

T.C.  
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SPOR ORGANİZASYONLARINDAKİ LOJİSTİK  
FAALİYETLERİN KATILIMCI MEMNUNİYETİNE ETKİSİ:  
SAPANCA KÜREK PARKURU, ULUSAL KÜREK YARIŞLARI

İŞLETME ANABİLİM DALI  
İŞLETME BİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan  
Mustafa SUBAŞI

Tez Danışmanı  
Dr. Öğr. Üyesi Adnan DUYGUN

İSTANBUL – 2019



## TEZ TANITIM FORMU

- YAZAR ADI SOYADI** : Mustafa SUBAŞI
- TEZ DİLİ** : Türkçe
- TEZİN ADI** : Spor Organizasyonlarındaki Lojistik Faaliyetlerin  
Katılımcı Memnuniyetine Etkisi: Sapanca Kürek  
Parkuru, Ulusal Kürek Yarışları
- ENSTİTÜ** : Sosyal Bilimler Enstitüsü
- ANA BİLİM DALI** : İşletme
- TEZİN TÜRÜ** : Yüksek Lisans Tezi
- TEZİN TARİHİ** : 25.07.2019
- SAYFA SAYISI** : 112
- PROJE DANIŞMANI** : Dr. Öğr. Üyesi Adnan Duygun
- DİZİN TERİMLERİ** : Spor Organizasyonu, Kürek Sporü, Lojistik  
Faaliyetler
- TÜRKÇE ÖZET** : Spor organizasyonlarındaki lojistik faaliyetlerin,  
katılımcı memnuniyetine etkisini incelemek  
amacıyla yapılmış bir çalışmadır.
- DAĞITIM LİSTESİ** : İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler  
Enstitüsüne

Mustafa SUBAŞI

T.C.  
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**SPOR ORGANİZASYONLARINDAKİ LOJİSTİK  
FAALİYETLERİN KATILIMCI MEMNUNİYETİNE ETKİSİ:  
SAPANCA KÜREK PARKURU ULUSAL KÜREK YARIŞLARI**

**İŞLETME ANABİLİM DALI  
İŞLETME BİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan  
Mustafa SUBAŞI**

**Tez Danışmanı  
Dr. Öğr. Üyesi Adnan DUYGUN**

**İSTANBUL – 2019**

**BEYAN**

Bu projenin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, projenin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Mustafa SUBAŞI

...../...../2019



T.C.  
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Mustafa SUBAŞI'nın “**Spor Organizasyonlarındaki Lojistik Faaliyetlerin Katılımcı Memnuniyetine Etkisi: Sapanca Kürek Parkuru, Ulusal Kürek Yarışları**” adlı tez çalışması, jürimiz tarafından İşletme Anabilim Dalı İşletme Bilim Dalı YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Baş  
kan

*Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ*

Üye

*Doç. Dr. Süleyman Ahmet MENTEŞ*

Üye

*Dr. Öğr. Üyesi Adnan DUYGUN  
(Danışman)*

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 2019

*Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ*  
Enstitü Müdürü

## ÖZET

Spor organizasyonlarının düzenlenmesinde yürütülen faaliyetlerin büyük bir kısmını oluşturan lojistik faaliyetlerin verimli ve etkin bir şekilde yürütülmesi, bu tür organizasyonların başarılı bir şekilde yapılması ve katılımcıların bu organizasyonlardan memnun ayrılması yönünde önemli bir katkı sağlamaktadır. Özellikle kürek sporu gibi malzemenin önemli olduğu spor branşlarında lojistik faaliyetler daha da önem kazanmaktadır.

Bu çalışmada Sapanca Kürek Parkurunda yapılan Ulusal Kürek Yarışları Örneğinden yola çıkarak spor organizasyonlarındaki lojistik faaliyetler incelenmiş ve bu faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisi araştırılmıştır.

Yarışlara katılan sporculara organizasyondaki lojistik faaliyetler ve katılımcı olarak memnuniyetleri ile ilgili değerlendirme anketi yapılmıştır. Katılımcıların cevaplarına yarışmalarda aldıkları sonuçların etki etmemesi için yarışma sezonu bittikten bir ay sonra anket soruları yöneltilmiştir.

Verilen cevaplardan yola çıkarak, katılımcıların sosyo-demografik özellikleri ile lojistik faaliyetler, sosyo-demografik özellikler ile katılımcı memnuniyeti ve lojistik faaliyetler ile katılımcı memnuniyeti arasındaki ilişkiler incelenmiş ve sonuçlar değerlendirilmiştir. Katılımcı memnuniyetindeki değişimin %50,8'inin ( $R^2$ ), lojistik faaliyetler ile açıklanabileceği ortaya çıkmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Spor Organizasyonu, Kürek Spor, Lojistik Faaliyetler.

## SUMMARY

Logistics activities, which make up a large part of the activities carried out in the organization of sports organizations, make an important contribution towards the efficient and effective execution of such organizations and the successful separation of the participants from these organizations. Especially in sports branches which materials are important such as rowing,, logistic activities gain more importance.

In this study, logistic activities in sports organizations were examined and the effect of these activities on participant satisfaction was investigated by using the National Rowing Races in Sapanca Rowing Course.

An evaluation questionnaire was conducted for the athletes participating in the races regarding the logistics activities in the organization and their satisfaction as participants. Questionnaires were asked one month after the end of the competition season so that the competition results of the participants did not affect their answers.

Based on the answers given, the socio-demographic characteristics of the participants and the logistic activities, the socio-demographic characteristics and participant satisfaction, and the relationships between the logistic activities and the participant satisfaction were examined and the results were evaluated. It has been revealed that 50.8% ( $R^2$ ) of the change in participant satisfaction can be explained by logistic activities.

**Keywords:** Sport Organization, Rowing, Logistic Activities.



## İÇİNDEKİLER

## SAYFA

ÖZET .....	I
SUMMARY .....	II
İÇİNDEKİLER .....	III
TABLolar LİSTESİ .....	VI
RESİMLER LİSTESİ .....	VIII
EKLER LİSTESİ .....	IX
ÖNSÖZ .....	X
GİRİŞ .....	1
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>3</b>
<b>SPOR ve SPOR ORGANİZASYONLARI YÖNETİMİ</b> .....	<b>3</b>
1.1. SPOR KAVRAMI .....	3
1.2. SPORUN KAPSAMI .....	5
1.3. SPOR ORGANİZASYONLARININ YÖNETİMİ .....	6
1.3.1. Spor Organizasyonlarının Tarihsel Gelişimi .....	6
1.3.2. Spor Organizasyonlarının Alanları .....	7
1.4. KÜREK SPORU .....	8
1.4.1. Kürek Sporunun Tanımı .....	9
1.4.2. Kürek Sporunun Tarihsel Gelişimi .....	9
1.4.2.1. Dünyada Kürek Sporu .....	9
1.4.2.2. Türkiye'de Kürek Sporu .....	11
1.4.3. Kürek Sporunun Teknik Özellikleri .....	11
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>17</b>
<b>LOJİSTİK VE LOJİSTİK YÖNETİMİ</b> .....	<b>17</b>
2.1. LOJİSTİK KAVRAMI .....	17
2.2. LOJİSTİĞİN KAPSAMI .....	18
2.3. LOJİSTİK YÖNETİMİ .....	20
2.4. LOJİSTİK FAALİYETLER .....	21
2.4.1. Taşıma ve Dağıtım Faaliyetleri .....	22
2.4.2. Tedarik Zinciri ve Satın Alma .....	26
2.4.3. Depolama-Envanter .....	28
2.4.4. Malzeme Yönetimi .....	31
2.4.5. Bakım-Onarım .....	31

2.4.6. Elleçleme.....	32
2.4.7. Yer Seçimi.....	33
2.4.8. Üretim Süreçleri Yönetimi .....	35
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM .....</b>	<b>37</b>
<b>KÜREK SPORUNDA LOJİSTİK FAALİYETLER.....</b>	<b>37</b>
3.1. TAŞIMA .....	37
3.1.1. Kürek Sporunda Kullanılan Malzemelerin Taşınması.....	37
3.1.2. Sporcuların Taşınması .....	39
3.2. TEDARİK ZİNCİRİ VE SATIN ALMA.....	42
3.3. DEPOLAMA.....	44
3.4. MALZEME YÖNETİMİ VE BAKIM-ONARIM .....	48
3.5. ELLEÇLEME.....	49
3.6. YER SEÇİMİ .....	52
3.6.1. Kürek Kulübü ve Kayıkhanenin Yeri ve Konumu .....	52
3.6.2. Yarış Parkuru Yeri ve Konumu.....	53
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM .....</b>	<b>55</b>
<b>SAPANCA KÜREK PARKURU ULUSAL KÜREK YARIŞLARINDA LOJİSTİK FAALİYETLERİN KATILIMCI MEMNUNİYETİNE ETKİSİ .....</b>	<b>55</b>
4.1. ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ.....	55
4.1.1. Araştırmanın Amacı .....	55
4.1.2. Araştırmanın Önemi .....	55
4.1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	56
4.1.4. Araştırmanın Evreni ve Örnek Büyüklüğü .....	56
4.1.5. Araştırma Modeli .....	56
4.1.6. Araştırma Hipotezleri.....	57
4.1.7. Veri Toplama Yöntemi ve Aracı .....	58
4.1.8. Araştırmada Yapılan Analizler.....	60
4.2. SOSYO-DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER İLE İLGİLİ FREKANS ANALİZLERİ .....	60
4.3. ARAŞTIRMADA KULLANILAN ÖLÇEKLERİN GÜVENİLİRLİK ANALİZLERİ .....	61
4.3.1. Lojistik Faaliyetler Ölçeğinin Güvenilirlik Analizi .....	61
4.3.1. Katılımcı Memnuniyeti Ölçeğinin Güvenilirlik Analizi .....	61
4.4. ÖLÇEK PUANLARININ NORMALLİK ANALİZİ.....	62

4.5. LOJİSTİK FAALİYETLER AÇISINDAN KATILIMCILARIN SOSYO-DEMOGRAFİK ÖZELLİKLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI.....	62
4.5.1. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması .....	62
4.5.2. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması ....	63
4.5.3. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması .....	64
4.5.4. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması .....	65
4.5.5. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Gelir Durumlarına Göre Karşılaştırılması .....	66
4.6. KATILIMCI MEMNUNİYETİ AÇISINDAN KATILIMCILARIN SOSYO-DEMOGRAFİK ÖZELLİKLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI.....	67
4.6.1. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması	67
4.6.2. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması .....	68
4.6.3. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması .....	69
4.6.4. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması .....	70
4.6.5. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Gelir Durumlarına Göre Karşılaştırılması .....	71
4.7. LOJİSTİK FAALİYETLERİN KATILIMCI MEMNUNİYETİNE ETKİSİ.....	73
<b>SONUÇ .....</b>	<b>74</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>77</b>

## TABLolar LİSTESİ

## SAYFA

<b>Tablo-1</b> Spor Organizasyonlarının Amaçları.....	7
<b>Tablo-2</b> Tekne Sınıfları ve Özellikleri.....	14
<b>Tablo-3</b> Tek Modlu Taşımacılık Türlerinin Özellikleri.....	23
<b>Tablo-4</b> Sporcuların Performansını Etkileyen Faktörler.....	39
<b>Tablo-5</b> Katılımcıların Sosyo-Demografik Özelliklerine İlişkin Frekans Dağılımları.....	60
<b>Tablo-6</b> Ölçek Puanlarının Normallik Analizi.....	62
<b>Tablo-7</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması.....	62
<b>Tablo-8</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Bağımsız Örneklem T-Testi.....	63
<b>Tablo-9</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması.....	63
<b>Tablo-10</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Bağımsız Örneklem T-Testi.....	64
<b>Tablo-11</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması.....	64
<b>Tablo-12</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem T-Testi.....	65
<b>Tablo-13</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması.....	65
<b>Tablo-14</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem T-Testi.....	66
<b>Tablo-15</b> Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması.....	66
<b>Tablo-16</b> Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması.....	67
<b>Tablo-17</b> Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Bağımsız Örneklem Testi Tablosu.....	67
<b>Tablo-18</b> Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması.....	68
<b>Tablo-19</b> Katılımcıların Yaşlarına Göre Bağımsız Örneklem Testi Tablosu.....	68
<b>Tablo-20</b> Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması.....	69
<b>Tablo-21</b> Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem Testi	

Tablosu.....	69
<b>Tablo-22</b> Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması.....	70
<b>Tablo-23</b> Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem Testi Tablosu.....	70
<b>Tablo-24</b> Varyansların Homojenlik Testi.....	71
<b>Tablo-25</b> Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Gelir Durumlarına Göre Karşılaştırılması.....	71
<b>Tablo-26</b> Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Gelir durumu Gruplarının Tukey Testi.....	72
<b>Tablo-27</b> Katılımcı Memnuniyeti Açısından Gelir Grupları Tablosu.....	72
<b>Tablo-28</b> Lojistik Faaliyetlerin Katılımcı Memnuniyetine Etkisinin İncelenmesi.....	73



## RESİMLER LİSTESİ

### SAYFA

<b>Resim-1</b> Kürek Teknesi ve Kürekçi.....	12
<b>Resim-2</b> Kürekler ve Pala Modelleri.....	13
<b>Resim-3</b> Sekiz Tek Dümencili Yarışı.....	14
<b>Resim-4</b> 2012 Olimpiyat Oyunları Kürek Parkuru (Londra, Eton).....	15
<b>Resim-5</b> Kürek Parkurunda Yarış.....	15
<b>Resim-6</b> Kürek Tekneleri ve Römork.....	38
<b>Resim-7</b> Kayıkhanede Tekne Raf Sistemi.....	45
<b>Resim-8</b> Kayıkhanede Kürek Rafı.....	46
<b>Resim-9</b> Yarışma Yerinde Tekne Park Alanı ve Tekne Rafları.....	47
<b>Resim-10</b> Yarış Alanında İniş-Çıkış İskelesi.....	47
<b>Resim-11</b> Tekne ve Küreklerin Taşınması.....	49
<b>Resim-12</b> Sehpalarda Tekneler.....	50
<b>Resim-13</b> İniş-Çıkış İskelesi.....	51

## EKLER LİSTESİ

**EK-A** ANKET VE DEĞERLENDİRME FORMU

**EK-B** TÜRKİYE KÜREK FEDERASYONU, RÖMORKLA TEKNE TAŞIMA  
TALİMATI

**EK-C** SPOR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, SPOR KAFİLELERİ SEYAHAT  
YÖNERGESİ



## ÖNSÖZ

Bu çalışmada; konu seçiminden tez yazımına kadar bana her türlü desteği veren başta tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Adnan DUYGUN'a, Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk GÖRÇÜN'e, Dr. Beşir TOPALOĞLU'na, anket çalışmasında yardımlarından dolayı Yaçın ÖZCAN'a, Murat TÜRKER'e ve Fatih ÖRER'e, ankete ve görüşmelere katılarak destek veren tüm kürekçi arkadaşlarıma ve kürek camiasına, tezimi bitirmemde yardımlarından dolayı teşekkür ediyorum.

Ayrıca bu dönemde hep yanımda olan Dr. Ahmet T. Göncü'ye, Prof. Dr. Kenan Demirkol'a, Doğan Eroğlu'na, H. Baykal Biber'e ve Neslihan Atilla'ya da teşekkürlerimi sunarım.





## GİRİŞ

Antik çağlardan beri insanları ve toplumları bir araya getiren spor organizasyonları artık günümüzde büyük bir sektör haline gelmiş ve ülkeler dünya çapında spor organizasyonlarını kendi ülkelerinde yapmak için birbiriyle yarışır hale gelmiştir. Sadece Olimpiyat Oyunlarını organize etmek için bile ülkeler tesis ve altyapı yatırımlarını oyunlara uygun haline getirmek için büyük çaba harcayarak oyunların organizasyonu için aday olmaktadır. Hatta bu oyunları organize edebilmek için ülke kanunlarında dahi değişiklikler yapmaktadırlar. Nitekim Avustralya 2000 yılında ülkeye hayvan girmesini yasaklayan kanunu Olimpiyat Oyunlarındaki Binicilik yarışmaları nedeniyle değiştirmiştir.

Dünyada spor organizasyonları alanında durum bu hale gelmişken, organizasyonların başarılı yapılabilmesi de daha sonraki organizasyonlara aday olabilmek için çok önemli bir hale gelmiştir.

Spor organizasyonlarının başarılı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için gerekli ekipmanların ve kaynakların doğru zamanda, doğru yerde olabildiği de büyük önem taşımaktadır. Bu durumda lojistik faaliyetler ön plana çıkmaktadır.

Spor organizasyonlarındaki faaliyetlere bakıldığında büyük bir bölümünün lojistik faaliyetler olduğunu söylemek mümkündür. Dolayısıyla spor organizasyonu düzenlemek için lojistik faaliyetlerinin iyi planlanması ve yürütülmesi organizasyon başarısı açısından önem taşımaktadır.

Tedarik ve satın alma, taşıma, depolama, tesis yer seçimi gibi birçok lojistik faaliyet sporun içerisinde yer almaktadır. Üst düzey spor kulüplerinde, sportif başarı ve maddi kaynakların verimli kullanılabilmesi için bu faaliyetler profesyonel ve yetkin kişiler tarafından yürütülmektedir.

Spor organizasyonlarının başarı olabildiği için dikkat edilmesi gereken bir diğer konu ise katılımcıların organizasyondan memnun kalmalarıdır. Bu çalışmada, kürek sporu örneğinde, spor organizasyonlarındaki lojistik faaliyetler incelenmiş ve bu faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine olan etkisi ortaya konmuştur.

Araştırma dört bölümden oluşmaktadır. Araştırmanın birinci bölümünde spor ve spor organizasyonlarının yönetimi üzerinde durulmuştur. Bu bölümde, spor

kavramına, spor kapsamına, spor organizasyonları yönetimine ve son olarak kürek sporuna yer verilmiştir.

Araştırmanın ikinci bölümünde lojistik ve lojistik yönetiminden bahsedilmiştir. Bu bölüm kapsamında, sırasıyla; lojistik kavramına, lojistiğin kapsamına, lojistik yönetimine ve lojistik faaliyetlere değinilmiştir.

Üçüncü bölümde, kürek sporundaki lojistik faaliyetler üzerinde durulmuştur. Bu bölümde, kürek sporunda; taşımadan, tedarik ve satın almadan, depolamadan, malzeme yönetimi ve bakım-onarımdan, elleçlemeden ve yer seçiminden bahsedilmiştir.

Dördüncü bölümünde ise kürek yarışları organizasyonlarındaki lojistik faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisi incelenmiştir. Bu bölümde, araştırmanın metodolojisine ve araştırmanın bulgularına yer verilmiştir.

Son olarak araştırmanın sonuç kısmında, araştırmada elde sonuçlar özetlenmiş ve yorumlanmıştır. Ayrıca, bu konuda çalışmak isteyen araştırmacı ve akademisyenlere de önerilerde bulunulmuştur.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### SPOR VE SPOR ORGANİZASYONLARI YÖNETİMİ

#### 1.1. SPOR KAVRAMI

Günümüzün en temel faaliyetlerinden biri olan spor, insanlık tarihi boyunca insanların ve toplumların vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Sporun tanımı ile ilgili birçok farklı görüş bulunmasına karşın tüm bu tanımlarda benzerlikler bulunmaktadır. Başka bir ifade ile spor tanımlarının çok fazla olmasının temelinde, sporun uzun bir tarihsel sürece yayılmış olması yer almaktadır.

Fişek'e göre spor, "boş zamanları değerlendirme aracı veya can sıkıntısını gidererek mutlu olma sanatı" anlamlarına gelmektedir. Fişek, "OF Desport, ME Disport sözcüklerinden türetilen 'spor' kavramı, en kestirme sözlük tanımıyla, oyun, oyalanma, eğlenme ve işten uzaklaşma anlamına geldiğini belirtir."<sup>1</sup>

Başka bir tanımda ise spor; "insanın mücadele azmini kullanarak kazanmak ve başarılı olmak için sistemli ve düzenli kurallar içerisinde yaptığı bedensel etkinliklerdir".<sup>2</sup> Sporda disiplinin vurgulandığı bu tanımda, sporda süreklilik ve disiplinin önemli olduğu anlaşılmaktadır. Kazanma ve başarıya ulaşma içgüdüsünü harekete geçiren spor, bununla beraber düzenli ve disiplinli çalışmayı, bir plan doğrultusunda hareket etmeyi de ön plana çıkarmaktadır.

Savaş "Spor Genel Kültürü" isimli çalışmasında sporu; "tek başına, toplu veya takım halinde yapılan, kendine özgü kuralları, teknikleri olan, bedensel ve zihinsel yetilerin gelişimini sağlayan, eğitici, eğlendirici uğraşı" olarak tanımlamaktadır.<sup>3</sup> Savaş, önceki tanımlardan farklı olarak, spor tanımına "tek başına, toplu veya takım halinde yapılan" ifadesini eklemektedir. Bu tanıma göre sporun takım ruhunu ve takım çalışmasını güçlendirerek, dayanışma duygusunu geliştirdiğini söylemek mümkündür.

Modern olimpiyatların kurucusu Baron Pierre de Coubertin ise sporu "ilerleme isteğine dayanan ve tehlike göze almaya kadar giden, istekle seçilmiş ve alışkanlık haline getirilmiş yoğun kas çabasına tapma" olarak tanımlamaktadır.<sup>4</sup> Kas gücünün,

<sup>1</sup> Kurthan Fişek, **Yüz Soruda Türkiye Spor Tarihi**, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1985, s.5

<sup>2</sup> Fehmi Yalçın, **Bedensel Eğitimi Öğretmeni El Kitabı**, Gazi Eğitim Fakültesi, Ankara, 1995, s.5

<sup>3</sup> İsa Savaş, **Spor Genel Kültürü**, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1997, s.304

<sup>4</sup> Bernard Gillet, **Spor Tarihi**, Gelişim Yayınları, İstanbul, 1975, s.13

başarı için oldukça etkili olduğu bazı spor dallarında (yüzme, güreş, koşu, halter vb.) seyirciler, sporcuları hayranlıkla izlemektedirler.

Tanımları çoğaltmak mümkündür. Bu tanımlara dayanarak, sporun temel özellikleri; boş zamanları değerlendirme, takım çalışmasını geliştirme, kişilere kimlik kazandırma, zekayı geliştirme, kazanmayı ve kaybetmeyi öğretme, spor yaparı planlı ve disiplinli çalışmaya zorlama, kasları geliştirme, bireylerde toplumsallaştırmayı sağlayan bir aktivite olma şeklinde sıralanabilir. Farklı tanımlar yapılırsa da yine de eksiksiz bir spor tanımı yapmak zor görünmektedir. Çünkü spor, sadece boş zamanları değerlendirme aktivitesi, eğitici ve eğlendirici bir uğraşı değildir. Daha fazlasını ifade etmektedir.

Spor olarak yapılan her faaliyetin spor olup olmadığı da tartışılmaktadır. Çünkü her bireyin veya her toplumun spor faaliyetlerindeki amaçları ve kültürleri, sporun tam olarak tanımlanmasını zorlaştırmaktadır. Bazı toplumlar savaşa hazırlık olarak spor faaliyetleri yaparken, bazıları ise sağlık ve estetik amaçlı bu faaliyetleri yapmaktadırlar. Yine bireyler açısından da değerlendirmek gerekirse, estetik, sağlık veya boş zaman değerlendirme gibi farklı amaçlarla spor yapılmaktadır.<sup>5</sup>

“İnsanlık tarihinin başlangıcı ile beraber spor, insanoğlunun kendini ve ailesini doğaya karşı korumak amacıyla geliştirdiği hareketler bütünü olarak görülmüştür. Daha sonraki dönemlerde spor, uygarlığın gelişiminin ardından insanoğlunda boş zamanların değerlendirilmesi olmayıp aynı zamanda insanın fiziki, sosyal, psikolojik, kültürel ve zihinsel gelişimine katkıda bulunan, dolayısıyla sağlıklı toplumlar yaratan bir eğitim aracıdır. Bu bağlamda günümüzdeki beden eğitimi ve spor faaliyetleri başta sağlık olmak üzere boş zamanları değerlendirme, performans, kendine güven, kişiler arası ilişkiler ve aktif yaşam tarzı alışkanlıklarının kazandırılması amaçlarıyla yapılmaktadır. Genel olarak değerlendirildiğinde spor, toplumların göz ardı edemeyeceği kesintiye uğratamayacağı ve vazgeçemeyeceği evrensel bütünleştirici bir faaliyettir. Böylelikle dünyada, artık uygarlık ölçütü haline gelen spor olgusu temelde sporun yoğun olarak yaygınlaştırılmasının gerekliliğini de beraberinde ortaya koymaktadır.”<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Ayhan Dever, Sosyolojik Boyutlarıyla Spor, Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas, 2008, s.34 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**)

<sup>6</sup> Yasin Tekin vd., “Türkiye’de Amatör Sporcu Olmak”, *Ankara Üniversitesi Spor Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 2016, 14 (2), 183-190, s.184

## 1.2. SPORUN KAPSAMI

Günümüzde sporun topluma ve bireylere, toplum ve bireylerinde spora etkisi oldukça fazladır. Bunun nedeni sporun insan hayatındaki öneminin giderek artması ve dünyadaki hızlı değişime ayak uydurmaya çalışmasıdır. Spor da her sektör ve alan gibi küreselleşen ve hızla değişen dünyada sürekli gelişmektedir. Daha önceleri boş zamanları değerlendirme ve eğlenme amaçlı yapılan spor, artık günümüzde her sektörü, her alanı ve her toplumu içine alan bir endüstri haline gelmiştir.<sup>7</sup>

Amatör ve profesyonel sporcular, bürokratlar, sağlık sektörü, üniversiteler, basın, kamu ve özel şirketler artık günümüzde spor sektörünün etki alanındadırlar. Her birey veya toplum farklı amaçlarla sporla etkileşim içindedir. Bazıları için sporun amacı para veya statü kazanma, bazıları için amaç sağlıklı yaşam iken; spor, yönetsel açıdan çalışan verimliliğini artıran bir araç haline gelmiştir.<sup>8</sup>

Spor artık günümüzde gerek sosyal toplumun bir parçası olarak, gerekse sağlık sektöründe bir tedavi aracı olarak insanların günlük yaşamlarının bir parçası haline almıştır. Bireyin hayatını ve yaşam tarzını bu kadar etkileyen bir olgu olarak dünyanın en büyük sektörleri arasında ilk ondadır. Ekonomik büyüklüğünün bir trilyon dolara yaklaştığı söylenmektedir. Sportif organizasyonların yayınları milyarlarca insan tarafında takip edilmektedir. Bir kültür, bir eğlence, bir iş, bir akım, bir eğitim alanı olarak, kısacası akla gelebilecek her şeyin içinde sporu görmek mümkündür.<sup>9</sup>

Sporun insan hayatına bu şekilde girişi ile beraber, özellikle Amerika'da başlayan spor yatırımları ile ülkeler artık spor politikaları oluşturmak için çeşitli girişimlerde bulunmaya başlamışlardır. Modern olimpiyatların başlatılması sporun daha büyük kitlelere yayılması ve bir felsefenin oluşmasını sağlamıştır. Spor olgusu gittikçe büyümüş, gerek hizmet, gerek üretim, gerekse organizasyon açısından bir sektör haline almıştır.<sup>10</sup>

Özellikle 1960'lı yıllardan günümüze kadar spor ile ilişkili işletmeler, sportif eşya üreten işletmeler ve kitle iletişim araçları çok değişmiştir. Bunlar ile birlikte spor

<sup>7</sup> Özlem Dinç, "Çukurova Üniversitesi Öğrencilerinin Sporun ve Spora Katılımın Sosyalleşmeyle İlişkisi Üzerine Görüşleri", *Spormetre Beden Eğitimi Spor Bilimleri Dergisi*, 2005, III(2), s.77-78

<sup>8</sup> Dinç, a.g.e., s.78

<sup>9</sup> Rıdvan Ekmekçi, *Sporda Yönetim Organizasyon*, Ergun Yayınevi, İstanbul, 2016, s.13

<sup>10</sup> Ekmekçi, a.g.e., s.13

alanlarının, stadyumların, sportif ticari ürün üreten işletmelerin, sporcuların, profesyonel ve amatör liglerin spor alanı içerisinde büyümesi, sporu sadece bir endüstri haline getirmekle kalmamış, spor endüstrisinin büyümesini de sağlamıştır.<sup>11</sup>

### 1.3. SPOR ORGANİZASYONLARININ YÖNETİMİ

Günümüzde spor organizasyonlarının öneminin giderek artmasından dolayı bu alanda planlama, yürütme gibi faaliyetler ön plana çıkmış, belli standartlarda organizasyonların gerçekleştirilmesi ve bu konudaki stratejik çalışmalar gerekli hale gelmiştir. Organizasyon ister ulusal, ister uluslararası olsun, tüm katılımcıların (sporcular, kulüpler, medya, sponsorlar, seyirciler vs.) organizasyondan memnun kalmaları için yapılacak çalışmalar son derece önem taşımaktadır.<sup>12</sup>

Spor yönetimi kavramı, sporun oluşumu ve sürdürülmesine katkı sağlayan kuruluş ve kurumların en iyi şekilde idare edilmesi için gerekli teknikleri inceleyen spor bilimi kollarından biri olarak tanımlanmaktadır.<sup>13</sup>

Spor yönetimindeki amaç ise; spor faaliyetlerinin akılcı ve bilimsel bir biçimde yürütülmesinin yollarını araştırmak, bulmak ve bunları genel ilkelere dönüştürüp uygulamaktır.<sup>14</sup>

#### 1.3.1. Spor Organizasyonlarının Tarihsel Gelişimi

İnsanlık tarihi kadar eski olan spor, hayatta kalma mücadelesi olarak başlasa da daha sonraları bu aktiviteler sistematik hale getirilerek spor branşları ortaya çıkmaya başlamıştır. Spor zamanla, insanların önemli çabalarından biri haline gelmiş, din, inanç, ideoloji gibi insani vasıfların ayrılık oluşturmasını engellemiş ve insanların birleşmesini sağlamıştır. Tüm ülke ve toplulukların çok önem ve itina ile yaklaştıkları, ekonomik ve siyasi çıkarları için beklenti içine girdikleri, organizasyon faaliyetleri haline gelmiştir. Sonuç olarak, spora bu kadar ilgi ve değerın büyümesi, ülkelerin uluslararası alanda geniş katılımları ile gerçekleştirilen spor

<sup>11</sup> H. Nejat Basım ve Metin Argan, **Spor Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2016, s.4

<sup>12</sup> Ö. Kürşat Tüfekçi, "Spor Organizasyonlarında Destinasyon Pazarlaması İle Memnuniyet Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Anadolu Kupası Yüzme Müsabakalarında Bir Araştırma", **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 2014, C:19/1, s.237-238

<sup>13</sup> Nuri Demirci, **Sporda Yönetim-Teşkilatlanma ve Organizasyonlar**, MEB Basımevi, Ankara, 1986, s.58.

<sup>14</sup> A.Azmi Yetim ve Ömer Şenel, "Türkiye'de Spor Yöneticisi Yetiştirme Faaliyetlerinin Görünümü", **Milli Eğitim Dergisi**, 2001, Sayı:150, s.18-19.

organizasyonlarının yapılmasına neden olmuştur. Bu spor organizasyonları ile spor yaygınlaşmış ve günümüze kadar modernize hale gelmiştir.<sup>15</sup>

Yunan Uygarlığı ile özdeşleşen Olimpiyat Oyunları, spor organizasyonlarının tarihi açısından en önemlidir. Olimpiyat Oyunlarının çok eskilere dayandığı bilinmektedir. Olimpia kelimesinin kökenine bakıldığı zaman, kelimenin tanrılarla dolu olan Yunan Mitolojilerine dayandığını görmek mümkündür. Olimpiyat Oyunlarının temelinde Tanrı Zeus'a adanmışlık yer almaktadır. Ayrıca, bu oyunların ismi de Zeus ve diğer tanrıların yaşadığına inanılan, insan ayağının değemeyeceği yüce bir dağ olan OLIMPIA'dan gelmektedir.<sup>16</sup>

Yirminci yüzyıl başlarından itibaren ise dünya genelinde sporun ve spor organizasyonlarının öneminin artması ve uluslararası tanıtımlarda da kullanılması, uluslararası spor organizasyonlarının yaygınlaşmasına sebep olmuştur. Günümüzde, ulusal ve uluslararası alanda çok sayıda spor organizasyonu gerçekleştirilmektedir. Bu organizasyonların bazıları tüm ülkelerin katılımıyla gerçekleşirken, bazıları da bölgesel nitelikte olmakta ve o bölge ülkelerinin katılımıyla gerçekleşmektedir.<sup>17</sup>

### 1.3.2. Spor Organizasyonlarının Alanları

Spor organizasyonlarının alanlarında; spor yarışmaları, spora yönelik düzenlenen her türlü kamp, seminer, konferans, toplantı gibi etkinlikler bulunmaktadır. Tüm bu etkinliklerin belli bir program çerçevesinde yapılması gerekmektedir. Spor organizasyonlarında yer alması gereken temel unsurları ise şu şekilde sıralamak mümkündür:<sup>18</sup>

- Bürokratik yapı ve VIP hizmetleri,
- Spor ve sosyal tesisler ile araç, gereç ve malzemelerin durumları,
- Güvenlik, sağlık ve barınma hizmetleri,
- Ulaşım hizmetleri ve trafik,

<sup>15</sup> Alpaslan Baki Ertekin, Uluslararası Spor Organizasyonlarındaki Sponsorluğun, Kurumların Marka Değeri Üzerine Yarattığı Etkinin İncelenmesi, Marmara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2014, s.27 (**Yayımlanmamış Doktora Tezi**)

<sup>16</sup> Dever, **a.g.e.**, s.34

<sup>17</sup> C. Ersin Silik, Evren Güçer, "Uluslararası Spor Organizasyonlarının Sosyo-Kültürel Etkileri: 2013 Mersin XVII. Akdeniz Oyunlarına Yönelik Bir Uygulama", **Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi**, 2016, 17/6, s.99-100

<sup>18</sup> Mehmet Cankalp, **Sporda Yönetim ve Organizasyon**, Nobel Yayınevi, Ankara, 2005, s.127-128

- Mali kaynaklar ve görevlilerin eğitimleri,
- Açık hava faaliyetleri için gerekli hava koşullarının dikkate alınmasıdır.

Spor organizasyonları yapılış amaçlarına göre farklılıklar göstermektedirler. Uluslararası spor organizasyonlarının başlıca amaçları ülke tanıtımı, turizm ve ekonomiye katkı gibi sebepler iken, ulusal organizasyonlardaki amaçlar daha çok ülkede sporun gelişimi, reklam ve propaganda şeklinde sıralanmaktadır.<sup>19</sup>

Cankalp, spor organizasyonlarının amaçlarını aşağıdaki tabloda şöyle özetlemiştir:<sup>20</sup>

**Tablo-1** Spor Organizasyonlarının Amaçları<sup>21</sup>

<b>Yurtiçi Spor Organizasyonlarının Amaçları</b>	<b>Uluslararası Spor organizasyonlarının Amaçları</b>
Kamu hizmeti	Spor vasıtasıyla ülke propagandası ve tanıtımını yapmak
Maddi kazanç	
Propaganda	
Politik	Uluslararası alanda prestij sağlamak
Sağlıklı birey	
Fırsat eşitliği	
Spor dallarını yaygınlaştırmak	
Üst düzey sporcu yetiştirmek	

Tablo 1'den de görülebileceği gibi bir ülkede spor organizasyonları yapmanın amacı ve öneminin her ülke için temel olarak aynı olduğunu ifade etmek mümkündür. Özellikle uluslararası alandaki spor organizasyonlarında ise ülkelerin tanıtımı ve ekonomik gelir elde etme en önemli beklentiler arasında yer almaktadır.

#### 1.4. KÜREK SPORU

Kürek sporu diğer spor türlerinden farklı olarak geniş perspektifte güç, dayanıklılık ve süreklilik arz eden performans ihtiyacının yanı sıra, takım sporcularının kolektif kapasitelerine, uyumlarına ve etkinliklerine son derece bağımlı bir spor türüdür. Aynı zamanda içsel faktörler haricinde, iklim koşulları, rüzgâr,

<sup>19</sup> Cankalp, **a.g.e.**, s.127

<sup>20</sup> Cankalp, **a.g.e.**, s.127

<sup>21</sup> Cankalp, **a.g.e.**, s.127



lojistik yeterlilik vb. türde çok sayıda dışsal faktör tarafından da etkilenen bir niteliğe sahiptir.<sup>22</sup>

#### **1.4.1. Kürek Sporunun Tanımı**

Performans ve hobi olarak yapılan kürek sporu, su üzerinde teknenin kürekler yardımıyla hareket ettirilmesiyle yapılan, kas gücüne dayanan ve tüm vücudu çalıştıran bir ekip sporudur. Sadece Tek Çifte (1X) tekne sınıfında bireysellik söz konusudur. Kürek sporunda başarı için sporcuların tekne üstünde hem teknik olarak hem de sosyal olarak beraberliği ve uyumu çok önemlidir. Kürek sporu yüksek düzeyde güç ve dayanıklılık gerektirir.<sup>23</sup>

Kürek sporu, açık alanda yapılmasından, malzeme ve ekipmanın önemli olmasından dolayı dış (su koşulları, rüzgar, malzeme yetersizliği vb.) etkenlerden fazlasıyla etkilenmektedir. Bu spordaki amaç tekneyi en hızlı şekilde götürmektir ve bunun için sporcular yoğun ve şiddetli antrenmanlar yapmaktadırlar. Birçok spora göre fizyolojik ve psikolojik olarak bireylerde daha fazla gelişim sağlamaktadır.<sup>24</sup>

#### **1.4.2. Kürek Sporunun Tarihsel Gelişimi**

Kürek sporu dünyada ve ülkemizde farklı gelişim süreçleri göstermiştir. Modern örnekleri yakın bir zamanda ortaya çıksa da geleneksel olarak kürek yarışları Avrupa'dan Çin'e kadar tüm dünyada gözlemlenen tarihsel bir geçmişe sahiptir.

##### **1.4.2.1. Dünyada Kürek Sporuna**

İlk kez Romalılar ve eski mısırlılar tarafından kullanılmış olan küreğin tarihçesi M.Ö. 2 yy.'a kadar dayanmaktadır. Kullanıldığı ilk bölgeler ise Akdeniz ve Nil çevreleridir. Asur ve Mısırlılardan kalan kabartmalarda, üç kürekçili sandallar olduğu görülmüştür. Dünyayı kürekle ilk kez Vikingler dolaşmışlardır. Ming Hanedanı

<sup>22</sup> <http://www.sisecamsporkulubu.com/kurek-sporu/> (Erişim Tarihi: 22.10.2018)

<sup>23</sup> Murat Türker, Kürek Sporuna Yeni Başlayanlarda Slide Board Egzersizlerinin Bacak Kuvveti ve Aerobik Dayanıklılığa Etkisinin İncelenmesi, Kocaeli Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Kocaeli, 2013, s.8 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

<sup>24</sup> Türker, a.g.e., s.10

döneminde aynı şeyi Çinliler tekrarlamışlardır. Çinliler çok eski çağlardan beri nehirlerde ve göllerde kürek yarışları düzenlemişlerdir.<sup>25</sup>

Yakın çağlarda İngiltere kürek yarışmalarının en sık yapıldığı ülke olmuştur. Günümüzde dünyanın en çok tanınan kürek yarışı olan Oxford ve Cambridge yarışları, ilk olarak 10 Haziran 1829 da yapılmış ve yarışları 20 bin seyirci izlemiştir. Halkın kürek yarışlarına gösterdiği ilgi çok fazla olunca, 1832'de Henley Kraliyet kürek yarışlarının ilki düzenlenmiştir. Sonrasında, Henley şehri kürekçiliğin merkezi haline gelmiştir.<sup>26</sup>

İngiltere'de küreğin belli kurallar çerçevesinde yapılması, 1879'da kurulmuş bulunan Metropolitan Kürek Birliğinin 1882'de Amatör Kürek Birliği adını alması ve yarışmalar için belli kural ve şartları yayınlaması ile başlamıştır. Bu sayede, 19. yy.'ın ikinci yarısında kürek sporu Avrupa'da iyice yaygınlaşmaya başlamıştır. Fakat, kürek yarışmaları ile ilgili kurallar, çeşitli ülkelerde ve çeşitli kulüplerde ayrı şekilde uygulanmaktaydı. Artık belli bir düzen kurulması, aynı kuralların her ülkede, şehirde, kulüpte uygulanması gerekmektedir. Bunu sağlamak üzere Belçika Kürek Federasyonu bir toplantı düzenlemiş ve çeşitli ülkelere davet gönderip delegelerini bu toplantıya göndermelerini istemiştir. 1890'da yapılan bu toplantı sonunda, ortak kararlar alınmış ve 21 Eylül 1890'da ilk Avrupa şampiyonası düzenlenmiştir.<sup>27</sup>

21 Temmuz 1891'de Brüksel'de Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve İsviçre'nin katılımı ile bir toplantı düzenlenmiş ve Uluslararası Kürek Federasyonu (FISA-Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron) kurulmasına karar verilmiştir. Ardından, 1892'de F.I.S.A. kurulmuştur. Kurucu ülkeleri Belçika, Fransa, İtalya ve İsviçre olmuştur. F.I.S.A. 1893'den başlayarak erkekler arası kürek şampiyonalarını düzenlemeye başlamıştır. Kürek sporu, Fransa'da 1900 yılındaki Paris Olimpiyat Oyunlarına dahil edilmesiyle, olimpik bir spor branşı haline gelmiştir. 1954'de bayanlar arası ve 1968'de de gençler arası yarışmalar düzenlenmeye başlanmıştır.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> Türker, **a.g.e.**, s.10

<sup>26</sup> İrem Doğan, Kürek Ergometresinde Direkt Maksimum VO2 Ölçümleriyle Saha Testlerinin Karşılaştırılması, Marmara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007, s.10 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**).

<sup>27</sup> Doğan, **a.g.e.**, s.12

<sup>28</sup> Türker, **a.g.e.**, s.10

#### 1.4.2.2. Türkiye’de Kürek Sporunu

19. yy. sonlarına doğru İstanbul Boğaziçi’nde kürek yarışları yapılmaya başlanmıştır. Devrin padişahı Abdülaziz, pehlivanları arasından seçtiği güçlü, kuvvetli kimselerden kürek takımları kurdu muştur. Bu yarışlar “piyade” denilen bugünkü “ tek çift e” benzeri teknelerle yapılmaktaydı. Hatta geceleri bile ay ışığında Boğaz’da kürek yarışları yapıldığı söylenmektedir. Bu arada profesyonel kürekçiler de yetiştirilmiştir. Boğaziçi’nde zenginler tarafından, konaklarda ve yalılarda bu iş için yetiştirilmiş kayıkçılara iddialı yarışlar yaptırılmıştır. O zamanki yağlı kürekleri iri yarı kürekçiler çekmişlerdir.<sup>29</sup>

1931 yılında Türkiye kürek federasyonu, uluslararası kürek federasyonu F.I.S.A’ya, 17.’nci üye ülke olarak kabul edilmiştir. Dünya genelinde böylesi bir katılım prestij getirmiştir. Türkiye’nin F.I.S.A.’nın düzenlediği dünya şampiyonasına katılması ise 1966 yılında olmuştur.<sup>30</sup>

#### 1.4.3. Kürek Sporunun Teknik Özellikleri

Kürek sporu; göl, deniz veya kanal gibi durgun su olan bölgelerde özel yapım tekne ve küreklerle gerçekleştirilen bir takım sporudur. Sporcular yıl boyunca yoğun bir şekilde antrenman yaparak teknik ve kondisyonlarını artırarak performanslarını geliştirmektedirler. Kürek sporu; dolaşım, solunum, kas, kalp ve damar sistemlerini olumlu olarak etkilemesinin yanı sıra vücut koordinasyonu, zihinsel dayanıklılık gibi alanlarda da bireylere katkıda bulunmaktadır.<sup>31</sup>

Kürek sporu dünyada performans ve hobi sporu olarak yapılmaktadır. Performans küreğinde bayan ve erkek kategorileri bulunmaktadır. Tekneyi suyun üstünde hareket ettiren motorun yerini vücut üstlenmektedir. Kürek sporu bir ekip sporudur, beraberlik ve uyum başarı için önem teşkil etmektedir. Ayrıca, teknik olarak beraberlik ve uyumun yanında, ekipteki sporcular arasında sosyal ve kişisel olarak uyum da önemli bir yere sahip bulunmaktadır.<sup>32</sup>

Kürek açık alanda ve malzeme ile yapılan bir spor olması dolayısıyla da performansın belirlenmesinde veya ölçülmesinde malzemenin uygunluğu, hava ve

<sup>29</sup> Doğhan, a.g.e., s.13

<sup>30</sup> Türker, a.g.e., s.14

<sup>31</sup> Türker, a.g.e., s.3

<sup>32</sup> <http://www.altinboynuzsk.com /kurek-hakkinda-bililmesi-gerekenler-354/> (Erişim Tarihi:22.10.2018)

su direnci gibi sporcunun dışında oluşan unsurlardan da etkilenmektedir. Günümüzde, kürek her yaş ve kesime hitap eden uygun bir spordur. Ancak, eskiden erkek yöneticilerin kendilerini beğenmiş davranışları sebebiyle sadece çalışan varlıklı elit tabakadan olan erkeklere uygun sayılmış, kadınların ve avam tabakanın katılımı kısıtlanmıştır.<sup>33</sup>

Tekneler ileri teknoloji malzemeleri olan karbon, kevlar, hafif ahşap ve özel alüminyum alaşımlar kullanılarak yapılmaktadırlar. Bir teknede dış donanım, iç donanım ve dirsek donanımı olmak üzere üç kısım bulunmaktadır. Dış donanımda, teknenin dış kabuğu, denge için teknenin altında bir salma, bazı teknelerde bir dümen; teknenin baş tarafında bulunan güvenlik topu ve yine baş tarafta bulunan numaratör bulunmaktadır. İç donanımda ise; ayaklık, oturak ve oturağın üzerinde hareket ettiği bir ray sistemi yer almaktadır. Dirsek donanımı ise; teknenin yanlarına veya üst kısmına monte edilen karbon veya alüminyum malzemelerden ve küreğin takıldığı ay sisteminden oluşmaktadır. Dirsek sistemi, tekneden dışarı doğru suyun üzerinde kalacak biçimde uzantı şeklindedir. Tüm bu donanımlar teknede ve tekneye bağlı küreklerde, bir kaldırma sistemi oluşturarak kürekçinin kuvvetini tekneye yansıtarak, teknenin su üzerinde gitmesini sağlamaktadır. Dümen teknenin belirlenen bir rotada veya parkur içinde düz gitmesini temin etmektedir. Bazı tekne sınıflarında ekibin bir üyesi olan ve teknenin yönünü belirleyen, teknenin düz gitmesini sağlayan bir dümenci bulunmaktadır.<sup>34</sup>



**Resim-1** Kürek Teknesi ve Kürekçi<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Nuri Topsakal, Kürek Sporunda Ekip Performansına Bireysel Katkının Araştırılması, Marmara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007, s.9 (**Yayımlanmamış Doktora Tezi**)

<sup>34</sup> <https://www.allaboutrowing.weebly.com/materials-used-in-rowing.html>, (Erişim Tarihi: 22.10.2018)

<sup>35</sup> <http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi: 14.09.2018)

Kürek teknelerinde, tek kürek ve çift kürek olarak iki farklı branş bulunmaktadır. Tek kürekte her kürekçi bir kürek kullanırken, çift kürekte her kürekçi bir çift kürek kullanmaktadır. Çifte küreklerde ortalama uzunluk 284 cm ile 290 cm, ağırlıklar 1.250 kg ile 2.250 kg arasında iken tek küreklerde ise uzunluk 370 cm ile 376 cm, ağırlıklar 2.5 kg ile 3.5 kg arasındadır.<sup>36</sup>

Resim 2'de kürekler ve pala modelleri görülmektedir. Palaların büyüklüğü ve genişliği değişiklik göstermekle beraber, incelikler tek küreklerde minimum 5 mm, çift küreklerde ise minimum 3 mm'dir.<sup>37</sup>



**Resim-2 Kürekler ve Pala Modelleri**

<sup>36</sup> Türker, **a.g.e.**, s.4

<sup>37</sup> Türkiye Kürek Federasyonu, "Yarışma Talimatnamesi".

Kürek sporu bir ekip sporu olmasına karşın sadece tek çifte sınıfı bireyseldir. Olimpik ve olimpik olmayan tekne sınıfları ve özellikleri ise Tablo 2'de görülmektedir.<sup>38</sup>

**Tablo-2** Tekne Sınıfları ve Özellikleri

TEKNE ADI	RUMUZ	MİNİMUM AĞIRLIK
Tek Çifte	1X	14 kg
İki Çifte	2X	27 kg
İki Tek	2-	27 kg
Dört Çifte	4X	52 kg
Dört Tek	4-	50 kg
Sekiz Tek Dümencili	8+	96 kg
İki Tek Dümencili	2+	32 kg
Dört Tek Dümencili	4+	51 kg



**Resim-3** Sekiz Tek Dümencili Yarışı<sup>39</sup>

Yarışlardan önce teknelerin ağırlıkları tartılarak kontrol edilmektedir. Eğer minimum ağırlıktan daha hafif ise minimum ağırlığı tamamlayana kadar tekneye ek ağırlık takılmaktadır. Kürek yarışlarının yapıldığı parkurlar "A" ve "B" kategorisi

<sup>38</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Rule Book, 2010, Part IV, s.69

<sup>39</sup> <http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi:14.09.2018)

olarak ikiye ayrılmaktadır. "A" kategorisi parkurlarda ulusal ve uluslararası yarışmalar düzenlenebilmektedir. Bu kategorideki parkurların özellikleri "Türkiye Kürek Federasyonu, Yarışma Talimatnamesi"nde belirlenmiştir. Bunların yanında bir başka branş olan Deniz Küreği branşında ise yarışlar aynı parkurda yapılabildiği gibi şamandıralarla belirlenmiş özel parkurlarda da yapılabilmektedir.<sup>40</sup>



**Resim-4** 2012 Olimpiyat Oyunları Kürek Parkuru (Londra, Eton)<sup>41</sup>



**Resim-5** Kürek Parkurunda Yarış<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Türkiye Kürek Federasyonu, "Yarışma Talimatnamesi", Madde:6

<sup>41</sup> <http://www.olympiccanoe.blogspot.com/2011/11/eton-dorney-lake-and-olympic-canoe.html> (Erişim Tarihi: 14.09.2018)

<sup>42</sup> <http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi:14.09.2018)

Kürek sporcuları için “Hafif Kilo” kategorisi olarak farklı bir yarışma kategorisi bulunmaktadır. Bu sporcularla ilgili temel kural sporcuların en fazla 72.5 kg olmalarıdır. Ancak iki çifte, dört çifte ve sekiz tek dümencili tekne sınıflarında, bir sporcu en fazla 72.5 kg olabilirken, tüm ekibin (dümencili teknede dümenci hariç) ortalama ağırlığı 70 kg olmak zorundadır. Sporcuların yarış saatinden en erken 2 saat, en geç bir saat önce tartılma zorunluluğu bulunmaktadır.<sup>43</sup>

Gidilen yöne bakılmadan yapılan tek spor olan kürek sporunda bazı teknelerde dümenci bulunmaktadır. Dümencisiz teknelerde is ayakla dümenin kontrol edilebildiği bir mekanizma mevcuttur. Tek çifte ve iki çifte tekne sınıflarında dümen yoktur, bundan dolayı teknenin düz gidebilmesi küreklerle sağlanmaktadır. Dümenciler yarış veya antrenman sırasında tekneyi belli bir rotada veya parkurda düz götürmek için sorumluluk almakta ve aynı zamanda bir antrenör gibi davranarak ekibin uyum, beraberlik ve motivasyonunu temin etmektedirler.<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> Türkiye Kürek Federasyonu, “Yarışma Talimatnamesi”, Madde:12

<sup>44</sup> <http://www.altinboynuzsk.com/kurek-hakkinda-bilinmesi-gerekenler-354/> (Erişim Tarihi:22.10.2018)



## İKİNCİ BÖLÜM

### LOJİSTİK VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

Yakın bir dönemden beri teknik bir terim olarak kullanılsa da lojistik insanlık tarihi kadar eski kavramlardan birisidir. Özellikle insanların bir yerden bir başka yere kısa ya da uzun süreli göç etmelerinin bir sonucu olarak yanlarına gereksinimlerini de almaları ile birlikte ilkel de olsa lojistik bir faaliyette buldukları söylenebilmektedir. Bununla birlikte ulaşım araçlarının keşfi ve giderek gelişmesi ile birlikte lojistik kavramı giderek daha teknik bir nitelik kazanmaya başlamış, yirminci yüzyıla kadar askeri bir terim olarak kullanılsa da giderek daha sivil bir karakter kazanmıştır. Günümüzde endüstrilerin ve tedarik zincirlerinin en hayati fonksiyonlarından birisi olan lojistik faaliyetler, spor müsabakalarının ve etkinlik organizasyonlarının da en temel bileşenleri arasında yer almaktadır. Özellikle kürek sporu özelinde lojistik faaliyetlerin performansı ile kürek takımlarının etkinlikleri arasında kayda değer bir korelasyon bulunmaktadır.

#### 2.1. LOJİSTİK KAVRAMI

Kavram olarak lojistik, ilk kez 1905 yılında, ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi gibi faaliyetleri kapsayan işlemlerin bütününe ifade etmek üzere kullanılmıştır.<sup>45</sup>

Genel olarak lojistik, “mal ve hizmet tedarik edilmesine yönelik planlama, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bütünüdür” şeklinde ifade edilebilir.<sup>46</sup>

Çancı ve Erdal’a göre lojistik; “sistemik olarak lojistik tahmin, planlama, bir yönetim mekanizması oluşturma, koordineli hareket etme ve geniş çaplı olarak hareket etme unsurlarına dayanmaktadır”.<sup>47</sup>

Bunun yanı sıra lojistik, bir mamul ya da hizmetin üretimi ve dağıtılması konusunda finansal odaklı işlemlerin yönetilmesi anlamını da taşımaktadır. Bu vesile ile lojistik, “bir işletmenin varlığının devamlılığı için kalite, fiyat, zaman ve hizmet gibi

<sup>45</sup> Gülsen S. Çekerol, “Lojistik Yönetimi”, *Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi Yayını*, No:1781, 1. Ünite, 2013, s.4

<sup>46</sup> Selami Özcan, “Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi”, *Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2008, Cilt 5, Sayı:10, s.278

<sup>47</sup> Metin Çancı ve Murat Erdal, *Lojistik Yönetimi*, UTİKAD, İstanbul, 2003, s.35

önemli unsurlara karşı dayanıklı hale gelmesini amaçlayan bir işlevler bütünüdür".<sup>48</sup>

Çoğunlukla iş dünyası açısından değerlendirmeye tabi olan lojistik kavramı işletmelerin taşınma faaliyetlerini tanımlamak adına kullanılmaktadır. Buna göre lojistik, işletmelerin müşterinin beklentilerini karşılamak adına çeşitli mamul, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin ilk çıkış noktasından, ürün ya da hizmetin satın alındığı noktaya dek olan tedarik zinciri sürecinin etkin ve verimli bir biçimde geçişinin ve saklanması sağlanmasını, kontrol altında tutulmasını ve planlanmasını tarif etmektedir.<sup>49</sup> Diğer bir deyişle lojistik, personelin ve malzemenin sağlanması, daha iyi hale getirilmesi, geliştirilmesi, yeterliliğinin sağlanması ve yeniden elde edilmesinin sağlanması faaliyeti olarak değerlendirilebilmektedir.<sup>50</sup>

Tüm bu tanımlardan yola çıkarak lojistiği; tüketicinin ihtiyaç duyduğu mal veya hizmetin üretim aşamasından başlayarak, tüketiciye en hızlı, en güvenilir ve en az maliyetle ulaştırılmasını amaçlayan faaliyetler bütünü olarak tanımlamak mümkündür. Bu faaliyetler talep edilen ürünün veya hizmetin çeşidine, ürün veya hizmeti üreten işletmenin çeşidine göre değişiklikler gösterebilmektedir. Rekabetin ve teknolojinin hızla geliştiği günümüzde lojistik faaliyetlerinin çeşitliliği de artmaktadır.<sup>51</sup>

## 2.2. LOJİSTİĞİN KAPSAMI

Lojistik, kendi başına bir unsur olarak pazarlama, üretim ve uluslararası ticarete önemli bir yere sahiptir. Lojistikte; hem tedarikçiler hem satıcılar hem de satın alanlar açısından temel olarak hız ve zamanında teslim son derece önemlidir. Özellikle de gelişmiş endüstriyel toplumlarda, her kesimden tüketicilerin, kesin olarak lojistik beklentilerinin karşılanması gerekmektedir.<sup>52</sup>

Teknoloji ve ekonomideki gelişmeler lojistiğin tanımında ve kapsamında bazı değişimlere neden olmuştur. Lojistik kapsamında genel olarak taşıma, depolama,

<sup>48</sup> Çancı ve Erdal, a.g.e., s.35

<sup>49</sup> Kıymetli Şen, "Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları", *Çankırı Karatekin Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2014, Cilt: 4, Sayı: 1, s.84

<sup>50</sup> Yusuf Gümüş, "Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı İle Olan İlişkisi", *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 2009, Sayı 41, s.101

<sup>51</sup> Birol Erkan, "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü", *ASSAM Uluslar arası Hakemli Dergi*, 2014, Sayı:1, s.48

<sup>52</sup> Figen Gülenç ve Bihter Karagöz, "E-Lojistik ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları", *Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, 2008, Sayı:15, s.76

satın alma ve tedarik, stok ve envanter gibi konuların yanında sigorta, satış, pazarlama, müşteri hizmetleri, ambalajlama gibi birçok konu bulunmaktadır ve her birinin lojistik faaliyetleri içerisinde farklı işlevleri vardır. Lojistiğin bu kadar geniş kapsamlı olmasında teknoloji ve küresel rekabetteki gelişmelerin rol aldığı düşünülürse, gelecekte bu kapsamın daha da genişleyeceğini beklemek mümkündür.<sup>53</sup>

Üretim sürecinin ilk aşaması olan hammadde ve malzeme tedarikinden, ürünlerin satılması ve müşteri hizmetlerine kadar pek çok alanda lojistik süreçler yer almaktadır. Bu süreçlere ilişkin bileşenler aşağıdaki gibi sıralanabilir:<sup>54</sup>

- Hammadde ve malzeme yönetimi,
- İhtiyaç ve üretim planlaması,
- Stok yönetimi,
- Depo yönetimi ve elleçleme,
- Ambalajlama ve paketleme,
- Fiziksel dağıtım ve dağıtım yönetimi,
- Müşteri hizmetleri ve pazarlama lojistiği,
- Tedarik zinciri yönetimi (TZY),
- Satın alma lojistiği,
- Tersine lojistik,
- Talep tahminleri ve tedarik planlama,
- Siparişleri izleme,
- Taşımacılık yönetimi,
- Kalite kontrol,
- Fason yönetimi,
- Lojistik bilgi sistemi,
- Filo yönetimi,
- Hurda ve ıskartaların elden çıkarılması,
- Üretim (Fabrika içi taşıma),
- Rotalama ve yükleme,
- Gümrük ve sigorta işlemleri,
- Ticari lojistik.

---

<sup>53</sup> Erkan, **a.g.e.**, s.48-49

<sup>54</sup> Selami Özcan, "Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi", **Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi**, 2008, Cilt:5, Sayı:10, s.282

Yukarıdaki sıralanan bileşenlerden de anlaşılacağı gibi lojistik içeriği itibarıyla çok boyutlu olarak düşünülmesi gereken bir kavramdır. Buna istinaden de lojistiğin her bir aşaması son derece önemli bir hale gelmiştir. Geçmiş yıllarda işletmelerinin çok büyük bir bölümü pazarlama, finans ve üretim üzerine odaklanan planlamalar ile çalışırken, bunların pratikteki hali olan lojistik, bu süreçlerin neredeyse hepsine hâkim olmaya, onların içerisinde yer bulmaya ve buna göre de kendisine işletmelerin yönetim anlayışları içerisinde daha hassas ve kritik bir yer bulmaya başlamıştır. Bu kritik durum, lojistiğin hem işletmelerin tüm faaliyetleri içerisinde yer almasını hem de işletmelerin tüm faaliyetlerini kapsamasını sağlamaktadır.<sup>55</sup>

### 2.3. LOJİSTİK YÖNETİMİ

Yönetim kavramı genel olarak, bir işletmenin kaynaklarını planlayarak ve organize ederek, yürütmesi ve kontrol etmesi ve bunları etkili ve verimli bir şekilde kullanarak amaçlarını gerçekleştirme süreci olarak ifade edilmektedir.<sup>56</sup>

Lojistik yönetimi ise temel olarak üretilen ürün veya hizmetin tüketiciye farklı kanallar aracılığıyla ulaşmasını sağlayan planlama sürecidir. Lojistik yönetimi tedarik zinciri yönetiminde kısmi planlama, yürütme ve etkin bir şekilde kontrol etme olanağı sağlamaktadır. Etkin bir süreç yönetimi, ürünlerin depolanması ile başlayıp, müşterilerin isteklerinin karşılanması ile tamamlanmaktadır. Bu süreç, üretim ve tüketim sektörlerindeki ürünlerin, hizmetlerin ve bilgilerin akışını içermektedir. Lojistik yönetiminde başarılı olabilmek için insan, süreç ve teknoloji boyutlarının tamamını ve ölçülebilir sonuçlarını kapsayan komple bir çözüme odaklanmak gerekmektedir.<sup>57</sup>

İşletmeler ne kadar uygun fiyatlı ve kaliteli ürün üretmiş veya temin etmiş olurlarsa olsunlar, ihtiyaç ya da istek duyulan ürünlerin müşterinin istediği yerde ve istediği zamanda hazır bulundurulması önem arz etmektedir. Bu durum ise lojistik yönetiminin etkin işleyişiyle mümkün olmakta ve işletme maliyetlerinin azalması,

<sup>55</sup> Hüseyin Çakırlar, İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, 2009, s.14 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**)

<sup>56</sup> Ömer Dinçer ve Yahya Fidan, **İşletme Yönetimi**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 1996, s.20

<sup>57</sup> Linda Küçük, Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyette Bulunan İşletmelerin Tedarik ve Dağıtım Lojistiği Eğilimleri, Toros Üniversitesi, Mersin, 2011, s.17 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**)

üretimin artması, kalitenin yükselmesi, müşteri memnuniyetinin artması, dolayısıyla da pazar payının büyümesi gibi olumlu etkilere sebep olmaktadır.<sup>58</sup>

İşletmelerde lojistik yönetimine ihtiyaç duyulmasının temelinde aşağıdaki amaçlara ulaşılma ihtiyacı yatmaktadır. Bunlar:<sup>59</sup>

- Mal ve hizmetlerin maliyetini düşürmek
- Rekabet avantajı oluşturmak
- İşletmeye katma değer sağlamak
- Yüksek kalite standartları oluşturmak
- İşletmeyi çevresel koşullar ile uyumlu hale getirmektir.

Sonuç olarak, lojistik faaliyetlerinde başarının sağlanabilmesi için iyi bir planlamanın yapılması ve planlanan işlerin en iyi şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda lojistik yönetiminin konusu, hangi lojistik faaliyetlerin yerine getirileceğinin belirlenmesi, belirlenen faaliyetlerin etkin ve en düşük maliyetlerle yürütülmesi ve nihayet bu faaliyetlerin kontrol ve denetim altında tutulması şeklinde ifade edilebilir.<sup>60</sup>

## 2.4. LOJİSTİK FAALİYETLER

Lojistik süreçler birbirleriyle ilişkili çok sayıda faaliyetten oluşmaktadır. Bu faaliyetler, yapısal olarak birbiri ile bağlantılı ve toplamda sistemin etkinliğini ve verimliliğini en yüksek düzeyde tutmasına odaklanan faaliyetlerdir. Bunlar:<sup>61</sup>

- Taşıma ve Dağıtım,
- Depolama ve Envanter Yönetimi,
- Tedarik Zinciri ve Satınalma,
- Elleçleme,
- Bakım-Onarım
- Üretim Süreçleri Yönetimi,
- Yer Seçimi,
- Malzeme Yönetimidir.

<sup>58</sup> Gülsen S. Çekerol ve Niyazi Kurnaz, "Küresel Kriz Ekseninde Lojistik ve Rekabet Analizi", *Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Konya, 2011, Cilt 18, Sayı 25, s.52

<sup>59</sup> Metin Çancı ve Murat Erdal, *Lojistik Yönetimi*, UTİKAD, İstanbul, 2009, s.47

<sup>60</sup> Ali Özdemir, "Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları", *Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Kayseri, 2004, Sayı 23, s.87

<sup>61</sup> Volkan Demir, "Lojistik faaliyetler ve Maliyetleri", *İSMMMO Yayın Organı*, 2006, Sayı:74, s.117

#### 2.4.1. Taşıma ve Dağıtım Faaliyetleri

Taşıma faaliyetleri lojistik sisteminin en önemli faaliyeti olup hammaddenin üretim noktasına; ürünlerin üretim noktasından tüketim noktasına transfer edilmesini sağlamaktadır. Dar anlamda taşıma, bir ürünün bir yerden başka bir yere nakli olarak tanımlanabilmektedir. Geniş anlamda taşıma ise müşteri ihtiyaçlarının giderilmesi amacı ile üretilen ürünlerin, ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılmasıdır. Amaç ürünün sadece bir noktadan başka bir noktaya taşınması değildir. Ürün taşınırken bu işlemin en doğru şekilde, en hızlı, en güvenli ve en ekonomik yöntem ile gerçekleştirilerek, uluslararası iktisadi ve sosyal gelişmede lokomotif güç olma yetisinin de kazanılmasıdır.<sup>62</sup>

Taşıma fonksiyonlarının temel olarak kapsadığı kararlar:<sup>63</sup>

- Taşıma yönteminin saptanması,
- Taşıma rotasının belirlenmesi,
- Taşımaya ilişkin yasal düzenlemelerin takip edilmesi,
- Ulusal ve uluslararası taşıma yükümlülüklerine uyulmasıdır.

Dört taşımacılık modu bulunmaktadır. Bu modlar; tek modlu taşımacılık, intermodal (modlar arası) taşımacılık, multimodal (çoklu) taşımacılık ve kombine taşımacılıktır.<sup>64</sup>

**Tek Modlu Taşımacılık:** Tek modlu taşımacılık; eşyaların bir ya da daha fazla taşıyıcı tarafından tek bir taşıma türü kullanılarak taşınmasıdır.<sup>65</sup> Tek modlu taşımacılık türleri; karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığıdır.<sup>66</sup> Tek modlu taşımacılık türlerinin özellikleri Tablo 3'te görülmektedir.

<sup>62</sup> Emine Koban ve Hilal Y.Keser, **Dış Ticarete Lojistik**, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2011, s.124

<sup>63</sup> Koban ve Keser, **a.g.e.**, s.124

<sup>64</sup> Metin Çancı ve Murat Erdal, **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD, İstanbul, 2013, s.338

<sup>65</sup> Çancı ve Erdal, **a.g.e.**, s.338

<sup>66</sup> Ruheet Genç, **Çağımızın Mesleği Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009, s.255

**Tablo-3** Tek Modlu Taşımacılık Türlerinin Özellikleri<sup>67</sup>

	KARAYOLU	HAVAYOLU	DEMİRYOLU	DENİZYOLU	BORU HATTI
<b>MALİYET</b>	Yüksek	Çok yüksek	Düşük	Çok düşük	Çok düşük
<b>HIZ</b>	Hızlı	Çok hızlı	Yavaş	Çok yavaş	Yavaş
<b>GÜVENLİK</b>	Orta	Çok yüksek	Orta	Düşük	Çok yüksek
<b>PAKETLEME</b>	Orta	Düşük	Yüksek	Yüksek	-
<b>KAYIP-ZARAR</b>	Orta	Düşük	Yüksek	Orta	Çok düşük
<b>ESNEKLİK</b>	Çok yüksek	Çok düşük	Düşük	Düşük	Çok düşük
<b>ÇEVREYE ETKİ</b>	Yüksek	Yüksek	Düşük	Orta	Düşük
<b>ENERJİ KULLANIMI</b>	Yüksek	Çok yüksek	Düşük	Çok düşük	-

**Karayolu Taşımacılığı:** Karayolu taşımacılığı; yük, insan ve eşyanın karayolu taşıtları ile taşınması olarak ifade edilmektedir. Esneklik, hız, sefer sıklığı, uygunluk, diğer taşıyıcılara ürün ulaştırılması ve ekipman çeşitliliği gibi avantajlarından dolayı karayolu taşımacılığı hem yurtiçinde hem de yurtdışında sıklıkla kullanılmaktadır.<sup>68</sup>

Karayolu taşımacılığının önemi ülke ve coğrafik bölgelere göre değişmektedir. Karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre doğaya daha fazla miktarda karbondioksit salınımına neden olduğundan çevre kirliliğine sebep olmaktadır. Bu yüzden dünyada karayolu taşımacılığının ağırlığı giderek azalmakta ve diğer taşımacılık türlerine yönelme durumu artış göstermektedir.<sup>69</sup>

Tablo-3'te görüldüğü gibi karayolu taşımacılığında maliyet göreceli olarak yüksektir. Karayolu taşımacılığı hızlı olmasına karşın güvenlik, paketleme ihtiyacı ile kayıp-zarar riski orta düzeydedir. Yük istenilen bir noktadan başka bir noktaya rahatlıkla ulaştırılabildiği için esneklik çok yüksektir ancak çevre kirliliğine yol açmaktadır. Ayrıca, birim başına yüksek miktarda enerji ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

**Havayolu Taşımacılığı:** Havayolu taşımacılığı birim maliyetin en yüksek olduğu taşımacılık türüdür. Yükte hafif pahada ağır olan ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Çabuk bozulabilen, yaş meyve, sebze ve kesme çiçek gibi özellikli

<sup>67</sup> Genç, a.g.e., s.255

<sup>68</sup> Ö. Faruk Görçün ve Özhan Görçün, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2010, s.3

<sup>69</sup> Yusuf Bayraktutan ve Mehmet Özbilgin, "Türkiye'de İller Düzeyinde Karayolu Yük Trafikinin Analizi", **Çukurova Üniversitesi, İİBF Dergisi**, 2013, Cilt:17/2, s.82.83

ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir. Bugün dünya ticaretinin %34'lük kısmı havayolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir.<sup>70</sup>

Tablo-3'e göre havayolu taşımacılığında; maliyet, hız ve güvenlik çok yüksek düzeydedir. Ancak paketleme ihtiyacı ve zarar riski düşüktür. Esneklik çok düşük, çevreye etkisi yüksek ve son olarak enerji kullanım ihtiyacı çok yüksektir.

**Demiryolu Taşımacılığı:** Demiryolları, maliyet ve enerjide etkileyici bir taşımacılık şeklidir ve uzun mesafede çok miktarda ürünün taşınmasına olanak sağlamaktadır. Aynı zamanda kaza riskinin düşük olduğu emniyetli bir taşıma biçimidir. Demiryolu taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre daha az maliyetlidir ve tek seferde daha fazla yük taşıma özelliğine sahip olması ile ön plana çıkmaktadır. Özellikle yük taşımacılığında demiryolu, karayoluna göre 3.5 kat daha az maliyetlidir.<sup>71</sup>

Özellikle uzun mesafede ekonomik ve güvenli bir taşıma şekli olan demiryolu taşımacılığı; ilk yatırım maliyeti devlet tarafından sağlandıktan sonra işletim maliyeti son derece ekonomik olan bir taşıma türüdür.<sup>72</sup>

Tablo-3'de görülebileceği gibi demiryolu taşımacılığının maliyeti düşük ve hızı yavaş olmasına karşın güvenlik düzeyi orta seviyededir. Tek seferde yüksek miktarda yük taşınabilmekte fakat belli noktalar arasında taşıma yapılabildiği için esnekliği düşüktür. Paketleme ihtiyacı yüksek seviyededir ve kayıp-zarar riski yüksektir. Enerji kullanımı az olduğundan çevre kirliliğine karayolu ve havayolu taşıma türlerine göre daha az neden olmaktadır.

**Denizyolu Taşımacılığı:** Denizyolu taşımacılığı, yavaş bir taşıma yöntemi olmasına rağmen, genellikle ağır ve yüksek hacimli ürünlerin en düşük maliyetlerle taşınmasında tercih edilen bir yöntemdir.<sup>73</sup> Denizyolu taşımacılığında maliyetler hava ve karayoluna göre daha düşük olduğundan taşımacılıkta önemli bir konuma sahiptir. Büyük miktarlarda yük taşımacılığı için uygun olan denizyolu taşımacılığı;

<sup>70</sup> Douglas Long, **Uluslar arası Lojistik: Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi**, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2012, s.167

<sup>71</sup> Ali Kabasakal ve A. Osman Solak, "Karayolu ve Demiryolu Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi", **Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi**, 2010, Sayı:10/1, s.133

<sup>72</sup> Metin Çancı ve Murat Erdal, **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD, İstanbul, 2013, s.183

<sup>73</sup> Murat Canitez, **Uluslararası Uygulamada Lojistik ve Uygulamaları**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2011, s.6



özellikle hız faktörünün önemli olmadığı, birim değeri düşük ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir.<sup>74</sup>

Tablo-3'de görüldüğü üzere denizyolu taşımacılığında maliyetin çok düşük olmasına karşın, hız ve güvenlik diğer taşıma türlerine göre düşüktür. Ayrıca taşıma esnasında oluşabilecek zararlardan korunmak için paketleme ihtiyacı yüksektir. Enerji kullanım miktarı çok düşük olan ve çevre kirliliğine orta düzeyde etki eden denizyolu taşımacılığı, sadece limanlar arasında taşıma yapılabilirdiği için esneklik açısından düşük düzeydedir.

**Boru Hattı Taşımacılığı:** Boru hattı taşımacılığı, artan talebin yapısına ve teknolojiye bağlı olarak büyük hacimli, uzun mesafeli ve yüksek basınçla yapılan bir taşıma türü olarak bazı özellikli ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır.<sup>75</sup> Ham petrol, doğalgaz gibi ürünler boru hattı taşımacılığı sayesinde taşınarak bir noktadan başka bir noktaya taşınabilmektedirler.

Tablo-3'e göre yüksek olan ilk yatırım maliyeti karşılandıktan sonra maliyeti oldukça düşük olan bu taşıma türü, hız bakımından yavaştır. Taşınan ürün borular aracılığıyla kapalı bir şekilde taşındığı için güvenlik çok yüksektir. Paketleme ihtiyacı yoktur ve kayıp-zarar riski de çok düşüktür. Bunun yanı sıra boru hattı sabit noktalar arasında kurulduğu ve bir kez kurulduktan sonra güzergahı değiştirmek çok zor olacağı için esneklik çok düşüktür. Çevreye etkisi düşüktür. Ancak boru hattında oluşabilecek herhangi bir kazada, taşınan ürünün çevreye yayılması, çok ciddi çevre kirliliğine neden olabilmektedir.

**Modlar arası (intermodal) taşımacılık:** İntermodal taşımacılıkta taşıyıcı, taşımanın bütününden veya bir bölümünden sorumludur ve taşıma birden fazla taşıma türü (örneğin; karayolu-demiryolu, denizyolu-karayolu vb.) kullanılarak yapılmaktadır. Özellikle enerji kullanımının yüksek olduğu havayolu ve karayolu taşımacılığında, intermodal taşımacılık kullanılarak, enerji tüketiminin azaltılması amaçlanmaktadır.<sup>76</sup>

<sup>74</sup> Osman Çevik ve Beyazid Gülcan, "Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı", Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, **Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, 2011, Cilt:13/20, s.37

<sup>75</sup> Süleyman Barda, **Ulaştırma Ekonomisi**, Mentş Kitapevi, İstanbul, 1982, s.195

<sup>76</sup> Muhteşem Kaynak ve Hülya Zeybek, "İntermodal Terminalerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye'deki Durum", **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 2007, Cilt:9/2, s.42

**Çoklu (Multimodal) taşımacılık:** Çoklu taşımacılık, taşımanın büyük bölümünün demiryolu, iç sular veya denizyoluyla yapıldığı başlangıç ve nihai aşamalarında karayolunun olabildiğince kısa mesafeler içinde kullanıldığı çok türlü taşımadır.<sup>77</sup>

**Kombine Taşımacılık:** Kombine taşımacılık, tek ve aynı taşıma ünitesi veya aracıyla, birden fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşıma şeklidir.<sup>78</sup> Modlararası taşımacılığın sınırlandırılmış bir biçimi olan kombine taşımacılık, güzergahı demiryolu veya denizyolu 300 kilometreden fazla olan taşımalar için avantajlıdır. Taşımanın büyük bölümü deniz veya demiryoluyla, başlangıç veya ulaşım noktasına olan kısa mesafeler ise karayolu ile sağlanmaktadır.<sup>79</sup>

#### 2.4.2. Tedarik Zinciri ve Satın Alma

Lojistik, temelde bir satın alma ve tedarik sürecidir. Ancak satın alma ve tedarik kavramlarının birbirinden ayrılması gerekmektedir. Çünkü bu iki kavramın kapsamı farklıdır. Satın alma ihtiyaç duyulan tüm maddelerin tedarikçilerden edinilmesini kapsarken; tedarik daha kapsamlı bir süreçtir.<sup>80</sup>

Tedarik zinciri, hammadde kaynaklarından son kullanıcıya ulaşıncaya kadar ürünler ile ilgili bilginin akışını ve dönüşümünü içermektedir. Lojistik süreci, hammaddenin tamamlanmış ürün haline dönüşüp, son kullanıcı için bir değer ifade ettiği noktaya kadar defalarca işleyen fonksiyonel aktivitelerin toplamından oluşan bir süreçtir.<sup>81</sup> Tedarik zinciri yönetimi ise, tedarik edilecek olan hammaddelerin nihai ürün hâline gelmesine kadar olan yönetimini kapsayan yönetim sürecidir.<sup>82</sup>

Malzeme tedarik yönetim süreci, hammadde ile birlikte stok yönetimi konusunda, birimlerin ve tedarik genel sürecinin kontrol altında tutularak sürekli olarak incelenmesi anlamını taşımaktadır. Detaylı bir şekilde ele alınacak olursa malzeme tedarik yönetimi, malzeme akışının içerisinde bulunan sisteme dâhil olan

<sup>77</sup> UNCTAD, "*Implementation of Multimodal Transportation Rules*", UNCTAD/SDTE/TLB/2, 2001, s.5

<sup>78</sup> Çancı ve Erdal, *a.g.e.*, s.339

<sup>79</sup> Buket Fulser, *Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2015, s.6 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**)

<sup>80</sup> James R. Stock ve Douglas M Lambert, *Stratejik Lojistik Yönetimi*, Irwin Mcgraw-Hill, Singapore, 2001, s.17

<sup>81</sup> Hilmi Yüksel, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Bilgi Sistemlerinin Önemi", *Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2002Cilt:4, Sayı:3, s.262

<sup>82</sup> A. İhsan Özdemir, "Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri, Yararları", *Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2004, Sayı:23, s.88-89

parçaların, satın alma ve işletme içi kontrol aşamasında nihai ürünlerin stoklanması ve bir yerden diğerine ya da gereken birimlere ulaştırılmasıyla ilgili olarak yapılan, program ve çalışmaların bütününe içeren bir mekanizmadır. Malzeme tedarik yönetiminin temel bileşenleri ise malzeme ihtiyaç planlaması, satın alma, stok yönetimi, fiziksel envanter ve lojistik fatura kontrolüdür.<sup>83</sup>

Tedarik zinciri yönetimi; tedarikçiler, araçlar, üçüncü parti servis sağlayıcıları ve müşteriler gibi kanal üyelerinin koordinasyonunu ve iş birliğini, aynı zamanda söz konusu tüm firmalar arasındaki arz ve talep yönetimini de içermektedir.<sup>84</sup>

Satın alma, bir işletmenin imalat için gerekli olan hammadde, makine ve teçhizat gibi ihtiyaçlarının temin edilmesidir. Satın alma faaliyetinin amaçlarını ise şu şekilde ifade etmek mümkündür.<sup>85</sup>

- Satın alınması gerekli ürün ve hizmetlerin özelliklerinin belirlenmesi
- En uygun tedarikçinin saptanması
- Tedarikçi ile müzakerelerin yapılması
- Anlaşma sağlanan tedarikçiye sipariş verilmesi
- Siparişi takibinin ve kontrolünün yapılması
- Satın alma sürecinin izlenmesi ve değerlendirme yapılması

Bu amaçları gerçekleştirebilmek için işletmelerin, tedarikçileri ve onların tedarikçileri ile müşterileri ve onların müşterileri arasında, dolayısıyla, tedarik zincirinin bütününde haberleşme ve bilgi paylaşımını artırması gerekmektedir. Bilgi ve planların tedarikçiler ve müşterilerle paylaşılması, zincir etkinliğini ve rekabetçiliğini artırabilmektedir. Değişen dünyada artık işletmelerin tek başına kendi aralarında rekabetinden söz edilmemektedir. Rekabet artık firmaların içinde yer aldığı tedarik zincirleri arasında yaşanmaktadır.<sup>86</sup>

Tedarik zinciri yönetiminin işletmeler arası sağladığı işbirliği ve bilgi paylaşımları sayesinde, kaynakların gereksiz kullanımının azaltılması, zaman

<sup>83</sup> Tuğçe Ersan, **Lojistik Sistemi ve Uygulamaları**, Balkan Yayıncılık, Bursa, 2011, s.49

<sup>84</sup> Hilmi Yüksel, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Bilgi Sistemlerinin Önemi", **Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 2002, Cilt:4, Sayı:3, s.263

<sup>85</sup> Mehmet Tanyaş, **Akademi Lojistik-Lojistik Kavramları ve Terimleri Rehber Kitabı**, MTSO Yayını, Mersin, 2009, s.26

<sup>86</sup> Özdemir, **a.g.e.**, s.89

israfından kaçınılması gibi faydalar ortaya çıkmaktadır. Bu faydalardan bazıları Tedarik Zinciri Konseyince şu şekilde ifade edilmiştir:<sup>87</sup>

- Teslimat performansının iyileşmesi
- Stokların azalması
- Çevrim süresinin kısalması
- Tahmin doğruluğunun artması
- Zincir boyunca verimliliğin artması
- Zincir boyunca maliyetlerin düşmesi
- Kapasite gerçekleştirme oranının artması

Zincir içerisindeki işletmeler, birbirleriyle iletişim, bilgi paylaşımı, koordinasyon ve kontrol sayesinde bu faydaları elde etmektedir. Elde edilen faydalar yardımıyla ise karlılık, müşteri memnuniyeti ve verimlilik artabildiği gibi maliyet ve taleplerde oluşabilecek belirsizlikler de azaltılabilmektedir.<sup>88</sup>

#### 2.4.3. Depolama-Envanter

Depolama; hammadde, yarı ürün ve ürünleri, başlangıç ve tüketim noktalarında ya da bunların arasında stoklayan ve yönetime stoklanan ürünler hakkında rapor veren temel bir lojistik faaliyetidir. Depolama faaliyetinin gerçekleştiği yer olan depo ise, tedarik zinciri içerisinde, malzemelerin çeşitli amaçlarla ve değişik dönemler boyunca tutulduğu malzeme tipine göre tasarlanmış alanlardır. Depo, geleneksel yönetim anlayışında salt ürünlerin saklandığı yer olarak algılanırken, günümüzün tedarik zinciri yönetimi anlayışında satışa destek yerler olarak görülmektedir.<sup>89</sup>

Depo Yönetiminin amaçları aşağıdaki gibi özetlenebilir:<sup>90</sup>

- En az alan/hacim kullanımı
- En fazla depolama
- Talepleri hızla karşılamak
- En az fire

<sup>87</sup> Özdemir, a.g.e., s.93

<sup>88</sup> Özdemir, a.g.e., s.89

<sup>89</sup> Mehmet Tanyaş ve Murat Başkak, **Farklı Açılardan Depoların Sınıflandırılması, Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi**, Aybil Yayıncılık, Konya, 2012, s.1

<sup>90</sup> Tanyaş ve Başkak, a.g.e., s.3

- Etkin ürün güvenliği
- Etkin veri güvenliği
- En az hatalı sevkiyat

Günümüzde teknolojinin gelişmesi ve işletmeler arası rekabetin artması göz önüne alındığında, depolama maliyetlerini düşürmenin, işletmeler açısından önemli hale geldiğini söylemek mümkündür. Bundan dolayı başarılı bir depo yönetimi, lojistik faaliyetlerde tamamlayıcı bir rol oynamaktadır. Depolar kullanım amaçlarına bağlı olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilirler:<sup>91</sup>

**Klasik Depo:** Üretim veya satış noktası içinde ya da yanında bulunan, ürünlerin genelde uzun süre kaldığı depolardır.

**Dağıtım Merkezi:** Müşterilere daha yakın noktalarda, az miktarda ve hızlı ürün teslimatını gerçekleştirmeye, göndericiden ise büyük hacimli sevkiyatı sağlamaya yönelik depolardır.

**Toplama Merkezi:** Tedarikçilere daha yakın noktalarda, üretim yerlerine, hammadde çeşidi bazında az ama karma ve büyük hacimli sevkiyat sağlamaya yönelik depolardır.

**Aktarma Merkezi:** Genelde farklı taşıma modları veya aynı taşıma modunda farklı taşıma araçları arasında ürünlerin aktarıldığı, ürünlerin çok kısa süreliğine kaldığı depolardır.

**Sipariş İşleme Merkezi:** Genelde internet üzerinden adet bazında satış yapılan sistemlerde, siparişlerin alındığı ve sevk edilmek üzere hazırlandığı depolardır.

Depolama sürecinde gerçekleşen temel iş akışı beş ana başlıkta açıklanabilmektedir. Bunlar:<sup>92</sup>

**1. Aşama: Giriş Süreci:** Depoya ulaşan bir eşyanın karşılaştığı ilk süreç olup, bu süreçte eşyalar bir üretim deposunda veya dağıtım merkezinde muhafaza edilmektedir.

<sup>91</sup> Tanyaş ve Başkak, **a.g.e.**, s.3

<sup>92</sup> Çancı ve Erdal, **a.g.e.**, s.85

**2. Aşama: Fiziksel Depolama:** Bu aşamada eşyalar, eşyanın niteliklerine göre bölümlenmiş ilgili depo bölümlerine yerleştirilmektedir.

**3. Aşama: Siparişlerin Alınması:** Ürünlerin depolandıkları bölümden hareketini ifade eden bu aşama; depolarda kullanılan bir takım yardımcı ekipman ile gerçekleşmektedir. Ayrıca bölümlerinden alınan eşyanın kalite kontrol testleri de bu süreçte yapılmaktadır.

**4. Aşama: Ambalajlama ve Ürün Birleştirme:** Kalite kontrol testinden geçen eşyaların, depo içi ve nihai noktaya ulaşması sürecinde karşılaşılabilecekleri ambalajlamadan kaynaklanacak riskleri ortadan kaldırabilmek için işlemden geçirilmeleridir. Ambalajlamadan sonra benzer ürünler bir arada toplanmakta ve farklı müşterilere göre konsolide edilerek, dağıtımına hazır hale getirilmektedir.

**5. Aşama: Çıkış ve Yükleme Süreci:** Depodan çıkışı planlanan ürünlerin taşıma araçlarına, palet, mukavva kutu, varil vb. yardımıyla yerleştirilmesidir.

Envanter, işletmelerin üretimi istenen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla ellerinde bulundurdukları hammaddeler, yarı ürünler ya da nihai ürünlerden oluşmaktadır. Envanter yönetiminde, pazar kanallarında hangi noktalarda, hangi miktarlarda ürün bulundurulacağı önemli bir sorun olmaktadır. Envanterin fazla olmasının yanı sıra az olması ya da uygun koşullarda saklanamaması da ek maliyet unsuru oluşturabilmektedir.<sup>93</sup>

Envanter, işletmelerin muhasebe kayıtlarında da tutulan bir aktiftir ve envanterin yönetimi işletmelerin karını etkilemektedir. Bundan dolayı az maliyetle en çok karı hedefleyen envanter yönetimi tercih edilmelidir. Teknoloji ve yazılım sektörünün gelişmesiyle, envanter yönetimini kolaylaştıran MRP (Material Requirements Planning-Malzeme İhtiyaç Planlama), MRP II (Manufacturing Resources Planning-Üretim Kaynakları Planlama), ERP (Enterprise Resource Planning-Kurumsal Kaynak Planlama) gibi yazılımlar işletmeler tarafından kullanılmaya başlanmıştır.<sup>94</sup>

<sup>93</sup> Emine Koban ve H. Keser Yıldırım, **Dış Ticarete Lojistik**, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2011, s.128

<sup>94</sup> Mediha Mine Çelikkol, "Bilgi Yönetim Sürecinde Kurumsal Kaynak Planlamasının Finansal Boyutları ve Bir Firmada Uygulanması", **Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi**, 2019, Cilt:54/1, s.665

#### 2.4.4. Malzeme Yönetimi

Malzeme yönetimi; ihtiyaç duyulan malzemelerin satın alınması, üretim sürecinde kullanımı, hammadde, yarı mamul ve ürün stoklarının kontrolü ve yöntemi gibi geniş bir alanda etki göstermektedir. Özellikle günümüzde zamanında üretim sisteminin geliştirilip, maliyetlerin azaltılması yönündeki çalışmalar malzeme yönetiminin önemini artırmıştır.<sup>95</sup>

1970'li yılların sonlarına kadar kitlesel üretimle, çok miktarda ama az çeşit ürün üretimi ve dolayısıyla en düşük maliyet ve en kısa üretim süresi hedeflenmiştir. Bu yıllara kadar bilgi, teknoloji ve uzmanlığın müşteriler, dağıtıcılar ve tedarikçilerle paylaşılmasına soğuk bakılmış ve rekabetçi bir ilişki izlenmiştir. Bundan dolayı bu yıllarda stratejik ortaklıklara pek rastlanılmamaktadır.<sup>96</sup>

Son dönemlerde üreticiler için önemli olan tam zamanında (JIT: just-in-time) üretim anlayışı fazla stokun azaltılmasını hedeflemektedir. Bu durumda daha esnek bir üretime yönelme, ürün çeşitliliğinin artması, talepleri hızla karşılama isteği stokların düşmesine neden olmuştur. Böylece malzeme yönetiminin önemi artmış; malzeme ihtiyacının belirlenmesi, gerekli malzemenin bulunması ve temini, ve mevcut stok durumunun takibi gibi dört temel yönetim fonksiyonu ortaya çıkmıştır.<sup>97</sup>

Malzeme yönetimi; taşıma, envanter yönetimi, sipariş yönetimi, satın alma, koruyucu ambalajlama, depolama, malzeme elleçleme ve bilgi sistemlerini de kapsayan, son kullanıcıya ulaşan tamamlanmış ürünün maliyeti, niteliği ve müşteriye ulaşma zamanı, üretim süresi ve etkinliği, ürünün kalitesi gibi birçok kritik faktörü etkileyen bir süreçtir.<sup>98</sup>

#### 2.4.5. Bakım-Onarım

Bakım-onarım; makinaların kullanımlarından kaynaklanan doğal yıpranma, aşınma ve bozulmaların olabileceği göz önünde tutularak, makina ve teçhizatın

<sup>95</sup> F. Odman Çeliklepe, **Üretim Yönetimi ve Teknikleri**, Alfa Yayınları, İstanbul, s.159

<sup>96</sup> Ali Eleren, **Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2008, s.19

<sup>97</sup> Stock ve Lambert, **a.g.e.**, s.17

<sup>98</sup> M. Nihat Gündüz, "Malzeme Yönetimi", **Amme İdaresi Dergisi**, 1978, Sayı:11/2, s.63

önceden planlanmış süreler sonunda gözden geçirilmesi, gerekli parçaların değiştirilmesi ve ayarlamaların yapılmasıdır.<sup>99</sup>

Herhangi bir endüstriyel işletmede daima bir bakım faaliyeti vardır. Bu faaliyetlerin önemi işletmeler için bazı nedenlerden dolayı gün geçtikçe artmaktadır. Bunlar:<sup>100</sup>

- Yatırım, mekanizasyonun artması
- Otomasyon, makinaların karmaşıklığının artması
- Yedek parça ve bakım malzemeleri çeşidinin artması
- Diğer işletmelerle rekabet
- Daha yüksek maaş ve ücret düzeyi
- Daha yüksek üretim kalitesi
- Teslim tarihlerinin daha düzenli olması ihtiyacı

Bir işletmedeki bakım ve onarım faaliyetlerinin amacı, meydana gelebilecek arızaları önleyerek veya oluşan arızaları gidererek, kayıpları en aza indirmeye çalışmak, üretimin düzgün ve verimli bir şekilde devam etmesini sağlamaktır.<sup>101</sup>

#### 2.4.6. Elleçleme

Elleçleme; depoda malzeme boşaltma, ürün kabul, seçerek ayırma, teslim-tesellüm, paket açma, bölme, istifleme, yerleştirme, yerini değiştirme, yenileme-eksik tamamlama, toplama, ambalajlama, yükleme gibi işlemlerin yapılmasıdır.<sup>102</sup> Elleçleme, malzemenin özelliklerinin değiştirilmeden istiflenmesi, birimlere aktarılması, araca yüklenmesi veya araçtan boşaltılması, güvenli bir ortamda bekletilerek bakımının yapılması gibi işlemleri kapsamaktadır.<sup>103</sup>

<sup>99</sup> Bülent Kocu, **Üretim Yönetimi**, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1995, s.299

<sup>100</sup> A. Fatih Karamanlı, Toplam Verimli Bakım Sürekli İyileştirme Takımlarının Ekipman İyileştirme Faaliyetleri, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2003, s.6 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**)

<sup>101</sup> <https://aktif.net/tr/Aktif-Blog/Teknik-Makaleler/Isletmelerde-Planli-Bakim-ve-Onarimin-Onemi> (Erişim Tarihi: 09.09.2018)

<sup>102</sup> A. Zafer Acar ve Emre Çakmak, **Depolama ve Depo Yönetimi**, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara, 2013, s.14

<sup>103</sup> Meserret Nalçakan ve Fikret Er, **Lojistik İlkeleri**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No:2517, Eskişehir, 2012, s.123



Elleçleme faaliyeti, depo ve antrepolarda ihtiyaç duyulması hâlinde sıkça yapılan bir işlemdir. Elleçleme, operasyonların verimliliğini etkilemesi açısından lojistik maliyetlerini de doğrudan etkileyebilmektedir. Ancak bu faaliyetler ürünlerin özelliklerinde değişiklik yaratmadan doğru bir şekilde yapılmazsa, ürünlerin gereksiz hareketleri bir maliyet unsuru ortaya çıkarmaktadır. Bu nedenle bu işlemlerin doğru ve etkin bir şekilde planlanarak yapılması gerekmektedir.<sup>104</sup>

Elleçleme, gerçekleştirilirken ürünlerin zarar görmemesi, aynı zamanda hatalı ürünlerin ayrıştırılması açısından önemlidir. Elleçleme insan gücüyle yapılabildiği gibi bazı elleçleme ekipmanları ile de yapılabilmektedir. Bu ekipmanlar, hareketli ve hareketsiz (destekleyici) olarak iki grupta incelenebilmektedir. Hareketli olanlar, forklift, el arabası, istifleme araçları vb. hareketsiz olanlar ise paletler ve raflardır.<sup>105</sup>

Malzeme istiflenmesi sırasında üç önemli işlev yerine getirilmektedir. Bu işlevler:<sup>106</sup>

- Sınıflandırma sırasında gerçekleştirilen ilk ve son işlem olan yükleme ve boşaltma
- Eşyaların hem depoya hem de depodan taşınması
- Sipariş işleme

#### 2.4.7. Yer Seçimi

Lojistiğin bir diğer önemli faaliyet alanı, fabrika ve/veya depo yerinin seçimidir. Yer seçimi, fabrika-pazar veya tedarik noktası-fabrika arasındaki yer ve zaman ilişkisini değiştirme gücüne sahiptir. Bu yüzden lojistik faaliyetlerinde yer seçiminin büyük önemi vardır. Çünkü seçilen yer ulaşım ücretlerini, müşteri hizmetlerini, stok ihtiyaçlarını etkileyecektir. Lojistik maliyetlerinde yere bağlı olarak, ulaşım faktörü en önemli kalemi oluşturmaktadır.<sup>107</sup>

İşletmeler; üretim kapasitelerini, kapasite kullanım oranlarını arttıracak, maliyetlerini azaltacak kuruluş yerlerini belirlemek için çalışmaktadırlar. Çünkü

<sup>104</sup> Koban ve Keser, **a.g.e.**, s.115

<sup>105</sup> Sahavet Gürdal, **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi**, İstanbul Ticaret Odası, 2006, s.20

<sup>106</sup> Ronald Ballou, **Business Logistics/Supply Chain Management**, Pearson Prentice Hall, New Jersey, 2004, s.78

<sup>107</sup> Birdoğan Baki, **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**, Volkan Matbaacılık, Trabzon, 2004, s.24

işletmeler açısından tesis kararları kısa dönemli kararlardan değildir. Bir kez tesis için karar verildiğinde geri dönülmesi mümkün olmayan maliyetler içerisine girilmektedir.<sup>108</sup>

Tesis için yer seçimi kararı; yeni bir tesis kurulması (sıfırdan tesis kurulması) veya mevcut bir tesisin satın alınması, yeniden düzenlenmesi ve genişletilmesi gibi ikincil yatırım kararlarını içeren seçenekleri kapsamaktadır. Tesis kararları asıl olarak, üretim-imalat ve değişim (aracılık, toptancılık ve perakendecilik gibi) ile ilgili kuruluş yeri kararlarını içermektedir. Üretim-imalat daha çok kaynağa veya girdilere yönelik olup maliyetlerin en düşük kılınmasına, aracı kuruluş yerleri ise daha çok alıcılara dönük olup satışların maksimum kılınmasına odaklanmaktadır.<sup>109</sup>

Kuruluş yeri kararları geri dönülmesi güç kararlardır. Bir kez karar verildikten sonra materyal aktarımı, sipariş işleme gibi lojistik değişkenlerin maliyetleri minimumda tutulmak, yer ve zaman faydaları ise maksimum hale getirilmek için yeniden ayarlanabilmektedir.<sup>110</sup>

Kuruluş yeri kararları kurulacak tesisin türüne göre değişecektir tesisin kuruluş yerinin belirlenmesi kolay bir işlem değildir. Alternatifler değerlendirilirken uzun süren pahalı analizler yapılmaktadır.<sup>111</sup>

Kuruluş yeri seçiminde dikkat edilmesi gereken bazı unsurları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:<sup>112</sup>

- Amaç, fabrikanın ihtiyaçlarını en iyi karşılayan kuruluş yerini seçmek olduğuna göre, her şeyden önce, ihtiyaçların doğru ve açık bir şekilde belirlenmesi gerekir.
- Alternatif kuruluş yerlerinin, fabrika faaliyetlerini etkileyebilecek özellikleri objektif olarak saptanmalıdır.
- Fabrika ve diğer yan tesisler bir bütün olarak düşünülmelidir.
- Sorunu daha iyi çözümlenebilmek için değişik aşamalarda uzman kişi veya kuruluşların hizmetlerinden yararlanılmalıdır.

<sup>108</sup> Mahmut Tekin, **Üretim Yönetimi**, Arı Ofset Matbaacılık, Konya, 2007, Cilt 2, s.45

<sup>109</sup> Ö. Baybars Tek, **Pazarlama İlkeleri Global Yönetimsel Yaklaşım ve Türkiye Uygulamaları**, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1999, s.662

<sup>110</sup> Tek, **a.g.e.**, s.662

<sup>111</sup> İ. Mete Doğruer, **Üretim Organizasyonu ve Yönetimi**, Alfa Basın Yayın Dağıtım, İstanbul, 2005, s.65

<sup>112</sup> Sevinç Üreten, **Üretim İşlemler Yönetimi Stratejik Kararlar ve Karar Modelleri**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2002, s.328

- Yer seçimi ile ilgili çalışmalar, belli aşamalar birbirine karıştırılmadan sistematik bir şekilde yürütülmelidir.
- Yer seçimi ile ilgili karar, olabildiğince uzun bir dönem göz önünde bulundurularak alınmalıdır.
- Kuruluş yeri seçenekleri ile ilgili olarak, olabildiğince çok ve çeşitli kaynaklardan doğru bilgiler derlenmeli ve böylelikle çalışma sonuçlarının güvenilirliği sağlanmalıdır.
- Fabrika yerinin, işletmenin gelecekte kullanacağı teknolojilere ve büyüme stratejilerine uygun özelliklere sahip olmasına özen gösterilmelidir.

#### 2.4.8. Üretim Süreçleri Yönetimi

İşletmeler açısından önem arz eden konu, herhangi bir üretim faktörünün nitelikli bir şekilde çalışılması ve buna uygun olarak işletmenin yapısının oluşturulmasıdır. Buna göre işletmeler, bir üretim projesi kapsamında, üretim aşamasında çalışacakları, üretim bütçesini, üretim sistemini ve genel olarak üretim sisteminin işleyiş sürecini nitelikli bir şekilde oturtmak durumundadırlar. Bu nedenle de üretim yönetimi, işletmeler açısından belki de geniş ölçekli olarak üzerinde en çok odaklanılması gereken alanı oluşturmaktadır. Bu alanın içerisinde, işletmelerin sürdürülebilirliğini sağlayacak türden, finansal çıkarlar başta olmak üzere birçok unsuru içeren bir yapı bulunmaktadır.<sup>113</sup>

Üretim lojistiği, zamanında ve uygun maliyetlere sahip, doğru malzemelerin, doğru yerde, doğru zamanda ve doğru miktarda konuşlandırılmasını hedefleyen bir faaliyettir. İşletmeler gerek kendi içlerinde gerekse işletmeler arasında, üretim lojistiği ile birlikte materyalleri üretim noktalarında hazır hale getirmekle yükümlüdürler. Bunun yanı sıra, çalışma alanlarına malzeme ulaşımını sağlamak ve uygulamakla ilgili sorumluluklara sahiptirler. Üretim lojistiğinde, ürün ve bilgi akışının sağlanması için üretimin ilk aşamasından dağıtım deposuna, montaj hattından bu hattın bağlı olduğu üretim alanına dek bir planlama süreci söz konusu olmaktadır ve bu süreç sürekli olarak kontrol altında tutulmaktadır.<sup>114</sup>

Üzerinde durulması gereken bir diğer konu olan üretim planlaması, gelecekte üretilecek ürün ve parçaları için gerekli olan olanakların, izlenmesi gerek politika

<sup>113</sup> Arzu Yıldırım ve Şirin Bakır, Sağlık Kurumlarında Üretim ve Süreç Yönetimi Üzerine Bir Araştırma: Malatya Turgut Özal Tıp Merkezi Örneği, *"Üretim Ekonomisi Kongresi"*, 2014

<sup>114</sup> Tuğçe Ersan, *Lojistik Sistemi ve Uygulamaları*, Balkan Yayıncılık, Bursa, 2011, s.51

gerekse üretim süreçlerinin önceden belirlenmesi anlamına gelmektedir.<sup>115</sup> Ürün miktar ve çeşidinin artması, seri üretim için tasarlanmış olan üretim hatlarının verimliliğini azaltmıştır. Bunun sonucunda üretim planlaması giderek daha zorlu hale gelmiştir. Üretim süreleri kısalmış ve büyük sanayiler zor durumda kalmıştır. Buna bağlı olarak, üretim ve pazarlama arasındaki işbirliği daha önemli hale gelmiştir. Ürün açısından renk ve model gibi faktörler de önemli hale gelmiştir. Bu durum imalatçıyla pazarlamacı arasında bir kişi ve grubun ihdası ile ürünlerin fiziki kontrolünün sağlanmasına temel teşkil etmiştir.<sup>116</sup>

Günümüzde işletmelerin ürün akışı ile lojistik faaliyetleri arasında yakın bir bağ bulunmaktadır. Son dönemlerde, malzeme ihtiyaç planlama (MRP-Material Requirement Planning) yazılımlarının gelişmesi ve daha etkin olarak kullanılması sayesinde üretim planlaması ve yönetilmesinde gelişmeler görülmüştür. Üretim planlama faaliyeti sonucunda üretim veriminde gelişmeler sağlanmış, maliyetler düşmüş, zaman ve emek kazancı ortaya çıkmıştır.<sup>117</sup>

---

<sup>115</sup> Hüseyin Özeğin, **Üretim Yönetimi**, Bizim Büro Yayınevi, Adana, 1987, s.150

<sup>116</sup> Murat Meriç, **Lojistik Hizmet Kalitesinin Tüketiciler Tarafından Algılanması ve Bir Uygulama**, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya, 2005, s.17 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**)

<sup>117</sup> Volkan Demir, **Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2007, s.28

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KÜREK SPORUNDA LOJİSTİK FAALİYETLER

#### 3.1. TAŞIMA

Taşıma operasyonları kürek sporunun gereksinim duyduğu en önemli lojistik faaliyetlerin başında gelmektedir. Kürek sporunda kullanılan ekipmanların ve sporcuların, yarışların ya da antrenmanların yapılacağı yerlere, yarışların ardından tekrar kayıkhanelere taşınması bütünüyle bir lojistik faaliyet olarak tanımlanabilmektedir. Taşınan ekipmanların özellikleri perspektifinde her bir taşıma operasyonu özel bir nitelik sergilemekte, bu nedenle kürek sporu ile ilgili taşımacılık operasyonları terzi işi “Tailor Made” lojistik operasyonlar olarak da tanımlanabilmektedir.<sup>118</sup>

##### 3.1.1. Kürek Sporunda Kullanılan Malzemelerin Taşınması

Kürek sporunda kullanılan tekne ve kürekler hem hassas ve kırılabilir yapıdadırlar hem de pahalı malzemelerdir. Dolayısıyla, doğru taşınmaları oldukça önem arz etmektedir. Bu malzemeler daha önceleri yarış yerine otobüs üzerinde taşınırken, artık günümüzde tekneler için özel raf sistemine sahip ve korunaklı römorklar yardımıyla taşınmaktadır. Otobüsler üzerinde taşınırken, yükleme ve boşaltma sırasında veya seyahat sırasında birtakım kazaların meydana geldiği ve malzemelerin zarara uğradığı görülmüştür. Römork sisteminde ise bu kazalara daha az rastlanmaktadır.<sup>119</sup>

Resim 6’da görülebileceği üzere tekneler, römorktaki raflara belli bir düzen dahilinde yerleştirilmekte ve teknenin zarar görmeyeceği şekilde bağlanarak emniyete alınmaktadır. Eğer varsa tekneler kendi özel kılıfları içerisinde konmakta ve böylelikle dış etkenlerden zarar görmesi de engellenmiş olmaktadır. Yine kürekler de aynı şekilde özel kılıfları içerisinde römorkların özel bölmelerine yerleştirilerek taşınmaktadır. Diğer ekipmanlar da (tekne sehпасı vs.) römorka yerleştirilmektedir.<sup>120</sup>

<sup>118</sup> Gürsel Şen, Metin Pak, (Türkiye Kürek Federasyonu, Organizasyon ve Dış İlişkiler Kurulu Üyeleri), 16.11.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>119</sup> Ömer Olgun, (Galatasaray Kürek Takımı Malzeme ve Bakım Sorumlusu), İstanbul, 06.09.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>120</sup> Ömer Olgun, (Galatasaray Kürek Takımı Malzeme ve Bakım Sorumlusu), İstanbul, 06.09.2018, Kişisel Görüşme.



**Resim-6** Kürek Tekneleri ve Römork

Taşıma esnasında dikkat edilmesi gereken en önemli husus, teknelerin ve diğer malzemelerin herhangi bir zarar görmeden, emniyetli bir şekilde yarış yerine ulaştırılmasıdır. Bunun için taşıma işini yapacak kişi veya işletmenin bu konuda yetkin ve deneyimli olması, taşıma işleminde kullanılacak römork ve aracın doğru seçilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde malzemelerin zarar görmesi olası hale gelmektedir. Böyle bir durum, hem maddi zarara sebep olmakta hem de sporcuların yarışlara katılmalarına engel teşkil etmektedir. Nitekim 2009 yılında İsviçre’de yapılacak olan Dünya Kupası Kürek Yarışlarına giden Türkiye Kürek Federasyonu Milli Takım römorku, taşıma esnasında kaza yapmış, birçok tekne zarar görmüş veya kırılmıştır. Bunun sonucunda Milli Takım sporcularımız o yarışa katılamamışlardır.<sup>121</sup>

Türkiye Kürek Federasyonu “Römorkla Tekne Taşıma Talimatnamesi” ile tekne ve malzemelerin güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlamak amacıyla usul ve esasları belirlemiştir.<sup>122</sup> (EK-B)

Benzer şekilde, Spor Genel Müdürlüğü “Spor Kafileleri Seyahat Yönergesi”nde ülkemizdeki spor malzemelerinin taşınma kuralları düzenlenmiştir. Bu yönerge kapsamında yer alan madde 7; “Kürek, kano, yelken vb. spor branşlarında römorklarla yapılan taşımacılıkta kullanılacak römorkların bu malzemelerin taşınmasına uygun normlarda imal edilmiş olması, ayrıca nakliyede kullanılacak çekici araçların Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği dikkate alınarak seçilmesi,

<sup>121</sup> Mehmet Çelik (Kazayı yapan Milli Takım Römork Şoförü), İstanbul, 12.12.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>122</sup> Türkiye Kürek Federasyonu, “Yarışma Talimatnamesi”

taşınacak olan spor malzemelerinin kazalara karşı her türlü tedbirinin alınması (sigorta vb.) zorunludur. Nakliye ile ilgili iş ve işlemler bu yönergeye aykırı olmamak koşuluyla yetkili federasyonlarla belirlenen talimatlar doğrultusunda gerçekleştirilir” şeklindedir.<sup>123</sup>

### 3.1.2. Sporcuların Taşınması

Sporcuların seyahati, sporcu performansı açısından önemli bir etkidir. Nitekim iyi planlanmamış, yorucu bir seyahat sporcuların performansını olumsuz yönde etkilemektedir.<sup>124</sup>

**Tablo-4** Sporcuların Performansını Etkileyen Faktörler<sup>125</sup>

<b>İÇ FAKTÖRLER</b>	<b>DIŞ FAKTÖRLER</b>
<p><b><u>Defonniteler</u></b> Ör: eklem rahatsızlıkları, kırıklar, yaralanmalar</p> <p><b><u>Kondisyon</u></b> Dayanıklılık Sürat Beceri Esneklik Kuvvet</p> <p><b><u>Önceki yaralanmalar</u></b></p> <p><b><u>Psikolojik durum</u></b> Kişilik, motivasyon, konsantrasyon Stresle başa çıkabilme</p> <p><b><u>Fiziksel yapı</u></b> Boy, kilo, ağırlık, eklem özelliği Vücut kompozisyon</p> <p><b><u>Yaş</u></b> Antrenman yaşı</p> <p><b><u>Cinsiyet</u></b></p>	<p><b>Spora bağlı etkenler</b> Spor branşı özellikleri(temas, mücadele...) Risk alma süresi Takım arkadaşları ve rakibin durumu</p> <p><b>Spor alanı, sahası, zemini</b> Kayganlık, tutuculuk. ışıklandırma Güvenlik önlemleri</p> <p><b>Donanım</b> Spor araç, gereçleri (raket, cirit vs.) Koruyucu giysiler (tekmelik, kask vs) Genel amaçlı malzemeler (ayakkabı, kıyafet vs.)</p> <p><b>Hava koşulları</b> Sıcaklık, nem, rüzgar Jet lag, yükselti</p> <p><b>Antrenör</b> Yönlendirme, davranış Antrenman (yanlış antrenman)</p> <p><b>Hakem</b> Kurallar</p>

<sup>123</sup> Spor Genel Müdürlüğü, Spor Kafileleri Seyahat Yönergesi, Madde:7

<sup>124</sup> Emin Ergen, ‘, Spor Yaralanmalarından Korunma’, *Orijinal Makaleler, Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi, Spor Hekimliği Anabilim Dalı*, 2002, s.8

<sup>125</sup> Ergen, a.g.e., s.8

Tablo-4'te görüldüğü üzere antrenmanın yapıldığı dış koşullar da atletik performansı etkilemektedir. Özellikle yüksek mevkide yaşayıp deniz seviyesine yakın yükseklikte antrenman yapanlarla, deniz seviyesine yakın yükseklikte yaşayan ve aynı ortamda antrenman yapan sporcuların kan tabloları karşılaştırıldığında, oksijen transferinde görevli kan hücresi bileşenleri ve etkenleri (eritropoetin, hemoglobin, eritrosit ve retikulosit vb) yüksek rakımda yaşayan sporcularda anlamlı derecede yüksek çıkmaktadır.<sup>126</sup>

Sporda performans açısından belli bir iklim şartına adapte olmanın diğer bir ifadeyle aklimatizasyonun önemi büyüktür. Bu önem, vücut için daha ağır şartlar içeren subtropikal ve tropikal iklim ile dağ ikliminin hakim olduğu yerlerde daha da fazladır. Bununla birlikte, havanın neminin yüksek veya çok düşük olması, sıcaklığın çok yüksek veya çok düşük olması, hava basıncındaki ani değişiklikler ve rüzgarın olması performansı olumsuz etkilemektedir.<sup>127</sup>

Farklı iklim koşullarının sporcuların performansı üzerinde yarattığı etkiler çoğunlukla olumsuz yönde olmaktadır. Özellikle sıcak ve soğuk ortamlar performansın düşmesine neden olmaktadır. Yükseltinin olumsuz etkilerine rağmen uyum sürecinin sonunda performansın iyileştirilmesine katkıda bulunduğu bilinmektedir. Yükselti antrenmanlarının bu özelliğinden yararlanılmaktadır. Bu olumsuz şartlardan sporcuların olumsuz etkilenmemesi veya daha az etkilenmesi için yarışın yapılacağı bölgedeki iklim koşulları dikkate alınarak, yarıştan kaç gün önce yarış yerine gidilip, sporcunun iklime ve çevre koşullarına adaptasyonunun sağlanabileceği ile ilgili seyahat planlaması yapılmalıdır.<sup>128</sup>

Gün içinde bu ritme bağlı olarak, atletik performansın tavan yaptığı iki periyod bulunmaktadır. Bunlar, öğleden hemen önceki saatlere ve öğleden sonra diliminin son saatlerine denk gelmektedir. Organizma bu ritmi mümkün olduğunca kararlı ve sabit tutma çabası içindedir ve bu nedenle düzen çok zor değiştirilebilir. Değişikliğe neden olabilecek beslenme, bedensel aktivasyon (antrenman) ve uyku gibi günlük yaşam alışkanlıklarının zamanları değiştirilerek yapılan yeni düzen, uzun süre uygulanmalıdır. Bu doğrultuda yapılacak program sayesinde, optimum performans, düzenli antrenmanların uygulandığı saatlere kaydırılabilmektedir. Örneğin,

---

<sup>126</sup> Bülent Bayraktar ve Mehmet Kurtoğlu, Sporda Performans, Etkili Faktörler, Değerlendirilmesi ve Artırılması, *"İstanbul Üniversitesi Tıp Fakültesi, Klinik Gelişim"*, s.19

<sup>127</sup> Bayraktar ve Kurtoğlu, a.g.e., s.19

<sup>128</sup> Bayraktar ve Kurtoğlu, a.g.e., s.19



antrenmanlar, yarışma saatinde yapılmaya başlanarak, bir süre sonra antrenman ritmi ile yüksek performans ritmi birbiri ile uyumlu hale getirilebilmektedir.<sup>129</sup>

Sporcuların seyahatinde bir diğer önemli nokta ise seçilen seyahat aracıdır. Uzak mesafeler için karayolu taşımacılığı, sporcuların uzun süreli seyahatine bağlı, kasların aynı pozisyonda kalmasından kaynaklanan yorgunluğu sebep olmaktadır. Bunun sonucunda sporcular yarış yerine yorgun bir şekilde ulaşmaktadırlar. Eğer ulaşımında karayolu tercih edilecekse, sporcuların dinlenmeleri için gereken süre göz önüne alınarak, yarış yerine yarış tarihinden belli bir süre önce gidilmesi, sporcuların performansı açısından daha uygun olacaktır.<sup>130</sup>

Eski Milli Kürekçilerden Fatih Örer, Yüksel Taşçı ve Ümmet Subaşı ile yapılan görüşmeler yardımıyla sporcuların seyahatleriyle ilgili bilgiler alınmıştır. 1990'lı yılların ortalarına kadar ülkemizde kürekçilerin, yurtdışındaki uluslararası yarışmalara otobüs ile seyahat ettikleri ve bazı ülkeler için 2-3 gün süren bir otobüs yolculuğu yapıldığı ifade edilmiştir. Bunun sonucunda sporcuların hem fiziksel yorgunluk hem de uyku düzensizliği ve sorunu ile karşı karşıya kaldıklarını, bu durumun da yarış performanslarını olumsuz yönde etkilediğini dile getirmişlerdir. Ancak daha sonraları ulusal veya uluslararası uzun mesafedeki yarış yerlerine ulaşım için otobüs yerine havayolunun tercih edildiği, bunun sonucunda sporcuların belirtilen sorunları yaşamadığı ve daha konforlu seyahat ettiği belirtilmiştir.<sup>131</sup>

Seyahatlerde havayolu tercih edildiğinde sporcular için oluşabilecek bazı olumsuz etkenler de bulunmaktadır. Bunların en önemlisi uzun mesafe seyahatlerde oluşan jetlag etkisidir. Sporcu biyolojik ritim olarak adlandırılan; insan organizması, fizyolojik olaylar, beslenme, metabolizma olayları ve yaşam alışkanlıklarına bağlı olarak gelişen günlük bir ritme sahiptir. Doğu-Batı ekseninde (özellikle doğudan batıya gidildiğinde) jetlag etkisi daha fazla hissedilmektedir. Ancak Kuzey-Güney ekseninde bu etki daha az hissedilmektedir. Jetlag, kişilerin bioritminde değişiklik yapmaktadır. Gidilen lokasyonun zaman dilimine alışma süresi yaklaşık 48 saat sürmektedir. Bu nedenle gidilecek yarış yeri uzun bir uçak seyahatini kapsayacaksa, bu adaptasyon süreci ve iklim koşulları göz önüne mutlaka alınmalıdır.<sup>132</sup>

---

<sup>129</sup> Bayraktar ve Kurtoğlu, **a.g.e.**, s.19

<sup>130</sup> Fatih Örer, Ümmet Subaşı, Yüksel Taşçı (Eski Milli kürekçi ve Antrenörler), İstanbul,27.07.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>131</sup> Fatih Örer, Ümmet Subaşı, Yüksel Taşçı (Eski Milli kürekçi ve Antrenörler), İstanbul,27.07.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>132</sup> Muzaffer Çetingöç, Havacılık Tıbbı Derneği, Bülten Yazıları, 2012.

Ülkemizde sporcuların güvenli seyahatleri ile ilgili kurallar Spor Genel Müdürlüğü'nün "Spor Kafileleri Seyahat Yönergesi"nde belirtilmiştir.<sup>133</sup> (EK-C)

### 3.2. TEDARİK ZİNCİRİ VE SATIN ALMA

Tedarik zinciri ve satın alma; ürün veya hizmeti üretmek için gerekli tüm hammadde, para, hizmet vb. ihtiyaçların belirlenmesi, temin edilmesi ve bunların yönetilmesi süreci olarak tanımlanmaktadır.<sup>134</sup> Bu durumda spor ve spor organizasyonları için tedarik ve satın almayı; belli bir sportif amaç ve bu amaca ulaşmak için gerekli tüm malzeme, ürün ve hizmetlerin belirlenip, temin edilmesi ve bunların yönetim süreci olarak tanımlamak mümkündür.

Bazı kürek kulüp yöneticileri ve antrenörleri ile yapılan görüşmeler sonrasında kürek sporu için gerekli malzemeler satın alınırken uygulanan karar verme sürecinde ön plana çıkan kriterler şunlar olmuştur:<sup>135</sup>

- İhtiyacın belirlenmesi,
- Kulübün mali durumu, bütçe,
- Sportif amaç,
- Sporcuların talebinin değerlendirilmesi,
- Satın alınacak malzemeyi satan firma ve markanın belirlenmesi,

Kürek kulüplerinde malzeme (tekne, kürek) ihtiyacı ortaya çıktığında yönetici ve antrenörler beraber karar vermekte ve ihtiyacı tam olarak belirledikten sonra, bütçe değerlendirmesi ve nasıl bir malzeme alınacağı konusunda değerlendirme yapmaktadırlar. Bu malzemeyi kim, hangi ekip veya ekipler kullanacak, malzemeler hangi amaç (sportif başarı, sporcu yetiştirme vb.) için kullanılacak gibi durumlar tespit edilmektedir. Örneğin, alınacak tekne veya kürekler elit sporcular içinse, performansı en yüksek seviyede olan tekne ve kürekler seçilmekte ve teknenin ve küreklerin dizaynı sporcuların fiziksel özelliklerine göre belirlenip, sipariş verilmektedir. Ayrıca, sporcuların da fikirleri ve tekne ve kürek tercihleri değerlendirmeye alınmaktadır. Ancak alınacak tekne veya kürek, altyapı sporcuları

<sup>133</sup> Spor Genel Müdürlüğü, Seyahat Yönergesi.

<sup>134</sup> A. İhsan Özdemir, "Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri, Yararları", *Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2004, Sayı:23, s.89

<sup>135</sup> Yalçın Özcan, Yalçın Fidancı, Murat Türker, Faruk Algür (Kürek Takım Antrenörü ve Yöneticileri), İstanbul, 25-30.10.2018, Kişisel Görüşme.

için birden fazla ekibin ve sporcunun kullanacağı bir tekne ise ortalama değerlerde ve ölçülerde olan bir tekne satın alınmaktadır.<sup>136</sup>

Malzeme tedarik ve satın almadaki işletme ve markalarla ilgili tercih kriterleri ise o markanın güvenilirliği ve referansları (uluslararası yarışlarda kullanılması ve başarılı sporcuların tercihleri) şeklindedir. Ayrıca, işletmelerin satış sonrasında verdiği teknik destek ve yedek parça temini de tercih sebeplerinden biridir. Birçok işletme uluslararası yarışlarda, (Dünya ve Avrupa Şampiyonları, Olimpiyatlar vs.) organizasyonun düzenlendiği alanda, kendi ürünlerinin teknik destek, tamirat ve bakım hizmetlerini yapmaktadırlar. Yine bu işletmeler, tekne ve malzeme taşıma faaliyetini yapamayan ekip ve takımlara yarışlarda kullanılmak üzere tekne kiralamakta, bu ekip ve takımların malzeme tedarik ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar.<sup>137</sup>

Satın alınan malzemenin teslimat süresi de tercihleri etkileyen bir diğer etkidir. Bazı işletmelerin teslimat süresi birkaç ayı bulabildiği gibi bazıları hemen teslimat yapmaktadırlar. Malzemeyi hemen kullanmak isteyen alıcı için teslimat süresi kısa olan işletme tercih edilmektedir.<sup>138</sup>

Başka bir tercih sebebi de işletmelerin teknolojik gelişmeleri kullanarak sporcu performansını olumlu yönde etkileyen yeni ürünler ortaya çıkarmasıdır. Malzemenin sporcu performansına doğrudan etki ettiği ve kullanılan malzemenin çok önemli olduğu kürek sporunda bu durum önemli bir tercih sebebidir.<sup>139</sup>

Satın alma yönetimi; sporcuların başarısı, dolayısıyla da kulübün başarısı açısından önemli bir lojistik faaliyettir. Başarılı bir satın alma yönetimiyle ihtiyaç duyulan malzemelerin tedarik ve satın alma işlemi ile sporcular yarışlarda istedikleri ve doğru olan malzemeyi kullanıp, performanslarını artırmaktadırlar.<sup>140</sup>

---

<sup>136</sup> Yalçın Özcan, Yalçın Fidancı, Murat Türker, Faruk Algür (Kürek Takım Antrenörü ve Yöneticileri), İstanbul, 25-30.10.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>137</sup> Yalçın Özcan, Yalçın Fidancı, Murat Türker, Faruk Algür (Kürek Takım Antrenörü ve Yöneticileri), İstanbul, 25-30.10.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>138</sup> Yalçın Özcan, Yalçın Fidancı, Murat Türker, Faruk Algür (Kürek Takım Antrenörü ve Yöneticileri), İstanbul, 25-30.10.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>139</sup> Yalçın Özcan, Yalçın Fidancı, Murat Türker, Faruk Algür (Kürek Takım Antrenörü ve Yöneticileri), İstanbul, 25-30.10.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>140</sup> Yalçın Özcan, Yalçın Fidancı, Murat Türker, Faruk Algür (Kürek Takım Antrenörü ve Yöneticileri), İstanbul, 25-30.10.2018, Kişisel Görüşme.

### 3.3. DEPOLAMA

Kürek sporunda ve kürek yarış organizasyonlarında lojistik faaliyetlerden biri olan depolamada, kayikhaneler ve yarış alanlarındaki tekne park alanları kullanılmaktadır. Depolamadaki en önemli amaç malzemelerin (tekne, kürek ve diğer ekipmanların) korunmasıdır. Kürek sporu gibi malzemenin önemli olduğu spor branşlarında malzemenin dış etkenlerden korunması önemlidir. Malzemelere gelecek herhangi bir zarar, sporcuların yarışlarda performansının düşmesine, hatta yarışa girememelerine sebep olmaktadır.<sup>141</sup>

Resim 7'de görüldüğü üzere kayikhanelerde tekneler özel olarak dizayn edilen raflara konulmaktadır. Bu raflar genellikle sağlam metalden olmakla beraber bazen ahşap da kullanılmaktadır. Rafların üzerinin yumuşak bir malzemeyle kaplanması, tekne rafa konulurken veya alınırken malzemenin zarar görmesini engellemektedir. Kullanılan malzeme dışında rafların ölçüleri de teknelerin boyutlarına göre ayarlanmaktadır. Her tekne farklı uzunlukta olduğu için tekne boyları ve küpeşte aralıkları hesap edilerek raflar yerleştirilmektedir. Dört çifte veya dört tek teknelerinin rafına iki çifte konulduğu zaman bir taraf mutlaka teknenin ambar kısmına gelmekte, bu durumda tekne ezilmekte ve aşağı doğru esnemektedir. Ayrıca, raflar arasındaki yükseklikler de tekne ebatlarına göre ayarlanmaktadır. Raf aralığı çok kısa olursa tekneyi rafa koyarken çarpma söz konusu olacağından tekneler zarar görebilmektedir. Raf aralığı çok geniş tutulduğu takdirde ise rafların yüksekliği artmakta, hem belli yükseklikte daha az raf olmakta hem de tekneyi raftan alırken ve koyarken zorluk yaşanmaktadır. Bu tür etkenler göz önüne alınarak raf ebatları optimum düzeyde tutulmalı ve alan verimli kullanılarak maksimum tekne sayısını kayikhane muhafaza edilebilmelidir.<sup>142</sup>

---

<sup>141</sup> Ömer Olgun, (Galatasaray Kürek Takımı Malzeme ve Bakım Sorumlusu), İstanbul, 06.09.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>142</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.42



**Resim-7** Kayıkhanede Tekne Raf Sistemi<sup>143</sup>

Kayıkhanelerde, tekneler gibi kürekler için de bir raf sistemi yapılmaktadır. Kürekler genellikle dikey konumda fazla yer kaplamadan kürek raflarına asılarak veya raflara yatay şekilde bırakılarak depolanmaktadırlar. Dikey asıldığında, kürekler topaç yukarıda, pala aşağıda kalacak şekilde asılmalıdır.<sup>144</sup> Bu durum Resim 7’de gösterilmektedir.

<sup>143</sup> <http://www.jendoco.com/node/1167> (Erişim Tarihi: 16.12.2018)

<sup>144</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.43



**Resim-8** Kayıkhanede Kürek Rafı<sup>145</sup>

Teknelerin rahatça girip çıkabilmeleri için kayıkhaneye kapılarının genişliği teknelerdeki dirseklerin<sup>146</sup> açıklığından daha geniş, yüksekliği ise sporcunun tekneyi elleriyle havaya kaldırdığı yükseklikten daha fazla olmalıdır. Kapıların iniş-çıkış iskeleleri yönüne bakması, sporcuların tekneyi kayıkhaneden çıkardıktan sonra herhangi bir manevra yapmaya gerek kalmadan iskeleye taşımalarını sağlamaktadır.<sup>147</sup>

Resim 9'da görüldüğü üzere yarış alanlarında ise tekne parkları malzemeler için geçici kayıkhaneye görevi görmektedir. Tekne parkları yarış alanlarında genellikle yarışın bitiş kısmı tarafında olacak şekilde yerleştirilmektedir. Ayrıca, Resim 10'da görülen, iniş-çıkış iskelelerinin bu alana yakın olması sporcular suya inmek için teknelerini uzun süre taşımamalarını sağlamaktadır.<sup>148</sup>

<sup>145</sup> <https://epodcastnetwork.com/space-saver-rowing-systems-supplier-for-all-your-rowing-and-small-boats-storage-needs/> (Erişim Tarihi: 16.12.2018)

<sup>146</sup> Dirsek: Küreklerin takıldığı ayın üzerinde bulunduğu, teknelerin kenarından dışa doğru uzanan metal veya karbondan yapılan uzantı.

<sup>147</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.42

<sup>148</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.42-43



**Resim-9** Yarışma Yerinde Tekne Park Alanı ve Tekne Rafları<sup>149</sup>



**Resim-10** Yarış Alanında İniş-Çıkış İskelesi<sup>150</sup>

Tekne park alanının büyüklüğü ve raf sayıları yarışlara katılacak tekne sayısına göre değişebilmektedir. Büyük organizasyonlarda (Olimpiyat Oyunları, Dünya ve Avrupa Şampiyonası gibi) gerekli olan tekne park alanı yaklaşık 10.000

<sup>149</sup> <http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi: 14.09.2018)

<sup>150</sup> <http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi: 14.09.2018)

metrekaredir. Ancak, daha küçük uluslararası ve ulusal organizasyonlarda bu alan daha küçük olabilmektedir.<sup>151</sup>

Tekne alanındaki raflar sabit olarak yapılabildi gibi seyyar olarak da dizayn edilebilmektedir. Seyyar olmasının avantajı her tekne boyuna göre ayarlanabilir olmasıdır. Her organizasyona farklı sayıda tekne katıldığından seyyar raflar daha çok tercih edilmektedir. Buna karşın sabit raflar ise herhangi bir dış etkende (fırtına gibi) malzemelerin korunması açısından daha güvenlidir.<sup>152</sup>

Tekne römorklarının yüklenmesi, boşaltılması ve hareketi için tekne park alanına kolay ve rahat bir şekilde erişilebilmesi şarttır. Arazi düz veya mümkün olduğunca 10 °'den fazla eğimli olmamalıdır.<sup>153</sup>

### **3.4. MALZEME YÖNETİMİ VE BAKIM-ONARIM**

Kürek tekneleri ve kürekler çok pahalı, hassas ve kırılğan malzemelerden yapıldığı için, malzemelerin bakım ve onarımı çok önemli bir konudur. Özellikle, antrenman, yarış, taşıma, yükleme ve elleçleme yapılırken bazı kazalar meydana gelebilmekte ve malzemeler zarar görebilmektedirler. Tekne ve küreklerin şekil ve dizaynları kürekçilerin performansının artması ve teknenin daha hızlı gitmesini sağlayacak şekilde imal edildiğinden, özellikle onarım durumlarında bu konuda usta ve yetkin kişiler görev almalıdır.<sup>154</sup>

Bazı tekne ve kürek üreticisi işletmeler büyük yarış organizasyonlarında (Olimpiyat, Dünya ve Avrupa şampiyonları vb.) tekneler ve kürekler için bakım ve onarım hizmetleri vermektedirler. Satış sonrası verilen hizmet, aynı zamanda, malzeme satın alma kriterlerinden biri olduğu için pazarlama açısından da üretici işletmeler için bu durum önem arz etmektedir.<sup>155</sup>

Malzemelerin uzun ömürlü olması ve yarışta herhangi teknik bir sorun yaşanmaması için kürekçiler hemen hemen her antrenman sonrasında tekne ve malzemelerinin bakımını yapmaktadırlar. Çünkü, yarışlarda oluşabilecek en ufak bir

<sup>151</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.41

<sup>152</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.43

<sup>153</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.41

<sup>154</sup> Ömer Olgun, (Galatasaray Kürek Takımı Malzeme ve Bakım Sorumlusu), İstanbul, 06.09.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>155</sup> Erkuğ Oğultürk (Hudson marka tekne üretici firmanın Türkiye Distribütörü), İstanbul, 12.02.2018, Kişisel Görüşme.



teknik sorun yarışların kaybedilmesine sebep olabilmektedir. Nitekim, 1998 yılında düzenlenen Büyükler Türkiye Kürek Şampiyonasında, Galatasaray ve Fenerbahçe ekipleri arasında yapılan son yarışta, yarışın son 200 metresinde önde olan Galatasaray ekibindeki bir sporcunun oturağının tekeri kırılmış ve sporcu oturağı kullanamamıştır. Bu da ekibin beraberliğini ve ritmini bozmuş, Fenerbahçe ekibi geriden gelerek yarış kazanmıştır.<sup>156</sup>

### 3.5. ELLEÇLEME

Kürek sporunda elleçleme, malzemelerin (tekne, kürek) raf-iskele, raf-sehpa ve iskele-sehpa arasında taşınmasıyla gerçekleşen bir faaliyettir. Sporcular tekne ve kürekleri kayıkhane veya tekne park alanındaki raflardan veya sehpadan alarak iniş-çıkış iskelesine götürmekte, tekneye binmekte veya tekneden inmektedirler. Bu işlem sırasında Resim 11'de görüldüğü üzere, tekneler hafif olduğu için genellikle omuzda veya elde taşınmaktadır. Ayrıca, teknenin büyüklüğüne göre sporcular arasındaki mesafeye dikkat edilmesi gerekmektedir. Tekneler ince ve hassas bir yapıda olduklarından bu mesafe uzun olursa tekne esneyebilmekte, hatta kırılabilmektedir.<sup>157</sup>



**Resim-11** Tekne ve Küreklerin Taşınması<sup>158</sup>

<sup>156</sup> Fatih Örer, Levent Avat, Ali Nedrettin Şen (Galatasaray yarış ekibi sporcuları), İstanbul, 07.09.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>157</sup> Levent Avat, Ümmet Subaşı, Batuhan S. Barutçu (Kürek Takım Antrenörleri), İstanbul, 17.09.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>158</sup> Galatasaray Kürek Takımı Sporcuları

Resim 12’de görülebileceği gibi elleçleme faaliyetleri esnasında kullanılan sehpa, metalden veya ahşaptan yapılmakta ve üzerine teknenin konulabileceği şekilde dizayn edilmektedir. Teknenin bakımı veya tamirati, teknik ayarları ve temizlenmesi için tekneler sehpa konularak bu işlemler gerçekleştirilmektedir.<sup>159</sup>



**Resim-12** Sehpalarda Tekneler<sup>160</sup>

Kürekçilerin tekneye biniş ve inişleri için iniş-çıkış iskelelerinin teknik özellikleri, dizaynı ve konumu uygun olmalıdır. İskelenin sudaki yüksekliği, tekne suya konulduğu zaman sporcuların küreklerini aylara (teknede küreklerin takıldığı yer) takarken ve tekneye binip inerken rahat olabilecekleri bir pozisyonda olmalıdır. Bu yükseklik ayarlanırken, sporcular iskelenin üzerine çıktıklarında suya batma mesafesi hesaba katılmalıdır. Aksi takdirde iskelenin yüksekliği suya çok yakın olacaktır. İskelenin ortalama ideal yüksekliği ise 20 cm civarındadır.<sup>161</sup>

Resim 13’de örneği görülen iniş-çıkış iskeleleri genellikle ahşap veya plastik dubalardan yapılmakta ve üstünün tamamı veya bir kısmı gerekirse sporcuların üzerinde rahat hareket edebilecekleri ve ıslandığında kaymayacakları bir malzemeyle kaplanmaktadır. Ayrıca, iskelenin yan tarafları tekneler suya

<sup>159</sup> Levent Avat, Ümmet Subaşı, Batuhan S. Barutçu (Kürek Takım Antrenörleri), İstanbul, 17.09.2018, Kişisel Görüşme.

<sup>160</sup> <http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi: 14.09.2018)

<sup>161</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B4, s.26

konulduğunda ve iskeleyle temas edince teknenin zarar görmemesi için uygun bir malzemeyle kaplanmakta veya önlem alınmaktadır.<sup>162</sup>



**Resim-13 İniş-Çıkış İskelesi<sup>163</sup>**

İskelelerin genişliği ve uzunlukları, teknelerin ve küreklerin boyları hesaba katılarak yapılmaktadır. Teknenin boyu kısa olduğunda iskeleden uzun bir tekneye binip inmek sporcular için pek mümkün olmamakta veya zorlanmaktadır. Kürekler takıldığı zaman iskelenin diğer tarafı da iniş çıkış için kullanılıyorsa, diğer tarafı etkilemeyecek genişlikte olmalıdır. Yarış alanında kullanılan iskelelerin uzunluğu en az sekiz tek teknesinin uzunluğu, genişliği de tek kürek uzunluğu kadar olmalıdır.<sup>164</sup>

İskeleler ile bir diğer önemli konu ise iskelelerin konumudur. İskeleler genellikle tekne park alanına yakın konumlandırılmaktadırlar. Bu da sporcuların teknelerini uzun mesafe taşımalarını gerektirmeden suya iniş çıkışlarını sağlamaktadır. Ayrıca, iskeleler rüzgar ve dalgaya açık bir konumda bulunmamalıdır. Aksi takdirde, iskele yanına konan teknelerin iskeleye çarpmaları ve hasar görmeleri söz konusu olabilmektedir. İniş-çıkış iskelelerinin dışında seyirci tribünü ve protokol önüne konan ve teknelerin yarış sonrasında ödül töreni için

<sup>162</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B4, s.26

<sup>163</sup> <https://www.facebook.com/sumersporkurek/photos> (Erişim Tarihi: 20.12.2018)

<sup>164</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B4, s.26

yanıştığı iskelenin boyutları ise; 54 m boyunda, 3 m genişliğinde ve sudan yüksekliği 10-15 cm'dir.<sup>165</sup>

### 3.6. YER SEÇİMİ

Tesislerin işletilmesi ve kullanımından önce, tesisler yapılırken; tesisin yapılacağı mahal hakkında (iklim, arazi yapısı, inşaat malzemesi, okul durumu, yaş grafiği, mesken uzaklığı, şehrin gelişme istikameti, trafik durumu, halkın içtimai-iktisadi durumu) inceleme yapılmalı, tesisleri kullanacakların görüşleri alınmalıdır.<sup>166</sup>

"Temel bir hedef doğrultusunda işletilen rekreasyonel tesislerde; demografi, alt yapı, okul, aile veya iş yerine yakınlık, ulaşılabilirlik gibi özellikler yanında, tesislerin albenisi bulunmalıdır. Diğer bir ifadeyle, tesisler çevreye yabancılaşmamış, çevresini etkileyebilecek, alt yapı, enerji bakım onarım, personel, bütçe ve yönetim sorunlarından arındırılmış bir anlayış içerisinde rantabl olmalıdır. Rekreasyonel etkinliklerde ayrı ve önemli bir yere sahip spor etkinliklerinin ise yarışma anlamından uzak, rekreasyonel kullanımda rantabl çalıştırılması ayrı bir önem taşımaktadır."<sup>167</sup>

#### 3.6.1. Kürek Kulübü ve Kayıkhanenin Yeri ve Konumu

Çevre ve hava koşullarından çok etkilenen kürek sporunda kulübün (kayıkhanenin) ve yarışların yapılacağı kürek parkurunun konumu ve nerede olacağı çok önemli bir husustur. Kayıkhanenin yer seçiminde en önemli husus antrenman yapılacak su koşullarının uygun olmasıdır. Dalga, su yoğunluğu ve kirliliği, suyun derinliği kürek çekmeyi olumsuz etkilediğinden dolayı bu koşulların dikkate alınması gerekmektedir. Deniz küreği branşındaki tekneler açık denize ve dalgalara uygun olduğundan bu kürek tekne sınıfı için dalga sorun teşkil etmemektedir. Ancak, olimpik branştaki tekne sınıfları dar ve alçak olduğundan suya çok yakındır ve bu durum sudaki dalgaların kürek çekmeyi zorlaştırmasına neden olmaktadır.<sup>168</sup>

Kayıkhanenin su kenarındaki konumu ise teknelerin iniş-çıkış iskelesine yakınlığı ve teknelerin kayıkhaneden iskeleye taşınması açısından değerlendirildiğinde yakın olmalıdır. Ayrıca, kayıkhanenin kapılarının suya (iskeleye)

<sup>165</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B4, s.26

<sup>166</sup> **IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 1979, s.63-74

<sup>167</sup> Serdar Ceyhan, "Spor Tesislerinin Rekreatif Açıldan Kullanımı", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 2008, Cilt:16 No:1, 2008, s.325-332

<sup>168</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B2, s.8

doğru olması gerekmektedir. Kapılar, teknelerin uzunluğundan dolayı mümkün olduğunca manevraya gerek duymadan tekneleri doğrudan iskeleye götürülebilecek şekilde konumlandırılmalıdır.<sup>169</sup>

Kürek kulübünün ve kayıkhanenin nerede olması gerektiği ile ilgili bir diğer önemli husus ise ulaşılabilirliktir. Sporcuların antrenman yerine kolay ulaşımı, merkezi bir yerde olması gibi etkenler hem daha fazla sporcunun bu sporu yapabilmesine hem de hızlı ve kolay ulaşımına olanak sağlamaktadır.<sup>170</sup>

### 3.6.2. Yarış Parkuru Yeri ve Konumu

Kürek yarışlarının yapılacağı parkur, yarışların yapılabilirliği açısından çok önemlidir. Yarış organizasyon alanının detaylı tasarımına başlamadan önce şu konular araştırılmalıdır:<sup>171</sup>

- Kürek yarış alanının inşası için belirlenen arazinin mülkiyeti ile ilgili ayrıntılar
- Kürek yarış alanının yerel çevre koşulları
- Jeolojik koşullar
- Hidrolojik koşullar

Kürek parkurunun sudaki konumunu belirlerken 6 yarış kulvarının da eşit şartlarda olması gerekmektedir. Bunun için bölgedeki genel rüzgar durumu incelenmeli ve parkurun hangi yönde olacağına karar verilmelidir. Parkurun yan rüzgar alması, kürekçilerin rahat yarış yapmalarını zorlaştıracığı gibi rüzgar kıyı tarafından esiyorsa bu taraftaki ilk parkurlar rüzgardan etkilenmeyeceğinden (ya da daha az etkileneceğinden) avantaj sağlayacaktır. Bundan dolayı, parkurların konumu planlanırken parkurun rüzgarın yönüne paralel yönde olması gerekmektedir.<sup>172</sup>

Ayrıca, su derinliği uluslararası kürek parkurlarında tüm parkur boyunca en az 3 metre olmalı ve sudaki hidrolojik (bitkiler, kirlilik vs.) koşullar incelenmelidir. Son olarak, yarış organizasyon alanı belirlenirken katılımcılar (sporcular, izleyiciler vs.)

<sup>169</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.41

<sup>170</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B7, s.41-42

<sup>171</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B2, s.8

<sup>172</sup> FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B2, s.8

için ulaşım konusu da bir diğer önemli konudur. Özellikle seyirciler açısından organizasyon alanına ulaşım kolaylığı, yarışları daha fazla seyircinin izlemesine olanak tanımaktadır.<sup>173</sup>



---

<sup>173</sup> FISA, (Uluslararası Kürek Federasyonu), Manuel Book, 2010, B2, s.8

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### SAPANCA KÜREK PARKURU ULUSAL KÜREK YARIŞLARINDA LOJİSTİK FAALİYETLERİN KATILIMCI MEMNUNİYETİNE ETKİSİ

#### 4.1. ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ

Bu bölümde araştırmanın amacı, araştırmanın önemi, araştırmanın sınırlılıkları, araştırmanın evreni ve örnek büyüklüğü, araştırmanın modeli, araştırmanın hipotezleri, veri toplama yöntemi ve aracı ve son olarak araştırmada yapılan analizler üzerinde durulmuştur.

##### 4.1.1. Araştırmanın Amacı

Etkin bir spor organizasyonunun önemli bir parçası olarak görülebilecek lojistik faaliyetler ve bu faaliyetlere ilişkin katılımcı memnuniyetinin ölçülmesi, üzerinde durulması gereken bir konudur. Bu bağlamda; spor organizasyonlarındaki lojistik faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisini ölçmek, bu tez çalışmasının temel amacını oluşturmaktadır. Uygulama alanı olarak ise Sapanca kürek parkurunda yapılan ulusal kürek yarışları seçilmiştir.

Temel amaca bağlı olarak araştırmanın ulaşılması düşünülen alt amaçlar ise şu şekildedir:

- Katılımcıların lojistik faaliyetlere ilişkin algılarını saptamak
- Katılımcıların memnuniyetlerine ilişkin algılarını belirlemek
- Katılımcıların sosyo-demografik özelliklerini ortaya koymak
- Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların sosyo-demografik özellikleri arasında fark olup olmadığını belirlemek
- Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların sosyo-demografik özellikleri arasında fark olup olmadığını belirlemek

##### 4.1.2. Araştırmanın Önemi

Başarılı bir spor organizasyonu planlamak ve düzenlemek için dikkat edilmesi gereken konulardan birisinin organizasyona ilişkin lojistik faaliyetler olduğunu söylemek mümkündür. Hatta lojistik faaliyetler olmadan bir organizasyonun gerçekleşme olasılığı dahi bulunmamaktadır.

Bu noktadan hareketle, literatürde daha önce spor organizasyonlarındaki lojistik faaliyetlerin ve bu faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisinin ölçülmediği de dikkate alındığında, gerçekleştirilecek tez çalışması, bu konuda literatüre katkı sağlaması açısından önem taşımaktadır.

#### **4.1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları**

Araştırmanın evrenini kürek sporu ile ilgilenen sporcular oluşturmaktadır. Zaman ve maliyet açısından ilgili tüm katılımcılara ulaşma imkanı bulunmadığından, seçilecek uygun örnekleme yöntemi ile uygun sayıda katılımcı ile araştırma gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, kürek yarışlarının yılın belli zamanlarında yapılıyor olması da zaman kısıtı olarak ifade edilebilir. Araştırma için öngörülen süre, araştırma yapabilmek için gerekli izinlerin alınması da dahil olmak üzere 2 ay olarak sınırlandırılacaktır. Yarışma sezonu Mart-Eylül ayları arasındadır ve yarışlar Eylül ayında bittiğinden dolayı, yarışma sonuçlarının anketlere verilecek cevapları etkilememesi için anket çalışması 01.11.2017- 31.12.2018 tarihleri arasında yapılmıştır.

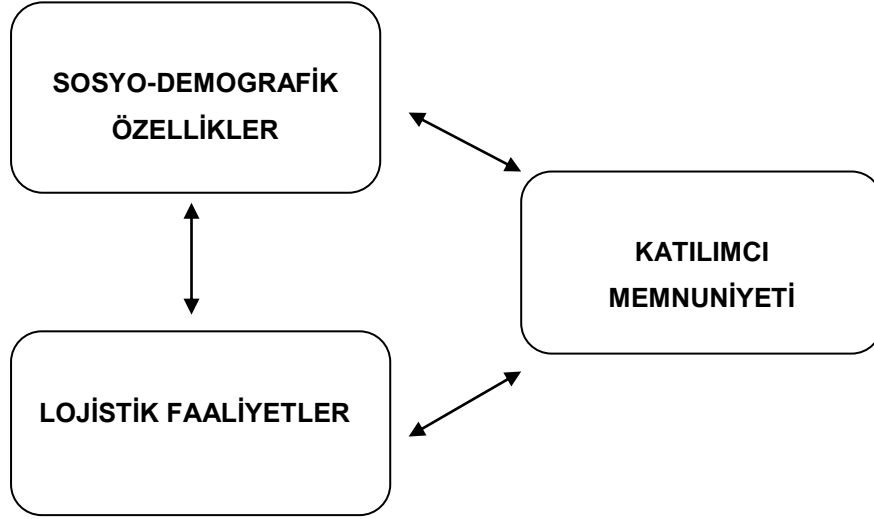
#### **4.1.4. Araştırmanın Evreni ve Örnek Büyüklüğü**

Araştırma evrenini Sapanca Kürek Parkuru'nda yapılan Ulusal Kürek Yarışlarına katılan sporcular oluşturmaktadır. Kürek yarışlarına katılacak sporcularda en az 13 yaş alt sınırı bulunmaktadır. Ancak, en az iki yıl deneyimli sporcu olması göz önüne alınarak, 16 yaş ve üstü tüm sporcularla gönüllük esasına göre anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Ankete katılanların sayısı 111 kişi olmuştur.

#### **4.1.5. Araştırma Modeli**

Araştırmada Sapanca Kürek Parkuru'nda Ulusal Kürek Yarışlarına katılan sporcuların, organizasyondaki lojistik faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisi incelenmiştir. Ayrıca, lojistik faaliyetler ile katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların sosyo-demografik özellikleri arasında fark olup olmadığı ortaya konmuştur. Araştırma modeli Şekil 1'de görüldüğü gibi oluşturulmuştur.





Şekil-1 Araştırma Modeli

#### 4.1.6. Araştırma Hipotezleri

Araştırmanın modeline dayalı olarak araştırmada test edilecek ana hipotezler şu şekilde ifade edilebilir:

##### **Birinci Hipotez:**

**H<sub>1</sub>:** Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların sosyo-demografik özellikleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

##### **Birinci hipoteze ait alt hipotezler ise şunlardır:**

**H<sub>1a</sub>:** Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların cinsiyetleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H<sub>1b</sub>:** Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların yaşları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H<sub>1c</sub>:** Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların medeni durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H<sub>1d</sub>:** Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların eğitimi durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H<sub>1e</sub>:** Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların gelir durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

##### **İkinci Hipotez:**

**H<sub>2</sub>:** Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların sosyo-demografik özellikleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

### **İkinci hipoteze ait alt hipotezler ise şunlardır:**

**H2a:** Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların cinsiyetleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H2b:** Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların yaşları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H2c:** Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların medeni durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H2d:** Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların eğitim durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

**H2e:** Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların gelir durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır.

### **Üçüncü Hipotez:**

**H3:** Lojistik faaliyetler katılımcı memnuniyetine istatistiki olarak anlamlı etkiye bulunmaktadır.

#### **4.1.7. Veri Toplama Yöntemi ve Aracı**

Araştırma verileri anket yardımıyla toplanmıştır. Anketler, katılımcıların yarışlarda aldıkları sonuçların anket cevaplarına olumlu veya olumsuz etki etmemesi amacıyla yarışma sezonu bittikten bir ay sonra yapılmaya başlanmıştır.

Araştırmada kullanılan değişkenler, sosyo-demografik özellikleri (cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim durumu ve gelir durumu) içeren 5 değişken, organizasyondaki lojistik faaliyetleri içeren 10 değişken ve katılımcı memnuniyet ile ilgili 14 değişkenden oluşmaktadır.

Sosyo-demografik özellikler haricindeki değişkenler anket formunda 5'li likert ölçeği yardımıyla hazırlanmışlardır. Lojistik faaliyetler ve katılımcı memnuniyeti için seçenekler, (1) Kesinlikle katılmıyorum, (2) Kısmen katılmıyorum, (3) Kararsızım, (4) Kısmen katılıyorum, (5) Kesinlikle katılıyorum şeklindedir.

Lojistik faaliyetler ile katılımcı memnuniyetini oluşturan değişkenlerin belirlenmesi için konunun ilgililerinden oluşan (sporcular, antrenörler, yöneticiler, izleyiciler ve lojistik işletmesi çalışanları) katılımcılarla, odak grup çalışması gerçekleştirilmiştir.

Elde edilen sonuçlara göre kürek organizasyonları için lojistik faaliyetler ve katılımcı memnuniyetine ilişkin belirlenen değişkenleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

Kürek yarışlarındaki lojistik faaliyetler:

- LF1: Yarış parkurunda sporcu güvenliği açısından yeterli önlemler alınmıştır.
- LF2: Yarış yerindeki tekne park alanı yeterlidir.
- LF3: Tekne park alanındaki teknik donanım (tekne rafları, sehpalar vs.) yeterlidir.
- LF4: İniş-çıkış iskelelerinin konumu uygundur.
- LF5: İniş-çıkış iskelelerinde sporcu güvenliği açısından yeterli önlem alınmıştır.
- LF6: İniş-çıkış iskelelerinin teknik özellikleri uygundur.
- LF7: Yarışlarda teknolojik ekipmanlar kullanılmaktadır. (fotofinish, otomatik start, kamera vs.)
- LF8: Organizasyonda sağlık hizmetleri gerekli düzeyde verilmektedir.
- LF9: Organizasyon alanında yeme-içme hizmetleri yeterli düzeyde verilmektedir.
- LF10: Tekne ve diğer malzemeler emniyetli bir şekilde taşınmaktadır.
- Kürek yarışlarındaki katılımcı memnuniyeti
- KM1: Yarışların yapıldığı yer kürek yarışları için uygundur.
- KM2: Yarış parkurunun konumu hava şartları (rüzgar, dalga vb.) açısından uygundur.
- KM3: Yarış parkuru ulusal yarışlar için uygundur.
- KM4: Yarış parkuru uluslararası yarışlar için uygundur.
- KM5: Yarış parkurunun konumu yarışların izlenebilirliği açısından uygundur.
- KM6: Yarışların organize edildiği tarihler yarışların yapılabilirliği açısından uygundur.
- KM7: Organizasyonda, yarış programında aksaklıklar meydana gelmemektedir.
- KM8: Organizasyon alanı temizdir.
- KM9: Organizasyon alanı düzenlidir.
- KM10: Organizasyon alanında tuvalet, soyunma odası, duş gibi olanaklar yeterli düzeyde sağlanmaktadır.
- KM11: Organizasyon alanında katılımcıların güvenliği açısından yeterli önlem alınmıştır.
- KM12: Organizasyon alanında malzemelerin güvenliği açısından yeterli önlem alınmıştır.
- KM13: Katılımcıların yarış yerine transferi için ulaşım hizmetleri konforludur.
- KM14: Katılımcıları yarış yerine transferi için ulaşım hizmetleri güvenlidir.

#### 4.1.8. Araştırmada Yapılan Analizler

Araştırmada elde edilen verilerin analizi için SPSS20 paket programı kullanılmıştır. Analizlerde, %95 güven aralığı temel alınarak çalışılmıştır. Lojistik faaliyetler ile katılımcı memnuniyetinin sosyo-demografik özellikler açısından fark gösterip göstermediğini belirlemek için T-testi ve ANOVA testi kullanılmıştır. Lojistik faaliyetlerin katılımcı memnuniyeti üzerindeki etkisi ise regresyon analizi ile incelenmiştir.

#### 4.2. SOSYO-DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER İLE İLGİLİ FREKANS ANALİZLERİ

Bu bölümde, katılımcıların sosyo-demografik özelliklerine ilişkin frekans dağılımları yer almaktadır. Sosyo-demografik özellikler; cinsiyet, yaş, medeni durum, gelir durumu ve eğitim durumu şeklinde sıralanmaktadır.

**Tablo-5** Katılımcıların Sosyo-Demografik zelliklerine İlişkin Frekans Dağılımları

		FREKANS	YÜZDE	GERERLİ YÜZDE	TOPLAM YÜZDE
CİNSİYET	ERKEK	77	69,4	69,4	69,4
	KADIN	34	30,6	30,6	100,0
	<b>TOPLAM</b>	<b>111</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
YAş	18 YAş ve ALTI	47	42,3	42,3	42,3
	19 YAş ve ÜSTÜ	64	57,7	57,7	100,0
	<b>TOPLAM</b>	<b>111</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
MEDENİ DURUM	BEKAR	87	78,4	78,4	78,4
	EVLİ	24	21,6	21,6	100,0
	<b>TOPLAM</b>	<b>111</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
GELİR DURUMU	500 TL ve ALTI	55	49,5	49,5	49,5
	501-1500 TL	19	17,1	17,1	66,7
	1501 ve ÜZERİ	37	33,3	33,3	100,0
	<b>TOPLAM</b>	<b>111</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
EğİTİM DURUMU	LİSE	53	47,7	47,7	47,7
	YÜKSEK ğRETİM (nlisans, Lisans ve Lisansüstü)	58	52,3	52,3	100,0
	<b>TOPLAM</b>	<b>111</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Tablo-5'te görüldüğü gibi katılımcıların 77'si erkek, 34'ü kadın olmak üzere toplamı 111 kişidir. Bunların yüzdelerle dağılımları ise %69,4 erkek, %30,6 kadındır. Katılımcılardan 18 yaş ve altında olanların sayısı 47 kişi (%42,3) iken 19 yaş ve üstünde olanlar 64 kişi (%57,7)'dir. Medeni durumuna göre 87 kişi bekar (%78,4), 24 kişi evlidir (%21,6). Gelir durumuna göre 500 TL ve altında geliri olanlar 55 kişi (%49,5), 501 TL-1500 TL arasında geliri olanlar 19 kişi (%17,1) ve son olarak 1501 TL ve üzeri geliri olanlar ise 37 kişi (%33,3) şeklinde sıralanmaktadır. Eğitim durumu açısından kişi sayıları ve oranları; lise 53 kişi (%47,7), yüksek öğretim (önlisans, lisans ve lisansüstü) 58 kişi (%52,3) olarak dağılım göstermektedir.

### 4.3. ARAŞTIRMADA KULLANILAN ÖLÇEKLERİN GÜVENİLİRLİK ANALİZLERİ

Güvenilirlik analizlerinde genellikle Cronbach's Alpha katsayısı kullanılmaktadır. Araştırmadaki anket sorularının ne kadar güvenilir olduğunu test etmeye yarayan bir analiz yöntemidir. Bu analiz yöntemiyle ortaya çıkan Cronbach's Alpha katsayısı şu şekilde yorumlanabilir:<sup>174</sup>

0,00 < Cronbach's Alpha < 0,40; güvenilir değil

0,40 < Cronbach's Alpha < 0,60; düşük güvenilirlik

0,60 < Cronbach's Alpha < 0,80; oldukça güvenilir

0,80 < Cronbach's Alpha < 1,00; yüksek derecede güvenilir.

#### 4.3.1. Lojistik Faaliyetler Ölçeğinin Güvenilirlik Analizi

Lojistik faaliyetler ölçeğinin güvenilirlik analizi sonuçlarına göre Cronbach's Alpha katsayısı 0,797 olarak bulunmuştur. Bu durumda lojistik faaliyetler ölçeğinin oldukça güvenilir olduğu söylenebilir.

#### 4.3.1. Katılımcı Memnuniyeti Ölçeğinin Güvenilirlik Analizi

Katılımcı Memnuniyet ölçeğinin güvenilirlik analizi sonuçlarına göre Cronbach's Alpha katsayısı 0,869 olarak bulunmuştur. Bu durumda katılımcı memnuniyet ölçeğinin yüksek derecede güvenilir olduğu ifade edilebilir.

<sup>174</sup> Vahit Bademci, "Güvenirliği Doğru Anlamak ve Bazı Klişeleri Yıkma: Bilinenlerin Aksine, Cronbach'ın Alfa Katsayısı, Negatif ve "-1'den Küçük Olabilir", **İnönü Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, 557:1, ss. 1-10.

#### 4.4. ÖLÇEK PUANLARININ NORMALLİK ANALİZİ

Tablo 6'da görüldüğü gibi ölçek puanlarının normalliği için yapılan Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk testlerine göre ölçek puanları normal bir dağılım göstermektedir. Buna göre fark analizleri için parametrik yöntemlerden yararlanılmıştır.

**Tablo-6** Ölçek Puanlarının Normallik Analizi

	Kolmogorov-Smirnova(*)			Shapiro-Wilk		
	İstatistik	sd	P	İstatistik	sd	P
Lojistik Faaliyetler	,079	111	,086	,991	111	,654
Katılımcı Memnuniyeti	,076	111	,136	,987	111	,334

(\*)Lilliefors Anlam Düzeltmesi

#### 4.5. LOJİSTİK FAALİYETLER AÇISINDAN KATILIMCILARIN SOSYO-DEMOGRAFİK ÖZELLİKLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Bu bölümde kürek yarışları organizasyonundaki lojistik faaliyetler açısından katılımcıların sosyo-demografik özelliklere (cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim durumu ve gelir durumu) göre farklılık gösterip göstermediği analiz edilmiştir. Parametrik testler olan T-testi ve ANOVA testi kullanılmıştır.

##### 4.5.1. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması

Tablo 7'de görüldüğü üzere kadın katılımcıların lojistik faaliyetler ile ilgili algı düzeyleri, erkek katılımcılara kıyasla daha yüksek düzeydedir.

**Tablo-7** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması

CİNSİYET		N	Ortalama	Standart Sapma
LOJİSTİK FAALİYETLER	Erkek	77	3,0065	,67206
	Kadın	34	3,4382	,12945

**Tablo-8** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Bağımsız Örneklem T-Testi

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Lojistik Faaliyetler	Eşit varyanslar varsayma	1,334	,251	-3,003	109	,003	-,43174	,14375	-,71666	-,14683
	Eşit varyanslar varsaymama			-2,871	57,110	,006	-,43174	,15041	-,73291	-,13057

Tablo-8'de görüldüğü üzere grupların varyansları 0,05'ten büyük olduğu için (sig:0,251) grupların varyansları homojendir. T-testi sonucuna göre %95 güvenle sig (2-uçlu) değeri 0,05'ten küçük (0,003) olduğundan lojistik faaliyetler açısından katılımcıların cinsiyetlerine göre anlamlı bir fark bulunmaktadır. Bu durumda  $H_1a$  hipotezi kabul edilmektedir.

#### 4.5.2. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo 9'da görülebileceği gibi 18 yaş ve altı katılımcıların lojistik faaliyetler ile ilgili algı düzeyleri, 19 yaş ve üstü katılımcılara oranla daha yüksektir.

**Tablo-9** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması

YAŞ		N	Ortalama	Standart Sapma
LOJİSTİK FAALİYETLER	18 yaş ve altı	47	3,3936	,74466
	19 yaş ve üstü	64	2,9516	,65125

**Tablo-10** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Bağımsız Örneklem T-Testi

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Lojistik Faaliyetler	Eşit varyanslar varsayma	1,717	,193	3,324	109	,001	-,44205	,13297	,17851	,70560
	Eşit varyanslar varsaymama			3257	91183	,002	,44205	,13574	,17243	,71168

Tablo-10'a göre grupların varyansları 0,05'ten büyük olduğu için (sig:0,193) grupların varyansları homojendir. T-testi sonucuna göre %95 güvenle sig (2-uçlu) değeri 0,05'ten küçük (0,001) olduğundan lojistik faaliyetler açısından katılımcıların yaşlarına göre anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. Bu durumda  $H_{1b}$  hipotezi kabul edilmektedir.

#### 4.5.3. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo 11'de görüldüğü üzere bekar katılımcıların lojistik faaliyetler ile ilgili algı düzeyleri, evli katılımcılara oranla daha yüksektir.

**Tablo-11** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması

MEDENİ DURUM		N	Ortalama	Standart Sapma
LOJİSTİK FAALİYETLER	Bekar	87	3,2126	,72910
	Evli	24	2,8708	,64638



**Tablo-12** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem T-Testi

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Lojistik Faaliyetler	Eşit varyanslar varsayma	,145	,704	2,081	109	,040	,040	,16427	,01624	,66738
	Eşit varyanslar varsaymama			2,229	40,640	,031	,34181	,15336	,03201	,65161

Tablo-12'de görüldüğü üzere grupların varyansları 0,05'ten büyük olduğu için (sig:0,704) grupların varyansları homojendir. T-testi sonucuna göre %95 güvenle sig. (2-uçlu) değeri 0,05'ten küçük (0,040) olduğundan lojistik faaliyetler açısından katılımcıların medeni durumlarına göre anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. Bu durumda  $H_1c$  hipotezi kabul edilmektedir.

#### 4.5.4. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo 13'te görüldüğü üzere lise mezunu katılımcıların lojistik faaliyetler ile ilgili algı düzeyleri, yükseköğretim mezunu katılımcılara oranla daha yüksektir.

**Tablo-13** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması

EĞİTİM DURUMU		N	Ortalama	Standart Sapma
LOJİSTİK FAALİYETLER	Lise	53	3,2509	,11037
	Yükseköğretim (Önlisans, Lisans, Yükselisans)	58	3,0362	,08282

**Tablo-14** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem T-Testi

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Lojistik Faaliyetler	Eşit varyanslar varsayma	5,818	,018	1,573	109	,119	,21474	,13650	-,05581	,48528
	Eşit varyanslar varsaymama			1,556	98,541	,123	,21474	,13799	-,05907	,48855

Tablo-14'de görüldüğü üzere, grupların varyansları 0,05'ten küçük olduğu için (sig:0,018) grupların varyansları homojen değildir. Sig (2-uçlu) değer 0,05'ten büyük (0,123) olduğundan lojistik faaliyetler açısından katılımcıların eğitim durumları açısından anlamlı bir farklılık olmadığı ortaya çıkmaktadır. Bu durumda **H<sub>1d</sub>** hipotezi reddedilmektedir.

#### 4.5.5. Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Gelir Durumlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo-15'te görülen One-way ANOVA testi sonucuna göre anlamlılık değeri Sig. 0,05'ten büyük (0,099) olduğundan, gruplar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır. Bu durumda **H<sub>1e</sub>** hipotezi reddedilmektedir.

**Tablo-15** Lojistik Faaliyetler Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması

ANOVA					
	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Gruplar arasında	2,411	2	1,206	2,363	,099
Gruplar içinde	55,112	108	,510		
Toplam	57,523	110			

#### 4.6. KATILIMCI MEMNUNİYETİ AÇISINDAN KATILIMCILARIN SOSYO-DEMOGRAFİK ÖZELLİKLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Bu bölümde kürek yarışları organizasyonundaki katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların sosyo-demografik özelliklere (cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim durumu ve gelir durumu) göre farklılık gösterip göstermediği analiz edilmiştir. Parametrik testler olan T-testi ve ANOVA testi kullanılmıştır.

##### 4.6.1. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması

Tablo 16'da görüldüğü üzere kadın katılımcıların memnuniyet ile ilgili algı düzeyleri, erkek katılımcılara oranla daha yüksektir.

**Tablo-16** Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması

CİNSİYET		N	Ortalama	Standart Sapma
KATILIMCI MEMNUNİYETİ	Erkek	77	2,8980	,69932
	Kadın	34	3,3046	,80011

**Tablo-17** Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Bağımsız Örneklem Testi Tablosu

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Katılımcı Memnuniyeti	Eşit varyanslar varsayma	,80011	,231	-2,701	109	,008	-,40666	,15058	-,70511	-,10821
	Eşit varyanslar varsaymama			-2,563	56,240	,013	-,40666	,15868	-,72451	-,08882

Tablo-17’de görüldüğü üzere, grupların varyansları 0,05’ten büyük olduğu için (sig:0,231) grupların varyansları homojendir. T-testi sonucuna göre %95 güvenle, sig (2-uçlu) değeri 0,05’ten küçük (0,008) olduğundan katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların cinsiyet durumlarına göre anlamlı bir fark bulunmaktadır. Bu durumda  $H_{2a}$  hipotezi kabul edilmektedir.

#### 4.6.2. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo 18’de görüldüğü gibi 18 yaş ve altı katılımcıların memnuniyet ile ilgili algı düzeyleri, 19 yaş ve üstü katılımcılara oranla daha yüksek düzeydedir.

**Tablo-18** Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Yaşlarına Göre Karşılaştırılması

YAŞ		N	Ortalama	Standart Sapma
KATILIMCI MEMNUNİYETİ	18 yaş ve altı	47	3,3252	,75163
	19 yaş ve üstü	64	2,8002	,67538

**Tablo-19** Katılımcıların Yaşlarına Göre Bağımsız Örneklem Testi Tablosu

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Katılımcı Memnuniyeti	Eşit varyanslar varsayma	,826	,365	3,857	109	,000	,52500	,13611	,25523	,79478
	Eşit varyanslar varsaymama			3,794	92,879	,000	,52500	,13837	,25022	,79979

Tablo 19’da görüldüğü üzere, grupların varyansları 0,05’ten büyük olduğu için (sig:0,365) grupların varyansları homojendir. T-testi sonucuna göre %95 güvenle, sig (2-uçlu) değeri 0,05’ten küçük (0,000) olduğundan katılımcı memnuniyeti

açısından katılımcıların yaş durumlarına göre anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. Bu durumda  $H_{2b}$  hipotezi kabul edilmektedir.

#### 4.6.3. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo 20'de görüldüğü gibi bekar katılımcıların memnuniyet ile ilgili algı düzeyleri, evli katılımcılara oranla daha yüksek düzeydedir.

**Tablo-20** Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Karşılaştırılması

MEDENİ DURUM		N	Ortalama	Standart Sapma
KATILIMCI MEMNUNİYETİ	Bekar	87	3,1355	,07963
	Evli	24	2,6131	,13202

**Tablo-21** Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem Testi Tablosu

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Katılımcı Memnuniyeti	Eşit varyanslar varsayma	,987	,323	3,131	109	,002	,52237	,16682	,19174	,85301
	Eşit varyanslar varsaymama			3,388	41,314	,002	,52237	,15418	,21108	,83367

Tablo 21'de görüldüğü üzere grupların varyansları 0,05'ten büyük olduğu için (sig:0,323) grupların varyansları homojendir. T-testi sonucuna göre %95 güvenle, sig (2-uçlu) değeri 0,05'ten küçük (0,002) olduğundan katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların medeni durumlarına göre anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. Bu durumda  $H_{2c}$  hipotezi kabul edilmektedir.

#### 4.6.4. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo 22’de görüldüğü gibi lise mezunu katılımcıların memnuniyet ile ilgili algı düzeyleri, yükseköğretim mezunu katılımcılara oranla daha yüksektir.

**Tablo-22** Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Karşılaştırılması

EĞİTİM DURUMU		N	Ortalama	Standart Sapma
KATILIMCI MEMNUNİYETİ	Lise	53	3,1914	,79215
	Yükseköğretim (Önlisans, Lisans, Yükselisans)	58	2,8682	,68405

**Tablo-23** Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Bağımsız Örneklem Testi Tablosu

Bağımsız Örneklem T-Testi										
		Varyansların eşitliliği Levene testi		t-testi ortalamalarının eşitliliği						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- uçlu)	Ort. farklılık	Std. Hata farklılık	%95 farklılık ve güven aralığı	
									Alt	Üst
Katılımcı Memnuniyeti	Eşit varyanslar varsayma	2,009	,159	2,306	109	,023	,32315	,14016	,04535	,60094
	Eşit varyanslar varsaymama			2,290	103,268	,024	,32315	,14109	,04333	,60296

Tablo 23’te görüldüğü üzere, grupların varyansları 0,05’ten büyük olduğu için (sig:0,159) grupların varyansları homojendir. T-testi sonucuna göre %95 güvenle, sig (2-uçlu) değeri 0,05’ten küçük (0,023) olduğundan katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. Bu durumda  $H_2a$  hipotezi kabul edilmektedir.

#### 4.6.5. Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Gelir Durumlarına Göre Karşılaştırılması

Tablo 24'de görüldüğü gibi katılımcı memnuniyeti açısından yapılan varyansların homojenlik testi için elde edilen Sig. değeri 0,05'ten büyüktür. Bu durumda grupların varyanslarının homojen olduğu söylenebilir.

**Tablo-24** Varyansların Homojenlik Testi

KATILIMCI MEMNUNİYETİ			
Levene İstatistiği	df1	df2	Sig.
1,436	2	108	,242

Tablo 25'te görülen One-Way ANOVA Testi sonucuna göre anlamlılık değeri 0,05'ten küçük (Sig.=0,007) olduğundan gruplar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır. Bu durumda  $H_2$  hipotezi kabul edilmektedir.

**Tablo-25** Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Gelir Durumlarına Göre Karşılaştırılması

ANOVA					
	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Gruplar arasında	5,533	2	2,766	5,273	,007
Gruplar içinde	56,661	108	,525		
Toplam	62,194	110			

Grupların varyanslarının homojen olduğu ve gruplar arasında anlamlı bir fark tespit edildiği göz önüne alındığında, bir sonraki adımda hangi gruplar arasında fark bulunduğu belirlenmelidir. Bu farkı tespit etmek amacıyla elde edilen sonuçlara göre Tukey Testi (varyanslar homojen olduğu için) yapılmalıdır.

**Tablo-26** Katılımcı Memnuniyeti Açısından Katılımcıların Gelir durumu Gruplarının Tukey Testi

(I) Gelir Durumu	(J) Gelir Durumu	Ortalamalar Arasındaki Fark(*) (I-J)	Standart Hata	Sig.	%95 farklılık ve güven aralığı	
					Alt Değer	Üst Değer
500 TL	501-1500 TL	,19200	,19275	,581	-,2661	,6501
	1501 TL ve üzeri	,50007*	,15401	,004	,1341	,8661
501-1500 TL	500 TL	-,19200	,19275	,581	-,6501	,2661
	1501 ve üzeri	,30807	,19275	,292	-,1778	,7939
1501 TL ve üzeri	500 TL	-,50007*	,19275	,004	-,8661	-,1341
	501-1500TL	-,30807	,20443	,292	-,7939	,1778

(\*) Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır.

Tablo 26'da ortaya konan Tukey Testi sonuçlarına göre, Sig. değeri  $0,004 < 0,05$  olduğundan, geliri 500 TL arası olan katılımcılar ile 1501 TL ve üzeri olan katılımcılar arasında katılımcı memnuniyeti açısından istatistiksel olarak anlamlı bir fark olduğu görülmektedir.

**Tablo-27** Katılımcı Memnuniyeti Açısından Gelir Grupları Tablosu

	N	Ortalama	Std. Sapma	Std. Hata	95% Farklılık ve Güven Aralığı		Minimum	Maksimum
					Alt Değer	Üst Değer		
					500 TL	55		
501-1500 TL	19	3,0301	,68276	,15664	2,7010	3,3592	1,86	4,07
1501 TL ve üzeri	37	2,7220	,65092	,10701	2,5050	2,9390	1,14	4,64
Toplam	111	3,0225	,75193	,07137	2,8811	3,1640	1,14	4,79

Tablo 27'ye göre 500 TL gelire sahip katılımcıların memnuniyet ortalamasının (3,2221) diğerlerine oranla daha yüksek seviyede olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, katılımcı memnuniyeti en yüksek olan gelir grubu 500 TL gelire sahip olan gruptur.



#### 4.7. LOJİSTİK FAALİYETLERİN KATILIMCI MEMNUNİYETİNE ETKİSİ

Bu kısımda lojistik faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisi irdelenmiştir. Bu nedenle, Tablo 28'de görülen regresyon analizinden yararlanılmıştır.

**Tablo-28** Lojistik Faaliyetlerin Katılımcı Memnuniyetine Etkisinin İncelenmesi

	Standardize Edilmemiş Katsayılar		Standardize Edilmiş Katsayılar	t	p	Düzeltilmiş R <sup>2</sup>
	B	Std. Hata	Beta			
Sabit	,685	,224		3,062	,003	,508
<b>Lojistik Faaliyetler</b>	,745	,070	,716	10,711	,000	

Tablo 28'de görüldüğü üzere lojistik faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisi bulunmaktadır. Dolayısıyla, H<sub>3</sub> hipotezi kabul edilmektedir. Ayrıca, Tablo 28'e göre katılımcı memnuniyetindeki değişimin %50,8'inin (R<sup>2</sup>), lojistik faaliyetler tarafından açıklanabildiğini söylemek mümkündür.

## SONUÇ

Günümüzde çok büyük bir sektör haline gelmiş olan spor ve spor organizasyonları ekonomi ve tanıtım açısından kurum ve kuruluşlar için olduğu gibi ülkeler için de büyük önem kazanmıştır. Ülke tanıtımına ve ekonomisine katkılarından dolayı özellikle Dünya Şampiyonaları ve Olimpiyatlar gibi büyük organizasyonları düzenlemek için ülkeler artık birbiriyle yarışmaktadırlar. Uluslararası Federasyonlar ve Uluslararası Olimpiyat Komitesi bu organizasyonları düzenleyecek ülkeyi seçerken o ülkenin tesis yeterliliğini ve organizasyon deneyimini değerlendirmekte ve buna göre aday ülkeye organizasyonu düzenleme yetkisi vermektedir.

Spor organizasyonlarındaki faaliyetler incelendiğinde bu faaliyetlerin büyük bir bölümünün lojistik faaliyetler olduğunu söylemek mümkündür. Bu da spor organizasyonları düzenlenirken lojistik faaliyetlerin planlanmasının ve yönetiminin önemini ortaya koymaktadır.

Özellikle kürek sporu açısından bu durum değerlendirilecek olursa, Olimpiyat Oyunlarında önemli bir konuma sahip olan ve atletizmden sonra en kalabalık sporcu katılımının olduğu kürek branşında yer alan organizasyonlardaki taşıma, yer seçimi ve depolama gibi lojistik faaliyetler daha spesifik olduğundan, bu faaliyetlerin planlama ve yönetimi, organizasyonun aksamadan yürütülmesi açısından önem taşımaktadır. Hatta bu faaliyetlerin bir veya birkaçında oluşabilecek bir aksama, yarışların yapılamamasına dolayısıyla, organizasyonun aksamasına hatta iptal olmasına neden olabilmektedir.

Yarış için gerekli malzemelerin uygun ve güvenli şartlarda taşınmaması malzemelerin zarar görmesine neden olabilmektedir. Yarış yapılacak parkurun yerinin seçiminde hava ve rüzgar durumu dikkate alınmamış olursa, organizasyonun yapılamama riski gündeme gelebilmektedir. Verilen örnekler kürek sporu organizasyonlarında lojistik faaliyetlerin önemini ortaya koymasından önem taşımaktadır.

Kürek sporu organizasyonlarında üzerinde durulması gereken bir diğer konu, organizasyonların devamlılığı için önemli sayılabilecek bir unsur olan katılımcıların memnuniyetlerinin sağlanmasıdır. Özellikle sporcuların memnun kalmaları, daha

sonraki yıllarda tekrarı yapılması planlanan yarışlara katılımın artması açısından önem teşkil etmektedir.

Bahsedilen hususları dikkate alarak yapılan bu çalışmada kürek sporu organizasyonlarındaki lojistik faaliyetlerin, katılımcı memnuniyetine etkisi araştırılmıştır. Bunun için Sapanca Kürek Parkuru'nda düzenlenen Ulusal Kürek Yarışları seçilmiş ve yarışmalara katılan sporcular ile anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, daha önce bu konuda yapılmış herhangi bir araştırmaya rastlanmamış olması ve literatüre katkı sağlaması açısından da bu araştırma önem teşkil etmektedir.

Araştırmada ortaya atılan hipotezlerin test edilmesiyle önemli sonuçlara ulaşılmıştır. Lojistik faaliyetler açısından katılımcıların cinsiyetleri, yaşları ve medeni durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark tespit edilmiştir. Cinsiyet açısından bu fark kadın katılımcıların lehine, yaş açısından 18 yaş ve altı katılımcıların lehine ve son olarak medeni durum açısından bekarların lehinedir. Buna karşın, lojistik faaliyetler açısından katılımcıların eğitim durumları ve gelir durumları arasında anlamlı bir fark olmadığı ortaya çıkmıştır.

Katılımcı memnuniyeti açısından katılımcıların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, eğitim durumları ve eğitim durumları arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark olduğu belirlenmiştir. Cinsiyet açısından bu fark kadın katılımcıların lehine, yaş açısından 18 yaş ve altı katılımcıların lehine, medeni durum açısından bekarların lehine ve son olarak eğitim durumu açısından lise mezunları lehinedir. Gelir durumları açısından ise geliri 500 TL arası olan katılımcılar ile 1501 TL ve üzeri olan katılımcılar arasında katılımcı memnuniyeti açısından istatistiksel olarak anlamlı bir fark olduğu ortaya çıkmıştır.

Deneyimli sporcuların 18 yaş ve altı sporculara göre beklentilerinin ve eğitim durumlarının daha yüksek olduğunu, dolayısıyla da memnuniyetlerinin de daha genç yaşlardaki sporculara göre düşük kaldığını söylemek mümkündür.

Son olarak, lojistik faaliyetlerin katılımcı memnuniyetine etkisi olduğu belirlenmiştir. Ortaya çıkan sonuca göre katılımcı memnuniyetindeki değişimin %50,8'inin ( $R^2$ ), lojistik faaliyetler tarafından açıklanabildiğini söylemek mümkündür.

Araştırmada elde edilen sonuçlara dayanarak, spor organizasyonlarında lojistik faaliyetler ve katılımcı memnuniyeti üzerine çalışmak isteyen araştırmacı, akademisyen ve ilgililere bazı önerilerde bulunmak da mümkündür.

Bu araştırma Sapanca Kürek Parkuru'nda yarışan sporcular ile gerçekleştirilmiştir. Başka parkurlarda yarışan sporcular ile de araştırma tekrarlanıp ortaya çıkan sonuçlar karşılaştırılabilir.

Hatta başka spor dalları için de araştırmanın tekrarlanması önerilebilir. Böylelikle lojistik faaliyetler ve katılımcı memnuniyeti açısından sosyo-demografik farklılıklar incelenebilir.

Araştırma sporcular ile gerçekleştirilmiştir. Ortaya çıkması olası farklı sonuçları kıyaslamak için antrenörler, yöneticiler, izleyiciler ve lojistik işletmesi çalışanları ile araştırma tekrarlanabilir. Benzer bir durum farklı spor dalları için de tavsiye edilebilir.

## KAYNAKÇA

### KİTAPLAR

- ACAR A. Zafer, ÇAKMAK Emre, Depolama ve Depo Yönetimi, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara, 2013.
- ARGAN Metin, KATIRCI Hakan, Spor Pazarlaması, Nobel Yayınları, Ankara, 2008.
- BALLOU Ronald, Business Logistics/Supply Chain Management, Pearson Prentice Hall, New Jersey, 2004.
- BARDA Süleyman, Ulaştırma Ekonomisi, Mentesh Kitabevi, İstanbul, 1982.
- BASIM H. Nejat, ARGAN METİN, Spor Yönetimi, Detay Yayıncılık, Ankara, 2016.
- BAKİ Birdoğan, Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Volkan Matbaacılık, Trabzon, 2004.
- BOWERSOX J. Donald Bowersox, CLOSS J. David, COOPER M. Bixby, Supply Chain Logistic Management, McGraw Hill, New York, 2007.
- CANITEZ Murat, Uluslararası Uygulamada Lojistik ve Uygulamaları, Gazi Kitabevi, Ankara, 2011.
- CANITEZ Murat, Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamalar, Gazi Kitabevi, Ankara, 2009.
- CANKALP Mehmet, Sporda Yönetim Organizasyon, Nobel Yayınevi, Ankara, 2005.
- ÇANCI Metin, ERDAL Murat, Lojistik Yönetimi, UTİKAD, İstanbul, 2003.
- ÇANCI Metin, ERDAL Murat, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, UTİKAD, İstanbul, 2013.
- ÇELİKTEPE F. Odman, Üretim Yönetimi ve Teknikleri, Alfa Yayınları, İstanbul, 2000.
- DEMİR Volkan, Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2007.
- DEMİRCİ Nuri, Sporda Yönetim-Teşkilatlanma ve Organizasyonlar, MEB Basımevi, Anlara, 1986.
- DİNÇER Ömer, FİDAN Yahya, İşletme Yönetimi, Beta Yayıncılık, İstanbul, 1996.
- DOĞRUER İ. Mete, Üretim Organizasyonu ve Yönetimi, Alfa Basın Yayım Dağıtım, İstanbul, 2005.
- EKMEKÇİ Rıdvan, Sporda Yönetim Organizasyon, Ergun Yayınevi, İstanbul, 2016.
- ELEREN Ali, Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi, Gazi Kitabevi, Ankara, 2008.
- ERSAN Tuğçe, Lojistik Sistemi ve Uygulamaları, Balkan Yayıncılık, Bursa, 2011.
- FİŞEK Kurthan, Devlet Politikası ve Toplumsal Yapıyla İlişkileri Açısından Spor Yönetimi, Dünyada ve Türkiye'de, YGS Yayınları, İstanbul, 2003.
- FİŞEK Kurthan, Yüz Soruda Spor Tarihi, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1985.

GENÇ Ruhet, Çağımızın Mesleği Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009.

GİLLET Bernard, Spor Tarihi, Gelişim Yayınları, İstanbul, 1975.

GÖRÇÜN Ö. Faruk, Tedarik Zinciri Yönetimi, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2010.

GÖRÇÜN Ö. Faruk, GÖRÇÜN Özhan, Lojistik ve Tedarik Zinciri Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2010.

GÜRDAL Sahavet, Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2006.

KARAKÜÇÜK Suat, Tarihi ve Politik Yönden Olimpiyat Oyunları, GSGM Yayınları, Ankara, 1989.

KESKİN Hakan, Lojistik-Tedarik Zinciri Yönetimi, Nobel Yayınevi, Ankara, 2006.

KOBAN Emine, KESER Y. Hilal, Dış Ticarete Lojistik, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2011.

KOBU Bülent, Üretim Yönetimi, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1995.

LONG Douglas, Uluslararası Lojistik: Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2012.

MULLIN J. Bernard, HARDY Stephen, SUTTON William, Sport Marketing, Human Kinetics Publishers, USA, 1993.

NALÇAKAN Meserret, ER Fikret, Lojistik İlkeleri, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2012.

ÖZEĞEN Hüseyin, Üretim Yönetimi, Bizim Büro Yayınevi, Adana, 1987.

ÖZTÜRK Füsün, Toplumsal Boyutlarıyla Spor, Bağırhan Yayınevi, Ankara, 1998.

SHANK D. Matthew, LYBERGER R. Mark, Sports Marketing, Prentice Hall, USA, 2009.

SALTUK Secda, Antik Stadyumlar, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1995.

SAVAŞ İsa, Spor Genel Kültürü, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1997.

STOCK R. James, LAMBERT M. Douglas, Stratejik Lojistik Yönetimi, Irwin Mcgraw-Hill, Singapore, 2001.

TANYAŞ Mehmet, BAŞKAK Murat, Farklı Açılardan Depoların Sınıflandırılması, Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aybil Yayıncılık, Konya, 2012.

TANYAŞ Mehmet, Akademi Lojistik-Lojistik Kavramları ve Terimleri Rehber Kitabı, MTSO Yayını, Mersin, 2009.

TEK Ö. Baybars, Pazarlama İlkeleri Global Yönetimsel Yaklaşım ve Türkiye Uygulamaları, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1999.

TEKİN Mahmut, Üretim Yönetimi, Arı Ofset Matbaacılık, Konya, 2007.

ÜRETEN Sevinç, Üretim İşlemler Yönetimi Stratejik Kararlar ve Karar Modelleri, Gazi Kitabevi, Ankara, 2002.

YALÇIN Fehmi, Beden Eğitimi El Kitabı, Gazi Eğitim Fakültesi, Ankara, 1995.

## MAKALELER

AKKAYA Yahya, AKÇALI Kadri, “*Spor Pazarlamasında Tutundurma Karması Elementlerinin Kullanımının İncelenmesi*”, International Journal of Science Culture and Sport, No:4, 2016.

BAYRAKTAR Bülent, KURTOĞLU Mehmet, “*Sporda Performans, Etkili Faktörler, Değerlendirilmesi ve Artırılması*”, İstanbul Üniversitesi Tıp Fakültesi, Klinik Gelişim, 2009.

BAYRAKTUTAN Yusuf, ÖZBİLGİN Mehmet, “*Türkiye’de İller Düzeyinde Karayolu Yük Trafikinin Analizi*”, Çukurova Üniversitesi, İİBF Dergisi, Cilt:17/2, 2013.

CEYHUN Serdar, “*Spor Tesislerinin Rekreatif Açıdan Kullanımı*”, Kastamonu Eğitim Dergisi, Cilt:16 No:1, 2008.

ÇEKEROL G. Serap, “*Lojistik Yönetimi*”, Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Yayını, No:1781, 2013.

ÇEKEROL S. Gülsen, KURNAZ Niyazi, “*Küresel Kriz Ekseninde Lojistik ve Rekabet Analizi*”, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:18, Sayı:25, 2011.

ÇELİKKOL Mediha Mine, “*Bilgi Yönetim Sürecinde Kurumsal Kaynak Planlamasının Finansal Boyutları ve Bir Firmada Uygulanması*”, Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi, Cilt:54/1, 2019.

ÇETİNGÜÇ Muzaffer, Havacılık Tıbbı Derneği, Bülten Yazıları, 2012.

ÇEVİK Osman, GÜLCAN Beyazid, “*Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı*”, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 2011, Cilt:13/20, 2011.

DEMİR Volkan, “*Lojistik faaliyetler ve Maliyetleri*”, İSMMMO Yayın Organı, Sayı:74, 2006,

DİNÇ Özlem, “*Çukurova Üniversitesi Öğrencilerinin Sporun ve Spora Katılımın Sosyalleşmeyle İlişkisi Üzerine Görüşleri*”, Spormetre Beden Eğitimi Spor Bilimleri Dergisi, III(2), 2005.

EKMEKÇİ Rıdavan, EKMEKÇİ Aytül, “*Spor Pazarlaması*”, Pamukkale Journal of Sport Sciences, No:1, 2010.

ERGEN Emin, “*Spor Yaralanmalarından Korunma*”, Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi, Spor Hekimliği Anabilim Dalı, Orijinal Makaleler, 2002.

- ERKAN Birol, *"Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü"*, ASSAM Uluslar arası Hakemli Dergi, Sayı:1, 2014.
- GÜLENC Figen, KARAGÖZ Bihter, *"E-Lojistik ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları"*, Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:15, 2008.
- GÜMÜŞ Yusuf, *"Lojistik faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletmele Karı ile Olan İlişkisi"*, Muhasebe ve Finansman Dergisi, Sayı:41, 2009.
- GÜNDÜZ M. Nihat, *"Malzeme Yönetimi"*, Amme İdaresi Dergisi, Sayı:11/2, 1978.
- KABASAKAL Ali, SOLAK A. Osman, *"Karayolu ve Demiryolu Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi"*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:10/1, 2010.
- KAYNAK Muhteşem, ZEYBEK Hülya, *"İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye'deki Durum"*, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt:9/2, 2007.
- ÖZCAN Selami, *"Küçük ve Orta Büyüklükteki İletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi"*, Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:5, No:150, 2001.
- Özdemir Ali İhsan, *"Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları"*, Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Sayı:23, 2004.
- SERAP Gülsen, KURNAZ Niyazi, *"Küresel Kriz Ekseninde Lojistik ve Rekabet Analizi"*, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:28, Sayı:18, 2019.
- SİLİK C. Ersin, GÜÇER Evren, *"Uluslararası Spor Organizasyonlarının Sosyo-Kültürel Etkileri: 2013 Mersin XVII. Akdeniz Oyunlarına Yönelik Bir Uygulama"*, Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi, 17/6, 2016.
- ŞEN Kıymetli, *"Lojistik Faaliyetlerinin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları"*, Çankırı Karatekin Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt:4, Sayı:1, 2014.
- TEKİN Yasin vd., *"Türkiye'de Amatör Sporcu Olmak"*, Ankara Üniversitesi Spor Bilimleri Fakültesi Dergisi, Cilt:14, Sayı:2, 2016.
- TÜFEKÇİ Ö. Kürşat, *"Spor Organizasyonlarında Destinasyon Pazarlaması İle Memnuniyet Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Anadolu Kupası Yüzme Müsabakalarında Bir Araştırma"*, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 19/1, 2014.
- YETİM A. Azmi, ŞENEL Ömer, *"Türkiye'de Spor Yöneticisi Yetiştirme Faaliyetlerinin Görünümü"*, Milli Eğitim Dergisi, Sayı:150, 2001.
- YÜKSEL Hilmi, *"Tedarik Zinciri Yönetiminde Bilgi Sistemlerinin Önemi"*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:4, Sayı:3, 2002.



## TEZLER

ÇAKIRLAR Hüseyin, "İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme", Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, 2009. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

DEVER Ayhan, "Sosyolojik Boyutlarıyla Spor", Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas, 2008. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

DOĞHAN İrem, "Kürek Ergometresinde Direkt Maksimum VO<sub>2</sub> Ölçüleriyle Saha Testlerinin Karşılaştırılması", Marmara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

ERTEKİN A. Baki, "Uluslararası Spor Organizasyonlarındaki Sponsorluğun, Kurumların Marka Değeri Üzerine Yarattığı Etkinin İncelenmesi", Marmara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2014. **(Yayımlanmamış Doktora Tezi)**

FULSER Buket, "Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları", İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2015. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

KARAMANLI A. Fatih, "Toplam Verimli Bakım Sürekli İyileştirme Takımlarının Ekipman İyileştirme Faaliyetleri", İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2003. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

KÜÇÜK Linda, "Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyette Bulunan İşletmelerin Tedarik ve Dağıtım Lojistiği Eğilimleri", Toros Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin, 2011. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

MERİÇ Murat, "Lojistik Hizmet Kalitesinin Tüketiciler Tarafından Algılanması ve Bir Uygulama", Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya, 2005. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

TOPSAKAL Nuri, "Kürek Sporunda Ekip Performansına Bireysel Katkının Araştırılması, Doktora Tezi", Marmara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007. **(Yayımlanmamış Doktora Tezi)**

TÜRKER Murat, "Kürek Sporuna Yeni başlayanlarda Slide Board Egzersizlerinin Bacak Kuvveti Aerobik Dayanıklılığa Etkisinin İncelenmesi", Kocaeli Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Kocaeli, 2013. **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**

## BİLDİRİLER

FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), "*Manuel Book*", 2010.

FISA (Uluslararası Kürek Federasyonu), "*Rule Book*", Part IV.

TANYAŞ Mehmet, *“Kentsel Lojistik, Lojistik Köyler”*, Lojistik Yatırımları Konferansı, Bölüm 4, İstanbul, 2013.

Türkiye Kürek Federasyonu, *“Yarışma Talimatnamesi”*.

Spor Genel Müdürlüğü, *“Spor Kafileleri Seyahat Yönergesi”*.

UNCTAD, *“Implementation of Multimodal Transportation Rules”*, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 2001.

YILDIRIM Arzu, BAKIR Şirin, *“Sağlık Kurumlarında Üretim ve Süreç Yönetimi Üzerine Bir Araştırma: Malatya Turgut Özal Tıp Merkezi Örneği”*, Üretim Ekonomisi Kongresi, 2014.

## **RAPORLAR**

IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı, *“Özel İhtisas Komisyonu Raporu”*, Ankara, 1979.

## **İNTERNET KAYNAKLARI**

<https://www.allaboutrowing.weebly.com/materials-used-in-rowing.html>, (Erişim Tarihi: 22.10.2018)

<http://www.altinboynuzsk.com/kurek-hakkinda-bilinmesi-gerekenler-354/> (Erişim Tarihi:22.10.2018)

<https://aktif.net/tr/Aktif-Blog/Teknik-Makaleler/Isletmelerde-Planli-Bakim-ve-Onarimin-Onemi> (Erişim Tarihi: 09.09.2018)

<https://epodcastnetwork.com/space-saver-rowing-systems-supplier-for-all-your-rowing-and-small-boats-storage-needs/> (Erişim Tarihi: 16.12.2018)

<https://www.facebook.com/sumersporkurek/photos> (Erişim Tarihi: 20.12.2018)

<http://www.jendoco.com/node/1167> (Erişim Tarihi: 16.12.2018)

<http://www.olympiccanoe.blogspot.com/2011/11/eton-dorney-lake-and-olympic-canoe.html> (Erişim Tarihi: 14.09.2018)

<http://www.sisecamsporkulubu.com/kurek-sporu/> (Erişim Tarihi: 22.10.2018)

<http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi: 14.09.2018)

<http://www.worldrowing.com/photos-videos/galleries> (Erişim Tarihi:14.09.2018)

## **RÖPORTAJLAR**

Gürsel Şen, Metin Pak, 16.11.2018, Kişisel Görüşme.

Ömer Olgun, İstanbul, 06.09.2018, Kişisel Görüşme.

Mehmet Çelik, İstanbul, 12.12.2018, Kişisel Görüşme.

Fatih Örer, Ümmet Subaşı, Yüksel Taşçı, İstanbul,27.07.2018, Kişisel Görüşme.

Yalçın Özcan, Yalçın Fidancı, Murat Türker, Faruk Algür, İstanbul, 25-30.10.2018, Kişisel Görüşme.

Erkut Oğultürk, İstanbul, 12.02.2018, Kişisel Görüşme.

Fatih Örer, Levent Avat, Ali Nedrettin Şen, İstanbul, 07.09.2018, Kişisel Görüşme.

Levent Avat, Ümmet Subaşı, Batuhan S. Barutçu, İstanbul, 17.09.2018, Kişisel Görüşme.



**SPOR ORGANİZASYONLARINDA LOJİSTİK FAALİYETLERİN KATILIMCI  
MEMNUNİYETİNE ETKİSİ: SAPANCA KÜREK PARKURU, ULUSAL KÜREK YARIŞLARI  
ÖRNEĞİ**

**ANKET FORMU**

Sayın Katılımcı,

Aşağıda cevaplamanız için size sunulan sorular “Spor Organizasyonlarında Lojistik Faaliyetlerin Katılımcı Memnuniyetine Etkisi: Sapanca Kürek Parkuru, Ulusal Kürek Yarışları Örneği” konulu Yüksek Lisans tezi kapsamında sizlere sorulmaktadır.

Araştırmanın geçerlilik ve güvenilirliği açısından, sorulan sorular hakkında düşünce ve fikirlerinizi ifade eden size en uygun şıkkı işaretlemeniz önem taşımaktadır.

Anket 3 bölümden oluşmaktadır. Cevaplarınız etik ve ahlaksal açıdan başka kişi ve kurumlarla paylaşılmayacak, bilimsel amaçlı olarak kullanılacaktır.

Desteğiniz ve ilginiz için teşekkür ederiz.

**Mustafa SUBAŞI**  
İstanbul Gelişim Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Yüksek Lisans Öğrencisi

**Yrd. Doç. Dr. Adnan DUYGUN**  
İstanbul Gelişim Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Yüksek Lisans Tez Danışmanı

Anketin birinci bölümünde sosyo-demografik özelliklerinizle ilgili sorular yer almaktadır. Size uygun olan seçeneğin yanındaki parantezin ( ) içine ‘X’ işareti koyarak işaretleyiniz.

**Lütfen çift işaretleme yapmayınız ve soruları cevapsız bırakmayınız.**

## 1.BÖLÜM (Sosyo-Demografik Bilgiler)

1. Cinsiyetiniz: ( ) Kadın ( ) Erkek
2. Yaşınız: .....
3. Medeni durumunuz: ( ) Evli ( ) Bekar
4. Eğitim Durumunuz:  
( ) İlköğretim ( ) Lise ( ) Önlisans (2 yıllık)  
( ) Lisans (4 Yıllık) ( ) Lisansüstü (Yüksek Lisans ve Doktora)
5. Gelir Durumunuz:  
( ) 0-500 TL ( ) 501-1500 TL ( ) 1501-2500 TL  
( ) 2501-3500 TL ( ) 3501 TL ve üzeri

## 2. BÖLÜM (Lojistik Faaliyetler)

Aşağıda kürek yarışlarındaki lojistik faaliyetleri değerlendirmeye yönelik ifadeler bulunmaktadır. Bu ifadelere ne derece katılıp katılmadığınızı, 1'den 5'e kadar olan numaralardan birini seçerek işaretleyiniz.

**Her bir numaranın anlamı şu şekildedir:**

- 1: Kesinlikle katılmıyorum
- 2: Kısmen katılmıyorum
- 3: Kararsızım
- 4: Kısmen katılıyorum
- 5: Kesinlikle katılıyorum

**Lütfen çift işaretleme yapmayınız ve soruları cevapsız bırakmayınız.**

KÜREK YARIŞLARINDAKİ LOJİSTİK FAALİYETLER					
1. Yarış parkurunda sporcu güvenliği açısından yeterli önlemler alınmıştır.	1	2	3	4	5
2. Yarış yerindeki tekne park alanı yeterlidir.	1	2	3	4	5
3. Tekne park alanındaki teknik donanım (tekne rafları, sehpalar vs.) yeterlidir.	1	2	3	4	5
4. İniş-çıkış iskelelerinin konumu uygundur.	1	2	3	4	5
5. İniş-çıkış iskelelerinde sporcu güvenliği açısından yeterli önlem alınmıştır.	1	2	3	4	5
6. İniş-çıkış iskelelerinin teknik özellikleri uygundur.	1	2	3	4	5
7. Yarışlarda teknolojik ekipmanlar kullanılmaktadır. (fotofinish, otomatik start, kamera vs.)	1	2	3	4	5
8. Organizasyonda sağlık hizmetleri gerekli düzeyde verilmektedir.	1	2	3	4	5
9. Organizasyon alanında yeme-içme hizmetleri yeterli düzeyde verilmektedir.	1	2	3	4	5
10. Tekne ve diğer malzemeler emniyetli bir şekilde taşınmaktadır.	1	2	3	4	5

### 3. BÖLÜM (Katılımcı Memnuniyeti)

Aşağıda kürek yarışlarındaki katılımcı memnuniyetini değerlendirmeye yönelik ifadeler bulunmaktadır. Bu ifadelere ne derece katılıp katılmadığınızı, 1'den 5'e kadar olan numaralardan birini seçerek işaretleyiniz.

**Her bir numaranın anlamı şu şekildedir:**

- 1: Kesinlikle katılmıyorum
- 2: Kismen katılmıyorum
- 3: Kararsızım
- 4: Kismen katılıyorum
- 5: Kesinlikle katılıyorum

**Lütfen çift işaretleme yapmayınız ve soruları cevapsız bırakmayınız.**

KÜREK YARIŞLARINDAKİ KATILIMCI MEMNUNİYETİ					
1. Yarışların yapıldığı yer kürek yarışları için uygundur.	1	2	3	4	5
2. Yarış parkurunun konumu hava şartları (rüzgar, dalga vb.) açısından uygundur.	1	2	3	4	5
3. Yarış parkuru ulusal yarışlar için uygundur.	1	2	3	4	5
4. Yarış parkuru uluslararası yarışlar için uygundur.	1	2	3	4	5
5. Yarış parkurunun konumu yarışların izlenebilirliği açısından uygundur.	1	2	3	4	5
6. Yarışların organize edildiği tarihler yarışların yapılabilirliği açısından uygundur.	1	2	3	4	5
7. Organizasyonda, yarış programında aksaklıklar meydana gelmemektedir.	1	2	3	4	5
8. Organizasyon alanı temizdir.	1	2	3	4	5
9. Organizasyon alanı düzenlidir.	1	2	3	4	5
10. Organizasyon alanında tuvalet, soyunma odası, duş gibi olanaklar yeterli düzeyde sağlanmaktadır.	1	2	3	4	5
11. Organizasyon alanında katılımcıların güvenliği açısından yeterli önlem alınmıştır.	1	2	3	4	5
12. Organizasyon alanında malzemelerin güvenliği açısından yeterli önlem alınmıştır.	1	2	3	4	5
13. Katılımcıların yarış yerine transferi için ulaşım hizmetleri konforludur.	1	2	3	4	5
14. Katılımcıların yarış yerine transferi için ulaşım hizmetleri güvenlidir.	1	2	3	4	5

**Anketimiz bitmiştir.  
Desteginiz ve ilginiz için teşekkür ederim.**

# TÜRKİYE KÜREK FEDERASYONU RÖMORKLA TEKNE TAŞIMA TALİMATI

## TÜRKİYE KÜREK FEDERASYONU RÖMORKLA TEKNE TAŞIMA TALİMATI

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### Amaç, kapsam, dayanak ve tanımlar

##### Amaç

**MADDE 1 –** (1) Bu Talimatın amacı, Türkiye Kürek Federasyonu, İl Müdürlükleri ve Federasyona bağlı kulüplerin tekne, kürek ve aksesuarlarının römorklarla güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

##### Kapsam

**MADDE 2 –** (1) Bu Talimat, Federasyona, İl Müdürlüklerine ve Federasyon faaliyetlerine katılacak kulüplere ait tekne, kürek ve aksesuarların taşınmasında kullanılan römorkların haiz olması gereken özellikler ile römorkla taşıma faaliyetlerinin tabi olacağı şartlara dair hüküm ve esasları kapsar.

##### Dayanak

**MADDE 3 –** (1) Bu Talimat; 3289 sayılı Spor Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile 01/10/2014 tarihli Türkiye Kürek Federasyonu Ana Statüsüne dayanılarak hazırlanmıştır.

##### Tanımlar

**MADDE 4 –** (1) Bu Talimatın uygulanmasında;

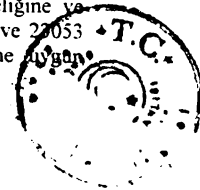
Bakanlık	: Gençlik ve Spor Bakanlığı,
Başkan	: Türkiye Kürek Federasyonu Başkanı,
Başkan Vekili	: Türkiye Kürek Federasyonu Başkan Vekilini,
Federasyon	: Türkiye Kürek Federasyonunu,
Genel Müdürlük	: Spor Genel Müdürlüğünü,
Genel Sekreter	: Türkiye Kürek Federasyonu Genel Sekreterini,
İl Müdürlüğü	: Gençlik Hizmetleri ve Spor İl Müdürlüğünü,
İl Müdürü	: Gençlik Hizmetleri ve Spor İl Müdürünü,
Kulüp	: Kürek Federasyonuna bağlı spor kulübünü,
Yönetim Kurulu	: Türkiye Kürek Federasyonu Yönetim Kurulunu, ifade eder.

### İKİNCİ BÖLÜM

#### Taşıma faaliyetlerine ilişkin kurallar

##### Taşıma faaliyetlerinin hukuki çerçevesi

**MADDE 5 –** (1) Tekne, kürek ve aksesuarların römorkla taşınmasına ilişkin tüm faaliyetler ile taşıma işinde kullanılan römorklar ve bunları çeken taşıtlar; bu Talimatta belirlenen kurallara, 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununa, 08/01/2018 tarihli ve 30295 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliğine ve 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile 18/7/1997 tarihli ve 22053 mükerrer sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğine uygun olmalıdır.



### **Taşıma izni**

**MADDE 6** – (1) Tekne, kürek ve aksesuarların römorkla taşınmasının yapılmasından önce, her taşıma seferi için ayrı ayrı olmak üzere taşıma izni alınması gerekir.

(2) Taşıma izni vermeye; Federasyona ait işlerde genel sekreterin teklifi ile Başkan, il müdürlüklerine ait işlerde spor şube müdürünün teklifi ve il müdürü, kulüplere ait işlerde Federasyon Genel Sekreterinin teklifi ve kulüp başkanı yetkilidir.

### **Taşıma hizmeti verenlere ilişkin kurallar**

**MADDE 7** – (1) Taşıma hizmetini gerçekleştirecek gerçek veya tüzel kişiler; Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre, yurtiçinde yapılacak taşımalar için geçerli K2 yetki belgesine, yurtdışı taşımaları için C1 yetki belgesine sahip olmak zorundadırlar.

(2) Römorku çeken aracın sürücüsünün uygun ehliyete ve sürücü mesleki yeterlilik belgesine (SRC) sahip olması zorunludur. Sürücüler ayrıca, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 34 üncü maddesinde sayılan nitelik ve şartları taşımalıdırlar.

(3) Sürücülerin eğitimleri ve denetimleri için ilgili mevzuatta öngörülen tüm tedbirleri almak, bunları çalıştıran gerçek veya tüzel kişilerin sorumluluğundadır.

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **Römork ve çekicilere ilişkin kurallar**

#### **Römorkun nitelikleri**

**MADDE 8** – (1) Tekne, kürek ve aksesuarların taşınması için kullanılan römorkun yük taşımacılığına uygun olması, taşınan teknelerinin boyut ve ağırlığına göre imal edilmiş olması gerekir.

(2) Römorkun kendine ait fren sistemi ile taşıyan araca entegreli elektrik sistemi bulunmalıdır.

(3) Römork TİP onay belgesi bir firma tarafından imal edilmeli aynı firma fatura ile birlikte Ulusal tip uygunluk belgesi verebilmelidir.

#### **Çekici taşıtların nitelikleri**

**MADDE 9** – (1) Kiralama yolu ile yapılan taşımalarda kiralanacak römork çekici taşıtın en fazla 5 yaşında olması, tüm bakım ve onarımlarının tam ve düzenli yapılması ve ilgili mevzuatta yük taşımacılığında kullanılan taşıtlar için aranan nitelikleri taşınması gerekir.

#### **Güvenlik ve emniyet tedbirleri**

**MADDE 10** – (1) Taşıma hizmetini gerçekleştirenlerce; tekne, kürek ve aksesuarlarının taşınması için kullanılan römorkun ve çekici taşıtın her türlü sigortası yaptırılmış olacak, taşıma işinin düzenli ve güvenli şekilde yapılabilmesi için gerekli olan tüm güvenlik ve sağlık tedbirleri alınacaktır.

(2) Taşıma firmasınınca, tekne, kürek ve aksesuarların taşınması esnasında uğrayabileceği hasar ve kayıplara karşı nakliyat emtia sigortası yaptırılacaktır.

(3) Taşıma firmalarına ait yetki belgeleri, römorkların ve çekici taşıtların model ve plaka numaralarını gösteren trafik tescil belgeleri, taşıt belgeleri ve kartları, sürücülere ait sürücü ve mesleki yeterlilik belgeleri, ilgili mevzuat uyarınca yaptırılması zorunlu tüm sigortaları eksiksiz olarak mevcut olacak ve tüm belgeler ilgili birime ibraz edilecektir.





(4) Römorkların ve çekicilerin bakım, onarım ve periyodik kontrolleri tam ve düzenli olarak yaptırılmış olacak, seyahatten önce bütün kontrolleri yapılacak ve sorun var ise gerekli bakım ve onarım yaptırıldıktan sonra taşıma işi gerçekleştirilecektir.

(5) Seyahat esnasında meydana gelen kazalar hakkında ilgisine göre Federasyon, il müdürlüğü veya kulübe derhal bilgi verilecek, kazaya ilişkin tutanak, fotoğraf ve diğer evraklar da en kısa sürede ibraz edilecektir.

(6) Federasyon, il müdürlüğü ve kulüplere ait tekne, kürek ve aksesuarların haricinde herhangi bir eşya, yük veya malzemenin çekici veya römorkla bulundurulması ve taşınması ile taşıma izni alınması aşamasında bildirilen kişilerin haricindeki kişilerin çekici veya römork üzerinde seyahat etmesi yasaktır.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **Sorumluluk ve yükümlülükler**

#### **Sürücülerin sorumlulukları**

**MADDE 11** – (1) Trafik kurallarına riayet edilmemesi sebebiyle kesilen trafik cezaları ve bunların gecikme cezaları, HGS sisteminden uygunsuz geçişten kaynaklanan tüm cezalar ile sürücü hatalarından kaynaklanan ve sigorta şirketi tarafından kabul edilmeyen parça vb. malzeme bedeli ve bakım bedellerinden römorkları çeken taşıtın sürücüsü sorumludur. Bu sorumluluk kapsamında kalan bedellerin süresi içinde ödenmemesi halinde ilgili personelin maaşından otomatik olarak kesinti yapılır.

(2) Sürücüler, Federasyon, il müdürlüğü ve kulüplere ait tekne, kürek ve aksesuarları teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, tamamen veya kısmen kayıbdan, zayıyından, hasara uğramasından, çalınmasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim aldıkları şeklini muhafaza etmekten, korunması ve taşınmasından sorumludurlar.

(3) Federasyon, il müdürlüğü ve kulüplere ait tekne, kürek ve aksesuarların haricinde herhangi bir eşya, yük veya malzemenin çekici veya römorkta bulundurulması ve taşınması halinde bu eylemden kaynaklanan hukuki ve cezai sorumluluk sürücüye aittir.

#### **Taşıma hizmeti verenlerin sorumlulukları**

**MADDE 12** – (1) Taşıma işinin hizmet alımı yoluyla yapılması halinde sürücülerin sorumlulukları kapsamındaki hususlardan taşıma firması da müştereken ve müteselsilen sorumludur.

#### **Harcırah**

**MADDE 13** – (1) Federasyon tekne, kürek ve aksesuarların römorkla taşınması işini gerçekleştiren sürücülere ve diğer görevlilere kanuni harcırah ödemesi yapar.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **Çeşitli ve son hükümler**

#### **Talimatta yer almayan konular**

**MADDE 14** – (1) Bu Talimatta düzenleme bulunmayan konularda karar alma uygulama yetkisi Yönetim Kuruluna aittir.



**Yürürlük**

**MADDE 15** – (1) Bu Talimat, Spor Genel Müdürlüğü'nün resmi internet sitesinde yayınlandığı tarihte yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 16** – (1) Bu Talimatı Türkiye Kürek Federasyonu Başkanı yürütür.



## SPOR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ SPOR KAFİLELERİ SEYAHAT YÖNERGESİ

### SPOR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ SPOR KAFİLELERİ SEYAHAT YÖNERGESİ

#### BİRİNCİ BÖLÜM

##### Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

###### Amaç

**MADDE 1-** Bu Yönergenin amacı; Spor Genel Müdürlüğü merkez, taşra teşkilatı ve bağlı spor federasyonlarının mahalli, bölgesel ve ulusal organizasyonlarına katılan kulüplü takım ve ferdi sporcu kabileleri ile bağımsız spor federasyonlarının faaliyetlerine gençlik hizmetleri ve spor il müdürlüklerinden yolluk, harcırah veya kabile onay belgesi alanların sağlıklı ve güvenilir bir şekilde seyahatlerinin yapılmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

###### Kapsam

**MADDE 2-** Bu Yönerge; Spor Genel Müdürlüğü merkez ve taşra teşkilatı ile bağlı spor federasyonlarının mahalli, bölgesel ve ulusal organizasyonlarına katılacak kulüplü takım ve ferdi sporcu kabilelerinin sağlıklı ve güvenilir bir şekilde seyahatlerinin yapılmasına ilişkin usul ve esasları kapsar.

Bağımsız spor federasyonlarının faaliyetlerine gençlik hizmetleri ve spor il müdürlüklerinden yolluk, harcırah veya kabile onay belgesi alınmak suretiyle yapılacak seyahatler de bu yönerge kapsamındadır.

###### Dayanak

**MADDE 3-** Bu Yönerge; 3289 sayılı Spor Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliğine, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliğine, 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu ve Yönetmeliği, 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar ile Diğer Aletler Hakkında Kanun ve Yönetmeliğine dayanılarak hazırlanmıştır.

###### Tanımlar

**MADDE 4-** Bu Yönergede geçen;

- Antrenör: Spor Genel Müdürlüğünce veya ilgili federasyonlarca verilen antrenör belgesine sahip kişileri,
- Daire Başkanlığı: Spor Genel Müdürlüğü Spor Faaliyetleri Daire Başkanlığını,
- Daire Başkanı: Spor Genel Müdürlüğü Spor Faaliyetleri Dairesi Başkanını,
- Federasyon: 3289 sayılı Kanuna göre kurulan bağlı ve bağımsız spor federasyonlarını,
- Genel Müdürlük: Spor Genel Müdürlüğünü,
- Genel Müdür: Spor Genel Müdürlüğünü,
- İl Müdürlüğü: Gençlik Hizmetleri ve Spor İl Müdürlüğünü,
- İlçe Müdürlüğü: Gençlik Hizmetleri ve Spor İlçe Müdürlüğünü,
- İdareci: Mahalli ve ulusal spor faaliyetinde yer alan sporcu kabilelerinin sevk ve idaresinden sorumlu kişiyi,
- İl Müdürü: Gençlik Hizmetleri ve Spor İl Müdürlüğünü,
- İlçe Müdürü: Gençlik Hizmetleri ve Spor İlçe Müdürlüğünü,
- Kiralık araçlarla seyahat: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve ilgili kuruluşların belirlediği standartlara uygun otomobil, minibüs, midibüs ve otobüslerle yapılan seyahati,
- Şehirlerarası otobüslerle seyahat: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının izin verdiği şehirlerarası otobüs firmalarıyla yapılan tarifeye bağlı seyahatleri,
- Resmi araçlarla seyahat: Kamu kurum ve kuruluşlarının hizmet amaçlı kullandıkları yolcu taşımacılığına uygun araçları ile yapılan seyahatleri,



- l) Kendi imkânlarıyla seyahat: Hüküm ve sorumlulukları Madde 7.5-b bendinde belirtilen seyahatleri,  
m) Diğer seyahat: İlgili kurum mevzuatıyla düzenlenen hava, deniz ve demir yolu ulaşım araçlarıyla yapılan seyahatleri,  
n) Sporcu: Sporcu lisansı bulunan kişileri,  
o) Spor Kulübü: Spor Genel Müdürlüğü tarafından tescil edilmiş spor kulübünü,  
p) Spor Kafilesi: Resmi faaliyet takvimlerine bağlı müsabakalara, sayı ve nitelikleri EK-1'de yer alan tablolar doğrultusunda belirlenip il müdürlüklerince kafiye onayı alınarak gönderilen kafiye başkanı, kafiye başkan yardımcısı, antrenör, sporcu, refakatçi, tercüman vb. oluşan grupları,  
r) Refakatçi: Engelli spor branşlarında günlük gereksinimlerini karşılama güçlüğü olan ve doktor raporuyla tevsik edilen sporculara eşlik edecek anne, baba veya kardeş; bunların yokluğunda ise reşit olmayanlarda ailesi, reşit olanlarda ise kendisi ile arasında karşılıklı taahhüt bulunan sertifikalı bakıcıyı,  
s) Tercüman: İşitme engelliler spor branşlarında üst seviyede işitme kaybı olan ve doktor raporuyla tevsik edilen sporculara eşlik edecek işaret dili bilen anne, baba veya kardeş; bunların yokluğunda ise reşit olmayanlarda ailesi, reşit olanlarda ise kendisi ile arasında karşılıklı taahhüt bulunan sertifikalı tercümanı,

ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM Seyahat Esasları

### Seyahat İzni

**MADDE 5-** (1) Bir spor faaliyeti ile ilgili seyahate çıkacak spor kafiye için gerekli seyahat izni;

- (a) Genel Müdürlükte ilgili şube müdürünün teklifi ve Daire Başkanının onayı,  
(b) İllerde spor şube müdürünün teklifi ve il müdürünün onayı,  
(c) Federasyon başkanlıklarında ise federasyon genel sekreterinin teklifi ve federasyon başkanının onayı,

(2) Takım okul spor kafiye onaylarının düzenlenmesinde eş güdümün sağlanabilmesi için;

- (a) İllerde okul müdürü ve spor şube müdürünün teklifi, il milli eğitim müdür yardımcısının uygun görüşü ve il müdürünün onayı,  
(b) İlçelerde ise okul müdürü ve ilçe milli eğitim şube müdürünün teklifi, ilçe müdürünün, bulunmaması halinde milli eğitim ilçe müdürünün uygun görüşü ve kaymakamlık onayı,  
(EK-2)

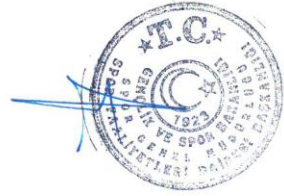
(3) Ferdi okul spor kafiye onaylarının düzenlenmesinde eş güdümün sağlanabilmesi için;

- (a) İllerde il müdürlüğü spor şube müdürünün teklifi, il milli eğitim müdür yardımcısının uygun görüşü ve il müdürünün onayı,  
(b) İlçelerde ise ilçe milli eğitim şube müdürü teklifi, ilçe müdürü, bulunmaması halinde milli eğitim ilçe müdürünün uygun görüşü ve kaymakamlık onayı,

(4) Ulusal spor hizmet ve faaliyetlerinde görevlendirilecek yönetici ve personelin seyahat izinleri;

- (a) Genel Müdürlükte ilgili şube müdürünün teklifi ve Daire Başkanının onayı,  
(b) İl Müdürlüklerinde ise il müdürlüğü spor şube müdürünün teklifi ve il müdürünün onayı,

ile verilir.



### **Seyahat Gün Süresi Hesabı**

**MADDE 6-** Spor faaliyetlerine ilişkin olarak ilan edilen müsabaka reglamanı dikkate alınarak, uygun ulaşım türüne göre hazırlanmış seyahat süre hesabı yapılır.

### **Genel Hususlar**

**MADDE 7-** (1) Yarış Atlarının Taşınması;

- (a) Spor müsabakalarında yer alacak yarış atlarının taşınması, nakliye iş ve işlemleri federasyonlarca belirlenen talimatlar doğrultusunda gerçekleştirilir.
- (b) Taşınacak olan yarış atlarının her türlü sigorta, yem ile tüm sağlık tedbirleri alınmak zorundadır.

(2) Sportif Silahların Taşınması;

Yivli/yivsiz spor tüfek ve tabancası olarak kayıtlı bulunan bütün silahlara bulundurma ruhsatı alınacaktır. Bu silahlar, atış poligonlarında veya atış müsabakaları ve antrenmanlarında ancak ruhsatı ile birlikte geçerli amatör sporcu lisansı beraberinde olmak şartıyla kullanılabilir. Atış poligonları veya atış müsabakaları için geçerli olmak kaydıyla, il müdürlüğünce önceden antrenman ve müsabaka izin belgesi düzenlenecektir. Her antrenman ve müsabaka için ayrı ayrı düzenlenecek bu belgede, yeri ve günü açıkça belirtilir. Bu silahlar, ancak boş olarak, paketlenmiş bir şekilde, ulaşım araçlarının torpido gözünde ya da bagajında nakledilebilir, üstte taşınmaz. Taşıma ruhsatı bulunan yivli/yivsiz spor tüfekleri, meskûn mahallerde içi boş, muhafazası içinde ve atışa hazır olmayacak şekilde nakledilecektir.

(3) Plakasız Motorlu/Motorsuz Araçların Taşınması;

- (a) Spor müsabakalarında yer alacak yarış araçlarının (otomobil, motosiklet, bisiklet vb.) taşınması, nakliye iş ve işlemleri ilgili federasyonlarca belirlenen talimatlar doğrultusunda gerçekleştirilir.
- (b) Taşınacak olan yarış araçlarının her türlü sigorta vb. tedbirlerin alınması zorunludur.

(4) Römorklarla Yapılan Taşımalar;

- (a) Kürek, kano, yelken, vb. spor branşlarında römorklarla yapılan taşımacılıkta kullanılacak römorkların bu malzemelerin taşınmasına uygun normlarda imal edilmiş olması, ayrıca nakliye kullanılacak çekici araçların Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği dikkate alınarak seçilmesi, taşınacak olan spor malzemelerinin kazalara karşı her türlü tedbirinin alınması (sigorta vb.) zorunludur.

(5) Kafile Onay Belgesi;

a) Faaliyetin adı, yeri ve tarihleri belirtilerek, kafiye yer alacak sporcu, antrenör ve idarecilerin kimlik bilgilerinin bulunduğu, yönergenin 4.maddesinin i, j, k, l, m bendlerinde belirtilen ulaşım türlerinden hangisiyle seyahat edeceği, faaliyetin süresi, seyahatin gidiş – dönüş güzergahı, ulaşımı sağlayacak aracın modeli, plakası, şoförlerinin adı soyadı ve ehliyet sınıfları belirtilerek il müdürlüğü spor şube müdürünün teklifi ve il müdürünün onayının olduğu sporcu seyahatlerinde kullanılan belgedir. Tarifeye bağlı ulaşım imkânlarının kullanılması halinde araç ve şoförlere ilişkin bilgilere Kafile Onay Belgesinde yer verilmeyecektir. **(EK-2/a-b)**

b) Ek-3/c veya Ek-3/d belgesi alınarak, kafiye onay belgeleri seyahat türü bölümünde, “kendi imkânlarıyla seyahat” edeceği belirtilenlerin yol, iaşe ve ibate giderleri ile her türlü sorumlulukları kendilerine ait olacaktır.

(6) Kafile Başkanı ve Antrenör Görevlendirilmesi; Kafile giderleri, il müdürlüklerinin spor faaliyet giderleri bütçelerinden karşılanması durumunda, kafiye başkanı ve antrenörlerin belirlenmesi, ekli tablodaki sayısal normlara uyulmak suretiyle öncelikle il müdürlüğü bünyesinde bulunan kadrolu antrenörler üzere spor şube müdürünün teklifi ve il müdürünün onayı ile tespit edilecektir.



(7) Engelli spor kabilelerinin, özel ve resmi araçlar ile gerçekleştirecekleri seyahatlerinin, 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanunda belirtilen, engellilerin erişilebilirliğine uygun araçlarla yapılması ve ayrıca bedensel engelliler, görme engelliler, işitme engelliler ve özel sporcular spor federasyonları faaliyetlerine katılacak sporcu kabilelerinin seyahatlerinde EK-1'de yer alan tablo uyarınca belirlenecek sayıda refakatçi bulundurulması şarttır.

(8) Kiralama yoluyla veya resmi araçlar ile yapılacak yolculuklarda seyahat, zaruri haller haricinde gündüz gerçekleştirilecektir.

(9) Karayolları Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği hükümleri uyarınca mesleki saygınlığı yitirebilecek nitelikteki suçlardan, yüz kızartıcı veya cinsel dokunulmazlığa karşı suçlardan, fuhuş, uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticareti, kullanımı, kullanımını kolaylaştırma, kullanmak için satın almak, kabul etmek veya bulundurmak, kişi hürriyetinden yoksun kılmak suçlarından dolayı hüküm giymiş olanlar, affa uğramış olsalar bile bu Yönerge kapsamında spor kabilelerine tahsis edilmiş resmi araçları kullanamaz. Ayrıca 5236 sayılı Kabahatler Kanunu uyarınca sarhoşluk kabahatinden dolayı hakkında yaptırım kararı uygulananlar, ölümlü trafik kazasına karışma, alkollü araç kullanma ve trafik kurallarını ihlal etme sebebiyle sürücü belgeleri birden çok kez geri alınanlar da resmi araç sürücüsü olarak görevlendirilemez.

#### **Şehirlerarası Yapılacak Seyahatlerle İlgili Hususlar**

**MADDE 8-** (1) Spor kabileleri için şehirlerarası ulaşım firmaları ile yapılacak seyahatlerde aşağıdaki hususlar uygulanacaktır:

- (a) Seyahatin yapılacağı il ve/veya ilçe belediyeleri ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının belirlediği firmalardan alınacak isme düzenlenmiş biletlerle seyahat edilecektir.
- (b) Seyahat edecek spor kafilesinde yer alan reşit kişilerden Seyahat Taahhüt Belgesi (EK-3a veya EK-3c ), reşit olmayanlardan ise Seyahat İzin Belgesi (EK-3b veya EK-3d) aranacaktır.
- (c) Toplu seyahatlerde, antrenör / antrenörler sporculardan sportif yönden sorumlu olacak, idari ve mali yönden ise kabile başkanı idareci sorumlu olacaktır.

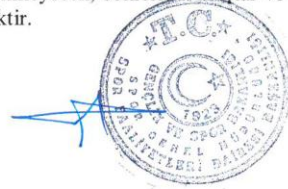
#### **Kiralama Yolu İle Yapılacak Seyahatlerle İlgili Hususlar**

**MADDE 9-** (1) Spor kabilelerinin şehirlerarası ulaşımının kiralama yoluyla sağlanacağı seyahatlerde kullanılacak araçlar ile ilgili aşağıdaki hususlar uygulanacaktır. Bu hususlar ayrıca araç kiralama şartnamelerinde de yer alacaktır.

- (a) Araçlar en fazla yedi yaşında, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüsler kadar donanımlı ve bakımlı olacaktır.
- (b) Araçlar ve sürücüler, bu Yönergenin dayanak bölümünde yer alan mevzuatta belirtilen şartlara ve belgelere sahip olacaktır.
- (c) Sürücüler ve araçlara ilişkin Vergi Kanunları, İş Kanunu, Belediye Nizamnameleri, S.G.K. ile ilgili yükümlülüklerle uyulacaktır.

(2) Sürücü ve sürücü yardımcıları; işinin ehli ve tecrübeli olacak ayrıca uygun ehliyete ve mesleki yeterlilik belgelerine sahip olacaktır. Araç sürücüsü, araçlardan yararlananlara karşı saygılı, genel ahlak ve adaba uygun hareket edecektir. Araçlar sağlam, her yönden temiz ve bakımlı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği ile bu konudaki diğer mevzuat hükümlerine uygun şartlara sahip, bilumum teknik edevatı sağlam, cihaz ve aksesuarları tam ve kaloriferler ve klimaları çalışır vaziyette olacaktır.

(3) Mevzuata uygun nitelikleri taşımayan araçlarla seyahat edilmeyecek, belirlenen araçlar ve sürücüler, mücbir sebepler dışında kesinlikle değiştirilmeyecektir.



(4) Araçların sürücü ve yardımcıları tarafından araçların radyo – teyp ve benzeri yayın aletlerinin sesleri araçtan yararlanan kişileri rahatsız edecek şekilde açılmayacaktır. Araçlar trafik akış ve düzeninin gerektirdiği hız sınırının üzerinde kullanılmayacaktır.

(5) Araçların model ve plaka numaralarını gösteren trafik tescil belgeleri, sürücü veya sürücülere ait sürücü belgeleri, ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yaptırılması zorunlu olan; Mali Sorumluluk Sigortası, Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası, Koltuk Ferdi Kaza Sigortası ve diğer zorunlu sigortalar ile ayrıca seyahat öncesi ihtiyari olarak yaptırılması istenilen sigorta poliçelerinin birer sureti istenecektir.

(6) Araçlara, spor kafesinde yer alan kişilerin dışında yolcu alınmayacaktır.

(7) Seyahat esnasında bir sürücü devamlı olarak en fazla 4,5 saat, 24 saatte ise en fazla 9 saat araç kullanabilecektir. 9 saati geçen yolculuklarda iki şoför görevlendirilecek olup Karayolları Trafik Yönetmeliğinde düzenlenen mola, istirahat ve izin sürelerine riayet edilecektir.

#### **Resmi Araçlarla Yapılacak Seyahatlerle İlgili Hususlar**

**MADDE 10-** (1) Araçlar, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği ile bu konudaki diğer mevzuat hükümlerine göre bilimum teknik edevatı sağlam, cihaz ve aksesuarları tam, kalorifer ve klimaları çalışır vaziyette olacaktır.

(2) Araçların sürücü ve sürücü yardımcıları uygun sürücü belgesine sahip olacaktır.

(3) Seyahat esnasında bir sürücü devamlı olarak en fazla 4,5 saat, 24 saatte ise en fazla 9 saat araç kullanabilecektir. 9 saati geçen yolculuklarda iki şoför görevlendirilecek olup Karayolları Trafik Yönetmeliğinde düzenlenen mola, istirahat ve izin sürelerine riayet edilecektir.

(4) Mevzuat hükümleri uyarınca yaptırılması zorunlu olan mali sorumluluk sigortası aranacaktır.

### **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Son Hükümler Yürürlük**

#### **Yürürlük**

**MADDE 11-** Bu Yönerge, Genel Müdürlük Makamınca onaylanmasını müteakip yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**MADDE 12-** Bu Yönerge hükümlerini Spor Genel Müdürü yürütür.

