ينطوي على ركوب الدراجات بصفة أساسية بهدف قضاء العطلات أو الترفيه أو الرياضة، متضمناً الإقامة الليلية أو الرحلات اليومية إلى مناطق سياحية أخرى (Mionel, & Mionel, 2016: 915).

وفي ضوء التعريفات السابقة يمكن تعريف سياحة الدراجات الهوائية إجرائياً على أنها نشاطاً رياضياً ترفيهياً يقوم به المواطن أو الأجنبي خارج محل إقامته المعتاد، مستخدماً الدراجة الهوائية بغض النظر عن المدة الزمنية (يوم واحد أو أكثر)، للأغراض الترفيهية، أو المشاركة في المسابقات الرياضية أو مشاهدتها، متضمنة تجربة شخصية لاستكشاف المعالم الجغرافية والتاريخية والإثنولوجية في منطقة محددة، ويعد سائح الدراجة الهوائية هو الشخص الذي يشارك في هذا النشاط ممارساً أو مشاهداً، ويمكنه الإقامة في أي نمط من أنماط الإيواء السياحي.

### ٢/٣ نشأة سياحة الدراجات الهوائية وتطورها

احتفلت الدراجة الهوائية في عام ٢٠١٨م بعيد ميلادها الـ ٢٠٠، باعتبار "الدراجة draisine" الألمانية التي سميت على اسم مخترعها البارون "كارل فون درايس Karl von Drais" أول دراجة بدائية بعجلات متتالية تم تسجيل براءة اختراعها في عام ١٨١٨م (Lessing, 2001: 29).

شهد تاريخ سياحة الدراجات الهوائية العديد من المراحل التي ارتبطت بتغير الظروف الاجتماعية والاقتصادية، أو بالتطور التكنولوجي، فقد بدأت المرحلة الأولى خلال ثمانينيات القرن التاسع عشر، في شكل جولات الدراجات الهوائية كنمط من أنماط



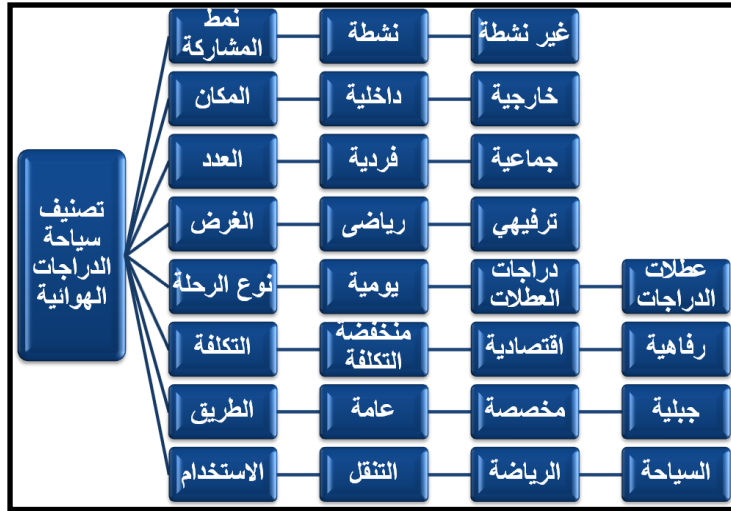
الترفيه في الهواء الطلق بريف أوروبا الغربية والولايات المتحدة، وفي تسعينيات القرن التاسع عشر، تم تصميم ما يعرف بالدراجة الآمنة Safety Bicycle، وهو التصميم الأساسي الذي لا يزال سائداً حتى الآن، ومنذ ذلك الحين خلعت سياحة الدراجات الهوائية طابعها الريفي، وأصبح يُنظر إليها على أنها نمطاً من أنماط السياحة ذات الاهتمام الخاص، كما ينظر إليها ضمن أنماط السياحة الرياضية (Nilsson, 2019: 1651)، واستمرت حتى بدأ الإنتاج الضخم للسيارات في عشرينيات القرن العشرين، غير أن استخدام الدراجات الهوائية ظل في معظم الوقت قاصراً كوسيلة من وسائل النقل، حتى بدأت المرحلة الثانية من خلال المنظمات والأندية السياحية التي تبنت الترويج لإقامة بنية تحتية أفضل لسياحة الدراجات الهوائية مثل نادي التجوال الإيطالي "Touring Club Italiano" ونادي تجوال الدراجيين "The Cyclists Touring Club"، الذي يعرف حالياً باسم "Cyling UK" في بريطانيا؛ ومنظمة "League of American Wheelmen" في الولايات المتحدة (Volgger & Demetz, 2021: 179)، ومنذ نهاية الحرب العالمية الثانية اكتسبت سياحة الدراجات الهوائية أهمية تدريجية في جميع أنحاء العالم (Oosterhuis, 2016: 235).

شهدت أوائل السبعينيات من القرن العشرين المرحلة الثالثة لسياحة الدراجات الهوائية؛ نتيجة لمجموعة من التغيرات الاجتماعية والاقتصادية، وظهور أجيال تبحث عن وسائل النقل الرخيصة (Reid, 2017) وتبعها في الثمانينيات من القرن العشرين المرحلة الرابعة بعد تطوير الدراجات الجبلية، مدفوعة مرة أخرى بالابتكار التكنولوجي الذي تطور تصميم الدراجات الهوائية، خاصة فيما يتعلق باستخدام مواد الألياف الكربونية، وتحسين أنظمة التعليق وغيرها (Waterman 2014)، كما أصبحت الصين تعرف "بمملكة الدراجات" نتيجة لانتشار استخدامها بشكل واسع النطاق خلال أواخر القرن العشرين. بدأت بوادر المرحلة الخامسة في تاريخ سياحة الدراجات الهوائية منذ منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين؛ نتيجة الزيادة الحادة في مبيعات الدراجات الهوائية، والانتشار العالمي لاستخدامها، مدفوعة بمفهوم "الدراجات الهوائية أسلوب حياة"، نتيجة لتغير نمط الاستهلاك العصري الذي برز في شكل علاقة المجتمعات المتقدمة بركوب الدراجات الهوائية، التي ارتبطت بالتقدم والصحة والأزياء وبراعة التصميم (Volgger & Demetz, 2021: 179)، وتحولت فكرة استخدام الدراجات الهوائية إلى ممارسة ترفيهية سياحية عوضاً عن كونها وسيلة نقل

أساسية، أو نشاطاً رياضياً، حيث ظهرت في أوروبا المنظمات السياحية والجمعيات الخيرية والحركات الشبابية التي شكلت منصات أساسية تهدف إلى نشر ثقافة الدراجات الهوائية، مثل "نادي تجوال الدراجون" و"اتحاد الدراجون الأوروبي" وهو ما أسفر عن اكتساب سياحة الدراجات الهوائية شعبية كبيرة في أوروبا وأمريكا الشمالية (Griffin, 2016: 190)، التي اعتبرت أبرز الوجهات تطوراً في سياحة الدراجات الهوائية، كما انتشر هذا النمط السياحي أيضاً في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، مثل الصين ونيوزيلندا.

### ٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية

يمكن تصنيف سياحة الدراجات الهوائية لعدة أنماط وفقاً لبعض المعايير كما يأتي شكل (١):



شكل (١) تصنيف سياحة الدراجات الهوائية

١/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب نمط المشاركة  
يتضمن النمط الأول سياحة الدراجات الهوائية النشطة، ويقصد بها المشاركة الفعلية في النشاط، سواء في الملاعب المغلقة، أم الأماكن المفتوحة في الهواء الطلق، ويتمثل الغرض الأساسي من هذا النشاط في الحفاظ علي الصحة، أما النمط الثاني فهو سياحة الدراجات الهوائية غير النشطة، وتعني انتقال الأفراد لمشاهدة مسابقات الدراجات الهوائية مباشرة، ويكون الغرض منها تحقيق الرغبة الذاتية بالاستمتاع بالمشاهدة مع الأصدقاء كنوع من النشاط الاجتماعي الترفيهي (Pan, 2012).

٢/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب المكان

يشمل النمط الأول سياحة الدراجات الهوائية الداخلية، وهي الرحلة التي يقطعها السائح لأغراض رياضية تصل إلى ٢٠٠ كم داخل الدولة، وتتضمن الإقامة ليلة واحدة على الأقل خارج محل الإقامة الدائم، والنمط الثاني سياحة الدراجات الهوائية الخارجية، وتتضمن السفر إلى دولة أخرى غير دولة السائح بهدف المشاركة أو الاستمتاع بالنشاط الرياضي (قاسم وعبدالفتاح، ٢٠١٣: ٣٤).

### ٣/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب العدد

يتضمن النمط الأول سياحة الدراجات الهوائية الفردية، والتي تكون خاصة أو مستقلة، والنمط الثاني سياحة الدراجات الهوائية الجماعية من خلال المشاركة ضمن فرق الأندية الرياضية، أو المخيمات التدريبية، أو المشاركة النشطة في المسابقات الرياضية المنظمة (مقابلة، ٢٠١٠: ٤٤٦).

### ٤/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب الغرض/ مدة الرحلة

يشمل النمط الأول سائح الدراجات الهوائية الرياضي، وهو الشخص الذي يبتعد عن محل إقامته الدائم لمدة تزيد عن ٢٤ ساعة من أجل قضاء العطلات، مستخدماً الدراجة الهوائية خلال هذه المدة بصفة أساسية، ويمكن أن تكون هذه العطلة مستقلة أو جزءاً من جولة منظمة، تتضمن استخدام الخدمات السياحية، وأي نوع من الإقامة الرسمية أو غير الرسمية، والنمط الثاني سائح الدراجات الهوائية الترفيهي، وهو الشخص الذي يشارك في أي نشاط ترفيهي أو رحلة باستخدام الدراجة الهوائية، في مدة لا تتجاوز ٢٤ ساعة أو ليلة خارج محل الإقامة، إذ تكون الدراجة وسيلة مفيدة للترفيه (Mionel, & Mionel, 2016: 915).

### ٥/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب نوع الرحلة

يشمل النمط الأول الرحلات اليومية Day Trips، وهو النمط الأكثر شيوعاً لسياحة الدراجات الهوائية الترفيهية، والنمط الثاني سياحة الدراجات الهوائية في العطلات Holiday Cycling، الذي يشكل ركوب الدراجات جزءاً من أجزاء المركب السياحي خلال العطلة، والنمط الثالث هو عطلات الدراجات الهوائية Cycling Holidays، وهي العطلات التي تُخصص بصفة رئيسة لنشاط الدراجات الهوائية (Zovko, 2013:12).

### ٦/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب الغرض

يتمثل النمط الأول في سياحة الدراجات الهوائية الترفيهية Recreational Cycling، الذي يكون الدافع الأساسي لها هو الترفيه، ويطلق على هذه الرحلة اسم عطلة سياحة الدراجات Cycling Holiday، والنمط الثاني هو سياحة الدراجات الهوائية النفعية Utilitarian Cycling وفيها تستخدم الدراجات لأغراض النقل، وتتحول إلى نشاط ترفيهي في العطلات وأوقات الفراغ، ويطلق على هذا النوع من العطلات اسم جولات الدراجات اليومية (Brsic Cycling Day Visits (Brsic & Lovrecic, 2019: 605).

### ٧/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب المسافة

يتمثل النمط الأول في سياحة الدراجات الهوائية منخفضة التكلفة أو ما يسمى *The Shoestring Cycling* وتشمل السائحين الأصغر سناً، الذين يقطعون مسافة ما بين ٧٥-١٠٠ ميلاً في اليوم، ولا ينفق السائح أكثر من ٣٠ دولاراً في اليوم، وغالباً ما يفضل خيارات الإقامة منخفضة التكلفة (مثل المخيمات)، وينفق معظم ميزانيته على الطعام، والنمط الثاني سياحة الدراجات الهوائية الاقتصادية *The Economy Cycling* وتشمل مختلف الأعمار، ويتم خلالها قطع مسافة بين ٥٠ إلى ٩٠ ميلاً في اليوم، وينفق السائح خلالها حوالي ٥٠ دولاراً في اليوم، ويستخدم مجموعة متنوعة من خيارات الإقامة والخدمات، والنمط الثالث سياحة الدراجات الهوائية الرفاهية *The Comfort Cycling*، ويحبها السائحون الأكبر سناً (٥٠-٦٤)، الذين يتميزون بدرجة عالية من التعليم، ومستوى الدخل المرتفع، ويقطعون مسافة تقل عن ٥٠ ميلاً في اليوم، وينفق السائح ١٠٠ دولاراً أو أكثر في اليوم، ويفضل الإقامة في الموتيلات والفنادق وأماكن المبيت المتميزة، وتكون له اهتمامات بالجوانب التاريخية والثقافية، والاستمتاع بالبيئة، واستخدام الخدمات التجارية، وزيارة مناطق الجذب السياحي والتسوق (Nicholls, 2015: 6).

٨/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب نوع الطريق  
يتضمن النمط الأول سياحة الدراجات الهوائية على الطرق العامة  
Roads، والنمط الثاني يستخدم الطرق والمسارات الخالية من  
حركة المرور Traffic-free Paths، وهذين النمطين يستخدمان  
الطرق المرصوفة قليلة التعرج، ويختص النمط الثالث بسياحة  
الدراجات الهوائية في المسارات الأكثر الوعرة Rougher Off-  
road Trails والتي غالبًا ما تكون في المناطق الجبلية والمناطق  
ذات التضاريس الوعرة (Zovko, 2013:12).

٩/٣/٣ تصنيف سياحة الدراجات الهوائية حسب تكرار  
الممارسة

يتمثل النمط الأول في سياحة الدراجات الترفيهية النادرة، ويضم  
ممارسة هذا النشاط بالصدفة وبشكل غير اعتيادي، والنمط الثاني  
سياحة الدراجات الهوائية في أوقات الفراغ بشكل غير روتيني،  
والنمط الثالث سياحة الدراجات الترفيهية الكثيفة بشكل روتيني  
ومتكرر وبصفة دائمة، والنمط الرابع سياحة هواة الدراجات  
الهوائية بشكل احترافي، وغالبًا ما يكون ضمن فرق الأندية  
الرياضية والمشاركة في المسابقات التنافسية (Filimonau &  
Robbins, 2019).



### ٤/٣ أهمية سياحة الدراجات الهوائية

#### ١/٤/٣ أهمية سياحة الدراجات الهوائية في التنشيط السياحي

أسفر تطور سياحة الدراجات الهوائية عن زيادة كبيرة في أعداد الدراجون النشطون، وفي نمو عضوية أندية الدراجات في مختلف البلدان الأوروبية والأمريكية والأسترالية والآسيوية، وحدث تحول جذري في الصورة الذهنية التقليدية للدراجة التي ارتبطت لسنوات طويلة بالفقر، إلى الارتقاء بها إلى الصناعة الطموحة التي تنتج الدراجات الترفيهية باهظة الثمن لغرض الترفيه في البيئات الحضرية المتقدمة، وأصبحت الدراجات الهوائية نشاطاً سياحياً له قيمته ودوره في بناء الهوية والثقافة، وفي الإشارة إلى الحالة الاجتماعية، بعدما تحولت إلى علامة رمزية لسياحة الأثرياء، وبات يطلق عليها مصطلح "الجولف الجديد" (McMahon, 2015)، إذ تعد سياحة الدراجات الهوائية في جبال الألب أكثر القطاعات السياحية الواعدة نمواً منذ عام ٢٠١٥م (Pechlaner et al. 2015) .

خلقت هذه التحولات الضخمة في مفهوم سياحة الدراجات الهوائية فرصاً للمستثمرين لتطوير منتجات وخدمات سياحية متخصصة مثل حدائق الدراجات، ومنها Sun Peak في كندا، و Leogang في النمسا، وشركات استئجار الدراجات، ومنظموا رحلات

وجولات الدراجات، فضلاً عن رعاية وتنظيم المسابقات والفعاليات العالمية مثل طواف فرنسا Tour de France الذي كان قد بدأ منذ عام ١٩٠٣م (Han et.al., 2017: 96) ، وكان لهذه العوامل دور كبير في بناء ثقافة ركوب الدراجات، وازدهار سياحة الدراجات الهوائية، التي اكتسبت أهميتها لقيمتها العالية على الصحة البدنية والترفيه والعلاقات الاجتماعية والقضايا البيئية.

ظهرت مجموعة من المبادرات العالمية التي هدفت إلى رفع كفاءة البنية التحتية والمرافق الخدمية المصممة لسياحة الدراجات الهوائية، ومن أشهرها EuroVelو التابع لاتحاد الدراجون الأوروبي (ECF) ، بالتعاون مع شركاء وطنيين وإقليميين، وهي أكبر شبكة طرق للدراجات على مستوى العالم، بدأ إنشاؤها في عام ١٩٩٥م، وتتكون من ١٧ طريقاً تربط القارة الأوروبية بأكملها بمسارات الدراجات الهوائية للمسافات الطويلة، وفقاً لمعايير محددة تتضمن الأمان والراحة والتكامل والجاذبية السياحية للطرق (Stoffelen, 2018: 92)، وحتى عام ٢٠٢٠م تم استكمال ٤٥ ألف كم، ويتوقع خلال السنوات القادمة استكمال الشبكة بإجمالي ٩٠ ألف كم من المسارات الدولية (Duran, et.al., 2018: 27).

حقق مشروع شبكة الطرق الدولية الأوروبية دفعة قوية لنمو سياحة الدراجات الهوائية، ففي أيرلندا نمت سياحة الدراجات الهوائية بنسبة ٤٥% خلال المدة بين عامي ٢٠٠٦-٢٠١١م؛ مما أسهم في تطوير الوجهات السياحية، التي لم تصبح أكثر جاذبية للسائحين فقط، بل كان لها أيضاً مردود إيجابي على السكان المحليين (Deenihan & Caulfield, 2014: 95)، كما أدرجت كروايتا سياحة الدراجات الهوائية بوصفها أحد مكونات العرض السياحي المستدام ضمن استراتيجيتها للتنمية السياحية، ووضعت خطة عمل (٢٠١٥-٢٠٢٥م) للتخطيط والترويج لهذا النمط السياحي، لما لها من أثر إيجابي مضاعف على السكان المحليين (Brscic, & Lovrecic, 2019:604)، وتعد ألمانيا الدولة الرائدة على المستوى العالمي في سياحة الدراجات الهوائية التي تأتي في المرتبة الثانية ضمن أنماط السياحة الرياضية المفضلة بعد السباحة (مكى، وآخرون، ٢٠٢١، ص ١٨١).

وعلى المستوى العربي بدأ تنظيم سباق مصر الدولي للدراجات منذ عام ١٩٥٤م، ثم أنشئ اتحاد الدراجات المصري في عام ١٩٦٠م ليشراف على تنظيم سباقات الدراجات التي تقام سنوياً في شهر ديسمبر، بادئة من مدينة الأقصر، ومروراً بمحافظات الوجه القبلي، والوجه البحري، وقناة السويس، وينتهي في القاهرة

(عامر، ٢٠٠٦، ص ٧٥)، كما أطلقت الحكومة المصرية مبادرة "دراجتك صحتك" لتعزيز انتشار الدراجات الهوائية منخفضة التكلفة، وحماية البيئة، والحد من الازدحام المروري، والتي استقطبت حتى مرحلتها الثالثة حوالي ٢ مليون مواطناً، كما يلقي هذا النشاط دعماً رئاسياً كبيراً ظهر واضحاً في منتدى شباب العالم بشرم الشيخ، صورة (١)، كما شارك وزيراً السياحة والآثار، والطيران المدني، برفقة ٣٠ سفيراً من سفراء الدول الأجنبية في مصر، في ماراثون الدراجات الهوائية بشرم الشيخ، تحت رعاية وزارة السياحة والآثار المصرية احتفالاً بيوم السياحة العالمي، صورة (٢).

### ٢/٤/٣ الأهمية الاقتصادية لسياحة الدراجات الهوائية

تشير الدراسات إلى أن نسبة إنفاق سائحي الدراجات الهوائية في ألمانيا وفرنسا تفوق ٢٠% أكثر من المتوسط العام لإنفاق جميع السائحين، كما يفوق إنفاق السائحين الدراجين في المملكة المتحدة حوالي ٩% أكثر لكل رحلة (Rajé & Saffrey, 2016) ، وتشير تقديرات الاتحاد الأوروبي إلى القيمة الاقتصادية لشبكة دراجات أوروبا (EuroVelo)، التي تستقبل سنوياً ٢,٣ مليار رحلة سياحة للدراجات الهوائية، تحقق قيمة مضافة لصناعة السياحة تتجاوز ٤٤ مليار يورو سنوياً، كما توفر أكثر من ٥٠٠

ألف وظيفة في الاتحاد الأوروبي، متفوقة على صناعات الصلب والرحلات البحرية (3: 2020. ECF)، وتعد ألمانيا أكبر سوق أوروبية لسياحة الدراجات الهوائية، حيث تم تجهيز البنية التحتية الكاملة لنحو ٢٢ مسارًا مؤهلاً للدراجات، و ٥٣٥٠ مكانًا للإقامة والمطاعم، يستقطب ١٥% من الشعب الألماني يوميًا، و ٤١% أسبوعيًا؛ ويحقق عائدات سنوية تبلغ ٩,٢ مليار يورو للسياحة الألمانية، ويجعلها أكبر عرض لسياحة الدراجات الهوائية في أوروبا (ADFC, 2011).

وتحقق شبكة طرق الدراجات الأوروبية عائدات سنوية لهولندا تبلغ نحو ٣٥٠ مليون يورو (68: 2013. Koch)، كما يبلغ حجم الناتج من سياحة الدراجات الهوائية في بريطانيا ٦٣٥ مليون دولار سنويًا، وتعد القطاع الأسرع نموًا في صناعة السياحة البريطانية (119: 2015. Den, et.al.)، وفي اسكتلندا تم إنشاء المنتدى الوطني لسياحة الدراجات الهوائية في عام ٢٠١٠م لتطوير وتعزيز سياحة الدراجات الهوائية الحضرية والجبلية في اسكتلندا، التي تحقق مكاسب اقتصادية تصل إلى ٣٦٢ مليون جنيه استرليني سنويًا، بالإضافة إلى عائدات القيمة المضافة التي تبلغ ١٢٩ مليون جنيه إسترليني سنويًا (4: 2013. Zovko).

ويقام سنويًا في الصين سباق بحيرة تشينغهاي الدولي للدراجات الهوائية وسط المناظر الطبيعية، والذي يحقق عائدات اقتصادية كبيرة بلغت في عام ٢٠١٨م حوالي ٤٦٨ مليون يوان، وبلغت عائدات وسائل الإعلام ٤٣٤ مليون يوان؛ مما يحفز تنمية سياحة الدراجات الهوائية (Liu, & Li, 2019: 167).

### ٣/٤/٣ الأهمية البيئية لسياحة الدراجات الهوائية

دعت منظمة الفاو إلى وضع الاستراتيجيات المختلفة التي تشجع على التكيف مع التغيرات المناخية والحد من المخاطر المرتبطة بها، من خلال تقليل نسب التلوث، وتفعيل النظم الاقتصادية الخضراء (الفاو، ٢٠٢٠، ص ٣٣)، وغالبًا ما يُنظر إلى صناعة السياحة نظرة سلبية فيما يخص تأثيراتها في زيادة التلوث، خاصة ما يتعلق بقطاع النقل والضيافة، واستهلاك الموارد الطبيعية، فقد تجاوزت البصمة الكربونية العالمية السنوية للسياحة بأربعة أضعاف التقديرات المتوقعة، إذ زادت من ٣,٩ إلى ٤,٥ مليار طنًا من مكافئ ثاني أكسيد الكربون بين عامي ٢٠٠٩ و٢٠١٣م، بما يمثل ٨% من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري العالمية (Lenzen et al., 2018: 522).

لذلك، تعد سياحة الدراجات الهوائية توجهًا بديلاً ملائمًا للتنمية السياحية المستدامة، لما توفره من تجربة سياحية صحية وصديقة

للبيئة، وتقدم حلولاً جذرية للتأثيرات السلبية لصناعة السياحة على النظم الأيكولوجية، وتعزز استراتيجيات الحفاظ على البيئة واستدامتها (Gross & Grimm, 2018: 403) ، ومن ثم أدركت الحكومات والمنظمات المعنية وصناع السياسات أن سياحة الدراجات الهوائية تعد محركاً إنمائيًا حاسماً لدعم التخطيط المستقبلي للوجهات السياحية، وتعزيز النمو المستدام للبيئة، وتحفيز القضايا الاجتماعية والاقتصادية (Gazzola et.al., 2018: 1).

٣/٤/٤ الأهمية الحضرية المستدامة لسياحة الدراجات الهوائية  
توجت العديد من المدن العالمية مثل نيويورك، وباريس، وبروكسل، وبرشلونة بقوة نحو الاستثمار في البنية التحتية الصديقة لسياحة الدراجات الهوائية، كجزء رئيس من استراتيجيتها الطموحة للتوجه نحو المدن الخضراء (Neves, & Esperanca, 2011: 192) إذ توفر سياحة الدراجات الهوائية في البيئات الحضرية فرصاً مذهلة للمجتمعات لزيادة وعيها بالآثار الإيجابية لسياحة الدراجات، باعتبارها نمطاً بديلاً وفعالاً للسائحين في المستقبل، لتحقيق على المستوى الشخصي تجربة سياحية جاذبة ومثيرة ومتألفة مع الطبيعة، وتحقيق على المستوى المجتمعي تنمية حضرية مستدامة، متضمنة تطوير البنية التحتية

والمرافق، والتوجه نحو المدن الذكية التي تستهدف تحسين تصاميم ومسارات واستخدامات الطرق الحضرية المستقبلية في سياحة الدراجات الهوائية لتلبية متطلبات المجتمعات المتحضرة (Roman & Roman, 2014: 297)، كما تدعم سياحة الدراجات الهوائية المناطق التي لا تحظى بالمقومات الجاذبة للسياحة الجماعية، حيث يمكن أن تحقق فوائد اقتصادية واجتماعية وبيئية في المجتمعات الريفية التي تتمسك بالمحافظة على القيم الاجتماعية والبيئية (Gazzola et al., 2018: 3) ، فضلاً عن قدرة سياحة الدراجات الهوائية على مواجهة ظاهرة الهجرة من الريف إلى المدن بحثاً عن فرص العمل، بما توفره من دعم للمناطق الريفية والنائية للحفاظ على وظائفها المتاحة، وتوفير فرص عمل جديدة، إذ أوضح مزودي الخدمة في أماكن الإقامة والمحلات التجارية على طول شبكة طرق الدراجات الأوروبية الدولية عن حدوث تطور إيجابي لبيئة الأعمال بشكل رئيس بسبب سياحة الدراجات الهوائية (Nenna, 2020: 8).

### ٥/٣ سياحة الدراجات الهوائية في المملكة العربية السعودية

على الرغم من ثراء مكونات العرض السياحي في المملكة العربية السعودية وتنوعه وتعدد الجهات السياحية بها، إلا أن سياحة الدراجات الهوائية تعد حديثة العهد في المملكة، فقد



استضافت العاصمة السعودية الرياض النسخة الأولى من سباق "طواف السعودية الدولي للدراجات الهوائية" في شهر فبراير عام ٢٠٢٠م تحت رعاية وزارة الرياضة السعودية والاتحاد الدولي للدراجات، والذي حظى بمشاركة نخبة متميزة من الدراجين العالميين صورة (٣)، كما تم خلال شهر فبراير عام ٢٠٢٢م استضافة النسخة الثانية من هذا السباق الدولي في منطقة العلا المتميزة بالتضاريس الطبيعية والمعالم التاريخية والأثرية والتراثية، والذي تضمن خمس مراحل بإجمالي طول ٣,٨٣١ كم، شارك فيها ١٦ فريقاً عالمياً، صورة (٤)، وصاحب السباق العديد من الفعاليات والسباقات الرياضية التي نظمها الاتحاد السعودي للدراجات؛ وأهمها سباق الجمهور، والسباق النسائي، وسباق الناشئين، إلى جانب سباق مخصص للأطفال.

إن سياحة الدراجات الهوائية يمكن أن تسهم بدور رائد في تحقيق أهداف رؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠ التي تقوم على أسس التنمية المستدامة، وربط المقاصد السياحية بمحيطها الطبيعي، وتوظيف السياحة والترفيه في دعم قضايا التنمية المستدامة، وحماية المواقع الطبيعية، والثقافة والتراث والآثار، والتنوع الإحيائي والفطري، مع الأخذ في الاعتبار الجوانب

الاجتماعية والاقتصادية، وتطوير البنية التحتية، والتقل المستدام، والتوجه نحو المدن المستدامة (الخريجي، ٢٠٢٠: ٤).

يمتد طريق العيينة (الحالة الدراسية) بطول ٧٠ كم في الشمال الغربي من العاصمة الرياض، وقد كان جزءاً من المرحلة الخامسة لطواف السعودية الدولي في نسخته الأولى، وتقع العيينة على وادي حنيفة في منطقة "العارض"، وتبعد نحو ٣٥ كم عن مدينة الرياض، وتشكل مع جارتها الجبيلة "مركز العيينة والجبيلة" التابع لمحافظة الدرعية، وأسهم قرب طريق العيينة من الرياض في تسهيل سياحة الدراجات الهوائية، إذ تزيد ممارسة الأنشطة الرياضية في المواقع القريبة من المناطق المركزية بتناقص المسافة بين محل إقامة السائحين ومناطق القصد، وفقاً لقاعدة تناقص قوة تأثير جذب الأنشطة الرياضية على قرار السفر مع زيادة طول المسافة (عبدالنبي والحديثي، ٢٠١٨: ٧٥)، كما تتميز المنطقة بتنوع كبير في المظاهر الطبيعية والبيئية، والشراء الفطري؛ مما يشجع على سياحة الدراجات الهوائية التي تزدهر في ظل توفر عوامل المناخ الملائم، والبيئة الطبيعية الجذابة والمتنوعة، والتراث الثقافي والتاريخي، والقرب من الأسواق الكبيرة، والأمن، فضلاً عن توفر الطرق التي لا تتسم بحركة

مرور كثيفة، وتقع هذه العوامل في بؤرة اهتمام السائحين الدراجين (Brscic & Lovrecic, 2019:607).

#### ٤ الإطار التطبيقي للدراسة

##### ١/٤ منهجية الدراسة الميدانية

##### ١/١/٤ تصميم استمارة الاستبيان

تكونت استمارة الاستبيان من (٢٤) سؤالاً صيغت استجاباتها على مقياس ليكرت الخماسي، وتضمن القسم الأول البيانات الديموغرافية، والقسم الثاني ثلاثة محاور شملت دوافع ممارسة سياحة الدراجات الهوائية، والخدمات والتسهيلات المتوفرة في طريق العينة، ووسائل التسويق لسياحة الدراجات الهوائية.

##### ٢/١/٤ اختبار ثبات استمارة الاستبيان

جدول (١) معامل الثبات ألفا كرونباخ لمحاور استمارة الاستبيان

المحور	المضمون	عدد الفقرات	معامل الفا كرونباخ
الأول	دوافع ممارسة النشاط	٦	٠,٩٢٧
الثاني	الخدمات المتوفرة	٦	٠,٨٢١
الثالث	وسائل التسويق	٦	٠,٨٨٢
جملة الفقرات الموضوعية		١٨	٠,٨٩٥

يتضح من الجدول (١) أن معامل ألفا كرونباخ بلغ (٠,٩٢٧) للمحور الأول، و(٠,٨٢١) للمحور الثاني، و(٠,٨٨٢) للمحور الثالث، وبلغت قيمة المعامل لجملة الفقرات ٠,٨٩٥؛ مما يشير إلى ارتفاع درجة ثبات فقرات استمارة الاستبيان.

#### ٣/١/٤ تحديد عينة الدراسة

تكون مجتمع الدراسة من الدراجين المواطنين والأجانب الذين يمارسون هذا النشاط في طريق العيينة بالرياض، ونظراً لعدم وجود إحصاءات رسمية حول حجم مجتمع الدراسة، فقد تم استخدام أسلوب العينة العشوائية لتحديد حجم عينة الدراسة (٨٠ مفردة) من الدراجين في طريق العيينة بالرياض خلال المدة بين ٢٠٢١/١٢/١٥ إلى ٢٠٢٢/١/٢٥م، صورة (٥).

#### ٢/٤ الإحصاء الوصفي لاستجابات عينة الدراسة

#### ١/٢/٤ الإحصاء الوصفي للبيانات الديموغرافية

يوضح الجدول (٢) البيانات الديموغرافية لعينة الدراسة إذ بلغت نسبة الذكور ٩٠%، مقابل ١٠% للإناث، وتبين أن الفئة العمرية السائدة هي أقل من ٣٠ عاماً بنسبة ٦٠%؛ مما يشير إلى التركيز الشديد في نسبة النوع نحو الذكور؛ بسبب التقاليد المجتمعية المحافظة، وشكلت غالبية عينة الدراسة من الحاصلين على مؤهل جامعي بنسبة ٧١,٢%؛ مما يدل على ارتفاع المستوى التعليمي

لسائحي الدراجات الهوائية، الذين يتسمون بمستوى مرتفع من الثقافة.

من حيث مستوى الدخل سجلت الفئة الأولى من ١٠ لأقل من ١٥ ألف ريالاً بنسبة ٤٣,٨%، وبإضافة الفئة ١٥ ألف ريالاً فأكثر يبلغ الإجمالي ٦٣,٨%، فثمة علاقة وثيقة بين مستوى الدخل المرتفع وسائحي الدراجات الهوائية لميلهم نحو زيادة الإنفاق، وتكرار زيارة المنطقة مقارنة بالسائح العادي (Nicholls, 2015: 7)، نظراً لتكرار الزيارة أسبوعياً بنسبة ٥٢,٥%، وزيادة المسافة المقطوعة من ٥٠ لأقل من ١٠٠ كم بنسبة ٥٣,٨%.

جدول (٢) الإحصاء الوصفي لاستجابات عينة الدراسة حول البيانات الديموغرافية

المتغير	الاستجابة	التكرار	النسبة المئوية	المتوسط الحسابي
النوع	ذكر	٧٢	٩٠,٠	١,١
	أنثى	٨	١٠,٠	

١,٥٠	٦٠,٠	٤٨	أقل من ٣٠ عامًا	العمر
	٣٠,٠	٢٤	٣٠ لأقل من ٤٠ عامًا	
	١٠,٠	٨	٤٠ لأقل من ٥٠ عامًا	
	٠,٠	٠	٥٠ عامًا فأكثر	
٢,٩٣	٥,٠	٤	متوسط	المستوى التعليمي
	١٠,٠	٨	إعدادي	
	٧١,٢	٥٧	جامعي	
	١٣,٨	١١	دراسات عليا	
٢,٧٠	١٣,٨	١١	أقل من ٥٠٠٠ ريال	مستوى الدخل
	٢٢,٥	١٨	٥ لأقل من ١٠ آلاف ريال	
	٤٣,٨	٣٥	١٠ لأقل من ١٥ ألف ريال	
	٢٠,٠	١٦	١٥ ألف ريال فأكثر	
٢,٦٥	٣,٨	٣	أقل من ٢٥ كم	المسافة المقطوعة بالدراجة الهوائية
	٣٥,٠	٢٨	٢٥ لأقل من ٥٠ كم	

	٥٣,٨	٤٣	٥٠ لأقل من ١٠٠ كم	
	٧,٥	٦	١٠٠ كم فأكثر	
٢,٤٣	٨,٨	٧	كل يوم	عدد مرات ممارسة رياضة الدراجات الهوائية
	٥٢,٥	٤٢	يوم في الأسبوع	
	٢٥,٠	٢٠	بعض أيام الشهر	
	١٣,٨	١١	حسب وقت الفراغ	

#### ٢/٢/٤ الإحصاء الوصفي للبيانات الموضوعية

##### المحور الأول - دوافع ممارسة سياحة الدراجات الهوائية

تتمثل في الدوافع المؤثرة علي اتخاذ القرار لدى السائح في اختيار النشاط السياحي الذي يفضله، واختيار الوجهة السياحية (البحراوي، ٢٠١٨: ٨)، إذ أن تجربة السياحة الرياضية وفق الخبرات السابقة للأفراد تعد عاملاً مهماً في قوة جذب المواقع للسياحة الرياضية (عبدالنبي والحديثي، ٢٠١٨: ٨٣).

جدول (٣) الإحصاء الوصفي لاستجابات عينة الدراسة حول

##### دوافع ممارسة سياحة الدراجات الهوائية

العبارة	لا اتفق تماماً	لا اتفق	محايد	اتفق	اتفق تماماً	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي
التنزه والترفيه	٠	٤	١٤	٤٠	٢٢	٤,٠٠	٠,٨١	٨٠%
	٠	٥,٠	١٧,٥	٥٠,٠	٢٧,٥			
الحفاظ على الصحة البدنية	٠	٠	٦	٢٥	٤٩	٤,٥٣	٠,٦٣	٩٠,٦%
	٠	٠	٧,٥	٣١,٣	٦١,٣			
وسيلة انتقال رخيصة التكلفة	٠	٠	٢٣	٣٧	٢٠	٣,٩٦	٠,٧٣	٧٩,٢%
	٠	٠	٢٨,٨	٤٦,٢	٢٥,٠			
التدريب والمشاركة في المسابقات	٠	١٠	٣٣	٢٠	١٧	٣,٥٥	٠,٩٦	٧١%
	٠	١٢,٥	٤١,٣	٢٥,٠	٢١,٣			
مشاركة	٠	٣	١٠	٢٩	٣٨	٤,٢٧	٠,٨٢	٨٥,٤%



			٤٧,٥	٣٦,٣	١٢,٥	٣,٨	٠	%	الأقارب والأصدقاء
			١٥	٢٦	٣٩	٠	٠	التكرار	الحفاظ على
٧٤%	٠,٧٦	٣,٧٠	١٨,٨	٣٢,٥	٤٨,٨	٠	٠	%	البيئة

يتضح من الجدول (٣) أنه جاء في المرتبة الأولى لدوافع سياحة الدراجات الهوائية "الحفاظ على الصحة البدنية" بوزن نسبي ٩٠,٦%، نظراً لمساهمة هذه السياحة في زيادة مستوى النشاط البدني والصحي للسائحين (Nicholls, 2015: 7)، وجاء في المرتبة الثانية "مشاركة الأقارب والأصدقاء" بوزن نسبي ٨٥,٤%، حيث توفر سياحة الدراجات مستوى عالٍ من العلاقات الاجتماعية، وتعزز روح تعاون بين الدراجين أنفسهم، وبين المجتمعات المحلية: (Neves & Esperança, 2011: 192)، وجاء في المرتبة الثالثة "التنزه والترفيه" بوزن نسبي ٨٠%، نظراً لاجتذاب السائحين لممارسة ومشاهدة الأنشطة الرياضية البدنية في المناطق المتميزة بالعناصر الطبيعية مثل الحدائق والحياة البرية والجبال (قاسم وعبدالفتاح، ٢٠١٣: ٢٢)، وجاء في المرتبة الرابعة "وسيلة انتقال رخيصة التكلفة" بوزن نسبي ٧٩,٢%، وجاء في المرتبة الخامسة "الحفاظ على البيئة" بوزن نسبي ٧٤%، إذ أن العنصر الأكثر جذباً لسائحي الدراجات هو تنوع المناظر الطبيعية على طول الطرق (Bakogiannis,

1) (et.al. 2020: 200)، صورة (٦) وجاء في المرتبة الأخيرة  
"التدريب والمشاركة في المسابقات" بوزن نسبي ٧١%.

### المحور الثاني - الخدمات والتسهيلات المتوفرة لسياحة الدراجات الهوائية

يتضح من الجدول (٤) أنه جاء في المرتبة الأولى "الخدمات  
الأمنية" بوزن نسبي ٨٩,٦%، صورة (٧)، وجاء في المرتبة  
الثانية "خدمات الإسعاف" بوزن نسبي ٨٨,٢%، إذ تتطلب سياحة  
الدراجات توفر الطرق المجهزة بمحطات الخدمة والصيانة،  
ومراكز الإسعاف والاستراحات (إسماعيل وشريف، ٢٠٢١: ٥)،  
وجاء في المرتبة الثالثة "الرصف الجيد للطريق والمناسب لسياحة  
الدراجات الهوائية" بوزن نسبي ٨٢,٦%، إذ تحفز البنية التحتية  
المتطورة السائحين على استخدام الدراجات لأغراض الترفيه  
والاستجمام (Brscic & Lovrecic, 2019: 606).

وجاء في المرتبة الرابعة "وجود أماكن للاستراحة ومراكز  
لصيانة الدراجات الهوائية" بوزن نسبي ٨٠,٢%، وجاء في  
المرتبة الخامسة "وجود لافتات إرشادية على الطريق تشير إلى  
سير الدراجات الهوائية" بوزن نسبي ٦٩,٤%، صورة (٨)، وجاء  
في المرتبة الأخيرة "وجود مسار مخصص للدراجات الهوائية"  
بوزن نسبي ٣٩,٤%، لذلك يعد قصور البنية التحتية وقلة

التسهيلات معوقاً لتنظيم سياحة الدراجات (Mionel & Mionel, 2016: 913) التي تتطلب توفر مسارات الطرق منخفضة الانحدار، وذات الجودة العالية؛ مما يحقق تأثيرات اقتصادية مضاعفة (1) (Bakogiannis, et.al. 2020).

جدول (٤) الإحصاء الوصفي لاستجابات عينة الدراسة حول الخدمات والتسهيلات المتوفرة لسياحة الدراجات الهوائية

العبارة	لا تتفق تماماً	لا تتفق	محايد	تتفق	تتفق تماماً	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي
يوجد مسار مخصص للدراجات الهوائية	١٩	٤٧	١١	٣	٠	١,٩٧	٠,٧٢	٣٩,٤%
رصف الطريق جيد ومناسب لسياحة الدراجات الهوائية	٠	٤	٩	٣٩	٢٨	٤,١٣	٠,٨٠	٨٢,٦%
توجد لافتات إرشادية على الطريق تشير إلى سير	٥	١٠	٢٦	٢٠	١٧	٣,٤٧	١,١٦	٦٩,٤%

									الدراجات الهوائية
%٨٩,٦	٠,٦١	٤,٤٨	٤٤	٣١	٥	٠	٠	التكرار	توجد
			٥٥,٠	٣٨,٨	٦,٢	٠	٠	%	خدمات أمنية على الطريق لتأمين لدراجين
%٨٨,٢	٠,٦٥	٤,٤١	٤٠	٣٣	٧	٠	٠	التكرار	تتوفر
			٥٠,٠	٤١,٢	٨,٨	٠	٠	%	خدمات إسعاف تقدم الرعاية الطبية للدراجين
%٨٠,٢	٠,٨٧	٤,٠١	٢٥	٣٧	١٢	٦	٠	التكرار	توجد
			٣١,٣	٤٥,٣	١٥,٠	٧,٤	٠	%	أماكن للاسترحة ومراكز لصيانة الدراجات الهوائية

### المحور الثالث - وسائل التسويق السياحي لسياحة الدراجات الهوائية

يتضح من الجدول (٥) أنه جاء في المرتبة الأولى لوسائل  
التسويق السياحي لسياحة الدراجات الهوائية "تصميم خرائط على  
جوجل ماب لمسارات سياحة الدراجات الهوائية" بوزن نسبي  
%٨٨، وهي لوحات إعلانية صغيرة تظهر على المواقع

الإلكترونية، وتتضمن صوراً ورموزاً تجذب اهتمام السائحين  
(خليفة ولعراية، ٢٠٢١: ٤١).

جدول (٥) الإحصاء الوصفي لاستجابات عينة الدراسة حول  
وسائل التسويق السياحي لسياحة الدرجات الهوائية

الوزن النسبي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	اتفق تماماً	اتفق	محايد	لا اتفق	لا تماماً	التكرار	العبارة
%٧٥	٠,٧٨	٣,٧٥	١٦	٢٩	٣٤	١	٠	التكرار	التغطية الإعلامية (قنوات فضائية - إذاعة - صحف) لسياحة الدرجات الهوائية
			٢٠,٠	٣٦,٣	٤٢,٥	١,٣	٠	%	
%٨٦	٠,٧٣	٤,٣٠	٣٧	٣٠	١٣	٠	٠	التكرار	الدعاية والإعلان على وسائل التواصل الاجتماعي لسياحة الدرجات الهوائية
			٤٦,٣	٣٧,٥	١٦,٣	٠	٠	%	
%٨١	٠,٧٦	٤,٠٥	٢٥	٣٤	٢١	٠	٠	التكرار	إدراج سياحة الدرجات الهوائية على برامج شركات السياحة
			٣١,٣	٤٢,٥	٢٦,٣	٠	٠	%	

									وهيئة الترفيه والإتحادات الرياضية
			٢٧	٣٣	٢٠	٠	٠	التكرار	رعاية المستثمرين للمسابقات الدولية لسياحة الدراجات الهوائية
%٨١,٦	٠,٧٦	٤,٠٨	٣٣,٧	٤١,٣	٢٥,٠	٠	٠	%	
			١٢	٢٧	٣٨	٣	٠	التكرار	تنسيق برامج تنشيط سياحة الدراجات الهوائية والسياحة البيئية والسياحة الحضرية المستدامة
%٧٢	٠,٧٨	٣,٦٠	١٥,٠	٣٣,٨	٤٧,٤	٣,٨	٠	%	
			٤١	٣٠	٩	٠	٠	التكرار	تصميم خرائط على جوجل ماب لمسارات سياحة الدراجات الهوائية
%٨٨	٠,٦٨	٤,٤٠	٥١,٣	٣٧,٤	١١,٣	٠	٠	%	

وجاء في المرتبة الثانية "الدعاية والإعلان على وسائل التواصل الاجتماعي" بوزن نسبي ٨٦%، بفضل سرعة انتشارها وجذبها لعدد كبير من سائحي الدراجات الهوائية (Duran, et.al., 27: 2018)، وجاء في المرتبة الثالثة "رعاية المستثمرين

للمسابقات الدولية لسياحة الدراجات الهوائية" بوزن نسبي ٨١,٦%، والتي تعد إحدى السياسات الفعالة لتنشيط سياحة الدراجات الهوائية (Quintero, et.al., 2021: 7290)، كما تمنح رعاية الأحداث الرياضية للرعاة قيمة مضافة؛ بفضل الدعاية الإيجابية، والترويج للعلامة التجارية، وتعزيز سمعة المنظمة، والتي تترجم إلى مبيعات أعلى (Blundo, et.al., 2017: 148)، وجاء في المرتبة الرابعة "إدراج سياحة الدراجات الهوائية على برامج شركات السياحة وهيئة الترفيه والاتحادات الرياضية" بوزن نسبي ٨١%، وجاء في المرتبة الخامسة "التغطية الإعلامية لسياحة الدراجات الهوائية" بوزن نسبي ٧٥%، والتي يمكن أن تسهم في جذب السائحين في أوقات ضعف الحركة السياحية؛ مما يقلل من الآثار السلبية لموسمية الطلب السياحي (العربي، ٢٠١٧، ص ١١٣)، وجاء في المرتبة الأخيرة "تنسيق برامج تنشيط سياحة الدراجات الهوائية والسياحة البيئية والسياحة الحضرية المستدامة" بوزن نسبي ٧٢%، إذ تتميز سياحة الدراجات الهوائية بتعدد قطاعاتها الخلفية، والتكامل بين مقومات الوجهات السياحية، تحت رعاية المؤسسات الوطنية والإقليمية (Brcsic & Lovrecic, 2019: 606).

#### ٣/٤ اختبار صحة فرضيات الدراسة

يتضح من الجدول (٦) نتائج اختبار صحة فرضيات الدراسة باستخدام معامل الارتباط "بيرسون" عند مستوى دلالة ٠,٠٥، باستخدام برنامج SPSS, 24

جدول (٦) نتائج العلاقات الارتباطية بين متغيرات الدراسة

المتغيرات	دوافع النشاط	خدمات الطريق	التسويق السياحي
تنشيط سياحة الدراجات	٠,٩١٠	٠,٦٦٥	٠,٩٣٥
مستوى الدلالة	٠,٠٠٠	٠,٠٥٥	٠,٠٠

#### ١/٣/٤ اختبار صحة الفرضية الأولى

ظهرت علاقة ارتباط طردي قوي بين دوافع رياضة الدراجات الهوائية وتنشيط سياحة الدراجات الهوائية عند مستوى معنوية ٠,٠٥، لذلك تم رفض الفرض العدمي وقبول الفرض البديل أنه "توجد علاقة ارتباط ذات دلالة إحصائية بين دوافع رياضة الدراجات الهوائية وتنشيطها كنمط سياحي في طريق العيينة بالرياض".

#### ٢/٣/٤ اختبار صحة الفرضية الثانية



توجد علاقة ارتباط طرد ضعيف غير دال إحصائياً بين الخدمات المتوفرة لرياضة الدراجات الهوائية وتنشيط سياحة الدراجات الهوائية، لذلك تم قبول الفرض العدمي أنه "لا توجد علاقة ارتباط ذات دلالة إحصائية بين الخدمات المتوفرة لرياضة الدراجات الهوائية وتنشيطها كنمط سياحي في طريق العيينة بالرياض"، جراء ضعف الخدمات المقدمة.

#### ٣/٣/٤ اختبار صحة الفرضية الثالثة

ظهرت علاقة ارتباط طردي قوي بين وسائل التسويق لرياضة الدراجات الهوائية وتنشيط سياحة الدراجات الهوائية عند مستوى معنوية ٠,٠٥، لذلك تم رفض الفرض العدمي وقبول الفرض البديل أنه "توجد علاقة ارتباط ذات دلالة إحصائية بين وسائل التسويق لرياضة الدراجات الهوائية وتنشيطها كنمط سياحي في طريق العيينة بالرياض".

#### ٥ مناقشة النتائج والتوصيات

##### ١/٥ نتائج الدراسة

يتضح من الشكل (٢) نتائج التحليل الرباعي لسياحة الدراجات الهوائية في طريق العيينة بالرياض، حيث يتضح الآتي:  
تبرز نقاط القوة في تنشيط سياحة الدراجات الهوائية في وجود طرق مرصوفة ومناسبة لهذا النشاط، كما تتوفر العديد من

الخدمات المساندة خاصة الخدمات الأمنية والطبية، ومراكز الصيانة، في حين ظهرت بعض جوانب الضعف التي تمثلت في عدم وجود مسارات مخصصة للدراجات الهوائية، وعدم توفر علامات إرشادية لسياحة الدراجات، بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الصيانة.



شكل (٢) التحليل الرباعي لسياحة الدراجات الهوائية في طريق

#### العينة

تتضمن الفرص المتاحة لتنشيط سياحة الدراجات الهوائية في قرب الطريق من مدينة الرياض، ووجود العديد من المقاصد السياحية التاريخية والتراثية والبيئية، بينما تمثلت التحديات في

عدم ملائمة الظروف المناخية خاصة ارتفاع درجات الحرارة في فصل الصيف، ووجود طرق أخرى بديلة بالقرب من طريق العينة.

#### ٢/٥ توصيات الدراسة

تقدم الدراسة بعض التوصيات التي تساعد على تنشيط سياحة الدراجات الهوائية، ووضعها على الخريطة السياحية للمملكة العربية السعودية.

#### ١/٢/٥ التوصيات الموجهة إلى الشركات السياحية

- وضع سياحة الدراجات الهوائية ضمن البرامج السياحية الخارجية.
- التسويق لسياحة الدراجات الهوائية ضمن برامج تسويق السياحة الداخلية.
- التسويق الإلكتروني عبر مواقع التواصل الاجتماعي لسياحة الدراجات الهوائية.
- تقديم عروض موسمية لسياحة الدراجات الهوائية في فترات ركود الحركة السياحية.

- استخدام وسائل تسويقية حديثة والتجديد والابتكار في الوسائل والأدوات التي يستخدمها المسوقون.
- ٢/٢/٥ التوصيات الموجهة إلى هيئة السياحة والترفيه
- تنظيم مسابقات دولية لسياحة الدراجات الهوائية تحت رعاية المنظمات العالمية للدراجات الهوائية.
- مشاركة القطاع الخاص في رعاية سياحة الدراجات الهوائية.
- التغطية الإعلامية لفعاليات سياحة الدراجات الهوائية.
- رفع كفاءة البنية التحتية لسياحة الدراجات الهوائية، من مسارات الطرق المخصصة، والخدمات المساعدة، والتسهيلات السياحية.
- إنشاء مسار ساحلي لسياحة الدراجات الهوائية ضمن مشروع نيوم؛ يبدأ من ساحل منطقة تبوك في السعودية، ويصل إلى العقبة في الأردن، وينتهي بشرم الشيخ في مصر.

### ٣/٥ الدراسات المستقبلية

- دور سياحة الدراجات الهوائية في تعافي قطاع السياحة السعودي من تداعيات جائحة كورونا.
- تنشيط سياحة الدراجات الهوائية كأحد مقومات الجذب السياحي في مصر.
- إمكانية تطبيق سياحة الدراجات الهوائية الافتراضية كأحد أنماط السياحة البديلة في مصر.

## ملحق الصور



صورة (٢) وزير السياحة والآثار والطيران المدني  
وسفراء أجنبية يشاركون بماراثون الدراجات الهوائية  
في شرم الشيخ احتفالاً بيوم السياحة العالمي  
(المصدر: <https://www.sayidaty.net>)

صورة (١) الرئيس المصري يقود ماراثون  
السلام لمنتدى شباب العالم بشرم الشيخ  
٢٠١٨ م  
(المصدر: <https://nwafez.com>)



صورة (٤) طواف السعودية الثاني بالعلا ٢٠٢٢  
(المصدر: <https://www.alyaum.com>)

صورة (٣) طواف السعودية الأول بالرياض  
٢٠٢٠  
(المصدر: <https://www.aleqt.com>)



صورة (٦) التناغم بين سياحة الدراجات الهوائية والطبيعة في طريق العيننة (المصدر: تصوير الباحث الثاني)



صورة (٥) بعض الدراجين في طريق العيننة بالرياض (المصدر: تصوير الباحث الثاني)



صورة (٨) لافتات إرشادية على طريق العيننة (المصدر: تصوير الباحث الثاني)



صورة (٧) الخدمات الأمنية الجواله في طريق العيننة (المصدر: تصوير الباحث الثاني)

## قائمة المراجع

### المراجع العربية

- أبو الخير، أسماء المهدي علي (٢٠١٩) "المقومات الطبيعية للسياحة الرياضية المائية بساحل بلدية طرابلس الكبرى بليبيا" مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة قناة السويس، الإسماعيلية، ج.م.ع، ٣٠: ٢٨٥-٣٢٥.
- إسماعيل، تحسين علي، وشريف، كاروان حمه سعيد (٢٠٢١) "دور السياحة الرياضية في رعد الاقتصاد الوطني في ظل جائحة كوفيد ١٩" مجلة دراسات وبحوث التربية الرياضية، ٦٨: ١-١٦.
- إسماعيل، محمد، وقاسم، جمال (٢٠٢٠) "أثر قطاع السياحة على النمو الاقتصادي في الدول العربية" صندوق النقد العربي، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة.
- البحرأوي، أحمد حسن عبدالرحيم (٢٠١٨) "جغرافيا السياحة الرياضية بجمهورية مصر العربية" رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية الرياضية للبنين، جامعة بنها، بنها، ج.م.ع.



- الخريجي، وفاء صالح على (٢٠٢٠) "التقييم الجيوبيئي لمنتزه العارض الوطني بالرياض لدعم التنمية السياحية المستدامة في ضوء رؤية المملكة ٢٠٣٠" سلسلة بحوث جغرافية، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ج.م.ع، ١٤٢: ١-٨٢.
- العربي، تريكي (٢٠١٧). أثر التظاهرات الرياضية على القطاع السياحي، مجلة البديل الاقتصادي، الجزائر، ٧: ١٠٣-١١٦.
- الفاو (٢٠٢٠) "إطار منظمة الأغذية والزراعة الخاص بالهجرة كاختيار وفرصة للتنمية الريفية" روما: منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة.
- خليفة، نوفل، ولعرابة، سورية (٢٠٢١) "دور التسويق الإلكتروني في دعم السياحة الداخلية في الجزائر" الإدارة السياحية وأفاق التنمية الواقع والتحديات، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا، ٣٢-٥٢.
- عامر، إبراهيم إبراهيم (٢٠٠٦) "المنشآت والتسهيلات الرياضية، مجلة إدارة الأعمال" القاهرة، ج.م.ع، ١١٤: ٧٤-٧٩.

- عبدالنبي، أحمد عبدالسلام، والحديثي، عباس غالي (٢٠١٨) "المنهج الجغرافي لبحث الرياضة والسياحة" مجلة كلية المأمون، بغداد، العراق، ٣٢.
- قاسم، مدحت، وعبدالفتاح، أحمد (٢٠١٣) "السياحة الرياضية والمنتجات الصحية والرياضية" القاهرة: دار الفكر العربي، ج٠م٠ع٠
- محمد، عبدالله التوم عبدالله (٢٠٢١) "الأثر الاقتصادي لجائحة فيروس كورونا على القطاع السياحي في المملكة العربية السعودية" المجلة العربية للنشر العلمي، ٣٥.
- مقابلة، خالد (٢٠١٠) "تنمية السياحة الرياضية في المثلث السياحي الذهبي في الأردن الواقع الحالي وآفاق التنمية المستقبلية" مجلة اتحاد الجامعات العربية للآداب، جامعة اليرموك، أربد، الأردن، ٧(٣): ٤٣٩-٤٦٨.
- مكى، عادل محمد، وبدر، وليد رزق، وفتحى، محمد حامد، وخليفة، نسرين قرشي (٢٠٢١) "رؤية مستقبلية للنهوض بالسياحة الرياضية في ضوء التحديات المعاصرة" المجلة العلمية لعلوم التربية البدنية والرياضية المتخصصة، جامعة أسوان، ج٠م٠ع٠، ١٠(٣): ١٧٠-١٩٤.

### المراجع غير العربية

- ADFC (2011) “Tourism us Marketing Guide” Retrieved March 15, 2022 from <http://www.adfc.de/touristiker/adfc-tourismusmarketing-guide/adfctourismusmarketing-guide>. p. 4–5.
- Bakogiannis, E. et.al. (2020) “Exploring Motivators and Deterrents of Cycling Tourism Using Qualitative Social Research Methods and Participative Analytical Hierarchy Process (AHP)” Sustainability, 12: 1-15.
- Bielinski, T; Kwapisz, A; and Wa\_zna, A. (2019) “Bike-sharing Systems in Poland” Sustainability, 11(9).
- Blundo, D.S; Muiña, F.G; Hoyo, A.F; Riccardi, M.P. and Politi, A.M. (2017) “Sponsorship and Patronage and Beyond PPP as an Innovative Practice in the Management of Cultural Heritage” Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development, 7 (2): 147-163.
- Brscic, K. & Lovrecic, M. (2019) “How to Plan the Development of Cycle Tourism? Example of Istria County” Tourism In Function of Development of The Republic of Serbia, Tourism As A Generator of Employment, Thematic Proceedings II, 603-620
- Deenihan, G. & Caulfield, B. (2014) “Do Tourists Value Different Levels of Cycling Infrastructure?” Tourism Management, 46: 92-101.
- Den, B; Chen, L; and Zhang, X. (2015) “A Literature Review on Overseas Cycling Tourism Research” Tourism Tribune. 30(3): 116-126.

- Duran, F; Sevinc, F; and Harman, S. (2018) “Cycle Tourism as an Alternative Way of Tourism Development in Canakkale, Turkey” Journal of Awareness, 3(4): 25-34.
- ECF. (2020) “EuroVelo, the European Cycle Route Network” PRESS KIT, European Cyclists’ Federation (ECF).
- Filimonau, V. & Robbins, D. (2019) “Cycling and Walking by Visitors at Tourist Destinations” Faculty of Management, Bournemouth University.
- Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D. and Ossola, P. (2018) “Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-known or Remote Territories: the Experience of the Apennine Regions of Northern Italy” Sustainability, 10(6): 1-19.
- Griffin, B. (2016) “Bad Roads Will Absolutely Nip in the Bud the New Development: Cycling Tourism in Ireland in the late Nineteenth and Early Twentieth Centuries, in Lane, L. & Murphy, W. (Eds), Leisure and the Irish in the Nineteenth Century, Liverpool University Press, Liverpool, 187-206.
- Gross, S. & Grimm, B. (2018) “Sustainable Model of Transport Choices at the Destination – Public Transport at German Destinations” Tourism Review, 73(3): 401-420.
- Han, H., Meng, B. and Kim, W. (2017) “Bike Traveling as a Growing Phenomenon: Role of Attributes, Value, Satisfaction, Desire and Gender in Developing Loyalty” Tourism Management, 59: 91-103.

- Han, H; Lho, L; Al-Ansi, A. and Yu, J. (2020) “Cycling Tourism: a Perspective Article” *Tourism Review*, 75(1): 162-164.
- Koch, K.K. (2013) “Bicycle Tourism in Hungary, Applied Studies in Agribusiness and Commerce”, Agroinform Publishing House, Budapest, 67-71.
- Lamont, M. (2014) “Introduction to Tourism Review Internationalthemed Issue: Cycling and Tourism”, Special Edition of the Journal *Tourism Review International*, 18.
- Lenzen, M. S; Ting, Y.P; Geschke, A; and Malik, A. (2018) “The Carbon Footprint of Global Tourism”, *Nature Climate Change*, 8: 522-528.
- Lessing, H. E. (2001) “What Led to the Invention of the Early Bicycle?” *Cycle History*, 11: 28–36.
- Liu, K. & Li, W. (2019) “Current Situation and Prospect Analysis of Cycling Tourism in Zhuhai City, China, *Advances in Economics*” *Business and Management Research*, 91: 167-171.
- McMahon, D. (2015) “Millionaire Entrepreneur Explains Why Cycling – and Not Golf – is the New Sport of Choice for Young Professionals, *Business Insider*”, Retrieved January 21, 2022, from <https://www.businessinsider.com>.
- Mionel, V. & Mionel, O. (2016) “Cycle Tourism in Olt County, Romania. (Re) Discovering Potential of History and Geography for Tourism” *Amfiteatru Economic Journal*, 18(10): 913-928.

- Moral-Moral, M. (2016) “The Development of Cycle Tourism as a Sustainable Tourism Modality” *Tourism and Local Development Journal*, 9(21).
- Nenna, S. (2020) “Cycling Tourism Research Analyzing the Bicycle Touring Segment”, Bachelor of Hospitality Management, Bachelors Degree in Tourism, KAMK Univ.
- Neves, J.M. & Esperança, J.P. (2011) “Bike Usage and Cycle Tourism: The Pattern of Portuguese Associated Bike Riders”, *Book of Proceedings, International Conference on Tourism & Management Studies, Algarve*, 191-200.
- Nicholls, S. (2015) “Michigan Bicycle Tourism Marketing Plan” Promotion, Marketing and Communications Implementation Committee, Michigan.
- Nilsson, J.H. (2019) “Urban Bicycle Tourism: Path Dependencies and Innovation in Greater Copenhagen”, *Journal of Sustainable Tourism*, 27(11): 1648–1662.
- Oliva, J.M. (2018) “Cyclotourism. Sport and Culture on the Bicycle” *Multidisciplinary scientific journal of reference in Spain*, 46-51.
- Oosterhuis, H. (2016) “Cycling, Modernity and National Culture” *Social History*, 41(3): 233-248.
- Pan, C. (2012) “An Investigation of the Relationships among Sport Tourism Quality” Satisfaction and Tourists' Intentions to Return for a Triathlon in Taiwan. PhD. faculty of the United States Sports Academy.

- Pechlaner, H; Demetz, M; and Scuttari, A. (2015) “The Future of Cycle Tourism in the Alps” Eurac Research and Alpnet.
- Quintero, F.A.L; Calderón, M.G.M; Cusme, Y.A.Z; Rodríguez, E.I.C; and Rodríguez, N.R.H. (2021) “Cycling Tourism Activity an Alternative in Times of Covid 19 in the Destination of Sucre and San Vicente”, Annals of R.S.C.B., 25(6): 7290 – 7303.
- Raje, F. & Saffrey, A. (2016) “The Value of Cycling” University of Birmingham and Phil Jones Associates.
- Reid, C. (2017) “Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling” Washington: Island Press.
- Roman, M. & Roman, M. (2014) “Bicycle Transport as an Opportunity to Develop Urban Tourism–Warsaw Example” Procedia Social and Behavioral Sciences, 151: 295-301.
- Stoffelen, A. (2018) “Tourism Trails as Tools for Cross-border Integration: A Best Practice Case Study of the Vennbahn Cycling Route” Annals of Tourism Research, 73: 91–102.
- UNWTO. (2019) “International Tourism Highlights 2019 Edition” Madrid, Spain: World Tourism Organization (UNWTO).
- UNWTO. (2020): International Tourism Numbers Could Fall 60-80% in 2020, UNWTO, reports. Retrieved March 20, 2020 from UNWTO: <https://www.unwto.org>.
- Volgger, M. & Demetz, M. (2021) “The Cycling Tourism Tribe, in Consumer Tribes” in Tourism,

Contemporary Perspectives on Special-Interest Tourism,  
Pforr, C; Dowling, R; Volgger, M. (eds.), Springer,  
Singapore.

- Waterman, A. (2014) “When did it All Start to go Downhill for Mountain Biking?” Independent Retrieved January 15, 2022, from <https://www.independent.co.uk>.
- WTTC. (2020) “Travel & Tourism - Global Economic Impact & Trends 2020” World Travel & Tourism Council.
- Zovko, I. (2013) “The Value of Cycle Tourism Opportunities for the Scottish Economy” Sustrans Scotland.