

Türkiye’de Motosiklet Pistlerinin Teknik ve Yönetimsel Özelliklerinin Karşılaştırmalı İncelenmesi: Kahramanmaraş’a Önerilen Motor Sporları Tesisi İçin Bir Ön Değerlendirme

Comparative Analysis of the Technical and Administrative Characteristics of Motorcycle Tracks in Turkey: A Preliminary Assessment for a Proposed Motorsports Facility in Kahramanmaraş

Arif Selim EREN¹ Mehmet Ali ORHAN² Ayşe ERYER³ Ayşe YILMAZ İRGİN⁴

Melike SEVINÇ⁵

Özet

Motosiklet günümüzde giderek artan bir ilgi ile ulaşım araçları arasında önemli bir yer tutmaktadır. Buna bağlı olarak da motosikletin kullanıldığı motor sporları da her geçen gün daha çok ilgi çekmektedir. Bu çalışma, Türkiye’deki dört motor sporları tesisinin (Intercity İstanbul Park, Afyon Motor Sporları Merkezi, İzmit Körfez Yarış Pisti ve İzmir Ülkü Park) teknik, yönetimsel, finansal ve hizmet kriterleri açısından TOPSIS yöntemiyle karşılaştırmalı olarak değerlendirilerek bu bulgulardan hareketle Kahramanmaraş’ta kurulması planlanan olası bir motor sporları merkezi için çalışmada yer alan ölçütlere göre politika önerilerinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Kriter ağırlıkları literatür taramaları doğrultusunda teknik %30, yönetimsel %25, finansal %25 ve hizmet %20 olarak belirlenmiştir. Bulgulara göre, Intercity İstanbul Park en yüksek performans gösterirken, Afyon Motor Sporları Merkezi doğru planlama ve sürdürülebilir finansal modeliyle ikinci olmuştur. İzmit Körfez Pisti eğitim ve sosyal katkılarıyla öne çıkarken, İzmir Ülkü Park teknik sınırlılıklar nedeniyle son sırada yer almıştır. Sonuç olarak çalışma ile motor sporları tesislerinin başarısında teknik yeterlilik kadar yönetimsel yapı, finansal çeşitlilik ve toplumsal fayda boyutunun da belirleyici olduğunu ortaya koymuştur. Afyonkarahisar örneği, doğru planlama ve çok paydaşlı yönetim ile küçük şehirlerin dahi ulusal ve uluslararası ölçekte başarılı tesisler oluşturabileceğini göstermiştir. Bu bulgular Kahramanmaraş’ta kurulması planlanan motor sporları merkezi için teknik olarak güçlü, finansal açıdan sürdürülebilir ve toplumsal olarak bütünlük bir model geliştirilmesi gerektiğine işaret etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Motor Sporları, Spor Tesisleri Yönetimi, TOPSIS, Kahramanmaraş

Abstract

Motorcycles are a growing trend and hold a significant place among transportation vehicles. Consequently, motorsports involving motorcycles are attracting increasing interest. This study aims to comparatively evaluate four motorsports facilities in Turkey (Intercity Istanbul Park, Afyon Motorsports Center, İzmit Gulf Race Track, and İzmir Ülkü Park) using the TOPSIS method in terms of technical, administrative, financial, and service criteria. Based on these findings, it aims to develop policy recommendations for a potential motorsports center planned for Kahramanmaraş, based on the criteria presented in the study. Criteria weights were determined as 30% technical, 25% administrative, 25% financial, and 20% service based on literature review. According to the findings, Intercity Istanbul Park demonstrated the highest performance, while Afyon Motorsports Center came in second with its sound planning and sustainable financial model. İzmit Gulf Race Track stands out for its educational and social contributions, while İzmir Ülkü Park ranked last due to technical limitations. In conclusion, the study demonstrated that the success of motorsports facilities is determined not only by technical competence but also by administrative structure, financial diversification, and social benefits. The Afyonkarahisar example demonstrates that with sound planning and multi-stakeholder governance, even small cities can create successful facilities on a national and international scale. These findings indicate the need to develop a technically robust, financially sustainable, and socially integrated model for the planned motorsports center in Kahramanmaraş.

¹Doç. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF, arifselimeren@hotmail.com

²Öğr. Gör. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, SBMYO, maliiorhan7@gmail.com

³Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, ayse_zabun46@hotmail.com

⁴Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, ayse_ylmz_@hotmail.com

⁵Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, 1melikevinc@gmail.com

Keywords: Motor Sports, Sports Facilities Management, TOPSIS, Kahramanmaraş

Extended Abstract

Background

Motorcycles are becoming increasingly popular and hold a significant position among transportation vehicles. As a result, motorcycle-based motorsports are attracting growing public and institutional interest. Evaluating the current motorsports infrastructure is essential for identifying the strengths, weaknesses, and improvement areas of existing facilities. In this context, determining the performance of motorsports centers using a systematic method contributes to transparent decision-making and supports planning processes for new facilities.

Purpose

The main purpose of this study is to comparatively evaluate four motorsports facilities in Turkey—Intercity Istanbul Park, Afyon Motorsports Center, İzmit Gulf Race Track, and İzmir Ülkü Park—based on technical, administrative, financial, and service-related criteria. Through these evaluations, the study aims to develop policy recommendations for a potential motorsports center planned for Kahramanmaraş. By identifying which criteria play a decisive role in the success of motorsports complexes, the study seeks to guide future investments in a more informed and strategic manner.

Method

In the study, the TOPSIS method was applied to rank the four selected motorsports facilities. Criteria weights were determined based on literature as 30% technical, 25% administrative, 25% financial, and 20% service. Each motorsports facility was evaluated according to these criteria, and performance scores were calculated. The obtained scores were compared to generate an overall ranking. Based on these rankings and qualitative assessments, strategic recommendations were formulated for the planned motorsports facility in Kahramanmaraş.

Findings

According to the TOPSIS analysis, Intercity Istanbul Park achieved the highest performance score among the evaluated facilities. Afyon Motorsports Center ranked second, supported by its sound planning approach and sustainable financial model. İzmit Gulf Race Track distinguished itself with its educational and social contributions, while İzmir Ülkü Park ranked last due to its technical constraints. The results highlight that motorsports facilities cannot rely solely on technical adequacy; administrative structure, financial diversification, and service offerings also play crucial roles in overall performance.

Conclusion

The study demonstrates that the success of motorsports facilities depends on a multidimensional structure encompassing technical, administrative, financial, and service components. The example of Afyonkarahisar shows that even smaller cities can host successful motorsports facilities through proper planning and multi-stakeholder governance. These findings indicate that the motorsports center planned for Kahramanmaraş should adopt a model that is technically robust, financially sustainable, and socially integrated. Implementing such an approach will support regional development while contributing to national motorsports capacity

Giriş

Motor sporları dünya genelinde giderek artan bir ilgiyle izlenmekte ve hem ekonomik hem de kültürel boyutlarıyla önemli bir endüstri haline gelmiştir. Özellikle motosiklet yarışları, teknik beceri, hız ve strateji unsurlarını bir araya getiren yapısıyla geniş bir izleyici kitlesine ulaşmıştır. Avrupa, Asya ve Amerika kıtalarında farklı düzeylerde kurumsallaşan bu spor dalı, ulusal kimliğin, teknolojik gelişmenin ve yerel turizmin destekleyicisi olarak değerlendirilmektedir (Gronau vd., 2025; French vd., 2009). Son yıllarda motosiklet yarışlarının küresel çapta artan popülaritesi, pist yatırımlarının hem kamu hem de özel sektör tarafından stratejik bir araç olarak görülmesine neden olmuştur.

Uluslararası ölçekte pist yatırımlarının sadece sportif etkinliklere değil aynı zamanda bölgesel kalkınmaya, istihdama ve marka değerine de katkı sağladığı gözlenmektedir. İtalya'daki Misano World Circuit, İspanya'daki Circuit de Barcelona-Catalunya ve Japonya'daki Twin Ring Motegi gibi pistler, devlet desteği ve özel sektör girişimleriyle birlikte sürdürülebilir işletme modelleri oluşturmuştur (Reis, 2025). Bu tesislerde gelir çeşitliliği, etkinlik takvimi planlaması ve eğitim programlarının bütünleşik biçimde yürütülmesi, finansal sürekliliğin temel unsuru olarak öne çıkmıştır. Gelişmiş ülkelerde motor sporlarının endüstriyel bir yapıya dönüşmesi, pistlerin yalnızca yarış alanı değil aynı zamanda rekreasyonun yanında yenilik ile turizm ve eğitim merkezleri olarak konumlanmasını sağlamıştır.

Türkiye'de motor sporlarının gelişimi bu küresel eğilimlerden etkilenmiş, 2000'li yıllardan itibaren artan yatırımlarla birlikte motosiklet pistleri ülkenin farklı bölgelerinde faaliyete geçirilmiştir (Ardahan ve Güleç, 2020). Ancak mevcut pistlerin işletme biçimleri, gelir modelleri ve yönetim yapıları arasında belirgin farklılıklar bulunmaktadır. Kamu eliyle kurulan tesislerde sürdürülebilirlik sorunları, özel sektör yatırımlarında yüksek işletme maliyetleri ve sınırlı etkinlik çeşitliliği dikkat çekmektedir. Bu durum, pistlerin ekonomik ve kurumsal olarak uzun vadede yaşatılabilmesi için en uygun işletme modelinin belirlenmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Bu çalışmada ise, Türkiye'deki motosiklet pistlerinin işletme modellerine yönelik karşılaştırmalı bir analiz incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmada kamu, özel sektör ve karma işletme modellerinin teknik, finansal ve yönetsel açılardan değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Mülakatlar ve ikincil kaynaklar yoluyla toplanan birincil ve ikincil veriler nitel karşılaştırmalı analiz yaklaşımı ile gerçekleştirilmiştir. Belirlenen pistler teknik özellikleri, organizasyon yapıları ve gelir kaynakları bakımından analiz edilmiştir. Ayrıca Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV) yöntemleri aracılığıyla işletme modellerinin güçlü ve zayıf yönleri belirlenmiş, bulgular SWOT analiziyle desteklenmiştir.

Çalışmanın genel yapısı altı bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm olan girişte problemin genel durumu açıklanarak motor sporlarının tarihsel gelişimi, Türkiye'deki mevcut durum ve araştırmanın amacı açıklanmıştır. İkinci bölümde ulusal ve uluslararası yazın incelenmiş ancak bu kapsamda gerçekleştirilmiş olan çalışmaların çok kısıtlı olduğu gözlenmiştir. Bir sonraki bölümde kavramsal çerçeve belirlenen ölçütlere göre incelenmiş ve mevcut pistler ve parkurlar bu ölçütlere göre değerlendirilmiştir. Daha sonraki bölümlerde TOPSİS yöntemi uygulanmış ve mevcut tesislerin kıyaslanması sağlanmış ve bu doğrultuda Kahramanmaraş'ta kurulması planlanan olası motor sporları merkezi için uygun işletme modeli önerilmiş, ayrıca politika yapıcılar ve yatırımcılar için uygulanabilir stratejik öneriler sunulmuştur. Böylece hem mevcut tesislerin güçlü ve zayıf yönleri ortaya koyulmuş, hem de gelecekte potansiyel tesislerin nasıl şekillendirilmesi gerektiği ile ilgili bilgi sunulmuştur. Bu sayede Türkiye'de motor sporları alanında akademik temelli bir işletme modeli tartışmasını ortaya koymakta ve gelecekte yapılacak tesis yatırımlarına yönelik kurumsal bir çerçeve önermektedir.

2. Literatür Taraması

Yazında bu bağlamda gerçekleştirilmiş olan çalışmalar incelendiğinde genelde Türkiye'de motor sporları alanında gerçekleştirilen akademik çalışmaların önemli bir bölümü Formula 1 Grand Prix organizasyonu ve İstanbul Park pisti etrafında şekillenmektedir. Bu çalışmaların etkinlik turizmi, şehir ekonomisi, izleyici memnuniyeti ve sürdürülebilir tesis yönetimi gibi farklı temalar üzerinden değerlendirilmiş olduğu gözlenmektedir. Bunun yanında son yıllarda Afyonkarahisar'da düzenlenen Dünya Motokros Şampiyonası (MXGP) etkinliği, küçük şehirlerde spor turizminin ekonomik ve sosyal etkilerini inceleyen yeni bir araştırma alanı oluşturmuştur. Genel olarak incelediğimizde bu çalışmalar Türkiye'de motor sporları tesislerinin ekonomik, çevresel ve yönetsel boyutlarının çok boyutlu biçimde ele alındığını göstermektedir.

Konu ile ilgili ilk çalışmaların Türkiye’de tesisleşme çabaları sonrasında ortaya çıkmaya başladığı gözlenmektedir. Nitekim erken dönem çalışmalarından biri olan Karagöz (2006) Formula 1’in Türkiye’de düzenlenmesinin turizm sektörü üzerindeki etkilerini analiz etmiştir. Yapmış olduğu çalışmada 2005 İstanbul Grand Prix’ine katılan yabancı ziyaretçilerin harcamaları anket yoluyla ölçülmüş ve girdi-çıkı analiz yöntemiyle bu harcamaların hizmet ve sanayi sektörlerinde yarattığı çarpan etkisi değerlendirilmiştir. Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar incelendiğinde Formula 1 etkinliğinin İstanbul’un turizm gelirlerini artırdığı ve şehir markalaşmasına katkı sağladığını ortaya koymuştur. Ancak aynı zamanda etkinliğin kısa süreli ekonomik hareketlilik yarattığı, kalıcı etkilerin ise sınırlı olduğu belirtilmiştir. Bu çalışma mevcut çalışma açısından çok önemli bulgular barındırmaktadır. Nitekim Kahramanmaraş’ta kurulması planlanan olası tesisin sürdürülebilir etkiler ortaya çıkarabilmesi için planlama, uygulama, kontrol etme ve önlem alma konularında önemli çabaların gerçekleştirilmesi gerektiği görülmektedir.

Eryılmaz ve Cengiz (2012) de benzer biçimde Formula 1 organizasyonunun kentsel mekâna ve ekonomiye etkilerini incelemiştir. Çalışmaları 2007 Grand Prix süresince İstanbul’da yapılan harcamalar üzerinden yürütülmüş ve etkinliğin kente kazandırdığı ekonomik değer ile uluslararası görünürlük artışı ortaya konmuştur. Bununla birlikte etkinlik sonrası dönemde sürdürülebilir bir etki yaratılmadığı, yani tesislerin düzenli kullanımının ve ekonomik geri dönüşün zayıf kaldığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu çalışma, Türkiye’deki büyük etkinliklerin kalıcı fayda sağlayabilmesi için planlama ve tesis yönetimi süreçlerinin uzun vadeli bir stratejiyle yürütülmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bir önceki çalışmada olduğu gibi bu çalışmadan da sadece tesisin ortaya çıkarılmış olmasının yeterli olmayacağı, aynı zamanda sürdürülebilir bir işletme modelinin kurulmuş olması gerektiği anlaşılmaktadır.

Özbay (2008)’ın çalışması ise Formula 1 organizasyonunun Türkiye’deki kurumsal gelişim süreci ve İstanbul Park izleyicilerinin memnuniyet düzeyi üzerine odaklanılmıştır. Çalışmada nicel anket yöntemiyle elde edilen veriler analiz edilerek seyirci deneyiminin olumlu yönleri ve organizasyon eksiklikleri belirlenmiştir. İzleyicilerin genel olarak etkinlikten memnun oldukları, ancak ulaşım ve bilet fiyatları gibi konularda olumsuz görüşler bildirdikleri tespit edilmiştir. Sonuç olarak organizasyon sürecinde yer alan kurumlar arasındaki koordinasyon eksikliğinin sürdürülebilirliği sınırladığını ve Formula 1’in Türkiye’de düzenli bir şekilde devam edememesinin temel nedenlerinden birinin bu olduğunu ortaya konmuştur. Diğer çalışmalarda olduğu gibi bu çalışmada da sürdürülebilir bir modelin gerekliliği anlaşılmaktadır.

Ayrıca Sarioğlu (2007) tarafından yapılan bir araştırma, motor sporları literatürüne mimari ve çevresel bir bakış açısı kazandırmaktadır. İstanbul Park pistinin yer seçimi, çevre düzeni ve mekânsal bütünlüğü, “üçlü örtüşük formülasyon modeli” ile analiz edilmiştir. Çalışma, pistin teknik olarak uluslararası standartlara uygun olduğunu ancak çevresel sürdürülebilirlik ve rekreasyonel kullanım açısından geliştirilmesi gereken yönlerinin bulunduğunu ortaya koymuştur. Bu sonuç, motor sporları tesislerinin yalnızca yarış alanı değil, aynı zamanda çevreyle uyumlu, toplum tarafından erişilebilir alanlar olarak değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Sonuç olarak bu çalışma da potansiyel yeni bir tesisin mimari açıdan doğru yapılandırılmasının yanında kullanışlılık odaklı olması gerektiğine işaret etmektedir.

Son yıllarda yapılan araştırmalar, motor sporlarının büyük şehirlerle sınırlı kalmadığını, doğru planlama ve iş birliğiyle küçük şehirlerde de güçlü etkiler yaratabileceğini göstermektedir. Yağcı (2023) tarafından yürütülen çalışma, Afyonkarahisar’daki Motor Sporları Merkezi’nin Dünya Motokros Şampiyonası (MXGP) aracılığıyla kente sağladığı ekonomik ve toplumsal katkıları incelemiştir. Nitel bir yöntemle gerçekleştirilen araştırmada sporcular, izleyiciler ve yerel halkla yapılan görüşmeler sonucunda, etkinliğin yerel ekonomiyi canlandırdığı, turizm gelirlerini artırdığı ve şehrin marka değerini yükselttiği belirlenmiştir. Afyonkarahisar örneği, küçük şehirlerde doğru strateji, kamu-federasyon iş birliği ve sürdürülebilir finansal planlama ile uluslararası başarı elde edilebileceği görülmüştür. Aynı etkilerin Kahramanmaraş içinde doğru yatırım ve izleme süreçleri ile potansiyel faydayı arttırabileceğini göstermektedir.

Emre vd. (2023) ise 2021 Türkiye Grand Prix’si izleyicilerinin bilgi ve tutum düzeylerini inceleyerek motor sporları izleyiciliğinin güncel eğilimlerini ortaya koymaktadır. Sosyal medya verilerinin içerik analizi yoluyla değerlendirildiği bu çalışma ile Türk izleyicilerin Formula 1’e yeniden ilgi göstermeye başladığını ve organizasyonun ulusal düzeyde bir kültürel canlanma yarattığını göstermektedir. İzleyici algısında organizasyon kalitesi, medya sunumu ve ulaşım kolaylığı belirleyici faktörler olarak öne çıkmaktadır. Böylece doğru organizasyon ile hem ulusal hem de uluslararası düzeyde faaliyetlerin

toplumda ilgi görebilecekleri anlaşılmaktadır. Destekleyici nitelikteki Akyüz (2008) ile Çevik ve Şimşek (2019) çalışmaları ise spor tesislerinin sürdürülebilir yönetimi ve ekonomik etkileri üzerine genel çerçeve sunmaktadır. Bu çalışmalar, büyük ölçekli etkinliklerin yalnızca ekonomik kazanç değil, aynı zamanda sosyal etkileşim ve yerel kalkınma fırsatı yarattığını ortaya koymaktadır.

Genel olarak değerlendirdiğimizde mevcut çalışmanın yöntemini ve bağlamını inceleyen bir araştırma bulunmamasıyla birlikte mevcut çalışmayı gerekçelendirebilecek araştırmaların olduğu gözlenmektedir. Böylece yazının Türkiye’de motor sporları tesislerinin ekonomik, yönetsel ve çevresel etkilerinin daha çok boyutlu biçimde ele alınması gerektiği anlaşılmaktadır. Bulgular büyük şehirlerdeki etkinliklerin tanıtım ve turizm açısından önemli kazanımlar sağladığını ve buna karşılık Afyonkarahisar gibi küçük şehirlerde daha planlı, sürdürülebilir ve topluma entegre modellerin daha kalıcı etkiler yarattığını göstermektedir. Bu sonuçlar Kahramanmaraş gibi gelişmekte olan şehirlerde motor sporları yatırımlarının yalnızca altyapı değil, yönetim, eğitim ve yerel kalkınma bileşenleriyle birlikte tasarlanması gerektiğini açık biçimde ortaya koymaktadır. Ancak hem motosiklet pisti ve parkurlarının sayısının sadece dört yerde olması, hem de bu yönde gerçekleştirilmiş olan çalışmaların azlığı yazında büyük bir açığın olduğunu göstermekle birlikte şehirlerin bu yönde gerçekleştirilecek olan faaliyetlerden elde edebilecekleri potansiyel ekonomik hareketlilikten de geri kaldıklarını ortaya koymaktadır. Bu nedenle de mevcut çalışmanın yazında önemli bir açığı dolduracağı değerlendirilmektedir.

3. Kavramsal Çerçeve

Bu çalışmada motosiklet pistlerinin işletme modellerinin karşılaştırmalı biçimde analiz edilmesine olanak sağlayacak kavramsal yapı spor tesislerinin yönetimi ve sürdürülebilirliği üzerine geliştirilen kuramsal temellere dayandırılmıştır. Çalışmada oluşturulan bu yapı pistlerin performansını yalnızca ekonomik ya da teknik açıdan değil aynı zamanda yönetsel verimlilik ve toplumsal fayda açısından da değerlendirmeye imkân tanımaktadır. Böylece araştırma, motor sporları tesislerini çok boyutlu bir sistem olarak ele almakta ve her bir işletme modelinin güçlü zayıf ve geliştirilebilir yönlerini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Motosiklet pistleri bir yandan sportif faaliyetlerin yürütüldüğü teknik alanlar olarak değerlendirilirken diğer yandan turizm, eğitim, istihdam ve yerel kalkınma süreçleriyle de yakından ilişkili görülmektedir (Suardi vd., 2024). Bu nedenle bir pistin başarısı yalnızca yarış organizasyonlarının sıklığı veya elde edilen gelir düzeyiyle değil aynı zamanda hizmet kalitesi toplumsal etki ve uzun vadeli sürdürülebilirlik düzeyiyle ölçülmesi gerektiği ifade edilmektedir (Ntramah vd., 2023). Bu çok boyutlu yapıyı sistematik biçimde analiz edebilmek amacıyla çalışmada dört ana kriter grubu belirlenmiştir. Bu gruplar teknik, yönetsel, finansal ve hizmet kriterlerinden oluşmakta ve hem uluslararası literatürdeki spor tesisi yönetimi yaklaşımlarıyla uyumlu bir çerçeve sunmakta hem de Türkiye’deki mevcut pistlerin değerlendirilmesine uygun bir yapı sağlamaktadır.

Kavramsal çerçeve sürdürülebilir spor tesisi yönetimi anlayışına dayalı olarak tasarlanmıştır. Bu anlayış tesislerin yalnızca kısa vadeli sportif etkinlikler için değil uzun vadede ekonomik çevresel ve toplumsal değer üretimi için yönetilmesini öngörmektedir (Jenkins ve Peters, 2016). Özellikle motosiklet pistleri gibi yüksek yatırım gerektiren altyapı projelerinde işletme modelinin sürdürülebilirliği, kamu kaynaklarının etkin kullanımı ve özel sektörün katkı düzeyi açısından belirleyici olmaktadır. Bu kapsamda araştırmanın kavramsal yapısı kamu, özel ve karma işletme modellerinin yapısal farklılıklarını ve bu farklılıkların pistlerin performans göstergelerine yansımalarını karşılaştırmalı olarak analiz etmeyi hedeflemektedir (French vd., 2009). Teknik kriterler pistin fiziksel kapasitesine, güvenlik düzeyine ve uluslararası standartlara uygunluğuna odaklanırken yönetsel kriterler, tesisin organizasyon yapısını, karar alma süreçlerini ve paydaş ilişkilerini açıklamaktadır (Toman vd., 2020). Finansal kriterler gelir kaynaklarının çeşitliliği mali sürdürülebilirlik ve yatırım modelleri aracılığıyla tesisin ekonomik dayanıklılığını ortaya koymaktadır (Armah ve Li, 2024). Hizmet kriterleri ise kullanıcı memnuniyeti, eğitim faaliyetleri, sosyal alanların yeterliliği ve topluma sağlanan fayda düzeyi üzerinden değerlendirilmektedir (Sujarittanonta, 2021).

Bu dört kriter grubu birlikte ele alındığında motosiklet pistlerinin performansının yalnızca sayısal göstergelere değil aynı zamanda yönetsel etkinlik hizmet kalitesi ve toplumsal değer üretimine dayanan kapsamlı bir modelle analiz edildiği görülmektedir. Böylece çalışma Türkiye’de pist işletmeciliği alanında bilimsel bir değerlendirme zemini oluşturmakta ve gelecekte yapılacak tesis yatırımları için uygulanabilir bir yönetim çerçevesi önermektedir.

3.1. Teknik Kriterler

Teknik ölçütler motosiklet pistlerinin fiziksel altyapısını ve güvenlik standartlarını değerlendirerek tesislerin uluslararası ölçütlere uyum düzeyini ortaya koymaktadır. Bu kapsamda pist uzunluğu, viraj sayısı, genişlik, zemin kalitesi ve güvenlik alanlarının düzeni temel inceleme unsurları olarak ele alınmaktadır (Radonjić vd., 2010). Pist uzunluğu yarış formatının belirlenmesinde ve farklı pistlerin performans açısından kıyaslanabilmesinde belirleyici bir göstergedir. Viraj sayısı ve pist genişliği de sürücülerin manevra kabiliyetini etkileyen teknik özellikler arasında yer almakta ve yarışın zorluk derecesini belirlemektedir (Leonelli ve Limebeer, 2020). Zemin kalitesi, pistin bakım sıklığını ve sürüş güvenliğini doğrudan etkilemekte olup pistin uzun ömürlü kullanımı açısından kritik bir faktör olarak ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Güvenlik standartları yarışçıların, seyircilerin ve teknik ekibin maruz kalabileceği riskleri azaltmaya yönelik düzenlemeleri kapsamaktadır. Bu standartlar koruma bariyerlerinin niteliği, kaçış alanlarının genişliği, pist kenarlarının eğimi ve acil durum müdahale altyapısının yeterliliği gibi unsurları içermektedir (Bańkowski ve Frej, 2023). Güvenlik altyapısının eksiksiz biçimde oluşturulması yalnızca ulusal yarışların değil uluslararası organizasyonların da düzenlenebilmesi açısından ön koşul niteliğindedir. Kapasite unsuru pistin aynı anda ağırlayabileceği sporcu seyirci ve destek personeli sayısını belirlemekte ve tesisin organizasyonel ölçeğini doğrudan etkilemektedir. Daha yüksek kapasiteye sahip pistlerin büyük çaplı etkinlikleri düzenleme potansiyeli artmakta ve bu durum tesisin bölgesel ekonomik etkisini güçlendirmektedir (Sharp, 2014). Son olarak teknik kriterlerin bütüncül biçimde yeterli düzeye ulaşması, pistin uluslararası düzeyde tanınırlığını artırmakta ve rekabet gücünü belirleyen temel unsur haline getirmektedir. Bu nedenle teknik altyapı yatırımları pistin yalnızca fiziksel işlevselliğini değil aynı zamanda stratejik değerini de şekillendirmektedir.

3.2. Yönetimsel Kriterler

Yönetimsel ölçütler motosiklet pistlerinin sahiplik yapısını, işletme biçimini ve yönetimsel etkinliğini açıklayan temel unsurları kapsamaktadır. Bu kriterler tesisin idari yapısının nasıl örgütlendiğini, karar alma süreçlerinin ne şekilde yürütüldüğünü ve paydaşlarla kurulan ilişkilerin niteliğini ortaya koymaktadır (French vd., 2009). Yönetim yapısı pistlerin uzun vadeli başarısını belirleyen en önemli faktörlerden biri olarak değerlendirilmektedir. Çünkü etkin bir yönetim modeli, finansal sürdürülebilirliğin kurumsal verimlilikle birleşmesini sağlamaktadır.

İşletme tipi kamu, özel ve karma modeller olmak üzere üç temel biçimde ele alınmaktadır. Kamu işletme modeli, devletin yatırım ve işletme süreçlerinde doğrudan rol aldığı yapılarda görülmekte ve genellikle spor altyapısının geliştirilmesini hedeflemektedir. Bu modelde sosyal fayda ön planda tutulmakta ancak mali sürdürülebilirlik zaman zaman geri planda kalabilmektedir (Gronau vd., 2025). Özel işletme modelinde ise finansman, yatırım, yönetim ve risk unsurları özel sektörün kontrolündedir. Bu yapı kârlılığa ve verimliliğe dayalı bir yaklaşım sunmakta ancak kamusal desteklerin sınırlı olması nedeniyle yüksek başlangıç maliyetleriyle karşılaşılabilir (Evans vd., 2018). Karma işletme modeli her iki yapının avantajlarını birleştirerek kamu kaynaklarının altyapı yatırımlarına, özel sektörün ise işletme ve hizmet süreçlerine katkı sağladığı bir iş birliği düzeni oluşturmaktadır.

Gelir modeli yönetimsel kriterlerin en belirleyici bileşenlerinden biridir. Etkinlik gelirleri, sponsorluk anlaşmaları, eğitim programları, pist kiralama ve yan hizmet gelirleri tesisin mali denge noktasını oluşturmaktadır. Gelir kalemlerinin çeşitlendirilmesi tesisin dış kaynaklara bağımlılığını azaltmakta ve finansal istikrarı güçlendirmektedir (Gumel vd., 2017). Ayrıca bu yapı tesisin yıl boyunca aktif kalmasına katkı sağlayarak kullanım oranını artırmaktadır. Organizasyon yapısı yönetim birimleri arasındaki yetki paylaşımını, sorumluluk dağılımını ve denetim mekanizmalarının işleyişini tanımlamaktadır. Etkin bir organizasyon yapısı karar alma süreçlerinin hızını artırmakta, bürokratik engelleri azaltmakta ve hizmet kalitesini yükseltmektedir. İnsan kaynakları yönetiminin liyakat esasına dayanması ve düzenli performans değerlendirmelerinin yapılması yönetimsel sürekliliğin sağlanması açısından önem taşımaktadır (D'Artibale vd., 2018). Sonuç olarak yönetimsel ölçütlerin bütüncül biçimde dengelenmesi, tesislerin operasyonel istikrarını, kurumsal güvenilirliğini ve hizmet kalitesini doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle yönetimsel yapı yalnızca idari bir mekanizma değil aynı zamanda pistin ekonomik toplumsal ve sportif başarısının sürekliliğini belirleyen stratejik bir unsur olarak öne çıktığını ortaya koymaktadır.

3.3. Finansal Kriterler

Finansal belirleyiciler motosiklet pistlerinin ekonomik sürdürülebilirliğini değerlendirmeye yönelik göstergeleri içermekte ve tesislerin uzun vadeli faaliyetlerini sürdürme kapasitesini açıklamaktadır (Poi vd., 2021). Bu kriterler gelir kaynaklarının çeşitliliği, giderlerin yönetimi ve finansal destek mekanizmalarının yapısı üzerinden incelenmektedir. Finansal performans yalnızca kârlılık oranlarıyla değil, aynı zamanda kaynakların etkin kullanımıyla da ilişkilidir. Bu nedenle pistlerin finansal yönetim anlayışı, bütçe planlamasından gelir akışının sürekliliğine kadar bütüncül bir yaklaşımı gerektirmektedir (Law vd., 2023). Gelir kaynaklarının çeşitliliği, finansal dayanıklılığın temel belirleyicisi olarak kabul edilmektedir. Pistlerin sürdürülebilirliği yalnızca yarış organizasyonlarından elde edilen gelirler olmayıp, aynı zamanda sponsorluk anlaşmaları, eğitim programları, pist kiralamaları, tanıtım etkinlikleri ve yan hizmet gelirleriyle güçlenmektedir. Bu gelir kalemleri tesisin yıl boyu aktif biçimde kullanılmasını sağlamakta ve faaliyetlerin mevsimsellik etkisinden bağımsız biçimde devam etmesine katkı sunmaktadır. Gider yönetimi ise bakım onarım personel maliyetleri enerji harcamaları ve güvenlik giderlerinin planlı biçimde kontrol edilmesini gerektirmektedir (Jääskeläinen, 2024). Düşük gelirli kesimin motosikleti tercih etmesi, önerilen tesisin maliyet açısından daha sürdürülebilir şekilde tasarlanmasına olanak sağlamaktadır (Hossain, 2023). Motosiklet pistlerinin kurulum ve işletme giderlerinin daha düşük olması, gider yönetimini kolaylaştırmaktadır. Ayrıca tesis, kullanıcı davranışlarını düzenleyici bir işleve sahip olacağından toplumsal riskleri ve buna bağlı dolaylı maliyetleri azaltma potansiyeli taşımaktadır (An, 2015).

Kamu katkısı finansal kriterlerin önemli bir bileşeni olarak devletin altyapı yatırımları veya işletme sübvansiyonları aracılığıyla sağladığı destekleri kapsamaktadır. Bu katkı pistlerin inşaat sürecinde veya işletme aşamasında mali yükün azaltılmasına yardımcı olmaktadır (Jenkins ve Peters, 2016). Özel sektörün katkısıysa sponsorluk yatırım ortaklığı, işletme hakkı devri ya da gelir paylaşımı modelleri yoluyla sağlanmakta ve tesisin finansal esnekliğini artırmaktadır (Maloney ve Terkun, 2002). Kamu ve özel sektörün ortak biçimde hareket ettiği durumlarda kaynak çeşitliliği artmakta ve finansal risk dağılımı daha dengeli hale gelmektedir. Finansal sürdürülebilirlik, tesisin kendi gelir kaynaklarıyla faaliyetlerini devam ettirebilme ve yatırım maliyetlerini uzun vadede karşılayabilme kapasitesini ifade etmektedir. Bu kapasite pistlerin yalnızca sportif etkinliklerle değil aynı zamanda eğitim, turizm ve tanıtım faaliyetleriyle de ekonomik değer üretmesine bağlıdır. Finansal göstergelerin güçlü olması pistin bakım kalitesini artırmakta, uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapma olasılığını yükseltmekte ve yerel ekonomiye katkı sağlamaktadır. Bunlardan dolayı bu araştırma ile önerilen potansiyel tesisin yüksek bir finansal etkisinin olabileceği değerlendirilmektedir. Nitekim bir alanda gerçekleştirilen çalışma kelebek etkisiyle diğer sektörlerin de canlanmasına yol açmaktadır (Koppenjan & Enserink, 2009).

Sonuç olarak bu ölçütler motor sporları tesislerinde sıkça karşılaşılan yüksek işletme maliyetleri ve gelir dalgalanmaları gibi temel sorunlara çözüm üretmek için kullanılabilir bir analiz zemini oluşturmaktadır. Dolayısıyla finansal kriterlerin doğru biçimde değerlendirilmesi pistlerin uzun ömürlü olmasını sağlayan stratejik bir gereklilik olarak kabul edilmektedir.

3.4. Hizmet Kriterleri

Hizmet kriterleri motosiklet pistlerinin kullanıcı deneyimiyle toplumsal fayda düzeyini değerlendirmeye amaçlayan göstergeleri kapsamaktadır. Bu kriterler tesislerin yalnızca teknik altyapı ve finansal performans bakımından değil aynı zamanda kullanıcı memnuniyeti ve toplumsal etkileşim açısından da değerlendirilmesine imkân sağlamaktadır (D'Artibale vd., 2018). Pistlerin hizmet boyutu güçlü olduğunda hem yerel halk hem de sporcular için daha yüksek bir çekim gücü oluşturulmakta ve tesisin sürdürülebilirliği artmaktadır.

Eğitim programlarının varlığı ve niteliği, hizmet kriterlerinin temel bileşenlerinden biridir. Bu programlar pistlerin yalnızca yarış alanı olarak değil aynı zamanda sürüş güvenliği farkındalığı ve teknik beceri gelişimini sağlayan merkezler olarak işlev görmesine katkı sağlamaktadır. Özellikle genç sürücülere yönelik temel ve ileri seviye sürüş eğitimleri, hem toplumsal güvenlik kültürünü desteklemekte hem de pistlerin yıl boyunca aktif biçimde kullanılmasını mümkün kılmaktadır (Crundall vd., 2014). Eğitim faaliyetlerinin çeşitliliği ve düzenliliği pistin bölgesel eğitim merkezine dönüşme potansiyelini artırmaktadır.

Sosyal alanların yeterliliği, hizmet kalitesini belirleyen bir diğer unsur olarak değerlendirilmektedir. Kafeterya, dinlenme alanı, seyir tribünleri, mağazalar, otopark ve konaklama birimleri gibi tesisler ziyaretçilerin konfor düzeyini yükseltmekte ve pist deneyimini bütüncül hale getirmektedir (Tunnicliff vd.,

2011). Bu alanların iyi planlanmış olması, kullanıcıların tesiste geçirdiği zamanı uzatmakta ve tesisin gelir çeşitliliğine katkı sunmaktadır. Ayrıca sosyal alanların ailelere ve ziyaretçilere yönelik şekilde tasarlanması motor sporlarının toplumla daha geniş bir kesim tarafından benimsenmesine olanak sağlamaktadır (Esbjörnsson vd., 2003). Bununla birlikte müşteri memnuniyeti, pistlerin hizmet kalitesi, erişim kolaylığı, personel tutumu, hijyen standartları ve güvenlik algısı gibi değişkenler üzerinden değerlendirilmektedir. Kullanıcı deneyimini sürekli ölçmek, geri bildirim mekanizmaları oluşturmak ve hizmet kalitesini iyileştirmek, müşteri bağlılığına katkıda bulunur. Bu prosedür, pistlerin hem bir spor tesisi hem de profesyonel ve güvenli bir merkez olarak tanınmasını sağlamaktadır (Seyed vd., 2008).

Hizmet kriterleri genel olarak pistlerin toplumsal etkileşim düzeyini, kullanıcı odaklılığını ve marka değerini belirleyen en dinamik alanlardan biri olarak görülmektedir. Bu kriterlerin bütüncül biçimde değerlendirilmesi, tesislerin sosyal sürdürülebilirlik açısından güçlü yönlerinin belirlenmesine ve eksikliklerin giderilmesine olanak tanımaktadır. Bu doğrultuda motosiklet pistleri, sadece sporun yapıldığı mekânlar olmaktan çıkıp, eğitim, turizm ve toplumsal etkileşimin bir araya geldiği alanlar hâline gelmektedir (Underwood vd., 2001).

4. Türkiye'deki Mevcut Parkur ve Pistlerin İncelenmesi

Son yıllarda Türkiye'de motor sporları altyapısında hem kamu yatırımları hem de özel sektör girişimleriyle önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Ülkenin farklı bölgelerinde kurulan pistler teknik kapasite, yönetim yapısı, finansal kaynak kullanımı ve hizmet kalitesi bakımından önemli çeşitlilik göstermektedirler. Bu durum motor sporlarının ülke genelinde kurumsal bir zemine oturmakta olduğunu ancak işletme modelleri arasındaki farkların pistlerin sürdürülebilirliğini ve performans düzeyini etkilediğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, mevcut pistlerin analizi fiziksel altyapı parametrelerinin yanı sıra, yönetsel verimlilik, finansal sürdürülebilirlik ve kullanıcı memnuniyetine dayalı hizmet standartlarını da kapsamalıdır (Westin, 2019).

Bu bölümde, Türkiye'de faaliyet gösteren dört temel pist örneği detaylı olarak ele alınacaktır. Çalışma, Intercity İstanbul Park, İzmir Ülkü Park, İzmit Körfez Yarış Pisti ve Afyon Motor Sporları Merkezi olmak üzere dört farklı tesis üzerinden yürütülmüştür. Bu pistler sahiplik yapıları, işletme modelleri ve faaliyet kapsamaları bakımından birbirinden farklı özellikler taşımakta ve bu farklılıklar motor sporları ekosisteminin gelişim yönlerini anlamak açısından karşılaştırmalı bir analiz zemini oluşturmaktadır.

Çalışmada pistlerin değerlendirilmesi daha önce tanımlanan dört ana ölçüt grubu çerçevesinde yapılmaktadır.

Teknik kriterler kapsamında; pist uzunluğu, zemin kalitesi, güvenlik altyapısı, kapasite ve uluslararası standartlara uygunluk düzeyi ele alınmaktadır.

Yönetsel kriterler başlığı; altında sahiplik tipi, işletme modeli, organizasyon yapısı ve yönetsel verimlilik düzeyi değerlendirilmektedir.

Finansal kriterler; gelir kaynaklarının çeşitliliği, kamu ve özel sektör katkısı, mali sürdürülebilirlik ve ekonomik performans göstergeleri üzerinden analiz edilmektedir.

Hizmet kriterleri; ise eğitim programları, sosyal alanların erişilebilirliği, kullanıcı memnuniyeti ve toplumsal etki düzeyi açısından incelenmektedir.

Bu kapsamda yapılan analiz, yalnızca pistlerin mevcut durumunu ortaya koymakla kalmamakta olup, aynı zamanda her bir tesisin güçlü ve zayıf yönlerini belirleyerek, hangi işletme modelinin Türkiye'nin motor sporları ortamı için daha uygun bir çerçeve sunduğunu ortaya koymayı amaçlamaktadır. İnceleme sonucunda elde edilen veriler ilerleyen bölümlerde karşılaştırmalı olarak değerlendirilecek ve her tesisin sürdürülebilirlik düzeyi çok kriterli bir yaklaşımla analiz edilecektir. Böylece Türkiye'deki motosiklet pistlerinin mevcut durumu sistematik biçimde ortaya konulacak ve geleceğe yönelik politika önerilerinin dayanağı oluşturulacaktır.

4.1. Intercity İstanbul Park

Intercity İstanbul Park Türkiye'nin motor sporları alanındaki en kapsamlı ve uluslararası standartlara sahip tesisidir. İstanbul'un Tuzla ilçesinde yer alan pist 2005 yılında tamamlanmış ve Formula 1 Dünya Şampiyonası'nın Türkiye ayağını düzenlemek üzere inşa edilmiştir. Teknik özellikleri itibarıyla Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan stratejik bir konumda yer alan pist, hem altyapı kalitesi hem de organizasyon kapasitesi bakımından bölgesel bir merkez niteliği taşımaktadır. Bu yönüyle Intercity İstanbul Park, Türkiye'de motor sporlarının profesyonel ölçekte en yüksek düzeyde icra edilebildiği tesis olarak değerlendirilmektedir (Sarioğlu, 2007).

Teknik ölçütler bakımından tesis, uluslararası federasyonların (FIA ve FIM) belirlediği güvenlik ve performans standartlarını karşılayan nadir tesislerden biridir. Toplam 5.338 metre uzunluğa ve 14 viraja sahip pist, 15-20 metre genişliğindeki yol yapısıyla yüksek hızlı viraj geçişlerine olanak tanımaktadır. Pist yönü saat yönünün tersine düzenlenmiş olup bu özellik sürücüler için fiziksel dayanıklılık açısından farklı bir zorluk seviyesi yaratmaktadır. Pistin en bilinen bölümlerinden biri olan ünlü "8. viraj" Formula 1 tarihinde en zorlu virajlardan biri olarak kabul edilmektedir. Zemin kalitesi ve asfalt yapısı bakımından pist, farklı iklim koşullarına uyum sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca pistin 125.000 kişilik tribün kapasitesi ve 2.200 araçlık otopark alanı ile geniş bir seyirci kitlesine hizmet verebilmesi teknik açıdan yüksek bir kapasite düzeyine işaret etmektedir. Güvenlik açısından pistte çok katmanlı bariyer sistemleri, geniş kaçış alanları ve gelişmiş acil durum altyapısı bulunmaktadır. Bu unsurlar pistin uluslararası yarışlar için sürekli onay alabilmesini ve küresel organizasyonlarda güvenilir bir ev sahibi olarak tanınmasını sağlamaktadır (Çakmak, 2020).

Yönetimsel kriterler bakımından Intercity İstanbul Park tamamen özel sektör tarafından işletilmektedir. Tesisin işletmecisi olan Intercity firması pistin hem sportif etkinlikler hem de ticari faaliyetler açısından sürdürülebilir biçimde yönetilmesini sağlamaktadır. Yönetim yapısı kurumsal bir organizasyon şemasına dayalıdır ve tesisin farklı birimlerinde etkinlik organizasyonu, teknik bakım, güvenlik, eğitim ve pazarlama departmanları bulunmaktadır. Bu yapı karar alma süreçlerinin profesyonel biçimde yürütülmesine olanak tanımaktadır. İşletme modeli, gelir çeşitliliğini esas almakta ve pist yalnızca yarış organizasyonlarından değil aynı zamanda kurumsal etkinliklerden, test sürüşlerinden, sürüş akademilerinden ve otomotiv lansmanlarından da gelir elde etmektedir. Yönetimsel esneklik sayesinde tesis, yıl boyunca farklı faaliyetlerle aktif tutulmakta ve bu durum operasyonel istikrarı güçlendirmektedir (Tarhan ve Ercoskun, 2023).

Diğer taraftan finansal kriterler açısından Intercity İstanbul Park özel sektör yatırımıyla kurulmuş bir işletme modeli sunmaktadır. Tesisin finansal sürdürülebilirliği, ticari gelir çeşitliliğine ve markalaşma stratejisine dayalı olarak sağlanmaktadır. Pist Formula 1, GT World Challenge, Porsche Carrera Cup ve benzeri uluslararası yarışlardan önemli ölçüde gelir elde etmektedir. Bunun yanı sıra otomotiv markalarının ürün tanıtımları, film çekimleri, özel sürüş günleri ve eğitim faaliyetleri tesisin yıllık gelir yapısında önemli paya sahiptir. Sponsorluk anlaşmaları, medya yayın hakları ve özel organizasyon kiralalamaları gelir kalemlerini çeşitlendirmekte ve finansal dalgalanmalara karşı koruyucu bir mekanizma oluşturmaktadır. Bu yapı pistin kamu desteğine ihtiyaç duymadan uzun vadeli faaliyetlerini sürdürebilmesine olanak tanımaktadır (Intercity İstanbul Park).

Hizmet kriterleri yönünden İstanbul Park kullanıcı deneyimini en üst düzeyde tutmak amacıyla tasarlanmıştır. Tesis içinde sürücü eğitim akademileri, kurumsal etkinlik salonları, restoranlar, VIP seyir alanları ve geniş konaklama imkanları bulunmaktadır. Bu hizmet altyapısı, pistin yalnızca profesyonel yarış organizasyonları için değil aynı zamanda kurumsal etkinlikler ve toplumsal etkinlikler için de kullanılmasını sağlamaktadır. Sürüş akademileri, hem amatör hem de profesyonel sürücülere yönelik programlar düzenlemekte ve motor sporlarının eğitim temelli yaygınlaşmasına katkıda bulunmaktadır. Ayrıca seyirci alanlarının konfor düzeyi, yönlendirme sistemleri ve ulaşım kolaylığı kullanıcı memnuniyetini artıran unsurlar arasında yer almaktadır (Demir vd., 2011).

4.2. İzmir Ülkü Park

İzmir Ülkü Park, Türkiye'nin batısında motor sporları kültürünün gelişmesinde önemli bir rol oynayan çok amaçlı bir pist olarak öne çıkmaktadır. 2003 yılında faaliyete geçen tesis İzmir'in Pınarbaşı bölgesinde konumlanmış olup hem otomobil hem de motosiklet yarışlarına ev sahipliği yapmaktadır. Ülkü Park'ın bölgesel önemi yalnızca sportif etkinliklerin düzenlenmesiyle sınırlı değildir. Aynı zamanda motor

sporlarını tanıtan, yerel gençleri bu alana yönlendiren ve amatör yarış kültürünün gelişmesine katkı sağlayan bir merkez işlevi görmektedir (Ülkü Park Yarış Pisti, n.d.).

Teknik kriterler bakımından İzmir Ülkü Park pistinin uzunluğu yaklaşık 2.000 metredir ve 9 virajdan oluşmaktadır. Pistin düzeyi orta ölçekli ulusal yarışlar için uygun olacak biçimde tasarlanmıştır ve viraj karakteristiği hem otomobil hem de motosiklet yarışları için dengeli bir yapı sunmakta ve bu da pistin farklı yarış formatlarında kullanılabilmesini mümkün kılmaktadır. Pistin genişliği 10 ila 12 metre arasında değişmekte ve sürüş güvenliği açısından yeterli manevra alanı sağlamaktadır. Asfalt kalitesi periyodik olarak kontrol edilmekte ve zemin bakımı düzenli bir biçimde gerçekleştirilmektedir. Ülkü Park'ın altyapısında seyirci tribünleri, servis alanları ve araç bakım bölümleri yer almakta, bu da tesisin teknik bütünlüğünü desteklemektedir. Ancak pistin uluslararası standartlara tam uyumu sınırlıdır ve bu nedenle büyük ölçekli uluslararası organizasyonlara ev sahipliği yapmamaktadır. Buna karşın ulusal yarışlar, drift etkinlikleri ve amatör sürücü eğitimleri açısından yeterli kapasiteye sahiptir (Ülkü Park Yarış Pisti, n.d.).

Yönetimsel kriterler açısından Ülkü Park karma bir yönetsel yapıya sahiptir. Tesisin kuruluşunda yerel yönetim desteği sağlanmış, işletme süreci ise özel bir yönetim firması tarafından yürütülmüştür. Bu yapı kamu-özel iş birliği modeline benzer bir özellik taşımaktadır. Yönetim organizasyonu daha çok yerel düzeyde faaliyet göstermekte ve federasyonla (TOSFED) koordinasyon halinde çalışmaktadır. İşletme modeli sürdürülebilirlik ilkesi üzerine kurulmuştur ve tesis yıl boyunca farklı etkinliklerle aktif tutulmaktadır. Bu çerçevede sürüş akademileri, eğitim günleri ve kurumsal etkinlikler düzenlenmekte, aynı zamanda pist kiralama faaliyetleriyle gelir çeşitliliği sağlanmaktadır. Yönetim yapısının esnek olması yerel spor kulüplerinin ve üniversitelerin tesisten etkin biçimde yararlanmasına olanak tanımaktadır (Altun, 2019).

Finansal kriterler bakımından Ülkü Park yerel ölçekli bir finansman modeline dayanmaktadır. Gelir yapısının temelini pist kiralamaları, sürüş eğitimleri, amatör yarış organizasyonları ve sponsorluk destekleri oluşturmaktadır. Tesis kamu bütçesinden doğrudan bir destek almamakta, faaliyet gelirleriyle işletme maliyetlerini karşılamaktadır. Bu durum finansal açıdan bağımsız bir yapı yaratmakta ancak yüksek bakım maliyetlerinin karşılanmasında zaman zaman sınırlılıklar doğurmaktadır. Sponsorluk gelirlerinin artırılması ve etkinlik takviminin genişletilmesi, tesisin finansal sürdürülebilirliğini güçlendirmektedir. Ülkü Park, düşük bütçeli fakat etkin işletme yönetimi sayesinde uzun yıllardır faaliyetini sürdüren başarılı bir örnek olarak değerlendirilmektedir (Ülkü Park, n.d.).

Hizmet kriterleri yönünden Ülkü Park kullanıcı odaklı bir yapıya sahiptir. Tesis hem profesyonel sporculara hem de amatör sürücülere yönelik sürüş eğitimleri düzenlemekte ve güvenli sürüş bilincinin geliştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Sosyal alanlar arasında dinlenme bölgeleri, seyir tribünleri ve kafeteryalar yer almakta, bu da izleyicilerin etkinliklerden daha yüksek memnuniyetle ayrılmasını sağlamaktadır. Pist, yerel halkın kolay ulaşabileceği bir bölgede yer aldığı için toplumsal erişilebilirlik düzeyi yüksektir. Ayrıca gençlerin motor sporlarına ilgisini artırmak amacıyla üniversitelerle iş birlikleri yürütülmekte, eğitim programları ve amatör yarış günleri düzenlenmektedir (Ülkü Park, n.d.).

Genel olarak değerlendirildiğinde İzmir Ülkü Park teknik kapasitesi itibarıyla ulusal ölçekte rekabetçi, yönetimsel esnekliği sayesinde yerel iş birliklerine açık ve finansal açıdan kendi kaynaklarıyla sürdürülebilir bir pist örneği sunmaktadır. Hizmet odaklı yaklaşımı ve toplumsal erişilebilirliğiyle motor sporlarını geniş bir kitleye tanıtmakta ve Ege Bölgesi'nin spor turizmi potansiyeline önemli katkılar sağlamaktadır.

4.3. İzmit Körfez Yarış Pisti

İzmit Körfez Yarış Pisti, Türkiye'nin motor sporları tarihinde en köklü tesislerden biri olarak, önemli bir yere sahiptir. Kocaeli ilinde yer alan pist 1990'lı yılların sonlarında inşa edilmiş ve Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) tarafından işletilmeye başlanmıştır. Marmara Bölgesi'nin sanayi ve ulaşım merkezi konumundaki Kocaeli'nde yer alması pistin lojistik erişilebilirliğini artırmakta ve ülkenin farklı bölgelerinden katılımcıların etkinliklere ulaşımını kolaylaştırmaktadır. Körfez Pisti uzun yıllardır düzenli olarak ulusal şampiyonalara ev sahipliği yaparak motor sporlarının Türkiye genelinde yaygınlaşmasına katkı sunmaktadır (Körfez Yarış Pisti, n.d.).

Teknik kriterler bakımından Körfez Yarış Pisti 1.950 metre uzunluğa ve 9 viraja sahip orta ölçekli bir pisttir. Pist yapısı ağırlıklı olarak otomobil ve motosiklet yarışları için uygun olup yüksek hız gerektiren bölümlerle teknik virajların dengeli bir biçimde tasarlandığı bir rota sunmaktadır. Pistin genişliği ortalama

10 metredir ve bu ölçü, özellikle drift ve pist şampiyonaları için yeterli manevra alanı sağlamaktadır. Zemin kalitesi düzenli bakım çalışmalarıyla korunmakta ve pistin sürüş güvenliği, ulusal standartlara uygun biçimde denetlenmektedir. Kaçış alanlarının genişletilmesi ve bariyer sistemlerinin yenilenmesi son yıllarda gerçekleştirilen teknik iyileştirmeler arasında yer almaktadır. Bu altyapı özellikleri pistin hem amatör hem profesyonel yarışlar için elverişli olmasını sağlamaktadır (Körfez Yarış Pisti, n.d.).

Yönetimsel kriterler açısından Körfez Yarış Pisti tamamen kamu destekli bir yönetim yapısına sahiptir. Tesisin işletmesi Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu tarafından yürütülmekte ve bu yapı pistin stratejik bir eğitim ve yarış merkezi olarak kullanılmasına imkân tanımaktadır. Yönetim yapısı federasyonun kurumsal organlarıyla uyum içinde çalışmakta ve pist faaliyetleri TOSFED tarafından belirlenen yıllık yarış takvimi doğrultusunda planlanmaktadır. Yönetimsel modelde öncelik kârlılıktan ziyade kamu hizmeti anlayışıyla sporun tabana yayılmasıdır. Bu nedenle pist sadece yarış organizasyonlarıyla değil aynı zamanda genç sürücülere yönelik eğitim programlarıyla da etkin biçimde kullanılmaktadır (Uzun, 2015).

Öte yandan finansal kriterler bakımından Körfez Pisti'nin gelir yapısı ağırlıklı olarak federasyon bütçesi ve kamu kaynakları tarafından desteklenmektedir. Pist kira gelirlerinden, lisanslı etkinlik ücretlerinden ve zaman zaman yerel yönetim desteklerinden yararlanmaktadır. Ancak özel sektör sponsorluğu ve yan hizmet gelirleri sınırlı düzeydedir. Bu durum pistin finansal bağımsızlığını kısıtlamakta ancak federasyonun düzenli bütçe katkısı sayesinde operasyonel sürekliliği garanti altına alınmaktadır. Gelir yapısının kamu temelli olması pistin sosyal amaçlı bir hizmet alanı olarak faaliyet göstermesini sağlamakta ve ekonomik risklerin azaltılmasına yardımcı olmaktadır (Asker, 2010).

Son olarak hizmet ölçütleri yönünden Körfez Yarış Pisti özellikle eğitim faaliyetleriyle öne çıkmaktadır. TOSFED tarafından yürütülen sürücü eğitimleri, güvenli sürüş programları ve genç sporculara yönelik gelişim kampları bu pistte düzenlenmektedir. Tesis içerisinde teknik eğitim salonları, araç bakım alanları ve gözlem tribünleri bulunmaktadır. Seyirci kapasitesi sınırlı olmakla birlikte pistin konumu nedeniyle izleyici erişimi oldukça kolaydır. Ayrıca bölgedeki üniversiteler ve spor kulüpleriyle yapılan iş birlikleri sayesinde pistin eğitim amaçlı kullanımı artmaktadır. Sosyal alanların çeşitliliği sınırlı olmakla birlikte pistin fonksiyonu sportif eğitim ve yarış organizasyonu odaklı olarak sürdürülmektedir (TOSFED Körfez Yarış Pisti, 2022).

Genel olarak değerlendirildiğinde İzmit Körfez Yarış Pisti teknik altyapısı, kamu destekli yönetim yapısı ve eğitim odaklı işletme modeliyle Türkiye'de motor sporlarının kurumsal gelişimine en fazla katkı sunan tesislerden biridir. Ticari kârlılıktan ziyade sporun yaygınlaştırılması misyonuyla hareket eden bu model, motor sporları eğitiminin kurumsallaşmasına ve yeni nesil sporcuların yetişmesine katkı sağlayan güçlü bir kamusal örnek oluşturmaktadır.

4.4. Afyon Motor Sporları Merkezi

Afyon Motor Sporları Merkezi Türkiye'nin son dönemde uluslararası düzeyde en fazla tanınırlık kazanan motor sporları tesislerinden biridir. Türkiye Motosiklet Federasyonu (TMF) tarafından yönetilen tesis Afyonkarahisar kent merkezine yakın bir konumda yer almakta ve bölgesel ulaşım ağlarına entegre edilmiş durumdadır. 2016 yılında tamamlanan pist 2018 yılından itibaren Dünya Motokros Şampiyonası (MXGP) organizasyonuna dahil edilmiştir. Bu gelişme Afyon Motor Sporları Merkezi'ni yalnızca ulusal bir yarış alanı olmaktan çıkararak küresel ölçekte tanınan bir spor destinasyonu haline getirmiştir (MXGP, n.d.).

Teknik kriterler bakımından Afyon Motor Sporları Merkezi uluslararası motokros standartlarına uygun biçimde tasarlanmıştır. Toplam uzunluğu 1.725 metre olan parkur farklı zorluk derecelerine sahip 17 viraj ve 11 zıplama rampasından oluşmaktadır. Pist yüzeyi özel olarak hazırlanmış toprak karışımından meydana gelmekte ve farklı hava koşullarında optimum tutunma sağlamaktadır. Yarış güvenliği yüksek standartlarda planlanmış, geniş kaçış alanları, bariyer sistemleri ve seyirci güvenliği için korunaklı izleme platformları inşa edilmiştir. Ayrıca pistin aydınlatma sistemi uluslararası yarışlarda gece etaplarının düzenlenmesine olanak tanımaktadır. Teknik donanım açısından pist Avrupa'daki benzer tesislerle aynı seviyede olup düzenli olarak FIM denetimlerinden geçmektedir. Bu teknik yeterlilik, Afyonkarahisar'ı motor sporları takviminde kalıcı bir merkez haline getirmiştir (MXGP, n.d.).

İlk olarak yönetsel ölçütler bakımından ele alındığında Afyon Motor Sporları Merkezi kamu ve federasyon işbirliğiyle yürütülen karma bir işletme modeline sahiptir. Tesisin yönetimi Türkiye Motosiklet Federasyonu tarafından gerçekleştirilmektedir ancak yatırım süreci Afyonkarahisar Belediyesi ve Gençlik

ve Spor Bakanlığı desteğiyle tamamlanmıştır. Yönetim modeli yerel yönetimlerin altyapı desteğiyle ulusal federasyonun organizasyon yetkinliğini bir araya getirmekte ve bu sayede etkinlik planlamasında esnek bir yapı oluşturulmaktadır. Federasyon pistin bakım ve işletme süreçlerini profesyonel bir ekip aracılığıyla yürütmekte ve ulusal takvimdeki yarışlara ek olarak uluslararası organizasyonların koordinasyonunu da sağlamaktadır. Bu yönetim biçimi hem kamu desteğinin güvence sağladığı istikrarı hem de federasyonun sportif uzmanlığını bir arada sunmaktadır (MXGP, n.d.).

Finansal kriterler açısından Afyon Motor Sporları Merkezi karma finansman modeliyle desteklenmektedir. Tesisin yatırım maliyetleri büyük ölçüde kamu kaynaklarıyla karşılanmıştır ancak işletme sürecinde sponsorluk gelirleri, etkinlik ücretleri ve tanıtım anlaşmaları önemli rol oynamaktadır. Dünya Motokros Şampiyonası gibi uluslararası organizasyonlar turizm gelirlerini artırmakta ve yerel ekonomiye önemli bir katkı sağlamaktadır. Ayrıca federasyonun marka iş birlikleri ve medya yayın haklarından elde ettiği gelirler pistin sürdürülebilirliğini güçlendirmektedir. Afyonkarahisar Belediyesi'nin tesis bakımına yönelik periyodik katkıları ve organizasyon dönemlerindeki lojistik desteği bu finansal yapının tamamlayıcı unsurları arasında yer almaktadır (Yağcı, 2023).

Afyon Motor Sporları Merkezi, hem yarış pisti hem de tam bir spor ve kutlama alanı olarak hizmet vermektedir. Tesiste sürücü eğitim alanları, sporcu hazırlık bölümleri, medya merkezleri, seyirci tribünleri, otoparklar ve dinlenme alanları bulunmaktadır. Ayrıca konaklama tesisleri ve tanıtım ofisleri, ziyaretçilerin etkinlik süresince ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde planlanmıştır. Pistte düzenlenen eğitim programları genç sporcuların teknik becerilerini geliştirmeye yönelik olarak yürütülmekte ve motor sporlarına katılımın artırılmasını desteklemektedir. Hizmet kalitesi açısından pist yüksek düzeyde seyirci konforu sunmakta ve uluslararası katılımcılar için erişilebilir bir organizasyon alanı yaratmaktadır (Sahin & Simsek, 2018).

Genel olarak değerlendirildiğinde Afyon Motor Sporları Merkezi teknik altyapısı, yönetim modeli ve hizmet kalitesiyle Türkiye'nin motor sporları alanındaki en başarılı kamu-federasyon iş birliği örneklerinden biridir. Uluslararası yarışlara ev sahipliği yapması sayesinde ülkenin tanıtımına katkı sağlamakta, bölgesel ekonomik hareketliliği artırmakta ve sürdürülebilir bir spor turizmi modeli oluşturmaktadır. Bu yönüyle Afyon Motor Sporları Merkezi yalnızca bir yarış alanı değil aynı zamanda Türkiye'nin motor sporları vizyonunu temsil eden stratejik bir merkez olarak değerlendirilmektedir.

Böylece mevcut durumda faal olan motosiklet pist ve parkurlarının incelenmesi sağlanmış ve Kahramanmaraş için önerilecek olan tesisle ilgili önerilerde bulunulması için çalışmanın yöntem kısmına geçilebileceği görülmüştür.

5. Yöntem

Araştırmanın yöntemi bölümünde çalışmanın tasarımı, veri toplama biçimi ve analiz süreci sistematik olarak açıklanmaktadır. Bu araştırmanın amacı, Türkiye'deki mevcut motor sporları tesislerinin karşılaştırmalı bir analizini yapmak ve bu bulgulara dayanarak Kahramanmaraş'ta inşa edilmesi planlanan olası bir tesis için öneri hazırlamaktır. Çalışma, çok kriterli karar verme yaklaşımına dayalı, tanımlayıcı ve karşılaştırmalı bir araştırma tasarımı yaklaşımıyla gerçekleştirilmiştir. İnceleme birimi olarak seçilen dört tesis —Intercity İstanbul Park, Afyon Motor Sporları Merkezi, İzmit Körfez Yarış Pisti ve İzmir Ülkü Park— Türkiye'nin farklı coğrafi bölgelerini, yönetim modellerini ve yatırım türlerini temsil etmektedir. Böylece hem büyükşehir ölçeğinde özel sektör tarafından işletilen bir model (İstanbul Park), hem kamu-federasyon ortaklığına dayalı karma model (Afyon Motor Sporları Merkezi), hem de kamu kaynaklı eğitim merkezleri (İzmit ve İzmir pistleri) analize dahil edilmiştir.

Spor tesislerinin etkinliğini belirlemede teknik, yönetsel, finansal ve hizmet kriterleri temel değişkenlerdir. Bu kriterler, uluslararası spor tesisi yönetimi literatürü, Türkiye Motosiklet Federasyonu standartları ve Avrupa Motor Sporları Birliği (FIM/FIA) kriterleri dikkate alınarak belirlenmelidir. Her bir kriter grubu kendi içinde ölçülebilir alt göstergelere ayrılmıştır. Teknik kriterler pist uzunluğu, viraj sayısı, zemin kalitesi, güvenlik önlemleri ve kapasite unsurlarını; yönetsel kriterler sahiplik yapısı, organizasyon modeli ve karar alma süreçlerini; finansal kriterler gelir çeşitliliği, kamu ve özel sektör katkı oranlarını; hizmet kriterleri ise eğitim faaliyetleri, sosyal alanlar, kullanıcı memnuniyeti ve erişilebilirlik düzeyini kapsamaktadır.

Bu çalışmada, TOPSIS yöntemi uygulanarak dört pist analiz edilmiştir. Bu analiz alternatiflerin birden fazla kriter açısından değerlendirilmesine ve her bir alternatifin "ideal çözüme yakınlık derecesine" göre sıralanmasına olanak sağlayan bir çok kriterli karar verme tekniğidir. Çalışmada bu yöntem, motor

sporları tesislerinin bütüncül performanslarını sayısal olarak karşılaştırmak ve Kahramanmaraş için öneri oluşturmak amacıyla kullanılmıştır. Değerlendirmede kullanılan puanlama ölçeği, literatürden yararlanılarak 1–5 aralığında (1: çok düşük, 5: çok yüksek) tanımlanmıştır.

Analiz sürecinde öncelikle her tesis için dört kriter grubuna ait puanlar belirlenmiş, ardından bu değerler normalize edilerek ağırlıklı matris oluşturulmuştur. Literatür taraması doğrultusunda, kriter ağırlıkları teknik kriterler için %30, yönetsel kriterler için %25, finansal kriterler için %25 ve hizmet kriterleri için %20 olarak belirlenmiştir. Bu ağırlık dağılımı, tesislerin teknik altyapısının belirleyici ancak tek başına yeterli olmadığını; yönetsel ve finansal faktörlerin sürdürülebilirliği, hizmet faktörünün ise toplumsal kabulü belirlediğini varsayan bir yaklaşıma dayanmaktadır.

Elde edilen sonuçlar, her bir tesisin pozitif ve negatif ideal çözüme olan uzaklığının hesaplanmasıyla nihai TOPSIS skorlarına dönüştürülmüştür. Böylece alternatiflerin göreceli başarı düzeyleri belirlenmiş ve sıralama oluşturulmuştur. Analiz bulguları yalnızca mevcut durumu ortaya koymakla kalmamış, aynı zamanda Kahramanmaraş özelinde geliştirilecek bir tesisin hangi kriterlerde güçlendirilmesi gerektiğine ilişkin yönlendirici veriler sunmuştur.

Sonuç olarak araştırmanın yöntemi, Nitel ve nicel yönlerin bir değerlendirme modeliyle desteklendiği çok kriterli bir karar verme yaklaşımına dayanmaktadır. Bu yöntem, yalnızca mevcut tesislerin nicel sıralamasını yapmakla kalmayıp, her tesisin güçlü ve zayıf yönlerini bütüncül bir yaklaşımla ortaya koyarak, yeni tesis planlamaları için bilimsel bir karar desteği sağlamaktadır.

TOPSIS yöntemi Hwang ve Yoon (1981) tarafından geliştirilmiştir ve belirlenen ölçütlerin ağırlıklandırılmasından sonra karar matrislerinin oluşturulmasını ve sonuç olarak ortaya çıkan en iyi alternatifi sunan bir yöntem olarak üretim ve operasyon yönetiminde sıkça tercih edilmektedir.

Yöntem altı aşamadan oluşmaktadır. TOPSIS uygulama adımları şu şekilde gösterilmektedir (Eren ve Balkar, 2018; Eren ve Gün, 2016):

Aşama 1. Karar Matrislerinin Oluşturulması: Yöntemin ilk adımında, her bir alternatifin performansına ilişkin değerler, her bir kriter doğrultusunda belirlenerek bir matris yapısında sunulmaktadır (Altan ve Yıldırım, 2019). Karar matrislerinin oluşturulma şekli şu şekildedir:

$$A_{ij} = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1j} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2j} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{i1} & a_{i2} & \dots & a_{ij} \end{bmatrix} \quad (1)$$

Burada “i” alternatif sayısını, “j” ise kriter sayısını temsil etmektedir.

Aşama 2. Karar Matrislerinin Normalleştirilmesi: Rij olarak belirtilen normalize edilmiş karar matrisleri Aij matrisinin elemanlardan yararlanılarak şu şekilde oluşturulmuştur (Ünlü vd., 2017).

$$R_{ij} = \frac{a_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^m a_{ij}^2}} \quad (2)$$

Denklem Rij matrisi ise aşağıdaki gibi elde edilir:

$$R_{ij} = \begin{bmatrix} r_{11} & r_{12} & \dots & r_{1j} \\ r_{21} & r_{22} & \dots & r_{2j} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ r_{i1} & r_{i2} & \dots & r_{ij} \end{bmatrix} \quad (3)$$

Aşama 3. Normalleştirilen Kara Matrislerinin Ağırlıklandırılması: Bu aşamada kriterlere ilişkin ağırlık değerleri (w_j) belirlenmektedir. Sonraki süreçte Rij matrisinin her bir sütunundaki elemanlar, denklem w_j 'te verildiği gibi ilgili değeri ile çarpılarak ağırlıklı normalize matrisi olarak ifade edilen Vij oluşturulmaktadır. Karar matrislerinin ağırlıklandırılması hesap yöntemi ise şu şekilde yapılmaktadır:

$$V_{ij} = w_{ij} \times R_{ij} \quad (4)$$

Aşama 4. Pozitif ve Negatif ideal Çözümlerin Belirlenmesi: Bu adımda, normalize edilip ağırlıklandırılmış edilmiş değerlere dayanarak pozitif ideal çözüm (A^+) ve negatif ideal çözüm (A^-) değerleri belirlenir. A^+ ve A^- , normalize edilip ağırlıklandırılmış veriler üzerinden tanımlanmakta olup, ideal çözümler aşağıdaki denklem(ler) aracılığıyla hesaplanabilir:

$$A^+ = \{\max(V_{ij})\}, \text{ maksimum}$$

$$A^- = \{\min(V_{ij})\}, \text{ minimum}$$

Aşama 5. Uzaklıkların Hesaplanması: Alternatifler arasındaki uzaklık, n boyutlu Öklid normları kullanılarak hesaplanmaktadır. Her bir alternatifin pozitif ideal çözüme olan uzaklığı (S_i^+) ve negatif ideal çözüme olan uzaklığı (S_i^-) aşağıdaki şekilde belirlenmektedir (Altan ve Yıldırım, 2019):

$$S_i^+ = \sqrt{\sum_j (V_{ij} - A_j^+)^2} \quad (5)$$

$$S_i^- = \sqrt{\sum_j (V_{ij} - A_j^-)^2} \quad (6)$$

Aşama 6. Topsis Puanı: (C_i) Her bir alternatifin ideal çözüme olan göreceli yakınlığı (C_i), pozitif ve negatif ideal çözümden uzaklık değerlerine bağlı olarak belirlenmektedir. Bu yakınlık derecesi, aşağıdaki formülle hesaplanmaktadır (Ömürbek ve Mercan, 2014):

$$C_i = \frac{S_i^-}{S_i^+ + S_i^-} \quad (7)$$

Burada; C_i değeri 0 ile 1 aralığında ($0 \leq C_i \leq 1$) değer alır ve bu değer 1 olduğunda alternatifin pozitif-ideal çözüm noktasında, 0 olduğunda ise negatif-ideal çözüm noktasında olduğunu göstermektedir.

Tablo 1. Motosiklet Tesisleri SWOT Analiz Tablosu

Kriter Grubu	Intercity İstanbul Park	İzmir Ülkü Park	İzmit Körfez Yarış Pisti	Afyon Motor Sporları Merkezi
Teknik Kriterler	Yüksek – 5.338 m uzunlukta, 14 virajlı, FIA ve FIM standartlarına tam uyumlu pist. Modern güvenlik sistemleri ve yüksek zemin kalitesiyle uluslararası onaylıdır.	Orta – 2.000 m uzunlukta, 9 virajlı, ulusal yarışlara uygun altyapı. Zemin ve güvenlik standartları yeterli düzeydedir ancak uluslararası organizasyonlara kısıtlı uygundur.	Orta-Yüksek – 1.950 m uzunlukta, 9 virajlı, ulusal düzeyde güçlü teknik altyapı. Son yıllarda güvenlik alanlarında yenilemeler yapılmıştır.	Yüksek – 1.725 m uzunlukta motokros parkuru. FIM standartlarına uygun zemin ve güvenlik yapısına sahiptir. Uluslararası denetimlerden başarıyla geçmektedir.
Yönetimsel Kriterler	Yüksek – Özel sektör işletmesi. Profesyonel yönetim yapısı, etkin organizasyon planlaması ve gelir çeşitliliği güçlüdür.	Orta – Yerel yönetim desteğiyle kurulan özel işletme. Yönetimsel esneklik vardır ancak kurumsal kapasite sınırlıdır.	Orta – TOSFED tarafından yönetilen kamu işletmesi. Eğitim odaklı yapı ön plandadır, ticari etkinlikler sınırlıdır.	Orta-Yüksek – Türkiye Motosiklet Federasyonu yönetiminde kamu-federasyon iş birliği modeli. Etkin organizasyon ve uluslararası koordinasyon kapasitesi yüksektir.
Finansal Kriterler	Yüksek – Özel yatırım yapısı, sponsorluk gelirleri, kurumsal etkinlikler ve Formula 1 organizasyonlarıyla	Orta – Gelirler pist kiralama, eğitim programları ve sponsorluklardan oluşur. Kamu desteği sınırlıdır, gelir	Orta – Kamu bütçesi ve federasyon desteğiyle finanse edilmektedir. Ticari gelir	Yüksek – Kamu yatırımı ve sponsorluk gelirlerinin dengelendiği karma finansman modeli. Uluslararası

ve Afyon'un yüksek kapasiteli ulusal-uluslararası organizasyonlara en uygun tesisler olduğunu, İzmit Körfez Pisti'nin ulusal düzeyde güçlü bir teknik potansiyele sahip olduğunu, İzmir Ülkü Park'ın ise daha mütevazı fakat istikrarlı bir yapı sunduğunu göstermektedir.

Motosiklet pistleri dört farklı kriter (Teknik, Yönetimsel, Finansal ve Hizmet) üzerinden ele alınmıştır. Literatürde spor tesisleri değerlendirmelerinde kriterlerin önem ağırlıkları genellikle aşağıdaki şekilde belirlenmektedir (örnek dağılım):

- **Teknik kriterler (C1): 0.30**
- **Yönetimsel kriterler (C2): 0.25**
- **Finansal kriterler (C3): 0.25**
- **Hizmet kriterleri (C4): 0.20**

Toplam ağırlık: **1.00**

Tablo 3. Sütun normları

	Teknik (C1)	Yönetimsel (C2)	Finansal (C3)	Hizmet (C4)
Sütun Normu	8,660254	7,681146	8,246211	8,246211

Tablo 3'te motosiklet pistlerinin dört farklı kriter (Teknik, Yönetimsel, Finansal ve Hizmet) açısından sütun normu(bir matrisin her bir sütununun büyüklüğünü (uzunluğunu) ölçen matematiksel bir kavram(Serre, 2010)) değerleri verilmiştir. En yüksek norm değerine sahip kriterin teknik, en düşük norm değerine sahip kriterin ise yönetim olduğu görülmektedir.

Tablo 4. Normalize Matris

	Teknik (C1)	Yönetimsel (C2)	Finansal (C3)	Hizmet (C4)
Intercity İstanbul Park	0,57735	0,650945	0,606339	0,606339
İzmir Ülkü Park	0,34641	0,390567	0,363803	0,363803
İzmit Körfez Yarış Pisti	0,46188	0,390567	0,363803	0,363803
Afyon Motor Sporları Merkezi	0,57735	0,520756	0,606339	0,606339

Tablo 4'te normalize matris yer almaktadır. Burada denklem(2) ve denklem (3) yardımıyla karar matrisindeki verilerin normalleştirilmesi sağlanmıştır. Normalleştirme ile birlikte değerlerin birbirine daha yakın hale gelmiş olması, tercihin öznel gözlemlerden daha hassas sonuçlar vermesini sağlayabileceği değerlendirildiğinden, ağırlıklandırma ile birlikte en uygun aracın tespitinin yapılabileceği tahmin edilmektedir.

Tablo 5. Ağırlıklandırılmış Matris

	Teknik (C1)	Yönetimsel (C2)	Finansal (C3)	Hizmet (C4)
Intercity İstanbul Park	0,173205	0,162736	0,151585	0,121268
İzmir Ülkü Park	0,103923	0,097642	0,090951	0,072761
İzmit Körfez Yarış Pisti	0,138564	0,097642	0,090951	0,072761
Afyon Motor Sporları Merkezi	0,173205	0,130189	0,151585	0,121268

Tablo 5’te denklem (4) yardımıyla karar matrisinin ağırlıklandırılmış değerleri yer almaktadır. Daha sonra yukarıda yer alan (5), (6) ve (7) denklemleri sırasıyla uygulanarak görelî yakınlıkların tespit edilmesi sağlanmıştır.

Tablo 6. İdeal Sonuçlar Matrisi

	Teknik (C1)	Yönetimsel (C2)	Finansal (C3)	Hizmet (C4)
A+ İdeal En İyi	0,173205	0,162736	0,151585	0,121268
A- İdeal En Kötü	0,103923	0,097642	0,090951	0,072761

Tablo 6’da ideal sonuç matrisi ele alınmaktadır. Bu tabloda Pozitif ve Negatif ideal çözümler elde edilmiştir. En yüksek A⁺ değeri (0,173205) bu kriterdedir. Bu, teknik donanımın (altyapı, pist tasarımı, güvenlik sistemleri vb.) motosiklet pistleri açısından en belirleyici ve en farklılaştırıcı kriter olduğunu gösterir. A⁻ değerleri, tesislerin hangi kriterlerde zayıf kalabileceğini ya da zayıf performans gösteren alternatiflerin ideal en kötü noktaya ne kadar yakın olduğunu analiz etmeye imkân veren bir karşılaştırma temeli sunmaktadır.

Tablo 7. Uzaklıkların Hesaplanması

Alternatif	S+ (İdeale Uzaklık)	S- (Negatif İdeale Uzaklık)	C Skoru	Sıra
Intercity İstanbul Park	0	0,122746	1	1
Afyon Motor Sporları Merkezi	0,032547	0,109035	0,770119	2
İzmit Körfez Yarış Pisti	0,107083	0,034641	0,244426	3
İzmir Ülkü Park	0,122746	0	0	4

Elde edilen bulgularda Intercity İstanbul Park en ideal pist olarak öne çıkmaktadır. İdeal çözüme olan uzaklığı sıfır; yani her kriterde en iyi değerleri taşıdığı görülmektedir. Hem teknik hem yönetimsel hem de hizmet ve finansal kriterlerde mükemmelle en yakın sonuçlara sahiptir.

6. Bulgular ve Kahramanmaraş İçin Potansiyel Tesis İçin Öneriler

Bu bölümde araştırmadan elde edilen bulgular bütüncül bir biçimde değerlendirilerek, Kahramanmaraş özelinde potansiyel tesis tasarımına yönelik çıkarımlar sunulmaktadır. Elde edilen veriler, hem mevcut durumun analizine hem de kente özgü ihtiyaçların belirlenmesine imkân tanımaktadır. Bu kapsamda, çalışma bulgularının ortaya koyduğu temel eğilimler ile bunlara dayalı uygulanabilir öneriler sistematik bir çerçevede ele alınmıştır.

6.1. Genel Değerlendirme

Yapılan analizde Türkiye’deki dört önemli motosiklet pisti (Intercity İstanbul Park, Afyon Motor Sporları Merkezi, İzmit Körfez Yarış Pisti ve İzmir Ülkü Park) teknik, yönetimsel, finansal ve hizmet kriterleri temelinde değerlendirilmiştir. TOPSIS yöntemiyle yapılan çok kriterli analiz sonucunda pistlerin ideal çözüme olan yakınlık dereceleri (C skorları) belirlenmiştir. Tablo 8’de Türkiye’deki dört temel motosiklet pistinin C skorlarını karşılaştırmalı olarak sunmakta ve pistlerin güvenlik, altyapı ve performans gibi değerlendirme ölçütleri açısından görelî konumlarını ortaya koymaktadır. Bu skorlar, pistlerin mevcut durumunu nesnel biçimde analiz etmeye ve potansiyel iyileştirme alanlarını belirlemeye imkân tanıyarak çalışma kapsamında yapılacak değerlendirmelere temel oluşturmaktadır.

Tablo 8. Türkiye’deki Dört Önemli Motosiklet Pisti C Skorları

Sıra	Pist	C Skoru
1	Intercity İstanbul Park	1.0000
2	Afyon Motor Sporları Merkezi	0.7701

3	İzmit Körfez Yarış Pisti	0.2444
4	İzmir Ülkü Park	0.0000

Bu sıralama, pistlerin ulusal ve uluslararası ölçekteki rekabet gücünü, altyapı düzeyini ve işletme modelinin etkinliğini karşılaştırmalı biçimde göstermektedir.

6.2. Intercity İstanbul Park: En Yüksek Performanslı Tesis

Intercity İstanbul Park tüm kriterlerde en yüksek puanı almış ve ideal çözüme en yakın tesis olarak belirlenmiştir. Teknik açıdan uluslararası standartlara tam uyum, yüksek kapasite, gelişmiş güvenlik sistemleri ve çok yönlü organizasyon altyapısı bu sonucu desteklemektedir (Sarioğlu,2007). Finansal sürdürülebilirlik, özel sektör işletme modeliyle güçlendirilmiş; gelir kaynaklarının çeşitliliği tesisin uzun vadeli istikrarını sağlamıştır (Reis, 2025). Hizmet düzeyinde sürüş akademileri, VIP alanları, kurumsal etkinlik salonları ve konforlu seyirci kapasitesiyle kullanıcı memnuniyeti en üst düzeye ulaşmıştır. Bu sonuç, İstanbul Park'ın Türkiye motor sporları ekosisteminde örnek bir özel sektör işletme modeli sunduğunu göstermektedir (Çevik ve Şimşek, 2020).

6.3. Afyon Motor Sporları Merkezi: Karma Yönetim Modeliyle Yüksek Sürdürülebilirlik

Afyon Motor Sporları Merkezi ikinci sırada yer almış ve yüksek teknik yeterlilik ile uluslararası görünürlük açısından güçlü bir performans sergilemiştir. Teknik olarak FIM standartlarına uygun altyapısı ve Dünya Motokros Şampiyonası gibi küresel organizasyonlara ev sahipliği yapma kapasitesi, tesisin teknik kriterlerde yüksek puan almasını sağlamıştır. Kamu ve federasyon iş birliğine dayalı yönetim modeli sayesinde istikrarlı bir finansal yapı oluşturulmuş; bu durum tesisin bölgesel kalkınmaya katkı sağlayan sürdürülebilir bir örnek haline gelmesine yol açmıştır. Hizmet düzeyinde eğitim, konaklama ve seyirci alanlarının gelişmiş olması, tesisin spor turizmüne entegre edilmesini kolaylaştırmıştır (Yağcı, 2023).

6.4. İzmit Körfez Yarış Pisti: Eğitim Odaklı Kamu Modeli

İzmit Körfez Yarış Pisti üçüncü sırada yer almış ve özellikle eğitim faaliyetleri bakımından öne çıkmıştır. TOSFED tarafından işletilen kamu destekli bir yapı olması nedeniyle teknik altyapı yeterli düzeydedir ancak finansal çeşitlilik sınırlı kalmaktadır (Karagöz, 2006). Yönetimsel açıdan kârlılıktan çok kamu hizmeti anlayışı öne çıkmaktadır. Bu yaklaşım, genç sporcuların eğitimi ve motor sporlarının yayılışı bakımından avantaj sağlarken tesisin ekonomik sürdürülebilirliği açısından ise sınırlı kaldığını ortaya koymaktadır (Granou ve Scherhag, 2025). Hizmet kapasitesii daha çok eğitim ve organizasyon etkinlikleriyle sınırlı kalmıştır (Eryılmaz ve Cengiz, 2012). Dolayısıyla Körfez Pisti, eğitim misyonuna dayalı kamu yararı modelinin temsilcisi olarak değerlendirilebileceği düşünülmektedir.

6.5. İzmir Ülkü Park: Yerel Düzeyde Katkı Sağlayan Tesis

İzmir Ülkü Park dördüncü sırada yer almış, özellikle yerel düzeyde motor sporlarının tanıtımı ve amatör katılımın teşviki açısından önemli bir işlev üstlenmiştir (Özbay, 2006). Teknik altyapı ulusal yarışlar için yeterli düzeyde olsa da uluslararası standartlara kısıtlı biçimde uyum göstermektedir (Akyüz, 2008). Finansal yapı büyük oranda pist kiralama ve yerel etkinlik gelirlerine dayalıdır. Yönetimsel açıdan kamu-özel destekli bir yapı mevcut olsa da kurumsal kapasite sınırlıdır (Sarioğlu, 2007). Hizmet düzeyi yerel halkın erişimine açık bir formatta tasarlanmıştır, ancak profesyonel düzeyde hizmet çeşitliliği düşük kalmıştır (Evans vd., 2018). Bu bulgular, Ülkü Park'ın yerel düzeyde erişilebilir ancak ulusal ölçekte rekabet gücü sınırlı bir tesis olduğunu göstermektedir.

Sonuç

Analiz genelinde şu eğilimler gözlenmiştir:

- Teknik altyapı ve uluslararası standart uyumu, pistlerin genel sıralamasında belirleyici olmuştur.
- Yönetim modelinin profesyonelleşme düzeyi, finansal sürdürülebilirlik ve hizmet çeşitliliğiyle doğrudan ilişkilidir. (Bu bilgiye kurumsal ve profesyonel yönetim modeline sahip pistlerin finansal açıdan daha sürdürülebilir bir yapıya sahip olması ve daha çeşitli hizmetler sunması yönündeki bulgudan hareketle ulaşılmıştır.)
- Kamu destekli tesisler eğitim ve toplumsal fayda yönüyle öne çıkarken, özel sektör işletmeleri rekabet gücü ve finansal verimlilikte üstün performans göstermektedir.
- Karma (kamu + federasyon) yönetim modeli sürdürülebilirlik açısından denge sağlayan bir ara model olarak dikkat çekmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye'deki motor sporları altyapısının gelişiminde teknik kapasite, yönetim profesyonelliği, finansal çeşitlilik ve hizmet boyutu dördlünün bütünleşik olarak ele alınması gerektiği görülmektedir. Intercity İstanbul Park ve Afyon Motor Sporları Merkezi'nin başarı örnekleri, gelecekte yeni tesislerin planlanmasında ölçeklenebilir, çok paydaşlı ve sürdürülebilir yönetim modellerinin temel alınabileceğini göstermektedir (Çevik ve Yıldırım, 2020).

Kahramanmaraş'ta kurulması öngörülen motor sporları tesisi, TOPSIS bulgularının işaret ettiği dengeli yaklaşım temel alınarak çok amaçlı ve aşamalı bir yapıda kurgulanmalıdır. Teknik altyapı, uluslararası güvenlik ve performans ölçütlerini karşılayacak biçimde tasarlanmalı ve yalnızca profesyonel yarışlara değil aynı zamanda eğitim ve amatör kullanıma da hizmet etmelidir. Bu amaçla 2,6–3,2 kilometre aralığında orta uzunlukta bir asfalt pist ile 1,5–1,8 kilometre uzunlukta bir motokros parkuru ve 800–1.000 metre uzunlukta bir karting ve eğitim pisti birlikte planlanmalıdır. Asfalt pistte 12–15 metre yol genişliği, geniş kaçış alanları ve çok katmanlı bariyer sistemi kurulmalı, motokros parkurunda yönlendirilmiş atlayış çizgileri, Marshall noktaları ve ilk yardım hatları yer almalıdır. Eğitim günleri için ayrı giriş çıkış düzeni ve pist güvenliği sağlanmalı, iklime uyarlı asfalt karışımı, deprem performansına göre tasarlanmış tribün ve kontrol kulesi, akşam eğitimlerine imkân veren modüler aydınlatma gibi çözümlerle dayanıklılık artırılmalıdır. Tesisin başlangıç kapasitesi 5–6 bin seyirciye ölçeklenebilir tribün, 40–60 motosiklete eşzamanlı padok ve pit alanı hedefiyle belirlenmelidir.

Yönetimsel model, belediyenin arsa ve temel altyapı desteğini, Türkiye Motosiklet Federasyonunun sportif otoritesini ve özel bir işletmecinin operasyonel uzmanlığını bir araya getiren karma bir yapıda kurulmalıdır. Tek yetkili bir işletme şirketi altında pist operasyonu, eğitim, pazarlama, finans, bakım ve güvenlik birimleri yapılandırılmalı ve karar alma süreçleri kurumsallaştırılmalıdır. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi ile iş birliği kurulmalı, sürüş güvenliği odaklı bir uygulama laboratuvarı, staj olanakları ve ortak araştırma projeleriyle tesisin bilgi üretimi ve insan kaynağı gelişimi desteklenmelidir. Yıllık etkinlik planı ulusal motokros raundu, ulusal pist günleri, eğitim haftaları ve kurumsal günleri kapsayacak biçimde hazırlanmalı, belediye, federasyon, üniversite, yerel sanayi ve oda temsilcilerinden oluşan bir paydaş kurulu ile bağımsız iç denetim ve yıllık performans raporlaması yoluyla yönetim şeffaflaştırılmalıdır.

Finansal sürdürülebilirlik, kamu altyapı hibeleri ve bölgesel kalkınma desteklerinin özel inşaat yatırımla dengelendiği bir paket üzerinden sağlanmalıdır. Yatırım fazlara ayrılmalı, ilk aşamada motokros ve eğitim pisti ile padok, temel tribün ve eğitim merkezi hayata geçirilmeli, ikinci aşamada asfalt pist ve aydınlatma ile tribün genişletmesi devreye alınmalıdır. Gelir yapısı yalnızca yarış organizasyonlarına dayandırılmamalı, eğitim akademisi kapsamında temel ve ileri sürüş programları, kurumsal güvenli sürüş paketleri, pist günleri ve kiralama faaliyetleri ile sürekli gelir akışı sağlanmalıdır. Sponsorluk ve adlandırma anlaşmaları ile padok mağazaları, akaryakıt ve lastik iş birlikleri geliştirilmeli, bilet, otopark, yeme içme ve paddock box gibi yan gelirler çeşitliliği artırmalıdır. Mevsimsellik riski yıl boyu devam eden eğitim takvimi ile dengelenmeli, yüksek enflasyon ortamında fiyatlandırma yıllık endekse bağlanmalı ve sabit maliyet baskısını azaltmak için gelir paylaşımına dayalı sözleşmeler tercih edilmelidir.

Hizmet boyutu, tesisin yalnızca sporculara değil kente ve ziyaretçilere de değer üreten bir merkez olmasına odaklanmalıdır. Genç sürücüler için kademeli lisans programları ile temel, ileri, pist ve off-road modülleri düzenlenmeli, motosikletli kurye ve kurumsal filo sürücüler için kamu güvenliği odaklı eğitim paketleri tasarlanmalıdır. Okullar ve üniversiteler için güvenli sürüş farkındalık günleri planlanmalı,

gölgelikli seyir terasları, aile dostu dinlenme alanları ve engelli erişimine uygun tribün ve dolaşım hatlarıyla kullanıcı deneyimi iyileştirilmelidir. Toplu ulaşım entegre servis ringi ve bisiklet parkı erişimi kolaylaştırmalı, her etkinlikte anlık memnuniyet ölçümü ve geri bildirim döngüsü işletilmelidir. Yöresel gastronomi ve el sanatlarının görünür kılındığı alanlarla kentsel kimlik tesise entegre edilmelidir.

Uygulama takvimi üç fazda ilerlemelidir. Altı ay süreli Faz 0'da izinler, ÇED, statik ve zemin tasarımı ile ihale dokümanları tamamlanmalı ve ruhsat süreçlerinin zamanında bitirilmesi kilit performans göstergesi olarak izlenmelidir. Dokuz ila on iki ay sürecek Faz 1'de motokros ve eğitim pisti, padok, temel tribün ve eğitim merkezi devreye alınmalı, ilk yıl için 120 eğitim günü, iki bölgesel etkinlik ve en az yüzde seksen memnuniyet hedefi yakalanmalıdır. On iki ay sürecek Faz 2'de asfalt pist, tribün genişletmesi ve aydınlatma tamamlanmalı, ikinci yıl için dört ulusal etkinlik, yirmi kurumsal gün ve en az yüzde altmış pist doluluğu hedeflenmelidir. Sürdürülebilirlik göstergeleri kapsamında gelir çeşitlilik endeksi izlenmeli ve hiçbir gelir kalemi toplamın yüzde otuz beşini aşmamalıdır; yıllık bakım bütçesi gelirlerin en az yüzde sekizi düzeyinde tutulmalı ve eğitim günlerinde ağır yaralanma hedefi sıfır olarak belirlenmelidir.

Bu bütünlük içinde Kahramanmaraş için önerilen tesis, teknik bakımdan güvenli ve iklime dayanıklı, yönetim bakımından çok paydaşlı ve kurumsallaşmış, finansal açıdan çeşitlendirilmiş ve risklere dirençli, hizmet düzeyinde ise kente açık ve kapsayıcı bir yapı olarak konumlandırılmaktadır. Model, Intercity İstanbul Park'ın özel işletme verimliliğini, Afyon Motor Sporları Merkezinin kamu ve federasyon iş birliği güvencesini ve İzmit Körfez Pisti'nin eğitim misyonunu dengeli biçimde birleştirirken, İzmir Ülkü Park'ın erişilebilirliğini yerel bağlama uyarlamaktadır. Böylece tesis, motor sporlarının gelişimine hız kazandıran, istikrarlı gelir akışına sahip ve kentin sosyal yaşamına entegre bir bölgesel çekim merkezi niteliği kazanacaktır.

Araştırmanın genel sonuçları değerlendirildiğinde, Türkiye'de motor sporları altyapısının son yıllarda önemli bir gelişim gösterdiği ve farklı yönetim modelleriyle başarılı örneklerin ortaya çıktığı görülmektedir. Yapılan TOPSIS analizi, dört temel kriter grubu olan teknik, yönetsel, finansal ve hizmet boyutları üzerinden Intercity İstanbul Park, Afyon Motor Sporları Merkezi, İzmit Körfez Yarış Pisti ve İzmir Ülkü Park tesislerini karşılaştırmalı biçimde incelemiştir. Bulgular, tesislerin başarı düzeylerini belirleyen temel etkenin yalnızca fiziksel altyapı olmadığını; yönetim biçimi, finansal sürdürülebilirlik ve hizmet çeşitliliğinin de performansı doğrudan etkilediğini ortaya koymuştur.

Analiz sonuçlarına göre Intercity İstanbul Park tüm kriterlerde en yüksek puanı alarak ideal çözüme en yakın tesis olarak belirlenmiştir. Uluslararası standartlarda inşa edilen pistin teknik altyapısı, güvenlik sistemleri, geniş seyirci kapasitesi ve yüksek zemin kalitesi, onu Türkiye'nin motor sporları alanındaki vitrini haline getirmiştir. Özel sektör işletme modeliyle yönetilen tesis, gelir çeşitliliği ve finansal sürdürülebilirlik açısından güçlü bir yapı sergilemektedir. Aynı zamanda sürüş akademileri, kurumsal etkinlikler ve otomotiv markalarıyla yapılan iş birlikleri sayesinde tesis yıl boyunca aktif tutulmaktadır. Bu durum, teknik yeterlilik kadar profesyonel yönetim anlayışının da tesis başarısında belirleyici olduğunu göstermektedir.

Afyon Motor Sporları Merkezi ise analizin ikinci sırasında yer almış, özellikle yönetsel esneklik, kamu-federasyon iş birliği ve uluslararası görünürlük açısından dikkat çekici bir performans göstermiştir. 2016 yılında tamamlanan ve 2018 itibarıyla Dünya Motokros Şampiyonası'na dahil edilen merkez, Avrupa standartlarındaki altyapısı sayesinde dünya takvimine girebilen ender pistlerden biri olmuştur. Afyonkarahisar gibi nispeten küçük bir şehirde yer almasına rağmen doğru planlama, etkin koordinasyon ve çok paydaşlı bir yönetim yapısı sayesinde Türkiye'deki en başarılı tesislerden biri haline gelmiştir. Bu durum, motor sporları alanında başarının sadece metropol ölçeğinde değil, stratejik planlama ve kurumsal iş birliğiyle orta ölçekli şehirlerde de mümkün olduğunu kanıtlamaktadır. Afyon'un bu başarısı, Kahramanmaraş gibi gelişmekte olan şehirler için ilham verici bir örnek oluşturmaktadır.

İzmit Körfez Yarış Pisti üçüncü sırada yer almış ve özellikle eğitim odaklı yapısıyla öne çıkmıştır. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) tarafından işletilen pist, kamu kaynaklı bir tesis olarak kâr amacı gütmeyen sporun tabana yayılmasını hedeflemektedir. Eğitim programları, lisanslı sürücü yetiştirme faaliyetleri ve genç sporculara yönelik gelişim kampları ile motor sporları kültürünün yaygınlaşmasına önemli katkı sağlamaktadır. Ancak finansal çeşitlilik ve hizmet kapasitesi açısından özel sektör işletmelerine göre daha sınırlı bir performans göstermektedir. Bu sonuç, kamu odaklı tesislerin sosyal fayda yönünden güçlü ancak ekonomik sürdürülebilirlik açısından desteklenmeye açık olduğunu göstermektedir.

İzmir Ülkü Park ise dördüncü sırada yer almış, yerel ölçekte motor sporları kültürünün gelişimine önemli katkı sağlamasına rağmen teknik ve finansal kapasite açısından diğer tesislerin gerisinde kalmıştır. Özellikle altyapı standartlarının uluslararası ölçekte yarışlara tam uyumlu olmaması ve gelir kaynaklarının sınırlı olması tesisin rekabet gücünü azaltmaktadır. Buna rağmen amatör sürücü organizasyonları, eğitim faaliyetleri ve yerel spor kulüpleriyle iş birlikleri sayesinde motor sporlarının toplumsal tabana yayılmasında etkin rol oynamaktadır.

Bu bulguların tamamı, Türkiye’de motor sporları tesislerinin başarısında dört ana eksenin belirleyici olduğunu ortaya koymaktadır. Bunlar; teknik yeterlilik ve güvenlik altyapısı, profesyonel yönetim anlayışıyla kurumsal planlama, ve finansal sürdürülebilirliği sağlayan gelir çeşitliliğidir. Hizmet boyutunda ise kullanıcı memnuniyeti, toplumsal erişilebilirlik ve eğitim işlevinin sürekliliği tesislerin toplumsal katkı düzeyini belirleyen unsurlar olarak öne çıkmaktadır.

Bu çerçevede, Kahramanmaraş’ta kurulması planlanan bir motor sporları tesisi için önerilen model, teknik açıdan uluslararası güvenlik standartlarına uygun, yönetsel açıdan çok paydaşlı bir yönetim yapısına sahip, finansal açıdan gelir kaynaklarını çeşitlendiren ve hizmet boyutunda toplumla bütünleşmiş bir merkez oluşturmayı hedeflemelidir. Kahramanmaraş’ın coğrafi konumu, sanayi altyapısı ve ulaşım ağları dikkate alındığında, bölgesel çekim merkezi olma potansiyeli oldukça yüksektir. Afyon Motor Sporları Merkezi örneğinde olduğu gibi doğru planlama, kamu-federasyon-özel sektör iş birliği ve yerel üniversitelerle entegre bir yönetim modeli sayesinde Kahramanmaraş da kısa sürede ulusal ve uluslararası yarış takviminde yer alabilir.

Sonuç olarak, Afyonkarahisar’ın küçük bir şehir olmasına rağmen doğru planlama, koordinasyon ve sürdürülebilir yönetim modeliyle Intercity İstanbul Park gibi büyük ölçekli bir özel sektör tesisinin hemen arkasında yer alabilmesi, motor sporları yatırımlarında doğru modelin önemini açık biçimde ortaya koymuştur. Kahramanmaraş için önerilen model de bu başarı çizgisini izleyerek, teknik altyapı gücüyle profesyonel yönetim anlayışını birleştirmeli; sadece bir yarış alanı değil, aynı zamanda eğitim, turizm ve yerel kalkınma işlevlerini bir araya getiren bütüncül bir spor kompleksi oluşturmalıdır. Böyle bir yapı, hem Türkiye’de motor sporları kültürünün yaygınlaşmasına hem de Kahramanmaraş’ın ekonomik ve sosyal gelişimine kalıcı katkılar sunacağı değerlendirilmektedir.

Kaynakça

- Akyüz, A. (2008). *Spor sponsorluğu ve imaj transferi: F1 Petrol Ofisi Türkiye Grand Prix’si üzerine bir araştırma* [Doktora tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü]. Marmara Üniversitesi Tez Arşivi.
- Altan, İ. ve Yıldırım, M. (2019). Sigorta Sektörünün Finansal Performansının Entropi Ağırlıklandırılmış TOPSIS Yöntemiyle Analizi ve Değerlendirilmesi. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 8(1), 345-358.
- Altun, N. (2019). Kent Parklarında Yenilikçi Yaklaşımlar; İzmir Park Örneği. *Journal Of Landscape Research and Practices (JOLARP)*, 1(1), 34-39.
- An, M. N. (2015). Quality management for public transport in motorcycle dependent cities.
- Ardahan, F. ve Güleç, S. (2020). Rekreatif Amaçlı Motor Kullanıcılarının Profilleri: Türkiye Örneği. *ISPEC International Journal of Social Sciences ve Humanities*, 4(3), 212-240.
- Armah, A. K. ve Li, J. (2024). Factors Influencing ICT Implementation In Motorcycle Goods Transport: The Mediating Role Of Business Efficiency, Infrastructure And Motorcycle Benefits. *The International Journal Of Logistics Management*, 35(5), 1577-1603.
- Asker, A. (2010). Türkiye’nin Formula 1 Rüyası: Ekonomi Politik Bir Değerlendirme. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 31, 96-97.
- Bańkowski, A. ve Frej, D. (2023). The Safety Of Motorcycle Users. *Archiwum Motoryzacji*, 101(3), 32-49.
- Crundall, D., Stedmon, A. W., Crundall, E. ve Saikayasit, R. (2014). The Role Of Experience And Advanced Training On Performance In A Motorcycle Simulator. *Accident Analysis And Prevention*, 73, 81-90.

- Çakmak, F. (2020). Formula 1 pilotları İstanbul Park'ı virajlarıyla tanıyor. Anadolu Ajansı, Erişim tarihi: 01.10.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/spor/formula-1-pilotlari-istanbul-parki-virajlariyla-taniyor/1973846>
- Çevik, H. ve Şimşek, K. Y. (2020). The Effect Of Event Experience Quality On The Satisfaction And Behavioral Intentions Of Motocross World Championship Spectators. *International Journal Of Sports Marketing And Sponsorship*, 21(2), 389–408.
- D'Artibale, E., Laursen, P. B. ve Cronin, J. B. (2018). Human Performance İn Motorcycle Road Racing: A Review Of The Literature. *Sports Medicine*, 48(6), 1345-1356.
- Demir, H., Sanli, F. B., Gur, M., & Goksel, C. (2011). A Sustainable and Economically Recycling Real Estate Development Project: A Case Study for İstanbul Park. In *Survival and Sustainability: Environmental concerns in the 21st Century* (pp. 315-327). Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.
- Emre, Y., Öztürk, İ. ve Tür, E. (2023). Investigation Of Knowledge And Attitudes Of Turkish Spectators Towards Formula 1 Turkey Grand Prix. In *Proceedings of the 4th International Scientific and Practical Conference "Scientific Goals and Purposes in XXI Century"*, 331–335.
- Eren, A.S. ve Balkar, O. (2018). Alanya'da Turizm Altyapısının İncelenmesi ve TOPSIS ile Optimum Otelin Tespiti. *Social Science Development Journal*, 3(9).
- Eren, A.S. ve Gün, M.S. (2022). TOPSIS Yöntemi İle Yeni Kurulması Planlanan Tavuk Çiftliği İçin Bazı Tavuk Irklarından Uygun Olanın Belirlenmesi: Kahramanmaraş'ta Bir Alan Çalışması. *Social Sciences Studies Journal (SSSJJournal)*, 2(2), 1-11.
- Eryılmaz, S. S. ve Cengiz, H. (2012). Mega Etkinliklerin Kent Mekânına Ekonomik Yansımaları: Formula 1 Örneği. *Sigma Journal of Engineering and Natural Sciences*, 4(2), 77–96.
- Esbjörnsson, M., Juhlin, O. ve Östergen, M. (2003, November). Motorcycling And Social Interaction: Design For The Enjoyment Of Brief Traffic Encounters. In *Proceedings of the 2003 ACM International Conference on Supporting Group Work* (pp. 85-94).
- Evans, J., O'Brien, J. ve Ch Ng, B. (2018). Towards A Geography Of İnformal Transport: Mobility, İnfrastructure And Urban Sustainability From The Back Of A Motorbike. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 43(4), 674-688.
- French, M. T., Gumus, G. ve Homer, J. F. (2009). Public Policies And Motorcycle Safety. *Journal Of Health Economics*, 28(4), 831-838.
- Gronau, W., Hokamp, J. G. ve Scherhag, K. (2025). Motorcycle Tourism and Sustainability. In *Niche Tourism and Sustainability: Perspectives, Practices and Prospects*, 25-37.
- Gumel, G. B., Adam, I. M. ve Rilwan, I. A. (2017). Impact Of Commercial Motorcycle Transport İn Raising Income: Evidence From Jigawa State, Nigeria. *CARD International Journal of Social Sciences and Conflict Management*, 2(3), 74-91.
- Hossain, M., Shahid, M. S., & Park, S. (2023). The business models of frugal enterprises for sustainable development in a constrained environment. *IEEE Transactions on Engineering Management*, 71, 3448-3463.
- Intercity İstanbul Park. (n.d.). Hakkımızda. Erişim tarihi: 11 Ekim 2025, <https://intercitypark.com/hakkimizda>
- Jääskeläinen, J. (2024). Sustainability and stakeholder theory in motorsports: a content study of the FIA environmental reports and the FIA environmental strategy 2020-2030.

- Jenkins, J. T. ve Peters, K. (2016). Rural Connectivity In Africa: Motorcycle Track Construction. In Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport, 169(6), 378-386.
- Karagöz, D. (2006). Etkinlik Turizmi Ve Etkinlik Turizmi Bağlamında Yabancı Ziyaretçi Harcamalarının Ekonomiye Etkisi: Formula 1 2005 Türkiye Grand Prix Örneği [Yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü]. Anadolu Üniversitesi Tez Arşivi.
- Koppenjan, J. F., & Enserink, B. (2009). Public-private partnerships in urban infrastructures: Reconciling private sector participation and sustainability. *Public administration review*, 69(2), 284-296.
- Körfez Yarış Pisti. (n.d.). Ana sayfa. Erişim tarihi: 11 Ekim 2025, <https://korfezyarisipisti.org/>
- Law, T. H., Ng, C. P., Poi, A. W. H., Guo, B. ve Hu, Q. (2023). Motorcycle-To-Car Ownership At Different Urbanization Levels: Road Mobility, Accessibility, And Income Inequality. *Transportation research part D: transport and environment*, 122, 103879.
- Leonelli, L. ve Limebeer, D. J. N. (2020). Optimal control of a road racing motorcycle on a three-dimensional closed track. *Vehicle system dynamics*, 58(8), 1285-1309.
- Maloney, M. ve Terkun, K. (2002). Road warrior booty: Prize structures in motorcycle racing. *Contributions to Economic Analysis ve Policy*, 1(1), 1015.
- MXGP. (n.d.). Afyon [Track information]. Erişim tarihi: 11 Ekim 2025, <https://www.mxgp.com/tracks/afyon>
- Ntramah, S., Peters, K., Jenkins, J., Mugisha, M. M., Chetto, R., Owino, F., Hayombe, P. O., Opiyo, P., Santos, R. T. ve Johnson, T. (2023). Safety, health and environmental impacts of commercial motorcycles in Sub-Saharan African cities. *Urban, Planning and Transport Research*, 11(1), 2259233.
- Ömürbek, N. ve Mercan, Y. (2014). "İmalat Alt Sektörlerinin Finansal Performanslarının TOPSIS ve ELECTRE Yöntemleriyle Belirlenmesi" Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 237-266
- Özbay, M. E. (2008). Formula 1'in Türkiye'de düzenlenme süreci, ekonomik etkileri, bu etkilerin algılanması ve İstanbul Park izleyici memnuniyeti [Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü]. Marmara Üniversitesi Tez Arşivi.
- Poi, A. W. H., Law, T. H., Hamid, H. ve Jakarni, F. M. (2021). Motorcycle To Car Ownership: The Role Of Road Mobility, Accessibility And Income Inequality. *Transportation research part D: transport and environment*, 90, 102650.
- Radonjić, R., Janković, A. ve Aleksandrović, B. (2010). The study of the single track vehicles dynamics. *Mobility and Vehicle Mechanics*, 36, 21-33.
- Reis, P. (2025). The MotoGP's Economic Impact. *The Economics of MotoGP: Costs, Financing and the Competitive Balance of a Raising Motorsport*, 193.
- Sahin, M., & Simsek, M. (2018). The Status Currency of Sport in Afyonkarahisar, Turkey. *Online Submission*, 5(1), 262-271.
- Sarioğlu, B. (2007). İstanbul Park F1 pistinin içerik ve çevre verilerinin üçlü örtüşük formülasyon kapsamında değerlendirilmesi [Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü]. İstanbul Teknik Üniversitesi Tez Arşivi.
- Serre, D. (2010). What are matrices. In *Matrices: Theory and Applications* (pp. 15-30). New York, NY: Springer New York.

- Seyed J. S. R., Khanlari, A., & Estiri, M. (2008). Customer loyalty in the sport services industry: the role of service quality, customer satisfaction, commitment and trust. *International Journal of Human Sciences*, 5(2).
- Sharp, R. S. (2014). A method for predicting minimum-time capability of a motorcycle on a racing circuit. *Journal of Dynamic Systems, Measurement, and Control*, 136(4), 041007.
- Suardi, S., Pawara, M. U., Mahmuddin, F. ve Klara, S. (2024). Enhancing Community Self-Sufficiency: A Case Study of Motorcycle Maintenance Training in North Balikpapan. *Indonesian Journal of Maritime Technology*, 2(1).
- Sujarittanonta, P. (2021). The Role of Customer Service and Promotions in Shaping Consumer Preferences for Motorcycle Accessories. *Journal of Policy Options*, 4(4), 9-14.
- Tarhan, A. K. ve Ercoskun, O. (2023). İstanbul park et devam et sisteminin sürdürülebilir ve entegre ulaşımına etkisi. *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 6(2), 446-465.
- Toman, P., Svoboda, J. ve Orlický, A. (2020). Assessment of the Motorcycle Rider Behaviour- Experimental Study on the Race Track. In 2020 Smart City Symposium Prague (SCSP) (pp. 1-6). IEEE.
- TOSFED Körfez Yarış Pisti. (2022). Teknik özellikler. Erişim tarihi: 11 Ekim 2025. <https://korfezyarisipisti.org/teknik-ozellikler/>
- Tunnicliff, D., Watson, B., White, K. M., Lewis, I. ve Wishart, D. (2011). The social context of motorcycle riding and the key determinants influencing rider behavior: a qualitative investigation. *Traffic injury prevention*, 12(4), 363-376.
- Underwood, R., Bond, E., & Baer, R. (2001). Building service brands via social identity: Lessons from the sports marketplace. *Journal of Marketing Theory and Practice*, 9(1), 1-13.
- Uzun, M. (2015). İzmit Körfezi Kıyılarında, Kıyı Jeomorfolojisi-Kıyı Kullanımı İlişkisinin Coğrafi Analizi. *Zeitschrift für die Welt der Türken*, 7(2).
- Ülkü Park Yarış Pisti. (n.d.). İzmir Ülkü Yarış Pisti [Web arşiv sayfası]. Erişim tarihi: 11 Ekim 2025, <https://web.archive.org/web/20190531132719/http://ulkupark.com/ulkupark-yaris-pisti/>
- Ülkü Park. (n.d.). Ülküpark Yarış Pisti. Web Archive. <https://web.archive.org/web/20190531132719/http://ulkupark.com/ulkupark-yaris-pisti/>
- Ünlü, U., Yalçın, N. ve Yağlı, İ. (2017). Kurumsal Yönetim Ve Firma Performansı: Topsıs Yöntemi İle Bıst 30 Firmaları Üzerine Bir Uygulama. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(1), 63-81.
- Westin, P. G. (2019). Race Space: The Transformation of Iconic Motorsport Circuits from Public Use to Large Technical System (1950–2010) (Doctoral dissertation, Georgia Institute of Technology).
- Yağcı, İ. (2023). Afyonkarahisar'ın spor turizmindeki yükselişi: Dünya Motokros Şampiyonası'nın şehre kazandırdıkları. *InnovatioSports Journal*, 1(1), 1–13.