

ORIGINAL ARTICLE**Identifying and Prioritizing Barriers to the Development of Elite Cycling**
Fariba Ahmadi¹, **Zeinab Mondalizadeh^{2*}**

1. MSc, Department of Sports Management, Arak University, Arak, Iran.

2. Associate Professor, Department of Sports Management, Arak University, Arak, Iran.

***Correspondence**

Zeinab Mondalizadeh

E-mail: z-ndalizade@araku.ac.ir

Receive Date: 12/Nov/2025

Accept Date: 19/ April /2026

Published Online: 22/June/2026

How to cite

Mondalizadeh, Z., & Ahmadi, F. (2026). Identifying and Prioritizing Barriers to the Development of Elite Cycling. *Applied Research of Sport Management*, 15(1), 1-18.

EXTENDED A B S T R A C T**Introduction**

One of the aspects of sport that can create appropriate motivations for people in society, especially young people, to exercise is championship sport. The prevalence of championship sport in all sectors increases social vitality and national productivity, and the promotion of championship sport leads to the name of victorious nations being known worldwide. The development of competitive cycling at the national and transnational levels is an important part of national socio-economic development. In the past decades, there has been a kind of increased awareness among countries and governments about the value of success in championship sport. These successes have been recognized as a valuable resource due to their capacity to help achieve a range of sporting and non-sporting goals. In this regard, Green and Houlihan (2005) state that winning more medals in international competitions leads to an increased sense of national sovereignty, national pride, economic profitability, and diplomatic benefits. Championship cycling is one of the most important disciplines, and countries have shown that, given the prerequisite components of this championship sport, they can lead to development and medal winning in regional and international arenas. A study of the challenges of cycling in Iran shows that implementing these strategies has been accompanied by many difficulties. Cycling, as one of the basic and important sports in the international arena, has a significant capacity to achieve success and improve the status of Iranian sports. However, despite the existence of potential talents and interest among athletes, this discipline has not been able to achieve its worthy and deserved position at the championship level in Iran in Asian and global competitions. The significant gap between the current performance and the actual capacities of this discipline indicates the existence of deep and multidimensional obstacles and challenges. However, no comprehensive and systematic study has been conducted to comprehensively identify and prioritize these obstacles based on their impact and urgency. The lack of such understanding has led to the strategies and policies adopted being often insular, sectional, and lacking the necessary effectiveness. Therefore, the main question of this research is "What are the most important obstacles to the development of cycling at the championship level in Iran and what is the priority of each of these obstacles based on their importance and impact?"

Methodology

This research is based on the purpose of applied research and the data collection method is exploratory, which was conducted in the field using the Delphi approach. The statistical population of the research included heads and vice-heads of boards, managers, experts, coaches, veterans, elite athletes, and professors of Iranian universities, 25 of whom were selected as participants in this research through purposive sampling. In this research, documents, records, and library resources

available in this field were also used, and after reviewing them, information was extracted from them that was used for interview questions and questionnaire components. The Delphi approach was then used. The Delphi approach seeks to create agreement and consensus among participants regarding the items mentioned in the questionnaires. Finally, a questionnaire on obstacles to the development of cycling at the championship level was used, consisting of 5 areas (1- sports facilities and equipment, 2- management and executive, 3- attitude and support, 4- economic, 5- human and environmental) with a five-point Likert scale and a questionnaire on prioritizing obstacles with a 9-point scale.

Findings

The obstacles were economic obstacles, which were identified with items such as the lack of allocation of part of the revenues of organizations and departments to strengthen the cycling championship sport, the lack of sufficient motivation and appropriate returns for private sector investment in cycling, the absence of sponsors to support the cycling team and participate in competitions, the lack of sufficient budget in cycling at the championship and professional levels, the absence of self-sufficient and income-generating cycling clubs, and the problems of importing cycling equipment and gear at the championship level due to economic issues and high prices. Other extracted components were managerial and executive obstacles, which were identified with items such as the lack of security and coordination to ensure the safety of cyclists during training on the roads, poor advertising by the Iranian Broadcasting Corporation in introducing professional and medal-winning cyclists, and the lack of coordination between government agencies and institutions in the field of developing the cycling championship sport. Similarly, the component of facilities and equipment included the lack of a cycling academy for planning and developing the championship sport, the lack of environmental potential, the lack of cycling accessories, and the lack of attention to sports insurance for cyclists. Human and environmental barriers included the lack of attention and insufficiency of training and retraining courses to improve the technical skills of championship cycling coaches and referees, the lack of proper and professional communication between coaches and athletes, and the inattention of officials to the fundamental and professional training of cycling. Finally, the attitudinal and supportive component included the lack of financial and career support for national cycling champions, and appreciate cycling champions and medalists, the lack of local publications and websites dedicated to reporting on cycling and the successes of medalists, and the lack of a program to create a culture of public support for cyclists at the championship level. The results of prioritizing obstacles to the development of cycling at the championship level are also shown in Figure 1. In such a way that the executive management component with a weight of 0.790 ranked first, the economic component with a weight of 0.550 ranked second, the facilities and equipment component with a weight of 0.489 ranked third, the attitudinal and social component with a weight of 0.156 ranked fourth, and the human and environmental component with a weight of 0.065 ranked last. Also, the inconsistency rate was 0.02, which was acceptable.

Discussion and Conclusion

The present study was conducted with the aim of identifying and prioritizing the obstacles to the development of championship cycling. The first coefficient of agreement was related to the economic component. Support and sponsorship of championship sports and provision of financial and human resources by the government and participation are considered key points in championship sports. From a theoretical perspective, this situation creates a kind of structural dependence on government resources that contradicts the logic of sustainable sports development. If the government plays the role of a facilitator instead of a direct provider, the opportunity for participation of the private sector and local institutions increases. Therefore, financial strategies based on diversification of revenue sources (sponsoring, branding, public-private partnerships) can increase financial sustainability at the level of federations and boards. The second coefficient of agreement of the present study was related to the component of facilities and equipment. The existence of the

necessary infrastructure and suitable facilities for cycling enthusiasts at the championship level was one of the reasons for the importance among the participants, because if the facilities, equipment, and suitable routes and tracks are available for cyclists to practice, many enthusiasts can practice and from these people, outstanding individuals can be selected to participate in championship arenas. Therefore, improving cycling spaces and routes, improving the quality of cycling equipment and facilities at a standard level, optimizing, improving security, and using technology to build suitable sports spaces such as training tracks can play an important role in the development of this sport. The third coefficient of agreement of the present study was related to the management and executive component. From an analytical perspective, it can be said that the existing management system does not have the characteristics of an adaptive and learning system. In such circumstances, decisions are often made individually, sectionally, and without analytical attachments. Efficient management must be based on data, collective participation, and continuous performance evaluation. It is suggested that the Cycling Federation establish a "Sports Policy Analysis Unit" to collect data, evaluate the performance of the boards, and design regional policies. This approach strengthens vertical coordination between the ministry, the federation, and the boards. The fourth coefficient of agreement in this study is related to the attitudinal and supportive component. Basically, attitudes constitute an important aspect of the working life of managers and officials. Factors such as culture building and the use of advertising, cultural and social barriers are of the greatest importance in the development of cycling in Iranian cities, which is consistent with the results of the present study. Therefore, it can be said that in Iran, cycling is still not recognized as a serious championship sport at the societal level and has little media coverage. This causes public support and citizen participation to decrease. From the perspective of sports policymaking, correcting this situation requires long-term cultural and media planning; Including creating awareness campaigns, holding public events, and more presence of cycling champions in the media for role models. Finally, the last coefficient of agreement was related to the barriers of the human and environmental component. One of the barriers to the development of cycling is the lack of experienced, specialized, and committed coaches, which seems to be the most basic resource of any organization is its human resources. The importance of this factor stems from the fact that it causes the circulation of activities and also creates added value. Without having efficient human resources, no organization will be able to achieve the goals set in any field. In general, the findings of this study show that the development of cycling championships in Iran is affected by a set of structural, cultural, and managerial barriers that operate in a network. Therefore, removing these barriers requires a systemic and cross-sectoral approach, not isolated measures. To achieve this goal, it is suggested that:

1. The Ministry of Sports and the Cycling Federation begin targeted policymaking by developing a "National Roadmap for Championship Cycling" based on the priorities of this research.
2. A private sector participation model should be designed by providing tax and advertising incentives for sponsors.

KEYWORDS

Competitive Cycling, Elite Sport Development, Delphi Method, Analytic Hierarchy Process (AHP), Sports Management.





«مقاله پژوهشی»

شناسایی و اولویت‌بندی موانع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی

ID

فریا احمدی^۱، زینب مندعلی‌زاده^۲

ID

۱. کارشناس ارشد، گروه مدیریت ورزشی، دانشگاه اراک، اراک، ایران.
۲. دانشیار، گروه مدیریت ورزشی، دانشگاه اراک، اراک، ایران.

*نویسنده مسئول: زینب مندعلی‌زاده
رایانامه: z-ndalizade@araku.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۸/۲۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۱/۳۰

تاریخ انتشار آنلاین: ۱۴۰۵/۰۴/۰۱

استناد به این مقاله:

مندعلی‌زاده، زینب و احمدی، فریا (۱۴۰۵). شناسایی و اولویت‌بندی موانع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی. پژوهش‌های کاربردی در مدیریت ورزشی، ۱۵(۱)، ۱-۱۸.

چکیده

هدف این پژوهش، شناسایی و اولویت‌بندی موانع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی بود. این پژوهش از نظر هدف کاربردی بود که با استفاده از رویکرد دلفی اجرا گردید. ابزار پژوهش شامل مطالعات اسنادی، مصاحبه نیمه ساختاریافته، پرسشنامه دلفی و پرسشنامه اولویت‌بندی بر اساس رویکرد ساعتی (۱۹۸۰) بود. جامعه آماری پژوهش شامل رؤسا و نایب‌رئیس هیئت‌ها، مدیران، کارشناسان، مربیان، پیش‌کسوتان، ورزشکاران نخبه و استادان دانشگاه‌ها بودند که ۲۵ نفر از آن‌ها به روش نمونه‌گیری هدفمند انتخاب شدند. به‌منظور شناسایی موانع توسعه دوچرخه‌سواری از دلفی و برای اولویت‌بندی موانع از پرسشنامه مقایسات زوجی (AHP) استفاده شد. یافته‌ها نشان داد از جمله موانع توسعه دوچرخه‌سواری عبارت است از موانع اقتصادی، مدیریتی و اجرایی، امکانات و تجهیزات، موانع انسانی و محیطی و موانع نگرشی و حمایت. در تعیین اولویت‌بندی، بالاترین میانگین رتبه مربوط به مؤلفه مدیریتی و اجرایی با وزن ۰/۷۹۰ بوده و مؤلفه‌های اقتصادی، امکانات و تجهیزات، نگرشی و اجتماعی و انسانی و محیطی در رتبه‌های دوم تا پنجم قرار گرفتند. توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی نیازمند اصلاحات ساختاری در نظام مدیریت ورزشی، تخصیص منابع مالی پایدار، بهبود زیرساخت‌های تمرینی و تغییر نگرش عمومی نسبت به این رشته است؛ بنابراین، پیشنهاد می‌شود سیاست‌گذاران ورزشی ضمن ایجاد نظام هماهنگ بین فدراسیون، هیئت‌های استانی و نهادهای شهری، به تدوین راهبرد ملی «توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی» با رویکرد عدالت جغرافیایی، حمایت از استعدادهای بومی و مشارکت بخش خصوصی اقدام کنند.

واژه‌های کلیدی

دوچرخه‌سواری رقابتی، توسعه ورزش قهرمانی، روش دلفی، فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP)، مدیریت ورزش.



مقدمه

یکی از ابعاد ورزش که می‌تواند انگیزه‌های مناسبی برای ورزش کردن در افراد جامعه به‌ویژه جوانان ایجاد نماید، ورزش قهرمانی است. ورزش قهرمانی عبارت است از بازی‌ها و ورزش‌های رقابتی و سازمان‌یافته که برای رسیدن به اهداف و کسب نتیجه و رتبه بهتر انجام می‌گیرد و افراد ماهر و نخبه در آن شرکت می‌کنند (دی بوسچر و همکاران^۱، ۲۰۱۳).

رواج ورزش قهرمانی در تمامی بخش‌ها موجب افزایش نشاط اجتماعی و بهرموری ملی شده و ارتقای ورزش قهرمانی منجر به زیانزد شدن نام ملت‌های پیروز در سطح جهان می‌گردد. توسعه ورزش قهرمانی به‌طور زیربنایی و صحیح می‌تواند ضمن جذب افراد مستعد و پرورش مناسب آن‌ها نتایج موفق‌تری در سطوح مختلف ورزش قهرمانی به دست آورده و موجب تداوم انگیزه حضور دیگر افراد مستعد در میدان‌ها ورزشی گردد (ویلمن و همکاران^۲، ۲۰۱۳).

در دهه‌های گذشته نوعی افزایش هوشیاری درباره ارزش موفقیت ورزش قهرمانی در میان کشورها و دولت‌ها رخ داده است. این موفقیت‌ها با توجه به ظرفیت آن‌ها در کمک برای رسیدن به گستره‌ای از اهداف ورزشی و غیرورزشی منبعی ارزشمند شناخته شده‌اند. در همین خصوص، گرین و هولیهان^۳ (۲۰۰۵) عنوان می‌کنند که کسب مدال‌های بیشتر در رقابت‌های بین‌المللی منجر به افزایش حس حاکمیت ملی، ایجاد غرور ملی، ظرفیت سوددهی اقتصادی و همچنین مزایای دیپلماتیک می‌شود (گرین و هالیهان، ۲۰۰۵).

اهمیت روزافزون و جذابیت‌های ورزشی در دنیای مدرن امروز، همه و همه باعث توجه بیشتر به ورزش قهرمانی شده است، در دنیای مدرن این توجهات بیشتر دیده می‌شود، تا جایی که برای رسیدن به قهرمانی، برنامه‌های حمایتی فراوانی برای ورزشکاران و مربیان و همه دست‌اندرکاران ورزش قهرمانی ارائه می‌شود (خدادادی، ۱۳۹۵).

در میان رشته‌های مختلف ورزشی، دوچرخه‌سواری یکی از رشته‌های مهم و پرطرفدار در سطح جهانی به شمار می‌آید که علاوه بر جنبه‌های رقابتی، دارای کارکردهای گسترده سلامت، اجتماعی و اقتصادی نیز است. دوچرخه‌سواری

به‌عنوان یکی از در دسترس‌ترین فعالیت‌های ورزشی، می‌تواند خطر مرگ‌ومیر، حملات قلبی و سطح کلسترول را کاهش داده و موجب بهبود عملکرد سیستم قلبی-عروقی شود (اوجا و همکاران^۴، ۲۰۱۱). در دنیای امروز دوچرخه‌سواری به‌عنوان یکی از بهترین فعالیت‌ها به‌منظور کسب آمادگی جسمانی و روانی به‌حساب می‌آید (گراد و همکاران^۵، ۲۰۱۲).

دوچرخه‌سواری نیز به‌عنوان ورزش قهرمانی جایگاه خود را در بین کشورها پیدا کرده است. خوشبختانه در سال‌های اخیر رشد چشمگیری در ورزش دوچرخه‌سواری قهرمانی دیده شده است. پیشرفت عملکرد در رشته‌های مختلف دوچرخه‌سواری، حتی در آغاز هزاره جدید نیز روند بسیار پرباری را دنبال می‌کند (قربانی و همکاران، ۱۳۹۷). توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی در سطح ملی و فراملی بخش مهمی از توسعه اقتصادی، اجتماع و ملی است (پورکیانی و همکاران، ۱۳۹۶).

دوچرخه‌سواری قهرمانی، یکی از مهم‌ترین رشته‌هاست و کشورها نشان داده‌اند که با توجه به مؤلفه‌های پیش‌نیاز این حرفه از ورزش قهرمانی می‌توانند منجر به توسعه و مدال‌آوری در عرصه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی شوند. در این راستا، تعریف‌های مختلفی برای توسعه ورزش ارائه شده است، هیلتون و همکاران^۶ (۲۰۰۱) این مفهوم را همان سیاست‌های ورزشی تعریف کرده‌اند (برمهان و همکاران^۷، ۲۰۰۷).

برخی نیز به اهداف اجتماعی و گسترش فعالیت بدنی و ورزش را مترادف توسعه ورزش در نظر می‌گیرند. معمول‌ترین و کامل‌ترین تعریف برای توسعه ورزش در سال ۱۹۹۳ بیان شد: توسعه ورزش اطمینان از رویکردها و ساختارهایی است که افراد را برای یادگیری مهارت‌های حرکتی پایه، مشارکت در ورزش، توسعه قابلیت‌ها، عملکردها و رسیدن به سطوح برتری، توانمند سازد (میرجلالی و همکاران، ۱۴۰۱). براساس تعاریف توسعه ورزش، توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی مستلزم ایجاد یک نظام منسجم شامل استعدادیابی، آموزش، حمایت‌های سازمانی، زیرساخت‌های مناسب و فرصت‌های رقابتی است.

در راستای توسعه ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری، فدراسیون بین‌المللی دوچرخه‌سواری، تمرکز و فعالیت بر هشت حوزه از جمله: فرهنگ ورزش، مدیریت و فعالیت فدراسیون‌ها،

4. Oja et al
5. Garrard et al
2. Hilton et al
3. grin and holihan
7. Bramham et al

1. De Bosscher et al
2. Wylleman et al
3. Green & Holihan

بر عملکرد دوچرخه‌سواران را بررسی و این عوامل را تأثیرگذار بیان کردند.

لوک و پتیت^۳ (۲۰۲۲)، بر نقش برنامه‌ریزی زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری تمرکز کردند و مشارکت محدود در فرایند برنامه‌ریزی را از علل فقدان مشارکت در دوچرخه‌سواری مطرح کردند. در مرور پژوهش‌های پیشین، می‌توان دریافت که اغلب مطالعات انجام شده در حوزه دوچرخه‌سواری بر ابعاد اجتماعی، فرهنگی و شهری این پدیده متمرکز بوده‌اند و کمتر به بُعد قهرمانی و حرفه‌ای آن توجه شده است. همچنین در سطح ملی، پژوهش‌هایی به بررسی عوامل موفقیت دوچرخه‌سواران حرفه‌ای پرداخته‌اند. با این حال، این پژوهش‌ها بیشتر بر عوامل موفقیت در سطح فردی یا سازمانی متمرکز بوده‌اند و نه بر موانع ساختاری و توسعه‌ای در مقیاس ملی. در مطالعات بین‌المللی نیز توجه به زیرساخت‌ها و سیاست‌های حمایتی به چشم می‌خورد؛ بنابراین، با وجود مطالعات متعدد در زمینه دوچرخه‌سواری شهری، فرهنگی و حرفه‌ای، خلأ قابل‌توجهی در شناسایی اولویت‌بندی موانع توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی در ایران وجود دارد. این موضوع از آن جهت حائز اهمیت است که توسعه پایدار ورزش دوچرخه‌سواری در کشور، مستلزم شناخت دقیق موانع زیرساختی، مدیریتی، اقتصادی، فرهنگی و سیاستی است که مسیر پیشرفت ورزشکاران قهرمانی را محدود می‌سازد.

در ایران نیز دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی از پتانسیل بالایی برای ایفای نقش در توسعه ورزش و ایجاد آثار اقتصادی، اجتماعی و اشتغال‌زایی برخوردار است و می‌تواند به‌عنوان یکی از عوامل مؤثر در گسترش ورزش در میان اقشار مختلف جامعه مطرح باشد. با این حال، افت محسوس این رشته در دهه اخیر در ایران می‌تواند پیامدهای نامطلوبی به همراه داشته باشد (خسروی و همکاران، ۱۴۰۳).

دوچرخه‌سواری به‌عنوان یکی از ورزش‌های پایه و پراهمیت در عرصه بین‌المللی، از ظرفیت قابل‌توجهی برای کسب موفقیت و ارتقای جایگاه ورزش ایران برخوردار است. با این حال، علی‌رغم وجود استعدادهای بالقوه و علاقه‌مندی در میان ورزشکاران، این رشته در سطح قهرمانی در ایران

مریگیری، خدمات ورزشکاران، فرصت‌ها و سازمان‌دهی مسابقات، امکانات و تجهیزات، حمایت علمی و پزشکی، برگزاری دوره‌های آموزشی و فنی را راهکارهای توسعه‌ای خود قرار داده است، اما بررسی چالش‌های ورزش دوچرخه‌سواری در ایران نشان می‌دهد عملیاتی کردن این راهبردها عملاً با مشکلات زیادی همراه بوده است (جمشیدی و همکاران، ۱۳۹۱). در این میان، سبحانی (۱۴۰۲)، به ارزیابی عوامل مؤثر بر دوچرخه‌سواری در شهر کرمان پرداخت و عدم آگاهی از مزایای دوچرخه‌سواری و عدم توجه به منافع جمعی به‌عنوان مهم‌ترین مؤلفه‌های تأثیرگذار در دوچرخه‌سواری در شهر کرمان معرفی شد که جزو عوامل فرهنگی در این زمینه محسوب می‌شوند (سبحانی، ۱۴۰۲).

همچنین، پاکزاد (۱۳۹۷) در بررسی و مقایسه عوامل مؤثر بر توسعه دوچرخه‌سواری در شهرهای ایران نشان داد که بین عوامل مؤثر بر توسعه استفاده از دوچرخه در شهرهای مختلف میزان تأثیر متفاوت بوده و برخی از شاخص‌ها تأثیرگذارتر از سایر عوامل ارزیابی شده‌اند (پاکزاد، ۱۳۹۷).

در مطالعه‌ای دیگر، زو و مانگو^۱ (۲۰۲۳) نتایج اهمیت رشد شبکه‌های دوچرخه را به روشی سیستماتیک نشان دادند و بیان کردند که این چارچوب برای هدایت اجرای تسهیلات جدید دوچرخه با اولویت‌های سیاستی خاص مفید است (زو و مانگو، ۲۰۲۳). در پژوهشی دیگر در شناسایی عوامل مؤثر بر موفقیت دوچرخه‌سواران حرفه‌ای آذربایجان شرقی در مسابقات بین‌المللی و جاده‌ای ایران نشان داده شد که از بین عوامل شش‌گانه مؤثر بر موفقیت دوچرخه‌سواران، تمامی آن‌ها در موفقیت نقش دارند و اولویت آن‌ها به ترتیب عبارت است از: نقش مربیان، نقش حمایتی هیئت، فدراسیون و رسانه‌های گروهی، نقش برگزاری تورها و مسابقات داخلی و خارجی، نقش عوامل زیست‌محیطی و عوامل جسمانی، نقش مدیریت هیئت، نقش عوامل امکاناتی و اجرایی (خدادادی، ۲۰۱۶).

فیلیپ و هاپکینز^۲ (۲۰۲۰)، در مطالعه‌ای مروری در زمینه عملکرد دوچرخه‌سواری، تأثیر عوامل زمینه‌ای، حضور و تعامل با حریفان، شرایط محیطی، ساختار رقابت و مکانیسم‌های اجتماعی-فرهنگی، اقتصادی و اقتدارگرایانه

شد. سپس داده‌های حاصل از مصاحبه‌ها کدگذاری و تحلیل شد و موارد مشابه با یکدیگر تلفیق گردید تا مجموعه‌ای از موانع اولیه استخراج شود. در دور دوم، بر اساس نتایج مرحله قبل، پرسش‌نامه‌ای شامل موانع استخراج‌شده طراحی و در اختیار خبرگان قرار گرفت تا میزان اهمیت هر یک از آن‌ها را ارزیابی کنند. در دور سوم، نتایج حاصل از دور دوم در اختیار مشارکت‌کنندگان قرار گرفت و از آنان خواسته شد با در نظر گرفتن دیدگاه سایر اعضا، پاسخ‌های خود را بازنگری کنند تا سطحی از توافق و اجماع میان خبرگان حاصل شود.

براساس نتایج نهایی روش دلفی، پرسش‌نامه موانع توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی تدوین شد که شامل پنج حیطه اصلی بود: امکانات و تجهیزات ورزشی، عوامل مدیریتی و اجرایی، عوامل نگرشی و حمایتی، عوامل اقتصادی و عوامل انسانی و محیطی. این پرسش‌نامه با استفاده از مقیاس پنج‌درجه‌ای لیکرت تنظیم شد. همچنین برای اولویت‌بندی موانع از پرسش‌نامه مقایسه‌های زوجی براساس مقیاس ۹ درجه‌ای ساعتی (۱۹۸۰) استفاده شد.

به‌منظور بررسی اعتبار داده‌ها، روایی محتوایی پرسش‌نامه توسط هشت نفر از متخصصان مدیریت ورزشی مورد تأیید قرار گرفت. همچنین برای افزایش اعتبار یافته‌ها از روش هم‌گرایی داده‌ها (اجماع سه سویه) شامل بررسی اسناد و پیشینه، مصاحبه با خبرگان و استفاده از پرسشنامه استفاده شد. برای افزایش پایایی داده‌ها نیز مصاحبه‌ها در دو مرحله و بافاصله زمانی ۱۴ روز تحلیل شدند و فرایند دلفی نیز در سه مرحله اجرا شد.

در مرحله نهایی پژوهش، برای اولویت‌بندی موانع و تعیین وزن نسبی آن‌ها از روش تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) استفاده شد. در این مرحله، مؤلفه‌های استخراج‌شده از روش دلفی در قالب ماتریس‌های مقایسه زوجی تنظیم شدند و خبرگان میزان اهمیت هر مؤلفه را نسبت به سایر مؤلفه‌ها تعیین کردند. داده‌های حاصل با استفاده از نرم‌افزار Expert Choice تحلیل شد. مقدار نرخ ناسازگاری ۰,۰۲ به دست آمد که کمتر از حد مجاز ۰/۱ است؛ بنابراین، ماتریس‌های مقایسه از نظر منطقی سازگار بوده و نتایج به‌دست‌آمده قابل‌اعتماد بود. در نهایت، براساس وزن‌های محاسبه‌شده، موانع توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی اولویت‌بندی شد.

نتوانسته است به جایگاه شایسته و بایسته خود در رقابت‌های آسیایی و جهانی دست یابد. شکاف معنادار بین عملکرد فعلی و ظرفیت‌های واقعی این رشته، بیانگر وجود موانع و چالش‌های عمیق و چندبعدی است. علاوه بر این، تاکنون مطالعه جامع و نظام‌مندی که به شناسایی همه‌جانبه و اولویت‌بندی این موانع بر اساس میزان تأثیرگذاری و اولویت‌بندی پرداخته باشد، انجام نشده است. فقدان چنین درکی باعث شده تا راهبردها و سیاست‌های اتخاذ شده، غالباً جزیره‌ای، مقطعی و فاقد اثربخشی لازم باشند؛ بنابراین، مسئله اصلی این پژوهش آن است که مهم‌ترین موانع توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی در ایران چیست و اولویت هر یک از این موانع بر اساس اهمیت و تأثیرگذاری آن‌ها چگونه است؟

روش‌شناسی پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر شیوه گردآوری داده‌ها اکتشافی بود که به صورت میدانی و با بهره‌گیری از رویکرد دلفی انجام شد. فرایند اجرای پژوهش در چند مرحله صورت گرفت.

در مرحله نخست، به‌منظور شناسایی اولیه موانع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی، منابع کتابخانه‌ای شامل مقالات علمی، پژوهش‌های پیشین، اسناد و گزارش‌های مرتبط با توسعه ورزش و دوچرخه‌سواری مورد بررسی قرار گرفت. براساس تحلیل این منابع، فهرست اولیه‌ای از موانع و عوامل مؤثر استخراج شد که مبنای طراحی سؤالات مصاحبه و اجرای مرحله دلفی قرار گرفت.

در مرحله دوم، برای تکمیل، اصلاح و دستیابی به اجماع درباره موانع شناسایی‌شده، از روش دلفی استفاده شد. جامعه آماری پژوهش شامل رؤسا و نایب‌رئیس هیئت‌های دوچرخه‌سواری، مدیران و کارشناسان ورزشی، مربیان، پیش‌کسوتان و ورزشکاران نخبه بود. از میان آنان، ۲۵ نفر براساس تخصص، تجربه و آشنایی با حوزه دوچرخه‌سواری به روش نمونه‌گیری هدفمند به‌عنوان اعضای پنل دلفی انتخاب شدند.

فرایند دلفی طی سه دور انجام گرفت. در دور نخست، از طریق مصاحبه با خبرگان، دیدگاه‌ها و نظرات آنان درباره موانع توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی جمع‌آوری

یافته‌های پژوهش

همان‌گونه که جدول ۱ نشان می‌دهد ترکیب تحصیلی و حرفه‌ای مشارکت‌کنندگان از نظر سطح تحصیلات بدین شرح بود: ۵۶ درصد از افراد (۱۴ نفر) دارای مدرک لیسانس، ۲۴ درصد (۶ نفر) دارای فوق‌لیسانس، ۱۲ درصد (۳ نفر) دارای دیپلم، ۴ درصد (۱ نفر) دارای فوق‌دیپلم و ۴ درصد (۱ نفر) دارای دکترای تربیت‌بدنی بودند. از نظر سابقه فعالیت نیز میانگین سابقه فعالیت آن‌ها ۱۰ سال است که نشان‌دهنده بهره‌گیری از نظرات طیفی گسترده از خبرگان تا پیش‌کسوتان با سابقه بیش از ۳۰ سال می‌باشد. علاوه‌بر این، مشارکت‌کنندگان در سطوح شهرستانی، استانی، کشوری و جهانی فعالیت داشته‌اند. مصاحبه‌ها نیز بسته به

موقعیت شغلی افراد به صورت حضوری، تلفنی و در محل‌های رسمی مانند هیئت دوچرخه‌سواری، دانشگاه و اداره ورزش انجام شد.

نمونه‌ای از نحوه کدگذاری حاصل از مصاحبه در جدول ۲ نشان داده شده است. در مرحله دوم گویه‌هایی که به‌نوعی در یک مجموعه مفهومی قرار می‌گرفتند، بر اساس نظر مشارکت‌کنندگان دسته‌بندی و نام‌گذاری شدند و سپس میانگین و انحراف معیار محاسبه شد. سپس جدول اصلاح‌شده موانع برای دور سوم دلفی تنظیم شد. موانع استخراج‌شده توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی در دور دوم دلفی در جدول ۳ نشان داده شده است.

جدول ۱. مشارکت‌کنندگان در تحقیق

موقعیت شغلی	مدرک تحصیلی	محل انجام مصاحبه	سابقه فعالیت	سطح فعالیت
رئیس هیئت دوچرخه‌سواری	لیسانس	هیئت دوچرخه‌سواری	۹ سال	استان
رئیس هیئت شهرستان	فوق لیسانس	به صورت تلفنی	۴ سال	شهرستان
نایب‌رئیس آقایان هیئت دوچرخه‌سواری	فوق لیسانس	دانشگاه آزاد	۷ سال	استان
نایب‌رئیس بانوان هیئت دوچرخه‌سواری	لیسانس	هیئت دوچرخه‌سواری	۲ سال	شهرستان
دبیر هیئت دوچرخه‌سواری	لیسانس	به صورت تلفنی	۳ سال	شهرستان
پیشکسوت هیئت دوچرخه‌سواری	لیسانس	هیئت دوچرخه‌سواری	۲۵ سال	کشوری
پیشکسوت هیئت دوچرخه‌سواری	فوق لیسانس	دانشگاه آزاد	۳۲ سال	جهانی
پیشکسوت هیئت دوچرخه‌سواری	فوق دیپلم	به صورت تلفنی	۱۵ سال	کشوری
پیشکسوت هیئت دوچرخه‌سواری	لیسانس	به صورت تلفنی	۳۰ سال	استانی
مربی آقایان هیئت دوچرخه‌سواری	فوق لیسانس	هیئت دوچرخه‌سواری	۱۰ سال	مدرک درجه ۳
مربی آقایان هیئت دوچرخه‌سواری	فوق لیسانس	هیئت دوچرخه‌سواری	۸ سال	مدرک درجه ۳
مربی بانوان هیئت دوچرخه‌سواری	لیسانس	به صورت تلفنی	۵ سال	مدرک درجه ۲
ورزشکار آقا	دیپلم	هیئت دوچرخه‌سواری	۱۸ سال	جهانی
ورزشکار بانوان	لیسانس	هیئت دوچرخه‌سواری	۹ سال	کشوری
ورزشکار آقا	لیسانس	به صورت تلفنی	۱۷ سال	جهانی
ورزشکار آقا	لیسانس	به صورت تلفنی	۳ سال	کشوری
رئیس هیئت دوچرخه‌سواری	لیسانس	به صورت تلفنی	۱ سال	شهرستان
دبیر هیئت دوچرخه‌سواری	دیپلم	به صورت تلفنی	۴ سال	شهرستان
مربی آقا	لیسانس	به صورت تلفنی	۶ سال	مدرک درجه ۱
مربی آقا	فوق لیسانس	به صورت تلفنی	۴ سال	مدرک بین‌المللی
ورزشکار آقا	لیسانس	به صورت تلفنی	۱۵ سال	کشوری
ورزشکار آقا	دیپلم	به صورت تلفنی	۸ سال	کشوری
ورزشکار خانم	دکترای تربیت‌بدنی	به صورت حضوری	۵ سال	کشوری
ورزشکار خانم	لیسانس	به صورت تلفنی	۷ سال	کشوری
کارمند اداره ورزش شهرستان	لیسانس	اداره ورزش اراک	۳ سال	مستول ورزش قهرمانی آقایان

جدول ۲. نمونه نحوه کدگذاری حاصل از مصاحبه

متن مصاحبه با مشارکت‌کننده شماره ۲	سازمان‌دهی جملات حاصل از مصاحبه برای موانع توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی
باوجود اینکه تنها رشته‌ای که در المپیک بارسلون ۱۹۹۲ نماینده در رشته دوچرخه‌سواری داشته همیشه حمایت از این رشته کم بوده است و ارگان‌های دولتی و کارخانه‌های بزرگ در حمایت از این رشته کمک‌هایی انجام نمی‌دهند و هیئت‌ها از باشگاه‌های خودکفا برخوردار نیست.	۱. نبود برنامه برای فرهنگ‌سازی در خصوص حمایت مردم از دوچرخه‌سواران در سطح قهرمانی
در برخی شهرها، به خاطر بافت قدیمی که دارد، فضای کافی برای ایجاد مسیر ویژه دوچرخه را ندارد و به دلیل ترانزیت بودن جاده‌ها محل نسبتاً مناسبی برای تمرین دوچرخه‌سواران نمی‌باشد.	۲. عدم وجود پتانسیل‌های محیطی (مسیر مناسب برای تمرین، جاده‌های مناسب تمرین، خطوط مخصوص دوچرخه‌سواری،...) در
و البته نباید از مسائل فرهنگی نیز غافل شد که قطعاً تأثیر مهمی در تمرین دوچرخه‌سواران در جاده‌ها دارد و عدم وجود اسکورت برای دوچرخه‌سواران در هنگام تمرین نیز از دیگر موانع این رشته می‌باشد.	۳. عدم تخصیص بخشی از درآمدهای ارگان‌ها و ادارات به منظور تقویت ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری
	۴. نبود باشگاه‌های دوچرخه‌سواری خودکفا و درآمدزا
	۵. فقدان حمایت مالی از سوی کارخانه‌های بزرگ

جدول ۳. موانع استخراج شده توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی دور دوم دلفی

مقوله اول: موانع اقتصادی	میانگین دور دوم	انحراف معیار
عدم تخصیص بخشی از درآمدهای ارگان‌ها و ادارات به منظور تقویت ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری	۳/۵۲	۰/۸۷
نبود انگیزه کافی و بازدهی مناسب در قبال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در دوچرخه‌سواری	۳/۶۸	۰/۹۸
عدم وجود اسپانسر برای حمایت از تیم دوچرخه‌سواری و شرکت در مسابقات	۴/۴۶	۰/۸۶
نبود بودجه کافی در ورزش دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی و حرفه‌ای	۳/۷۶	۰/۹۶
نبود باشگاه‌های دوچرخه‌سواری خودکفا و درآمدزا	۴/۱۶	۱/۰۶
مشکلات واردات وسایل و تجهیزات دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی به دلیل مسائل اقتصادی و گرانی	۳/۳۲	۱/۰۲
عدم حمایت مالی از طرف خانواده دوچرخه‌سوار در سطح قهرمانی	۲/۱۶	۰/۸۹
کمبود درآمدها و مشکلات معیشتی دوچرخه‌سواران در سطح قهرمانی	۳/۴۴	۰/۸۲
منع قانونی ورود مدیران بخش دولتی برای سرمایه‌گذاری در ورزش حرفه‌ای و قهرمانی	۴/۰۰	۰/۸۱
کافی نبودن بودجه جاری فدراسیون دوچرخه‌سواری بابت هزینه تجهیزات دوچرخه‌سواران	۲/۲۸	۱/۲۷
مقوله دوم: موانع مدیریتی و اجرایی	میانگین	انحراف معیار
کمبود امنیت و هماهنگی برای تأمین امنیت دوچرخه‌سواران در زمان تمرین در جاده‌ها	۴/۵۳	۰/۸۷
تبلیغات ضعیف صداوسیما در معرفی دوچرخه‌سواران حرفه‌ای و مدل‌آور	۴/۱۲	۰/۶۰
عدم توجه کافی مدارس به عنوان زیربنای توسعه ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری	۲/۱۸	۱/۰۷
عدم هماهنگی دستگاه‌ها و نهادهای دولتی در زمینه توسعه ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری	۴/۳۶	۰/۸۱
وجود تبعیض در پخش کلیه مسابقات دوچرخه‌سواری در مقایسه با دیگر رشته‌های ورزشی	۳/۳۵	۱/۰۲
نبود برنامه مدون استعدادیابی در دوچرخه‌سواری	۳/۶۵	۱/۶۵
عدم استفاده از شیوه‌های مشارکتی (تشکیل جلسات و استفاده از نظر خبرگان) در مدیریت هیئت دوچرخه‌سواری	۲/۲۸	۱/۲۴
وجود باندبازی، شایعه‌پراکنی و تبعیض در زمینه‌های مختلف در ورزش دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی	۴/۳۲	۰/۷۴
کمبود طرح‌های پژوهشی کاربردی در زمینه تعیین راهکارهای توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی	۳/۸۳	۰/۷۴
عدم برنامه‌ریزی مناسب جهت تمرین و شرکت در مسابقات	۴/۰۰	۰/۷۶
استفاده نکردن از تجارب مدیران قبلی توسط مدیر جدید در فرایند تصمیم‌گیری در ورزش دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی	۳/۶۵	۱/۱۱
عدم برگزاری مسابقات دوره‌ای جهت آمادگی در مسابقات برخی استان‌ها	۳/۷۰	۰/۷۰
مقوله سوم: امکانات و تجهیزات	میانگین	انحراف معیار
نبود آکادمی دوچرخه‌سواری به منظور برنامه‌ریزی و توسعه ورزش قهرمانی	۴/۱۶	۰/۷۴
عدم وجود پتانسیل‌های محیطی (مسیر مناسب برای تمرین، جاده‌های مناسب تمرین، خطوط مخصوص دوچرخه‌سواری،...)	۴/۱۲	۰/۹۲
نبود لوازمات جانبی دوچرخه‌سواری	۲/۹۶	۰/۸۴

ادامه جدول ۳. موانع استخراج شده توسعه دوچرخه سواری قهرمانی دور دوم دلفی

مقوله سوم: امکانات و تجهیزات	میانگین	انحراف معیار
نبود امکانات و تجهیزات استاندارد در باشگاه‌ها برای پشتیبانی از ورزش قهرمانی دوچرخه سواری	۳/۰۴	۰/۸۷
عدم وجود و کم توجهی برای بیمه ورزشی دوچرخه سواران	۳/۸۸	۰/۷۸
عدم وجود و کم توجهی برای بیمه خسارت دوچرخه	۴/۰۰	۰/۶۴
عدم پیش بینی اسکورت دوچرخه سواران در جاده‌های برون شهری	۳/۲۶	۱/۳۸
مقوله چهارم: موانع انسانی و محیطی	میانگین	انحراف معیار
کم توجهی و کافی نبودن دوره‌های آموزشی و بازآموزی جهت ارتقای مهارت‌های فنی مربیان و داوران ورزش دوچرخه سواری قهرمانی	۲/۹۲	۰/۷۰
عدم استفاده از مربیان باتجربه، متخصص و متعهد	۴/۸۷	۰/۷۵
عدم برقراری ارتباط مناسب و حرفه‌ای بین مربی و ورزشکاران	۲/۱۲	۱/۰۵
مهاجرت دوچرخه سواران حرفه‌ای و رکاب زدن در کشورهای دیگر	۴/۲۱	۰/۸۱
بی توجهی مسئولین نسبت به آموزش اصولی و حرفه‌ای ورزش دوچرخه سواری	۳/۰۱	۰/۷۶
نبود کانون هواداران در ورزش قهرمانی دوچرخه سواری	۳/۱۰	۰/۸۶
مقوله پنجم: موانع نگرشی و حمایتی	میانگین	انحراف معیار
عدم حمایت مالی و شغلی از قهرمانان ملی دوچرخه سواری	۳/۸۸	۰/۷۲
عدم احساس مسئولیت کافی در خصوص توسعه دوچرخه سواری در سطح قهرمانی	۴/۲۰	۰/۹۱
نبود سازوکار مشخص جهت تشویق و تقدیر از قهرمانان و مدال آوران رشته دوچرخه سواری	۴/۱۶	۰/۶۸
نبود برنامه برای فرهنگ سازی در خصوص حمایت مردم از دوچرخه سواران در سطح قهرمانی	۴/۴۶	۰/۶۲
نبود نشریات محلی و وبسایت‌های مختص خبررسانی در خصوص دوچرخه سواری و موفقیت‌های مدال آوران	۳/۱۶	۰/۷۴

طبق جدول ۴، مشارکت کنندگان از ۴۰ گویه موانع با ۳۳ مورد از گویه‌های شناسایی شده موافق بودند (میانگین بالاتر از ۳ از ۵) و با ۷ مورد از گویه‌ها، آن چنان موافق نیستند (میانگین پایین تر از ۳ از ۵). پرسشنامه اصلاح شده باهدف رسیدن به اجماع مجدداً در اختیار مشارکت کنندگان قرار گرفت و سپس میانگین و انحراف معیار محاسبه شد و برای محاسبه ضریب توافق بین مشارکت کنندگان از ضریب کندال استفاده شد. موانع استخراج شده توسعه دوچرخه سواری در سطح قهرمانی در دور سوم دلفی در جدول ۴ نشان داده شده است.

جدول ۴. نتایج آزمون ضریب کندال موانع توسعه دوچرخه سواری قهرمانی

مقوله‌های موانع	تعداد گویه‌ها	درجه آزادی	ضریب کندال	سطح معناداری
اقتصادی	۸	۷	۰/۷۹۶	۰/۰۰۱*
مدیریتی و اجرایی	۱۰	۹	۰/۶۸۳	۰/۰۰۱*
امکانات و تجهیزات	۶	۵	۰/۶۹۵	۰/۰۰۱*
انسانی و محیطی	۴	۳	۰/۵۱۸	۰/۰۰۱*
نگرشی و حمایتی	۵	۴	۰/۶۷۵	۰/۰۰۱*

توافق مربوط به مؤلفه انسانی و محیطی که نشان می‌دهد تقریباً پنجاه درصد هماهنگی بین دیدگاه‌ها وجود دارد. مقدار معناداری نیز ۰/۰۰۱ محاسبه شده است که نشان می‌دهد ضریب هماهنگی مشاهده شده معنادار است.

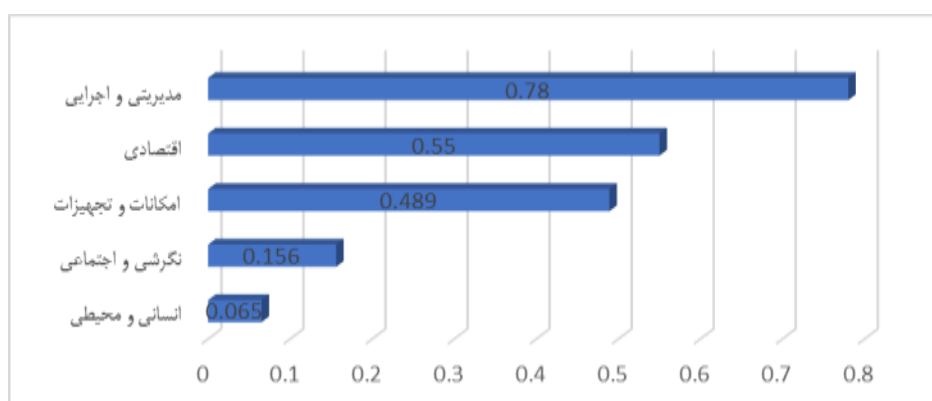
طبق جدول ۴، درصد توافق مؤلفه اقتصادی ۰/۷۹۶، مؤلفه مدیریتی و اجرایی ۰/۶۸۳، مؤلفه امکانات و تجهیزات ۰/۶۹۵، مؤلفه انسانی و محیطی ۰/۵۱۸ و مؤلفه نگرشی و حمایتی ۰/۶۷۵ می‌باشد؛ بنابراین بیشترین درصد توافق مربوط به مؤلفه اقتصادی که نشان می‌دهد تقریباً هفتاد درصد هماهنگی بین دیدگاه‌ها وجود دارد و کمترین درصد

جدول ۴. موانع استخراج‌شده توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی دور سوم دلفی و اختلاف میانگین آن با دور دوم

مقوله اول: موانع اقتصادی	میانگین دور سوم	انحراف معیار	اختلاف میانگین دور دوم و سوم
عدم تخصیص بخشی از درآمدهای ارگان‌ها و ادارات به منظور تقویت ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری	۴/۸۶	۰/۴۳	۱/۳۴
نبود انگیزه کافی و بازدهی مناسب در قبال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در دوچرخه‌سواری	۴/۷۰	۰/۱۸	۱/۰۲
عدم وجود اسپانسر برای حمایت از تیم دوچرخه‌سواری و شرکت در مسابقات	۴/۹۶	۰/۹۶	۰/۵
نبود بودجه کافی در ورزش دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی و حرفه‌ای	۴/۳۴	۰/۷۳	۰/۵۸
نبود باشگاه‌های دوچرخه‌سواری خودکفا و درآمدزا	۳/۸۶	۱/۱۶	۰/۳
مشکلات واردات وسایل و تجهیزات دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی به دلیل مسائل اقتصادی و گرانی	۴/۷۶	۰/۵۲	۱/۴۴
کمبود درآمدها و مشکلات معیشتی دوچرخه‌سواران در سطح قهرمانی	۴/۴۷	۱/۸۲	۱/۰۳
منع قانونی ورود مدیران بخش دولتی برای سرمایه‌گذاری در ورزش حرفه‌ای و قهرمانی	۳/۸۸	۰/۳۲	۰/۱۲
مقوله دوم: موانع مدیریتی و اجرایی	میانگین	انحراف معیار	اختلاف میانگین دور دوم و سوم
کمبود امنیت و هماهنگی برای تأمین امنیت دوچرخه‌سواران در زمان تمرین در جاده‌ها	۴/۸۳	۰/۴۵	۰/۳
تبلیغات ضعیف صداوسیما در معرفی دوچرخه‌سواران حرفه‌ای و مدال‌آور	۴/۶۲	۰/۳۰	۰/۵
عدم هماهنگی دستگاه‌ها و نهادهای دولتی در زمینه توسعه ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری	۴/۲۳	۰/۶۱	۰/۱۳
وجود تبعیض در پخش کلیه مسابقات دوچرخه‌سواری در مقایسه با دیگر رشته‌های ورزشی	۳/۸۵	۱/۰۲	۰/۵
نبود برنامه مدون استعدادیابی در دوچرخه‌سواری	۳/۶۵	۱/۶۵	۰
وجود باندبازی، شایعه‌پراکنی و تبعیض در زمینه‌های مختلف در ورزش دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی	۴/۰۰	۰/۴۴	۰/۳۲
کمبود طرح‌های پژوهشی کاربردی در زمینه تعیین راهکارهای توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی	۴/۷۳	۰/۵۴	۰/۹
عدم برنامه‌ریزی مناسب جهت تمرین و شرکت در مسابقات	۴/۴۳	۰/۱۶	۰/۴۳
استفاده نکردن از تجارب مدیران قبلی توسط مدیر جدید در فرایند تصمیم‌گیری در ورزش دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی	۳/۹۰	۱/۰۱	۰/۲۵
عدم برگزاری مسابقات دوره‌ای در جهت آمادگی در مسابقات	۴/۶۰	۰/۳۰	۰/۹
مقوله سوم: موانع امکانات و تجهیزات	میانگین	انحراف معیار	اختلاف میانگین دور دوم و سوم
نبود آکادمی دوچرخه‌سواری به‌منظور برنامه‌ریزی و توسعه ورزش قهرمانی	۴/۹۶	۰/۱۴	۰/۸
عدم وجود پتانسیل‌های محیطی (مسیر مناسب برای تمرین، جاده‌های مناسب تمرین، خطوط مخصوص دوچرخه‌سواری، ...)	۴/۵۲	۰/۶۲	۰/۴
نبود امکانات و تجهیزات استاندارد در باشگاه‌ها برای پشتیبانی از ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری	۴/۰۴	۰/۵۷	۱
عدم وجود و کم‌توجهی برای بیمه ورزشی دوچرخه‌سواران	۳/۷۸	۰/۲۸	۰/۱
عدم وجود و کم‌توجهی برای بیمه خسارت دوچرخه	۴/۶۰	۰/۶۴	۰/۶
عدم پیش‌بینی اسکورت دوچرخه‌سواران در جاده‌های برون‌شهری	۳/۴۵	۱/۳۸	۰/۱۹

ادامه جدول ۴. موانع استخراج‌شده توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی دور سوم دلفی و اختلاف میانگین آن با دور دوم

مقوله چهارم: موانع انسانی و محیطی	میانگین	انحراف معیار	اختلاف میانگین دور دوم و سوم
عدم استفاده از مربیان باتجربه، متخصص و متعهد در	۴/۴۷	۰/۵۶	۰/۴
مهاجرت دوچرخه‌سواران حرفه‌ای و رکاب زدن در تیم‌های استان‌های دیگر	۴/۷۱	۰/۱۱	۰/۵
بی‌توجهی مسئولین نسبت به آموزش اصولی و حرفه‌ای ورزش دوچرخه‌سواری	۳/۹۷	۰/۴۳	۰/۹۶
نبود کانون هواداران در ورزش قهرمانی دوچرخه‌سواری	۳/۰۹	۰/۳۶	۰/۰۱
مقوله پنجم: موانع نگرشی و حمایتی	میانگین	انحراف معیار	اختلاف میانگین دور دوم و سوم
عدم حمایت مالی و شغلی از قهرمانان ملی دوچرخه‌سواری در مقاطع مختلف	۳/۸۸	۰/۷۴	۰
عدم احساس مسئولیت کافی در خصوص توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی در مسئولان شهری	۳/۴۰	۰/۵۱	۰/۸
نبود سازوکار مشخص جهت تشویق و تقدیر از قهرمانان و مدال‌آوران رشته دوچرخه‌سواری	۳/۱۷	۰/۹۸	۰/۹۹
نبود برنامه برای فرهنگ‌سازی در خصوص حمایت مردم از دوچرخه‌سواران در سطح قهرمانی	۳/۵۶	۱/۰۲	۰/۹
نبود نشریات محلی و وب‌سایت‌های مختص خبررسانی در خصوص دوچرخه‌سواری و موفقیت‌های مدال‌آوران	۳/۲۸	۰/۶۴	۰/۱۲



شکل ۱. نتایج آزمون AHP به منظور اولویت‌بندی موانع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی بر اساس وزن مؤلفه‌ها

بحث و نتیجه‌گیری

هدف پژوهش حاضر شناسایی و اولویت‌بندی موانع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی بود. نتایج حاصل از فرایند دلفی و تحلیل سلسله‌مراتبی نشان داد که موانع اقتصادی مهم‌ترین مانع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی محسوب می‌شود. این یافته نشان می‌دهد که توسعه این رشته ورزشی بیش از هر عامل دیگری تحت تأثیر محدودیت‌های مالی، کمبود منابع اقتصادی و ضعف در جذب سرمایه‌گذاری قرار دارد. در واقع، نتایج پژوهش نشان داد عواملی مانند نبود بودجه کافی در سطح قهرمانی، نبود اسپانسر برای تیم‌های دوچرخه‌سواری، مشکلات واردات تجهیزات تخصصی، و نبود انگیزه

اقتصادی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از مهم‌ترین موانع توسعه این رشته به شمار می‌روند. دوچرخه‌سواری از جمله رشته‌هایی است که نیازمند تجهیزات تخصصی، زیرساخت‌های مناسب و هزینه‌های نسبتاً بالا برای تمرین و حضور در مسابقات است؛ بنابراین در صورت نبود حمایت مالی پایدار، امکان رشد و تداوم فعالیت ورزشکاران نخبه با چالش جدی مواجه می‌شود. این یافته با نتایج پژوهش‌های دی‌بوسچر و همکاران (۲۰۱۳) و گیلبرتسون (۲۰۰۰) همسو است که تأمین منابع مالی و وجود نظام حمایتی اقتصادی را از مهم‌ترین عوامل توسعه و موفقیت در ورزش قهرمانی معرفی کرده‌اند. همچنین نتایج مطالعات بوهرلر و پوچر (۲۰۱۲)، خدادادی

رشته است. در این راستا، تنوع‌بخشی به منابع مالی فدراسیون و هیئت‌های استانی، طراحی الگوهای مشارکت عمومی-خصوصی، ایجاد مشوق‌های اقتصادی برای جذب سرمایه‌گذاران، توسعه نظام حرفه‌ای اسپانسرینگ و استفاده از ظرفیت‌های بازاریابی ورزشی از جمله راهکارهایی است که می‌تواند به تقویت زیرساخت‌های مالی این رشته کمک کند. همچنین حمایت هدمند از ورزشکاران نخبه، ایجاد باشگاه‌های درآمدزا و فراهم کردن تسهیلات برای تأمین تجهیزات تخصصی می‌تواند زمینه پایداری و توسعه ورزش دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی را فراهم سازد. تقویت نظام بازاریابی و رسانه‌ای در رشته دوچرخه‌سواری با هدف افزایش دیده شدن مسابقات، معرفی قهرمانان و جلب توجه حامیان مالی و افکار عمومی نیز به این رشته ورزشی کمک می‌کند.

یافته‌های پژوهش نشان داد که مؤلفه امکانات و تجهیزات به‌عنوان دومین مانع مهم در توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی شناخته می‌شود. این نتیجه نشان می‌دهد که محدودیت در زیرساخت‌های تخصصی، کمبود تجهیزات استاندارد و نبود فضاهای تمرینی مناسب می‌تواند بر روند رشد و عملکرد ورزشکاران این رشته تأثیرگذار باشد. این یافته با نتایج پژوهش دوگالیک و کرسکا (۲۰۱۳) همسو است که نشان دادند کیفیت امکانات و تجهیزات ورزشی نقش مهمی در بهبود عملکرد دوچرخه‌سواران و افزایش سطح رقابت‌پذیری آن‌ها دارد، زیرا دسترسی به تجهیزات استاندارد و زیرساخت‌های مناسب امکان تمرین مؤثرتر و آماده‌سازی بهتر ورزشکاران را فراهم می‌کند.

همچنین نتایج پژوهش حاضر با یافته‌های خدادادی (۲۰۱۶) و لوک و پتیت (۲۰۲۲) همخوانی دارد که بر اهمیت زیرساخت‌های ورزشی و تجهیزات تخصصی در توسعه رشته دوچرخه‌سواری تأکید کرده‌اند. با این حال، یافته‌های این پژوهش با نتایج مطالعه مودن و همکاران (۲۰۰۵) همخوانی ندارد؛ زیرا آنان نقش زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری را در توسعه این رشته معنادار گزارش نکردند. این تفاوت را می‌توان تا حدی ناشی از تفاوت در شرایط زیرساختی کشورها دانست. به نظر می‌رسد در کشورهایی که زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری تا حد زیادی

(۲۰۱۶) و فیلیپ و هاپکینز (۲۰۲۰) نیز نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری اقتصادی و ایجاد بسترهای مالی مناسب نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه رشته‌های ورزشی تخصصی از جمله دوچرخه‌سواری دارد.

در اغلب کشورهایی که در این رشته موفق بوده‌اند، ساختار مالی ورزش بر پایه ترکیبی از حمایت‌های دولتی، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و نظام اسپانسرینگ حرفه‌ای شکل گرفته است. بدون تقویت زیرساخت‌های اقتصادی و ایجاد نظام حمایتی پایدار، دستیابی به توسعه پایدار در ورزش دوچرخه‌سواری قهرمانی با چالش جدی مواجه خواهد بود؛ بنابراین توجه سیاست‌گذاران ورزشی به اصلاح ساختارهای مالی و افزایش مشارکت بخش خصوصی می‌تواند نقش مهمی در ارتقای سطح رقابت‌پذیری این رشته در سطح ملی و بین‌المللی ایفا کند. در این زمینه، مدل ^۱ SPLISS بیان می‌کند که

سرمایه‌گذاری مالی و وجود نظام حمایت اقتصادی از مهم‌ترین عوامل موفقیت و توسعه ورزش قهرمانی در کشورها محسوب می‌شود؛ به‌گونه‌ای که کشورهایی که از نظام تأمین مالی پایدار، حمایت سازمانی و مشارکت بخش‌های مختلف اقتصادی برخوردارند، معمولاً در رقابت‌های بین‌المللی عملکرد موفق‌تری دارند (دی‌بوسچر و همکاران، ۲۰۰۶).

به نظر می‌رسد که ساختار مالی ورزش در ایران همچنان وابستگی قابل‌توجهی به منابع دولتی دارد و مشارکت بخش خصوصی در توسعه رشته‌هایی مانند دوچرخه‌سواری بسیار محدود است. این مسئله موجب می‌شود بسیاری از هیئت‌های استانی و باشگاه‌ها با کمبود منابع مالی مواجه شوند و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه ورزشکاران نخبه فراهم نشود. از سوی دیگر، نبود سازوکارهای اقتصادی مناسب برای جذب اسپانسر و بازگشت سرمایه، انگیزه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را کاهش می‌دهد.

بر این اساس می‌توان نتیجه گرفت که توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی در کشور مستلزم اصلاح ساختارهای اقتصادی و ایجاد نظام مالی پایدار در این

توسعه یافته است، مانند ایالات متحده، نقش امکانات و تجهیزات به‌عنوان یک عامل محدودکننده کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد؛ در حالی که در کشورهایی که هنوز با کمبود زیرساخت‌های تخصصی مواجه هستند، این عامل می‌تواند به‌عنوان یکی از موانع اساسی توسعه مطرح شود. بر این اساس می‌توان استدلال کرد که فراهم‌سازی زیرساخت‌های مناسب از جمله پیست‌های استاندارد تمرین، مسیرهای ایمن دوچرخه‌سواری و دسترسی به تجهیزات حرفه‌ای، نقش مهمی در گسترش مشارکت ورزشکاران و ارتقای سطح عملکرد آنان دارد. در چنین شرایطی، افزایش تعداد ورزشکاران فعال و فراهم شدن فرصت‌های تمرینی مناسب می‌تواند زمینه شناسایی و پرورش استعدادهای برتر را در سطح قهرمانی فراهم کند. از این‌رو، بهبود و توسعه زیرساخت‌های تخصصی، ارتقای کیفیت تجهیزات ورزشی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین در طراحی فضاهای تمرینی می‌تواند یکی از راهبردهای اساسی برای توسعه پایدار دوچرخه‌سواری قهرمانی محسوب شود (بوچر و بوچر، ۲۰۱۲).

هم‌چنین یافته‌های پژوهش نشان داد که مؤلفه مدیریتی و اجرایی به‌عنوان سومین مانع مهم در توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی شناخته می‌شود. این نتیجه بیانگر آن است که نحوه برنامه‌ریزی، تصمیم‌گیری و مدیریت منابع انسانی و مالی در ساختارهای ورزشی می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در روند توسعه این رشته داشته باشد. در واقع، ضعف در مدیریت راهبردی، نبود برنامه‌های منسجم و فقدان نظام حمایتی مؤثر از ورزشکاران و مربیان می‌تواند مانع از بهره‌برداری مطلوب از ظرفیت‌های موجود در این حوزه شود. این یافته با نتایج پژوهش وزیری و همکاران (۱۴۰۱) همسو است. آنان چالش‌هایی مانند نگاه ضعیف مدیران و مسئولان ورزشی به ورزش پایه، فقدان نظام جامع حمایت از ورزشکاران و مربیان نخبه، نبود شایسته‌سالاری در مدیریت ورزش و فقدان طرح‌های یکپارچه در توسعه ورزش قهرمانی را از مهم‌ترین مشکلات این حوزه معرفی کرده‌اند. چنین چالش‌هایی نشان می‌دهد که بخش قابل‌توجهی از موانع توسعه ورزش قهرمانی ریشه در مسائل مدیریتی و ساختاری دارد. هم‌چنین نتایج پژوهش حاضر با یافته‌های خدادادی

(۲۰۱۶) و لوک و پتیت (۲۰۲۲) نیز همخوانی دارد که بر نقش مدیریت کارآمد و سیاست‌گذاری منسجم در توسعه رشته‌های ورزشی تأکید کرده‌اند. به نظر می‌رسد مدیریت و اجرای مؤثر می‌تواند تمامی منابع مادی و انسانی موجود در سازمان‌های ورزشی را در جهت تحقق اهداف توسعه‌ای هدایت کند. در مقابل، نبود مدیریت کارآمد و برنامه‌ریزی راهبردی می‌تواند موجب هدر رفت منابع و کاهش اثربخشی برنامه‌های توسعه‌ای شود. در برخی موارد مشاهده می‌شود که علی‌رغم وجود منابع و اعتبارات نسبی برای فعالیت‌های ورزشی، نبود مدیریت منسجم و نظام تصمیم‌گیری کارآمد مانع از استفاده بهینه از این منابع و در نتیجه مانع توسعه رشته‌هایی مانند دوچرخه‌سواری می‌شود. عملکرد و موفقیت سازمان‌ها تنها به میزان منابع در اختیار آن‌ها وابسته نیست، بلکه به توانایی مدیریت در سازمان‌دهی، هماهنگی و بهره‌برداری مؤثر از این منابع بستگی دارد (بارنی^۱، ۲۰۰۷). بر این اساس، در حوزه ورزش نیز نبود مدیریت منسجم و نظام تصمیم‌گیری کارآمد می‌تواند مانع بهره‌برداری بهینه از منابع موجود شده و در نهایت روند توسعه رشته‌هایی مانند دوچرخه‌سواری قهرمانی را با چالش مواجه سازد. در نتیجه بهبود ساختارهای مدیریتی، استقرار نظام شایسته‌سالاری در انتخاب مدیران ورزشی، تدوین برنامه‌های راهبردی بلندمدت و ایجاد نظام ارزیابی عملکرد می‌تواند نقش مهمی در توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی ایفا کند. هم‌چنین بهره‌گیری از رویکردهای مدیریت مبتنی بر مشارکت ذی‌نفعان و پایش مستمر برنامه‌ها می‌تواند به افزایش کارآمدی نظام مدیریتی و در نهایت ارتقای سطح عملکرد این رشته در سطح ملی و بین‌المللی منجر شود.

یافته‌های پژوهش نشان داد که مؤلفه نگرشی و حمایتی به‌عنوان چهارمین مانع مهم در توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی مطرح است. این نتیجه بیانگر آن است که نگرش مدیران، سیاست‌گذاران و هم‌چنین نگرش عمومی جامعه نسبت به این رشته ورزشی می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در میزان حمایت، سرمایه‌گذاری و مشارکت در آن داشته باشد. در واقع، زمانی که یک رشته ورزشی از جایگاه فرهنگی و اجتماعی مناسبی برخوردار نباشد، میزان

علاوه بر افزایش مشارکت عمومی، می‌تواند زمینه جذب استعدادهای جدید و تقویت پایه‌های توسعه این رشته در سطوح قهرمانی را فراهم سازد.

در نهایت، یافته‌ها نشان داد که مؤلفه انسانی و محیطی به‌عنوان یکی از موانع مهم در توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی مطرح است. این نتیجه بیانگر آن است که کیفیت سرمایه انسانی، به‌ویژه مربیان و متخصصان فنی، در کنار شرایط محیطی و آموزشی نقش مهمی در پیشرفت و توسعه این رشته ورزشی ایفا می‌کند. در واقع، توسعه پایدار ورزش قهرمانی بدون برخورداری از نیروی انسانی متخصص، آموزش‌دیده و به‌روز امکان‌پذیر نخواهد بود. نتایج با یافته‌های لارسن و جینیدی (۲۰۱۱) همسو است که بر اهمیت وجود مربیان حرفه‌ای، سیاست‌های آموزشی منسجم و تعیین اهداف روشن در توسعه ورزش قهرمانی تأکید کرده‌اند. همچنین نتایج با پژوهش آقایی و همکاران (۱۳۹۲) همخوانی دارد که نشان دادند نقش مربیان از عوامل کلیدی در موفقیت و توسعه دوچرخه‌سواری محسوب می‌شود. مربیان نه تنها مسئول هدایت فنی ورزشکاران هستند، بلکه نقش مهمی در شکل‌گیری انگیزه، اعتمادبه‌نفس و رشد روانی ورزشکاران نیز ایفا می‌کنند؛ از این‌رو کیفیت مربیگری می‌تواند به‌طور مستقیم بر عملکرد ورزشکاران و موفقیت تیم‌های ورزشی تأثیر بگذارد (پایدار و همکاران، ۱۴۰۰).

سرمایه انسانی یکی از مهم‌ترین منابع راهبردی در سازمان‌های ورزشی به شمار می‌رود و میزان مهارت، تجربه و دانش افراد فعال در یک سازمان می‌تواند مزیت رقابتی آن را تعیین کند. در این راستا، نبود مربیان باتجربه و متخصص، استفاده محدود از دانش‌های نوین تمرینی و کمبود برنامه‌های آموزشی و بازآموزی برای مربیان و داوران می‌تواند روند توسعه رشته دوچرخه‌سواری را با چالش مواجه کند. در بسیاری از نظام‌های موفق ورزشی، آموزش مستمر مربیان، انتقال دانش فنی و به‌روزرسانی مهارت‌های تخصصی به‌عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه ورزش قهرمانی مورد توجه قرار می‌گیرد. بر این اساس، به نظر می‌رسد یکی از راهکارهای مهم برای توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی، تقویت نظام آموزش و توانمندسازی سرمایه انسانی در این رشته است. برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی، ایجاد برنامه‌های بازآموزی مستمر برای مربیان و داوران، بهره‌گیری از تجربیات

توجه نهادهای تصمیم‌گیر، رسانه‌ها و حتی حامیان مالی نیز کاهش می‌یابد و این مسئله می‌تواند روند توسعه آن را با محدودیت مواجه کند. یافته‌های پژوهش حاضر با نتایج سلطانی و شریعت‌زاده (۱۳۹۲) و نیز فیلیپ و هاپکینز (۲۰۲۰) همخوانی دارد. نتایج این تحقیقات نشان داد که عوامل فرهنگی و اجتماعی از جمله فرهنگ‌سازی، تبلیغات و نگرش جامعه نسبت به دوچرخه‌سواری از مهم‌ترین عوامل مؤثر در توسعه این فعالیت محسوب می‌شوند. همچنین عبداللهی و سجادی (۱۳۹۵) تأکید کردند که برای دستیابی به ورودی‌های مناسب به تیم‌های ملی و ارتقای سطح عملکرد ورزشکاران، ایجاد فرهنگ دوچرخه‌سواری در سطح جامعه امری ضروری است. این موضوع نشان می‌دهد که توسعه ورزش قهرمانی تنها به زیرساخت‌ها و منابع مالی محدود نمی‌شود، بلکه نیازمند شکل‌گیری نگرش مثبت و حمایت اجتماعی نسبت به آن رشته ورزشی است. به نظر می‌رسد نگرش‌های اجتماعی و سازمانی می‌توانند بر نحوه سیاست‌گذاری، تخصیص منابع و میزان مشارکت در فعالیت‌های ورزشی تأثیرگذار باشند. در واقع، پذیرش و گسترش یک فعالیت یا نوآوری در جامعه تا حد زیادی به میزان پذیرش فرهنگی و نگرش مثبت افراد و نهادهای نسبت به آن وابسته است (راجرز، ۲۰۰۳)؛ بنابراین اگر دوچرخه‌سواری در جامعه به‌عنوان فعالیتی ارزشمند، سالم و قابل افتخار معرفی شود، احتمال گرایش افراد به آن افزایش یافته و زمینه برای شناسایی و پرورش استعدادهای ورزشی نیز فراهم‌تر خواهد شد. در شرایط کنونی به نظر می‌رسد که در ایران دوچرخه‌سواری هنوز جایگاه فرهنگی و رسانه‌ای متناسب با ظرفیت‌های خود را به دست نیاورده و همین مسئله موجب کاهش سطح حمایت عمومی و مشارکت اجتماعی در این رشته شده است. از این‌رو، توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی مستلزم توجه هم‌زمان به ابعاد فرهنگی و حمایتی است. در این راستا، برنامه‌ریزی فرهنگی و رسانه‌ای هدفمند، افزایش پوشش رسانه‌ای رقابت‌ها، معرفی الگوهای موفق از قهرمانان این رشته و اجرای کمپین‌های آگاهی‌بخشی می‌تواند نقش مهمی در تغییر نگرش جامعه و افزایش حمایت اجتماعی از دوچرخه‌سواری ایفا کند. چنین اقداماتی

شهرها برای ایجاد مسیرها و فضاهای تخصصی تمرین، توسعه لیگ‌های حرفه‌ای برای افزایش جذابیت رسانه‌ای و اقتصادی این رشته و همچنین طراحی برنامه‌های آموزشی منسجم برای تربیت مربیان می‌تواند نقش مؤثری در تسریع روند توسعه ایفا کند. در مجموع، نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که توسعه پایدار دوچرخه‌سواری قهرمانی در ایران مستلزم گذار از رویکردهای مقطعی و پراکنده به سمت برنامه‌ریزی راهبردی و شبکه‌ای است؛ رویکردی که با پیوند دادن منابع مالی، زیرساخت‌ها، مدیریت کارآمد و حمایت اجتماعی، بتواند زمینه شکل‌گیری یک اکوسیستم توسعه‌یافته برای این رشته ورزشی را فراهم سازد و در نهایت به ارتقای جایگاه دوچرخه‌سواری ایران در عرصه‌های ملی و بین‌المللی منجر شود.

پیشنهادهای

با توجه به نتایج به دست آمده از شناسایی و اولویت‌بندی موانع توسعه دوچرخه‌سواری در سطح قهرمانی، پیشنهاد می‌شود یک برنامه جامع توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی توسط نهادهای مسئول (نظیر فدراسیون دوچرخه‌سواری، وزارت ورزش و جوانان و کمیته ملی المپیک) تدوین شود که در آن، موانع اولویت‌دار به صورت مرحله‌ای و با زمان‌بندی مشخص مورد توجه قرار گیرند.

علاوه بر این می‌توان به طراحی و اجرای الگوهای مشارکت عمومی-خصوصی برای جذب سرمایه‌گذاری در ورزش دوچرخه‌سواری پرداخت، به گونه‌ای که فدراسیون و هیئت‌های استانی بتوانند با همکاری بخش خصوصی، منابع مالی پایدار برای تیم‌ها و ورزشکاران فراهم کنند. همچنین، ایجاد سازوکارهای تشویقی برای جذب اسپانسرها و حامیان مالی می‌تواند از جمله راهبردها باشد؛ مانند اعطای معافیت‌های مالیاتی، تبلیغات رسانه‌ای و فراهم کردن فرصت‌های بازاریابی ورزشی برای شرکت‌های حامی.

سپاسگزاری

از فدراسیون دوچرخه‌سواری و هیئت‌های ورزشی مشارکت‌کننده و متخصصان ورزشی کمال تشکر و قدردانی را داریم.

مربیان بین‌المللی و استفاده از دانش و فناوری‌های نوین تمرینی می‌تواند به ارتقای کیفیت مربیگری و افزایش سطح عملکرد ورزشکاران کمک کند. همچنین ایجاد شبکه‌های تبادل دانش میان مربیان و نهادهای ورزشی می‌تواند زمینه انتقال تجربیات و توسعه دانش حرفه‌ای در این رشته را فراهم سازد و در نهایت به بهبود ساختار توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی منجر شود.

به‌طور کلی، نتایج این پژوهش نشان داد که توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی در ایران با مجموعه‌ای از موانع چندبعدی شامل عوامل اقتصادی، زیرساختی، مدیریتی، نگرشی و انسانی مواجه است. در میان این عوامل، موانع اقتصادی بیشترین تأثیر را بر روند توسعه این رشته داشته‌اند؛ به گونه‌ای که کمبود منابع مالی پایدار، وابستگی بالا به بودجه‌های دولتی و مشارکت محدود بخش خصوصی، مهم‌ترین محدودیت‌های پیشروی دوچرخه‌سواری قهرمانی به شمار می‌روند. این شرایط نه تنها فرایند تأمین تجهیزات و توسعه زیرساخت‌های تخصصی را با مشکل مواجه می‌کند، بلکه بر کیفیت برنامه‌ریزی‌های اجرایی، جذب مربیان متخصص و گسترش فعالیت‌های حمایتی و فرهنگی نیز تأثیرگذار است. با این حال، یکی از یافته‌های قابل توجه این پژوهش آن است که این موانع به صورت مجزا عمل نمی‌کنند، بلکه در قالب یک شبکه به هم پیوسته بر یکدیگر اثر می‌گذارند؛ به گونه‌ای که ضعف در تأمین منابع مالی می‌تواند به محدودیت در توسعه زیرساخت‌ها و امکانات منجر شود و این مسئله نیز به نوبه خود بر کیفیت برنامه‌های مدیریتی، سطح عملکرد مربیان و میزان توجه رسانه‌ها و حامیان مالی تأثیر می‌گذارد؛ بنابراین می‌توان گفت چالش اصلی توسعه دوچرخه‌سواری قهرمانی در ایران صرفاً کمبود منابع نیست، بلکه نبود یک نظام یکپارچه برای هماهنگی میان ابعاد مختلف توسعه این رشته است. بر همین اساس، یکی از راهکارهای نوین برای غلبه بر این موانع می‌تواند حرکت به سمت ایجاد نظام توسعه یکپارچه دوچرخه‌سواری قهرمانی باشد؛ نظامی که در آن همکاری میان فدراسیون، باشگاه‌ها، بخش خصوصی، نهادهای شهری و رسانه‌ها به صورت ساختارمند شکل گیرد.

در چنین الگویی، استفاده از مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی برای تأمین مالی زیرساخت‌ها، بهره‌گیری از ظرفیت

References

- Abdollahi, M. H., & Sajjadi, S. N. (2016). Developing Strategies in Bushehr Sport and Youth Departement Based on a Comprehensive Model of Developing Strategy. *Strategic Studies On Youth And Sports*, 15(33), 201-217. (In Persian) https://faslname.msy.gov.ir/article_173.html
- Barney, J.B.(2007). *Gaining and sustaining competitve advantage*. (3 rd ed). Upper Saddle River NJ: Person Education.
- Bramham, P., Hylton, K., & Jackson, D. (2007). *Sports development: Policy, process and practice*. Routledge . <https://doi.org/10.4324/9780203939475>
- Buehler, R., & Pucher, J. (2012). Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes. *Transportation*, 39, 409-432. <https://doi.org/10.1007/s11116-011-9355-8>
- De Bosscher, V., De Knop, P., Van Bottenburg, M., & Shibli, S. (2006). A conceptual framework for analysing sports policy factors leading to international sporting success. *European sport management quarterly*, 6(2), 185-215. <https://doi.org/10.1080/16184740600955087>
- De Bosscher, V., Sotiriadou, P., & Van Bottenburg, M. (2013). Scrutinizing the sport pyramid metaphor: an examination of the relationship between elite success and mass participation in Flanders. *International Journal of Sport Policy and Politics*, 5(3), 319-339 . <https://doi.org/10.1080/19406940.2013.806340>
- Dugalić, S., & Krsteska, A. (2013). Challenges of sports facilities and projects management in the XXI century. *SPORT-Science & Practice*, 3(2), 59-77.
- Garrard, J., Rissel, C., & Bauman, A. (2012). Health benefits of cycling. *City cycling*, 31, 31-56.
- Ghorbani, S., Tayyebi, B., Rahman Nia, G. H., & Deylami, K. (2018). A Study on Influential Factors to Success and Wane of Talented Sports in Golestan Province during Last Decade. *Strategic Studies On Youth And Sports*, 17(40), 43-58. (in persian)
- Gilbertson, A. (2016). Cosmopolitan learning, making merit, and reproducing privilege in Indian schools. *Anthropology & Education Quarterly*, 47(3), 297-313 . <https://doi.org/10.1111/aeq.12157>
- Green, B. C. (2005). Building sport programs to optimize athlete recruitment, retention , and transition: Toward a normative theory of sport development. *Journal of sport management*, 19(3), 233-253.
- Jamshidi, A., Sajjadi, S., & Honari, H. (2012). SWOT Analysis of strategic Position of Cycling Federation in Iran. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 2(5), 2222-6990.
- Keshavarz, L., Farahani, A., & Daneshmandi, H. (2016). Determination of strategic position and disigning strategic plan of Islamic Republic of Iran Gymnastics Federation. *Strategic Studies On Youth And Sports*, 15(32), 75-97 .(In Persian)
- Khodadadi, M.R (2016). The Feasibility Of Sports Provincial Teams Success In East Azerbaijan In The League And Championship Competitions. *Strategic Studies On Youth And Sports*, 15(34), 41-54 .(In Persian)
- Khosravi, S., Ahmadi, O. A., & Roshanaei, A. (2024). Typology, life cycle and Functional Identity of The Family in the Geographical Area of Arak City in 2021. *Geography (Regional Planning)*, 13, 103-114 .(In Persian)
- Larsen, J., & El-Geneidy, A. (2011). A travel behavior analysis of urban cycling facilities in Montréal, Canada. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(2), 172-177 . <https://doi.org/10.1016/j.trd.2010.07.011>
- Lock, O., & Pettit, C. (2022). Developing participatory analytics techniques to inform the prioritisation of cycling infrastructure. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 11(2), 78. <https://doi.org/10.3390/ijgi11020078>
- Mirjalili, M., Emami, F., & Masoumi, H. (2022). Designing a model for the development of sports in the Islamic Republic of Iran based on the statement of the second step of the revolution. *Sport Physiology & Management Investigations*, 14(2), 163-180 . [20.1001.1.1735.5354.1401.14.2.11.1.677](https://doi.org/10.11735.5354.1401.14.2.11.1.677)

- Moudon, A. V., Lee, C., Cheadle, A. D., Collier, C. W., Johnson, D., Schmid, T. L., & Weather, R. D. (2005). Cycling and the built environment, a US perspective. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(3), 245-261.
<https://doi.org/10.1016/j.trd.2005.04.001>
- Nadi, M., & Moshfeghi, N. (2015). A study on factor construction, validity, reliability and normalization of moral competency inventory among secondary school teachers in Isfahan city. *New Educational Approaches*, 10(1), 83-104. (In Persian)
- Oja, P., Titze, S., Bauman, A., De Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., & Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: a systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 21(4), 496-509
<https://doi.org/10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x>
- Pakzad, S., Shah Hoseini, A., Dehghani, M., & Khalkhali, A. B. (2021). Design and analysis of bicycle helmet made of PETg and ABS with honeycomb structure against external impacts using Abaqus software. *ADMT Journal*, 14(1), 83-90. (In Persian)
- Paydar, M., Fard, A. K., & Mashloul, F. (2021). Cycling network and its related criteria; the case study: Shiraz, Iran. *Journal of Transport & Health*, 21, 101045
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101045>
- Phillips, K. E., & Hopkins, W. G. (2020). Determinants of cycling performance: a review of the dimensions and features regulating performance in elite cycling competitions. *Sports medicine-open*, 6(1), 23.
<https://doi.org/10.1186/s40798-020-00252-z>
- Pourkiani, M., Hamidi, M., Goodarzi, M., & Khabiri, M. (2017). Analyzing the role of championship and professional sport on sport development. *Sport Management Studies*, 9(42), 55-72.
<https://doi.org/10.22089/smrj.2017.454.1143>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2016). Safer cycling through improved infrastructure. In (Vol. 106, pp. 2089-2091): American Public Health Association.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Rogers, E. M. (2003). *Diffusion of Innovations* (5th ed.). New York: Free Press.
- Sobhani, S. (2023). Improvement of Environmental Quality in Historical Textures (Case Study: Khajeh Khezr Neighborhood, Kerman City). *Urban Futurology*, 3(3), 123-139. (In Persian)
- Soltani, A., & Shariati, S. (2013). Investigation of Factors affecting bicycle use in isfahan. *Iranian Architecture and Urbanism*, -(5), 63-73. (In Persian)
- Vaziri, J., Safania, A. M., Nikbakhsh, R., & Doroudian, A. A. (2022). Causative Conditions Affecting Recognition of Sports Talents in SAMA Schools in Iran (A Study Based on Grounded Theory). *Strategic Studies On Youth And Sports*, 20(54), 247-264. (In Persian)
<https://doi.org/10.22034/ssys.2022.484>
- Wylleman, P., De Knop, P., & Reints, A. (2013). Transitions in competitive sports. In *Lifelong engagement in sport and physical activity* (pp. 63-76). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203807187>
- Zhao, Q., & Manaugh, K. (2023). Introducing a framework for cycling investment prioritization. *Transportation research record*, 2677(7), 265-277.
<https://doi.org/10.1177/0361198123115224>