



**DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI'NIN TURİZM
FAALİYETLERİ İÇERİSİNDE Kİ ROLÜ: DOĞU
EKSPRESİ VE KYUSHU SEVEN STARS TRENI
ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ**

**2023
YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME**

Barış YILMAZ

**Tez Danışmanı
Dr. Öğr. Üyesi İrfan YURT**

**DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI'NIN TURİZM FAALİYETLERİ İÇERİSİNDE
Kİ ROLÜ: DOĞU EKSPRESİ VE KYUSHU SEVEN STARS TRENİ ÖRNEK
OLAY İNCELEMESİ**

Bariş YILMAZ

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi İrfan YURT

T.C.

Karabük Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

İşletme Anabilim Dalında

Yüksek Lisans Tezi

Olarak Hazırlanmıştır

KARABÜK

Temmuz 2023

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	1
TEZ ONAY SAYFASI.....	3
DOĞRULUK BEYANI	4
ÖNSÖZ	5
ÖZ.....	6
ABSTRACT.....	7
ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ.....	8
ARCHIVE RECORD INFORMATION	9
KISALTMALAR	10
ARAŞTIRMANIN KONUSU	11
ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	12
ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	12
ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİ / PROBLEM	12
1.TURİZM.....	13
1.1. Turizm Tanımı ve Ulaşımın Önemi.....	13
1.2. Turizm Hareketi ve Ulaşım Türleri	14
1.3. Turistlerin Seyahat Eğilimlerindeki Değişimler	15
1.4. Turizm Destinasyonları	18
1.4.1. Destinasyonun Türleri.....	19
1.4.2. Destinasyon Sınıflandırması	22
1.4.3. Destinasyon Çekiciliği	24
1.4.4. Turizm Destinasyonlarının Planlanması.....	25
1.4.5. Destinasyonlarda Turizm Gelişimi	28

2. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI'NIN TURİZM FAALİYETLERİ İÇERİSİNDEKİ ROLÜ	32
2.1. Dünyada ve Türkiye’de Demiryolunun Kısa Tarihi.....	32
2.2. Trenle Seyahat Olgusuna Genel Bir Bakış	32
2.3. Nostaljik Turizm Kapsamında Tren Seyahatleri.....	35
2.4. Tren Yolculuğu ve Turizm	37
2.5. Tren Turizmi Kavramı.....	40
2.6. Türkiye’de Nostaljik Tren Yolculukları	45
2.7. Tren Turizmi Araştırmaları	47
2.8. Dünyadaki Demiryolu Turizm Seyahatlerinin Değerlendirilmesi	52
3. DOĞU EKSPRES TRENİ VE KYUSHU SEVEN STARS TRENİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ	55
3.1. Doğu Ekspres Treni	55
3.1.1. Doğu Ekspresi Tarihi	59
3.1.2. Doğu Ekspresi Yolunda Kültürel Miraslar ve Doğal Güzellikler	63
3.2. Kyushu Seven Stars	73
3.2.1. Kyushu Seven Stars Tarihi	74
3.2.2. Tasarım Özellikleri.....	75
3.2.3. Gezi Rotaları	77
3.2.4. Katılım Koşulları	83
3.3. Kullanıcı Memnuniyeti	86
SONUÇ	89
KAYNAKLAR	93
TABLolar LİSTESİ	105
ŞEKİLLER LİSTESİ	106
ÖZGEÇMİŞ	107

TEZ ONAY SAYFASI

Barış YILMAZ tarafından hazırlanan “DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI’NIN TURİZM FAALİYETLERİ İÇERİSİNDEKİ ROLÜ: DOĞU EKSPRESİ VE KYUSHU SEVEN STARS TRENİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ” başlıklı bu tezin Yüksek Lisans Tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Dr. Öğr. Üyesi İrfan YURT

.....

Tez Danışmanı, Gastronomi ve Mutfak Sanatları Anabilim Dalı

Bu çalışma, jürimiz tarafından Oy Birliği ile İşletme Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir. 06/07/2023

Ünvanı, Adı SOYADI (Kurumu)

İmzası

Başkan : Prof. Dr. Öznur BOZKURT (DÜ)

.....

Üye : Prof. Dr. Fatma Zehra TAN (KBU)

.....

Üye : Dr. Öğr. Üyesi İrfan YURT(KBU)

.....

KBÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu, bu tez ile, Yüksek Lisans derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Müslüm KUZU

.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

DOĞRULUK BEYANI

Bu yüksek lisans tezini, bilimsel etik ve geleneklere uygun bir şekilde yazdığımı beyan ederim. Araştırmam sırasında, intihal kusuru sayılabilecek herhangi bir alıntı veya bilgiyi kullanmadım ve bu konuda bilgi sahibiyim. Ayrıca, çalışmamda kullandığım kaynakları doğru bir şekilde belirttim ve alıntı yaptığım eserlere uygun şekilde atıfta bulundum. Kaynakça kısmında yer verilen eserler dışında hiçbir kaynağı kullanmadım. Enstitü tarafından belirli bir süre sınırlaması olmaksızın, tezimle ilgili beyanlarımdan herhangi birinin ihlal edildiğinin tespit edilmesi durumunda, etik ve yasal sonuçları kabul etmeye hazırım.

Adı Soyadı: Barış YILMAZ

İmza :

ÖNSÖZ

Turizm sektörü ülkelerin önemli gelir sektörlerinden biridir. Ülkeler ellerin de ki bütün turizm imkanlarını kullanarak daha çok gelir elde etmeye çalışırlar. Demiryolu da turizm sektöründe hatırı sayılır bir yeri vardır. Yüksek lisans tez çalışmamı lisansımın Raylı Sistemler Mühendisliği olması beni bu tür bir çalışma yapmaya sevk etti.

Çalışmamın başlangıcından önce ve sonrasında her türlü desteğini esirgemeyen ve sürekli rahatsız etmemden rahatsız olmayan, akademik destekle beraber psikolojik olarakta destek olan Dr.Öğr.Üyesi İrfan YURT hocama çok teşekkür ederim.

Yüksek lisans mülakatında tanışmamdan tezimi yazana kadar sürekli gönül rahatlığıyla danışabildiğim, her konuda yardımcı olan ve de bilgisi ile görüşleri ile kendisine hayran olduğum Prof.Dr.Fatma Zehra TAN hocama çok teşekkür ederim

Tez savunma mülakatında jüri olarak görev alan, tezimde değindiği noktalar ve belirttiği eksikler sayesinde tezimi tamamlamakta büyük emeği olan Prof.Dr.Öznur BOZKURT hocama çok teşekkürlerimi sunarım.

Bu günlere gelmem de büyük emeği olan ve beni her zaman destekleyen sevgili aileme özellikle babam Ahmet Yılmaz ve annem İdi Yılmaz'a, bütün okul yaşamım boyunca ve diğer her konuda danıştığım buna ek olarak tez yazım sürecinde tezi yazmam için ailemden bana tez yazma ortamı temin etmesi için rica da bulunan Öğretmen amcam Abdulhakim YILMAZ' a çok teşekkür ederim.

Barış YILMAZ

Bursa, 2023

ÖZ

Tren seyahatleri günümüzde turizm amaçlı kullanımı hızla artmaktadır. Bu seyahatlerin edinilen deneyimleri ve paylaşımları sayesinde en unutulmaz ulaşım türlerinden biri olduğu söylenebilir. Tren seyahatleri artık sadece bir taşıma aracı değil, aynı zamanda seyahat deneyimi olarak da tercih edilmektedir. Bu çalışma, nostaljik tren seyahatleri kapsamında Doğu Ekspresi ve Kyushu Seven Stars turistik trenlerinin incelenmesini konu almaktadır. Araştırmanın amacı, turistik amaçlı tren seyahati olan Doğu Ekspresi ve Kyushu Seven Stars trenleri arasındaki benzerlikler ve farklılıklarını değerlendirmektir. Nitel araştırma yöntemlerinden birisi olan doküman analizi bu çalışmada kullanılmıştır. Bu çalışmada, demiryolu taşımacılığının turizm faaliyetleri içindeki rolüne odaklanılarak Doğu Ekspresi ve Kyushu Seven Stars trenlerinin karşılaştırılması üzerine sistematik bir inceleme yapılmıştır. Bu çalışmada, mevcut materyallerin analizi için doküman incelemesi yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırma ise, veri toplama teknikleri olarak gözlem, görüşme ve doküman analizi yöntemlerini kullanan, olay veya olgulara müdahale etmeden doğal ortamında gerçekçi ve bütüncül bir değerlendirme yapabilen bir araştırma yaklaşımıdır. Araştırmadan elde edilen sonuçlar, bu yolculuğu deneyimleyen gezginlerin bu tren seyahatlerini başkalarına tavsiye ettiklerini göstermektedir. Doğu Ekspresi tercih eden yolcuların seyahat nedenleri arasında doğal güzellikler, turistik gezi, reklam, nostalji ve uygun fiyatlar sıklıkla tekrarlanırken, Kyushu Seven Stars'ı tercih eden yolcuların seyahat nedenleri arasında doğal güzellikler, turistik gezi, reklam, nostalji ve lüks turizm daha ağırlıklı olarak görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Nostaljik Turizm, Demir Yolları, Doğu Ekspresi, Kyushu Seven Stars.

ABSTRACT

Today, the use of train travels for tourism purposes is increasing rapidly., it can be said that these journeys are one of the most unforgettable forms of transportation due to the experiences and interactions gained during them. Train journeys are no longer just a means of transportation, but are also preferred as a travel experience. This study focuses on the analysis of the Eastern Express and Kyushu Seven Stars tourist trains within the scope of nostalgic train journeys. The aim of the research is to evaluate the similarities and differences between the Eastern Express and Kyushu Seven Stars trains for those who take tourist train trips. In this study, the document analysis method, which is one of the qualitative research methods, was used. In this study, a systematic review was conducted on the comparison of the Eastern Express and Kyushu Seven Stars trains, with a focus on the role of rail transport in tourism activities. Document analysis method was used to analyze the existing written materials. Qualitative research is an approach that uses observation, interview, and document analysis methods as data collection techniques and provides a realistic and comprehensive evaluation of events or phenomena in their natural environment without intervening. The results obtained from the research indicate that both trains are recommended to others by the participants. Among the reasons for choosing the Eastern Express, natural beauty, tourist attractions, advertising, nostalgia, and affordable prices were frequently mentioned, while among the reasons for choosing Kyushu Seven Stars, natural beauty, tourist attractions, advertising, nostalgia, and luxury tourism were more predominant.

Keywords: Nostalgic Tourism, Railways, Orient Express, Dogu Ekspres,Kyushu Seven Stars.

ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ

Tezin Adı	Demiryolu Taşımacılığının Turizm Faaliyetleri İçerisindeki Rolü: Doğu Ekspresi ve Kyushu Seven Stars Treni Örnek Olay İncelemesi
Tezin Yazarı	Barış YILMAZ
Tezin Danışmanı	Dr. Öğr. Üyesi İrfan YURT
Tezin Derecesi	Yüksek Lisans
Tezin Tarihi	06.07.2023
Tezin Alanı	İşetme
Tezin Yeri	KBÜ/LEE
Tezin Sayfa Sayısı	107
Anahtar Kelimeler	Nostaljik Turizm, Demir Yolları, Doğu Ekspresi, Kyushu Seven Stars.

ARCHIVE RECORD INFORMATION

Name of the Thesis	The Role of Railway Transportation in Tourism Activities: Case Study of Dogu Express and the Kyushu Seven Stars Train
Author of the Thesis	Bariş Yılmaz
Advisor of the Thesis	Assist. Prof. Dr. İrfan YURT
Status of the Thesis	Master
Date of the Thesis	06.07.2023
Field of the Thesis	Business Administration
Place of the Thesis	UNIKA/IGP
Total Page Number	107
Keywords	Nostalgic Tourism, Railways, Dogu Express, Orient Express, Kyushu Seven Stars

KISALTMALAR

TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	: Türk Dil Kurumu
KBÜ	: Karabük Üniversitesi
DTÖ/UNWTO	: Dünya Turizm Örgütü
AIESEC	:Association Internationale des Étudiants en Sciences Économiques et Commerciales (Türkiye İktisadi ve Ticari İlimler Talebeleri Staj Komitesi Derneği)

ARAŞTIRMANIN KONUSU

Günümüzde işletmeler artan rekabete uyum sağlamak ve pazarlama faaliyetlerini doğru planlamak için müşteri odaklılık kavramına odaklanmaktadır. Bu nedenle müşteri deneyimi hakkında edinilen bilgiler büyük önem taşımaktadır. Deneyim kavramı ilk olarak Holbrook ve Hirschman (1982) tarafından tanımlanmış ve Pine ve Gilmore (1998) tarafından yapılan bir çalışmada Ekonomik Değer Endeksine dahil edilmiştir. Bu çalışma, tüketicilerin artık iletişim ve pazarlama açısından deneyimsel etkinliklere ilgi duyduğunu göstermiş ve deneyimsel pazarlama kavramı ön plana çıkmıştır. Deneyim kavramı üzerine yapılan araştırmalar sonucunda yeni bir turizm anlayışı ortaya çıkmış ve literatürde "deneyimsel turizm" olarak adlandırılmıştır. Bu yaklaşım, turistlerin seyahat etmekle kalmadıklarını, aynı zamanda seyahatleri sırasında farklı ortamları ve kültürleri deneyimlediklerini vurgulamaktadır. Bu nedenle, deneyimsel turizm yaklaşımı, kitle turizmi anlayışından uzaklaşarak alternatif turizm türlerine odaklanmaktadır. Bu araştırma, deneyimsel turizm yaklaşımının alternatif turizm türlerinden biri olan "tren turizmi" kavramına odaklanmaktadır. Ankara-Kars arasında sefer yapan ve "Doğu Ekspresi" adı verilen trenin turistik amaçlı kullanımıyla birlikte, Türkiye'de alternatif turizm türleri noktasında yeni bir trend başlamıştır.

Tren turizmi, turistlere farklı bir deneyim sunarak, doğal güzellikleri ve kültürel zenginlikleri keşfetmelerine olanak tanımaktadır. Bu deneyim, kitle turizminin aksine, turistlerin daha sınırlı bir grupla seyahat etmelerine, daha az kalabalık yerleri keşfetmelerine ve daha kişisel bir turizm deneyimi yaşamalarına olanak sağlamaktadır. Çalışmamızın diğer bir inceleme konu olan tren seyahati ise Kyushu Seven Stars'dır. Seven Stars Japonya'nın ilk lüks yataklı vagon trenidir. Kyushu'daki Japon Demiryolu'nun başkanı Koji Karaike, 20 yıl önce bu tren için bir fikre sahip olmuştur. Tasarımcı Eiji Mitooka ve yerel zanaatkarların yardımıyla, Seven Stars in Kyushu 2013 yılında gerçeğe dönüşmüştür (Kyushu Railway Company 2018). Trenin tasarımı, modern Japon ve Batı unsurlarının bir kombinasyonundan, detaylara çok dikkat edilmesinden ve ayrıntılı ahşap işçiliğinden oluşur. Özetle, deneyimsel turizm yaklaşımı, turizm endüstrisinde yeni bir anlayışa öncülük etmiştir ve alternatif turizm türleri arasında tren turizmi, turistlerin farklı bir deneyim yaşamalarına imkân veren popüler bir seçenek haline gelmiştir.

ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Dünyadaki tren turizmi faaliyetlerindeki yoğunlaşmalar ve turistik trenler göz önüne alındığında, Türkiye'deki Turistik Doğu Ekspresi ile Kyushu Seven Stars turistik trenleri arasında karşılaştırma yapmak için bir araştırma yapılmıştır. Bu araştırmanın amacı, Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi ile Seven Stars örnek olaylarının incelenmesidir.

ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu çalışma, turizm faaliyetleri içinde demiryolu taşımacılığının rolüne odaklanarak Doğu Ekspresi ve Kyushu Seven Stars trenlerinin karşılaştırılmasını sistematik bir şekilde incelemektedir. Nitel araştırma yöntemlerinden biri olan doküman incelemesi kullanılarak, mevcut materyallerin analizi yapılmıştır. Nitel araştırma yöntemi, gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi veri toplama tekniklerini kullanarak, olay veya olgulara müdahale etmeden doğal ortamında gerçekçi ve bütüncül bir değerlendirme yapmayı amaçlar (Yıldırım ve Şimşek, 2011).

Doküman incelemesi, bir araştırmanın hedefine uygun kaynaklara erişerek, bu kaynaklardan elde edilen verileri analiz ederek faydalı bilgileri belirlemeye yardımcı olan bir tekniktir. Bu yöntem, yazılı kaynakların incelenmesi yoluyla konu hakkında veri toplama işlemini gerçekleştirir ve veri toplama sürecinde çeşitlilik sağlar. Bailey (1982) doküman incelemesini basitlik, uzun vadeli analiz yapabilme, örneklem büyüklüğü, bireysellik ve özgünlük, göreceli maliyet ve kalite açısından yararlı bir çalışma olarak tanımlamıştır

ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİ / PROBLEM

Bu çalışma, demiryolu taşımacılığının turizm sektöründeki rolünü belirlemeyi amaçlamaktadır. Özellikle, Doğu Ekspresi ve Kyushu Seven Stars Treni gibi örnek olaylar üzerinden, demiryolu taşımacılığının turizm faaliyetleri üzerindeki etkileri ve katkıları araştırılacaktır.

1.TURİZM

1.1. Turizm Tanımı ve Ulaşımın Önemi

Turizm kelimesinin kökeni, Latince "tornus" kelimesiyle ifade edilen dönme hareketine dayanmaktadır. İngilizcede "touring" ve "tour" kelimeleri de bu kökten türetilmiştir. "Tour" kelimesi, dairesel hareketi, bazı şehir, bölge ve ülkelerin ziyaret edilmesini, iş ve eğlence amaçlı seyahatleri ifade eder. (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019).

İlk kez 19. yüzyılda İngilizlerin Avrupa'ya yaptığı yolculuklar için kullanılan turizm terimi, 20. yüzyılın başında ulaşım faktörüne odaklanan Arthur Bormann ve Hubert Golden tarafından tanımlandı. Eskiden zengin ve boş zamanı olan kişilerin yaptığı geziler, ulaşım olanaklarının gelişmesi ve turistik yerlerin yaygınlaşmasıyla giderek artmıştır (Pehlivan, 2010).

Dünya Turizm Örgütü'ne göre, turizm dinlenme, eğlence, keşif gibi amaçlarla yapılan seyahatlerin yanı sıra, bir bölgeye veya ülkeye turist çekmek için alınan ekonomik, kültürel ve teknik önlemleri de kapsar (UNWTO, 2004).

Turizm, yabancıların sürekli olarak ikamet ettikleri yerler (TJC) dışında, ticari bir gelir amacı gütmeyen ve bir yerde uzun süre kalmamayı gerektiren seyahat ve konaklama ile ilgili tüm faaliyetler olarak tanımlanabilecek teorik bir kavramdır (TDK, 2020). Bir yerden başka bir yere taşınmayı içerdiğinden, ulaşım fikri de turizm tanımlarının doğasında vardır.

İngiliz filozof Wahab (1975) çalışmasında, fiyat ve coğrafi konumun yanı sıra kara, deniz veya hava taşımacılığının da belirleyici bir rol oynadığına dikkat çekerek, geniş değişkenlere ve alt yönlerine dayalı olarak farklı turizm biçimlerini tanımlamıştır. Benzer şekilde, Matheson, Wall ve Frechtling (1982), uluslararası turizmin ayrılmaz unsurları olarak ulaşım modlarının koordinasyonunu ve ulaşım faaliyetlerinin yönetimini tanımlamıştır. Turizm olgusu analizlerinde dört kriter belirlenmiştir. Bunlar: seyahatin amacı, kalış süresi, kullanılan ulaşım türü ve seyahat edilen mesafedir.

Turizmle ilgili çalışmaların birinde yer alan ve Avrupa Seyahat Komisyonu tarafından yayınlanan "2005 Yılı ve Ötesi İçin Avrupa Turizmindeki Mega Trendler" araştırması, turizmdeki değişimleri açıklamak amacıyla yapılmıştır. Bu çalışmada, kolay ulaşım isteyen yaşlı turistlerin önemi, çevre dostu ulaşım türlerinin tercih edilmesi

ve güvenli hava taşımacılığının artan tercihi gibi turizmdeki değişimler vurgulanmıştır (Quarmby ve Buchanan, 2006). Ulaşım, turizm tanımlarında da değişmeyen bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Turistleri turizm bölgelerine bağlayan bir köprü işlevi gören ulaşım, temel bir turizm ürünüdür.

1.2. Turizm Hareketi ve Ulaşım Türleri

Turizm faaliyetleri için ulaşım altyapısı oldukça önemlidir. Bu nedenle, turistlerin başlangıç noktasından alınması, istenilen varış noktasına taşınması ve sonrasında geri dönüşü sağlayan ulaşım türleri üzerine yoğun bir şekilde çalışılmaktadır.

Turizm işletmelerine ulaşım sağlamak için gerekli olan altyapı, karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu bağlantılarından oluşur. Bu bağlantılar sadece turizm tesislerinin değerini etkilemekle kalmaz, aynı zamanda gayrimenkul değerlemesi sırasında da önemli bir faktör olarak değerlendirilir. Konum değerlendirmesinde, merkeze olan uzaklık, sosyal konum ve parsel özellikleri kadar trafik konusu da dikkate alınır. Özellikle gelişmiş turizm bölgelerindeki temel ulaşım altyapıları, havayolu, demiryolu, karayolu ve denizyolu bağlantıları, bölgenin turizm potansiyelini olumlu yönde etkiler ve ekonomik açıdan değer kazandırır (Pehlivan, 2010). Pehlivan'ın (2010) belirttiği gibi, ulaşım altyapısı, turizm açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, turizm sektörünün büyümesine katkı sağlamak amacıyla ulaşım tesislerinin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi önemlidir.

Dünyamızın 2/3'ü su ile kaplı olduğundan turizm için kıtalar arası ulaşımında daha çok denizyolu ve havayolu kullanılmaktadır. Bunların yanı sıra ülkeler, bölgeler ve şehirlerarası ulaşımında karayolu ve demiryolları da önemli bir yer tutmaktadır. Dünyada teknolojinin gelişmesiyle birlikte ulaşım ağları ve taşıt çeşitliliği de aynı oranda artmıştır. II. Dünya Savaşı'nın bitmesinin ardından gelişen havayolu ağları ve uçaklar, insanların da seyahat etmek için kullandıkları çok önemli bir taşıt haline gelmiştir. Yine aynı şekilde son dönemde gelişen demiryolu ağları ve hızlı trenler seyahat için önemli taşıtlar haline gelmişlerdir (Gray, 2009).

Ülkemize gelindiğinde; üç tarafı denizlerle çevrili olduğundan denizyolu, ayrıca havayolu, demiryolu ve karayolu varlıklarından dolayı tüm ulaşım türleri kullanılabilir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2016-2018 yılları arasındaki

istatistiki verilerine göre, yabancı turistlerin Türkiye'ye gelirken kullandıkları taşıt türleri şekilde gösterilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019)

Tablo 1: Türkiye'ye 2016-2018 yılları arasında gelen yabancı turistlerin kullandıkları ulaşım türleri

	2016		2017		2018	
TAŞIT TÜRLERİ	Yabancı Ziyaretçi (kişi)	%	Yabancı ziyaretçi (kişi)	%	Yabancı ziyaretçi (kişi)	%
HAVAYOLU	17,783,437	70.15	23,440,277	72.32	30,069,776	76.15
KARAYOLU	6,653,555	26.24	8,184,185	25.25	8,414,461	21.31
DEMİRYOLU	6,154	0.02	9,899	0.03	15,464	0.04
DENİZYOLU	909,067	3.59	775,673	2.39	988,700	2.50
TOPLAM	25352113	100	32,410,034	100	39,488,401	100

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019

Tablo 1’de görüldüğü gibi ülkemize gelen yabancı turistler 2016 yılında %70,15, 2017 yılında %72,32, 2018 yılında %76,15 oranlarıyla en çok havayolu ulaşımını tercih etmiştir. Havayolu ulaşımını, 2016 yılında %26,24, 2017 yılında %25,25, 2018 yılında ise %21.31 ile karayolu ulaşımını takip etmektedir. Denizyolu ulaşımı, 2016 yılında %3.59, 2017 yılında %2.39, 2018 yılında %2.50 oranları ile üçüncü sıradadır. Demiryolu ulaşım oranı ise her üç yılda da %0’a yakın bir oranla son sırada bulunmaktadır.

1.3. Turistlerin Seyahat Eğilimlerindeki Değişimler

Turistlerin tercihlerini etkileyen pek çok faktör bulunmaktadır. Turizm sektöründe rekabetin artması, bilişim teknolojilerindeki gelişmeler, yüksek eğitim seviyeleri, yaşlı nüfusun artması, kişisel gelirlerin yükselmesi ancak boş zamanların azalması, ailelerin küçülmesi ve çevreyi keşfetme isteğinin artması gibi birçok faktör turizm sektörünü etkilemektedir (Krüger, 2004). Özellikle gençlerin seyahat etme eğilimlerini artıran nedenler arasında, turistik seyahatler için gerekli olan bürokratik prosedürlerin azaltılması yer almaktadır. Örneğin, vize işlemlerinin kalkması ya da vize alımının kolaylaşması, internet üzerinden bilet ve konaklama ayarlamalarının

yapılabilmesi ve şehir rehberlerinin kolaylıkla erişilebilir olması gibi etkenler bu konuda öne çıkmaktadır. Ulaşım araçlarının çeşitlenmesi ve hızlanması ile daha uzak yerlere seyahat etme talepleri de artmıştır (Sarkım, 2008). Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın verilerine göre, kitle iletişim araçları ve reklam sektöründeki gelişmeler de turizm sektörünü etkileyen faktörler arasındadır (Sarkım, 2008). Önümüzdeki yıllarda, 65 yaş üstü turistlerin sayısında artış beklenmekte ve otantik ve kültürel turistik gezilere olan talebin artacağı öngörülmektedir (Sarkım, 2008).

Turistlerin tercihleri günümüzde daha aktif ve bilinçli hale gelmiştir. İnternetin turizm pazarlama stratejilerine etkisi ve turistik mekanlarla ilgili blog ve forum sayfalarındaki yorumlar, turistlerin seyahatlerindeki tercihlerini belirlemede önemli bir rol oynamaktadır. Bu sayede, turistler evlerinden çıkmadan önce tüm planlamalarını yapma imkanına sahiptirler ve teknolojik kolaylıklar sayesinde turistik imkanları daha iyi kullanabilirler. Yeni nesil turistler, tatmin, zevk ve mutluluk ihtiyaçlarını karşılamak için daha yüksek bir istekle hareket ediyorlar. Bunun nedeni, rahatlama ihtiyacı, sosyalleşme, kişisel gelişim, farklı kültürleri tanıma arzusu, heyecan, macera ve entelektüel zenginleşme gibi faktörlerdir. Turistler, geleneksel tatil seçeneklerinin ötesinde, daha önce denenmemiş ve heyecan dolu aktiviteleri olan turistik yerlere yöneliyorlar. Bu değişimin nedeni, kişisel gelişimlerini sağlama ve öz saygılarını kazanma arzusudur (Garda ve Karaçor, 2016).

Turistlerin Türkiye'ye gelişiyle birlikte tercih ettikleri aktiviteler değişim göstermektedir. Geçmişte, tatilcilerin öncelikleri arasında denize girme, güneşlenme, klasik turistik turlar ve tarihi yerleri ziyaret etme gibi faaliyetler bulunurken, günümüzde daha heyecanlı arayışlar öne çıkmaktadır (Garda ve Karaçor, 2016). Yamaç paraşütü, balon turları, sualtı dalışı ve kanyonlarda rafting gibi etkinlikler özellikle tercih edilmektedir. Turistlerin eğitim seviyesi yükseldikçe, turistik aktiviteleri de daha nitelikli hale gelmektedir (Erhan Boğan, 2016). Örneğin, Afrika safarilerine katılarak hayvan yavrularının bakımını üstlenmek, ilkel kabileleri ziyaret etmek, yerel değerleri öğrenmek veya Nepal'de ruh dinginleştirici terapilere katılmak gibi birçok farklı deneyim yaşayabilmektedirler.

Bir araştırmaya göre, heyecan gerektiren aktiviteler özellikle 20-34 yaş aralığındaki insanlar tarafından tercih edilmektedir. Bu aktiviteler arasında bungee jumping, rafting, jet ski, kayak ve dağcılık gibi seçenekler yer almaktadır (Garda ve

Karaçor, 2016). Turistlerin motivasyonunu arttıran faktörler ise risk, heyecan ve başarıdır (Garda ve Karaçor, 2016). Örneğin, Afrika'da vahşi hayvanları gözlemlemeye giden turistlerin bu hayvanların saldırısına uğrama riski, rafting gibi etkinliklerde yaşanan heyecan, rafting ya da dağcılık gibi etkinliklerde ise kazanmaya yönelik turist davranışları başarı olarak sayılabilir. Bu tür deneyimleri yaşamayı tercih eden yeni turistler artmaktadır.

Son zamanlarda ülkemizde popüler hale gelen Doğu Ekspresi adlı tren ile 20 saatten uzun bir yolculukla Kars'a gitmek, doğa manzaralarını görmek isteyen orta yaşlı insanlar ve romantik bir seyahat arayan gençler için bir turizm aktivitesi haline gelmiştir.

Araştırmacılar Swarbrooke, Beard, Leckie ve Pomfret (2003), yeni turistler arasındaki farklılıkları aşağıdaki şekilde özetliyorlar:

- a. Daha deneyimli turistler, seyahat tecrübeleri daha yüksek olan ve eğlence ve macera arayan turistlerdir.
- b. Daha bağımsız olan turistler, boş zamanlarında meşgul olmayı seven ve risk alan turistlerdir.
- c. Daha esnek olan turistler, kendi kendine gerçekleşen değişikliklere açık olan ve farklı rezervasyon alışkanlıklarına sahip olan turistlerdir.
- d. Değişen değerleri olan turistler, varoluşa sahip olan ve sıradanlıktan kaçınan turistlerdir.
- e. Değişen yaşam tarzları olan turistler, daha fazla boş zamanı olan ve daha sık mola veren turistlerdir.
- f. Değişen demografik özelliklere sahip turistler, yaşlanan nüfus ve küçülen aileler gibi faktörlere sahip olan turistlerdir.

Turistlerin risk, heyecan ve başarı içeren aktivitelere veya alışılmadık turistik faaliyetlere yönelmelerinin birçok sebebi olduğu araştırmalarla ortaya konulmuştur. Yaş, yaşam tarzı ve fiziksel dayanıklılık durumu, Garda ve Karaçor'un belirttiği en önemli faktörler arasındadır (Garda ve Karaçor, 2016).

Turizm açısından, yaş önemli bir kriterdir. Özellikle Avrupa Komisyonu'nun Erasmus+ Gençlik Hareketliliği programı, 13-30 yaş aralığındaki gençleri seyahat etmeye ve farklı kültürleri deneyimlemeye teşvik etmektedir. Türk Ulusal Ajansı'nın verilerine göre, 2020 yılına kadar 500 bin gencin eğitsel, kültürel ve turistik faaliyetler için yurtdışına çıkarılması hedeflenmektedir (Ulusal Ajans, 2023).

Bu genç turistler, Erasmus ve Uluslararası Ticari Bilimler Ekonomi Öğrenciler Birliği (AIESEC) gibi programları araştırarak bu kuruluşların sağladığı fonlarla seyahat etmeyi başarmaktadır. Bu nedenle, turistik faaliyetler için ücretsiz kaynakları kullanmanın yollarını bilen bilinçli bir kuşaktırlar. Ancak, Couchsurfing gibi ucuz ama riskli konaklama imkanlarını cesurca deneyimlemeyi tercih eden bu turistler, gezi esnasında kültürel ve sosyal gönüllü faaliyetler yaparak konforlu turizm yerine maceracı ve ucuz turizme daha yatkın olduklarını göstermektedirler.

Son zamanlarda, birçok gazete ve televizyon haberinde, otostop yaparak birçok ülkeyi gezen gezginler hakkında haberlere sıkça rastlanmaktadır. Yeni turistler, Couchsurfing gibi seçenekleri ucuz ve hatta bedava olduğu için tercih ederken, ulaşım da benzer davranışlar sergilemektedirler. Ancak, bu cesurca görünen davranışlar, suça, istismara veya herhangi bir mağduriyete uğrama riski taşımaktadır. Yeni turistlerin turizm eğilimleri, bazen olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir.

1.4. Turizm Destinasyonları

Destinasyon kavramı, Türk Dil Kurumu'na göre kelime anlamı olarak “varılacak olan yer” anlamına gelmektedir (Türk Dil Kurumu, 2021). Destinasyon; tarihi, kültürel ve doğal kaynakların bulunduğu turizm merkezidir. Leiper (1995) destinasyonu; turistlerin belli etkinlik ve faaliyetlere katılmak, çekicilikleri yerinde görmek ve boş zaman değerlendirme faaliyeti olarak gezmek gibi çeşitli motivasyonlarla ziyaret edilen yer olarak tanımlamaktadır. Bir başka tanıma göre, turistlerin ziyaret etmeyi düşündükleri veya görmek istedikleri yerler olarak açıklanabilir (İçöz ve Başarır, 1996). Destinasyon başlı başına tek bir yer olmak zorunda değildir. Birden fazla yöre, bölge ya da ülkede bulunan pek çok farklı noktanın birleştirilmesiyle de oluşturulabilmektedir (Ahipaşaoğlu, 1997). Destinasyon ile ilgili alan yazında çeşitli tanımlamalar bulunmaktadır. Destinasyon en basit tanımıyla, turistler tarafından tatil yapmak amacıyla ziyaret edilen ve tatillerini geçirmek için tercih ettikleri yer olarak ifade etmektedir (Jafari, 2000). Destinasyon sınırları belirli coğrafi bir alandır (Davidson ve Maitland, 1997; Hall, 2000). Ayrıca, destinasyonlar turistlerin seyahat rotaları, geçmiş hayatları, motivasyonları, seyahat etme nedenleri, eğitim durumları ve deneyim beklentilerine göre seyahat etmeye karar verilen turizm merkezî olarak tanımlanmaktadır (Buhalis, 2000; Haugland vd., 2011).

Destinasyon ile ilgili alanyazında destinasyon ürün, hizmet ve deneyimin gerçekleştiği yer veya turistlerin pek çok farklı motivasyonla ziyaret ettiği coğrafi bir alan olarak açıklanabilir (Tinsley ve Lynch, 2001). Turizmde genellikle “varış yeri” anlamına gelen destinasyon kavramı çeşitli araştırmalarda “turizm bölgesi”, “turistik hedef bölgesi”, “turistik varış noktası” ve “turistik çekim bölgesi” gibi olarak farklı 7 kavramlarla ifade edilmektedir (Vanhove, 2005; Lebe, 2005; Türkay, 2014). “Turizm bölgesi” şeklinde de kullanılan destinasyon kavramı, turistik ürünlerin bütünsel olarak bir araya getirilmesiyle oluşturulmuş, aynı zamanda yerel halkın da yaşamaya devam ettiği coğrafi bir alan niteliğindedir. Bütünsel olma özelliği sayesinde, turistlere sunduğu eşsiz deneyim diğer destinasyonlardan farklı olarak öne çıkmasına imkân tanımaktadır. Bu noktada turistik ürünü oluşturan parçaları bünyesinde barındıran bir mekân olan destinasyon; turizm faaliyetlerinin gerçekleştiği yer olarak değerlendirilmektedir (Kozak, Kozak ve Kozak, 2012). Bu noktaya kadar farklı yönleriyle tanımlandığı ve açıklandığı üzere destinasyon kavramı, bütün turizm faaliyetlerinin gerçekleştirildiği alandır.

1.4.1. Destinasyonun Türleri

Destinasyonlar, Atay'a (2003) göre, özelliklerine, coğrafi konumlarına, sezona, hizmet pazarının yapısına ve müşteri profillerine göre sınıflandırılabilir. Destinasyonlar iki ana gruba ayrılırlar: birinci grup, turizm amaçlı geliştirilen ve turistlerin seyahati boyunca ihtiyaçlarını karşılayan destinasyonları içerir. Bu yerler ekonomik olarak tamamen turizme odaklanmıştır ve örnekleri arasında Çeşme, Antalya ve Kuşadası sayılabilir. İkinci grup, turistik hareketlerin yoğun olduğu ve turizm gelirinین fazla olduğu destinasyonlardan oluşur. Bu destinasyonların tarihi ve kültürel zenginlikleri turistler tarafından çekici bulunur ve örnekleri arasında İstanbul, Paris ve New York sayılabilir.

Pekyaman'a (2008) göre destinasyon türleri, etnik turizm ve etnoturizm destinasyonları, kültür turizmi ve kültür turizmi destinasyonları, tarih turizmi ve tarihi turizm destinasyonları, ekolojik turizm destinasyonları, rekreasyonel turizm destinasyonları ve iş turizmi destinasyonları olarak sınıflandırılabilir.

Seyahat tercihleri, insanların tek bir ihtiyacı karşılamak yerine farklı ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktir. Kendini tanıma, farklı kültürleri ve destinasyonları keşfetme,

dinlenme ve eğlenme arayışları, insanların seyahat tercihlerini belirleyen önemli unsurlardır (Özdemir, 2014). İnternet kullanımının artmasıyla birlikte, insanlar daha fazla merak ve keşfetme isteği duymaktadır. Sosyal medya platformlarında paylaşılan seyahat fotoğrafları, insanların bu yöne olan ilgisini önemli ölçüde artırmaktadır. Bu nedenle, bir destinasyonu internet üzerinden tanıtmak ve pazarlamak, etkili bir strateji olarak görülmektedir.

Dünya üzerinde herhangi bir yere turizm destinasyonu denilebilmesi için orada turizm kapsamında çekici bir kaynak unsurun bulunması gerekmektedir. Turizm faaliyetlerinin yeni arayışlara doğru kaydığı düşünülen bir dönemde bir destinasyonda buna bağlı olarak en temel iki kaynağın bulunduğu düşünülmektedir. Bunlardan biri Kültür diğeri de Teknolojidir. Çoğunlukla turizmi daha da cezbedici hale getiren bu iki unsurun ziyaretçi çekiciliğine katkı sağladığı. Bu durum, diğer destinasyonlar ile rekabette o destinasyona avantaj sağlayabilir (Akkuş, 2018).

Bir bölgeye turist ziyaretlerinin artışı sağlayacak çekiciliklerin en başında o bölgenin tarihsel ve kültürel değerleri gelmektedir. Çünkü insanlar her zaman farklı toplumların kültürel geçmişlerine, yaşam stillerine ilgi duymuşlardır. Bu nedenle tarihsel özelliğe sahip yapıların/kalıntıların yüksek çekicilikte olması doğaldır (Yarar, 2010). Bu konseptte yapılan turlara kültür turları denmektedir. İnsanın diğer canlılardan en büyük farkı kültür üretebilmesidir (Ceylan ve Somuncu, 2016). Kültür; inançlar, değerler, dil, teknoloji, normlar, simgeler şeklinde ifade edilen ve iç içe geçmiş birbirlerine tarihsel ve işlevsel olarak bağlanmış bileşenlerden oluşur. İnsan kendi varlığı üzerinde düşünebildiği için kültür ortaya çıkar. Bir başka deyişle, kendi varlığını ve hayatta gelişen hususları sorgulayan insan bunları anlamlandırma arzusuyla kendi çevresi ile etkileşime geçip veya onlardan etkilenip bir dönüşüm içerisinde simgeler oluşturur. Bu karşılıklı etkileşim ve dönüşüm devinimi esnasında biriken bilgi ve ürünler gibi çıktılar; resim, dil, yazı, ses, video, işaret, vb. araçlarla kuşaktan kuşağa aktarılır ve öğretilir. Simgeler ise kültürün somutlaşmış ve nesneleşmiş şekilde yansıyan biçimleridir diye özetlenebilir (Karslı, 2016).

Kültürel unsurların bir yerde var oluş prensibiyle bakıldığında doğuştan veya sonradan edinilen şeklinde ikiye ayrılır. Doğuştan olanlar dünyanın oluşumu ve eski medeniyetlerin miras bıraktıkları, (örneğin bir mağara ev, bir dikilitaş gibi) sonradan

edinilenler ise destinasyonun yöneticileri tarafından oluşturulmuş (örneğin bir fuar merkezi, müze gibi) özelliklerdir (Atsız, 2020).

Bir destinasyonda aynı konseptte bir arada olan bir özellik yoğunluğu var ise bunlar otomatikman bir destinasyonun tipini belirler. İlgili destinasyonun o şekilde anıldığı bilinmektedir. Örnek olarak: Kütahya çini ile, Afyon kaplıcası ile, Mardin taş evleri ile, Şanlıurfa Göbeklitepe'si ile, Gaziantep Gastronomisiyle, Trabzon yaylaları ile, Kars peyniri ile, Safranbolu evleri ile, Bodrum eğlencesi ile, Gelibolu savaş cephesi ile, Alanya deniz kum plaj ile, Kıbrıs kumarhaneleriyle, vb. gibi örnekler çoğaltılabilir (Uygur ve Baykan, 2007).

Kültürden sonraki diğer önemli kaynağın teknoloji olduğu düşünülebilir. Özellikle pandemi dönemiyle daha da önemli hale geldiğinin konuşulduğu teknoloji çağdaş enformasyon toplumlarında sadece teknik nesne, araç ve gereçlere indirgenmiş olan teknoloji kavramı (aslında bunlardan ziyade) onları ortaya çıkaran ve kullanan bilgi, algı, gibi çeşitli değerlerle bir bütün olduğu söylenebilir. İlk insandan itibaren doğayı dönüştürmek isteyen/zorunda olan insanoğlunun kullandığı yegâne yol teknolojidir (Erkemen ve Güler, 2020). Antik çağlardaki teknolojinin karşılığı muhtemelen ateş, tekerlek, çakmaktaşı olduğu düşünülürken, günümüzde bu etmenler medya ve iletişimdir. Bu nedenle teknoloji kültürün bir parçasıdır denilebilir. Dolayısıyla toplumun temelinde yatan inançlar ve değerlerden ayrı düşünülmemesi gerekir.

Bilişim teknolojisindeki gelişmeler kültür ve turizm alanlarını da etkilediği düşünülmektedir. Bu açıdan, güçlü bir destinasyon yaratılmasında internet büyük bir rol oynamaktadır. Özellikle İnternet 4.0 ve sonrasında potansiyel şehir ziyaretçileri merak ettiği konularda çeşitli bilgilere ulaşabilmekte ve daha önceden aynı destinasyonu ziyaret eden başka kişilerin yorumlarını okuyabilmektedir (Özgürel ve Avcıkurt, 2017). Böylece internet, hem destinasyonla ilgili bir bilgi kaynağı hem de turistik dokunmanın aktarıldığı dijital bir platformdur diyebiliriz (Özsöz, 2018).

Bu doğrultuda destinasyonlar, yerli halkın, yabancı ziyaretçi ve yatırımcının odağı haline gelebilmesi için buna uygun zeminlerin de hazırlanması gerekir (Sin, 2018). Ayrıca turistler ziyaret ettikleri yerleri, yaptıkları (özellikle dijital) paylaşımlar sayesinde popüler hale getirmekte ve daha fazla turist gelmesini sağladığı görülmektedir. Ama yoğunluğu artan turizm, destinasyonun çeşitli unsurlarına zarar

veren bir gelişim izleyebilmesi söz konusudur. Son zamanlarda bu konuda sürdürülebilirlik kavramı literatüre girmiş ve bir destinasyondaki kaynakların düşünmeden kullanılmasının gelecek nesillere bir değer bırakılmaması gibi unsurların genel bir adı olarak geliştirilmiştir. Hatta bu gelişen olgu alternatif bir turizm çeşidine dönüşmüş ve ismine de son şans turizmi denmiştir. Bu konseptin kapsamı; bir süre sonra dünyadan yok olacak veya şekil değiştirecek yerlerin son defa ziyaret edilmesi anlamına gelmektedir (Özdemir, 2007). Örnek olarak Batman’da yer alan Hasankeyf verilebilir.

1.4.2. Destinasyon Sınıflandırması

Turizm sektöründe destinasyonların sınıflandırılması için birçok faktör göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu faktörler, tüketici olarak turistlerin beklentileri ve tercihleri gibi çeşitli unsurları içermektedir. Turistik destinasyonlar, Atay (2003)’e göre tatil beldelerinde turistlerin ihtiyaçlarını karşılayan ekonomik olarak turizme odaklanmış bölgeler ve turizm amacıyla oluşturulmamış ancak belirli özellikleri ile turistleri çeken bölgeler olarak iki grupta toplanabilir.

Misafirlerin seyahat tercihleri, psikosentrik (içe dönük) ya da allosentrik (dışa dönük) kişilik özelliklerine göre değişebilir. Bu nedenle destinasyon tipleri, turistlerin aradıkları seyahat deneyimine göre şekillenir. Ancak her destinasyonun her turiste uygun olduğunu düşünmek hatalıdır ve herkesi çekmeye çalışmak etkili bir pazarlama stratejisi değildir (Özdemir, 2014).

Destinasyon sınıflandırmaları ayrıca, mikro ve makro destinasyonlar olarak da yapılabilir. Mikro destinasyonlar daha dar alanlar için kullanılırken, birden çok destinasyonu barındıran bölgeler makro destinasyonlar olarak adlandırılır. Ayrıca, Goeldner, Ritchie ve McIntosh'a göre, destinasyonlar kişilik özelliklerine göre psikosentrik ve allosentrik olarak sınıflandırılabilir (Koton, 2018). Tablo 2’de görülmektedir (Özdemir, 2014).

Tablo 2: Destinasyon Kişilik Özellikleri

Psikosentrik (İçe Dönük)	Allosentrik (Dışa dönük)
Dar düşünen ve sınırlı entelektüel ilgi gösteren	Geniş düşünen ve entelektüel merakı yüksek
Risk almaktan kaçınır	Yüksek risk alabilen
Harcanabilir gelirini kullanır kısıtlı kullanır	Kendini şımartmayı tercih eden
Güvenilir markaları kullanır	Çeşitli markaları denemeye açık
Kendi ülkesine ve bölgesine odaklanan	Kültürel çeşitlilik arayışında,
Güçsüzlük ve belirsizlik duyguları ile mücadele eden	Güçlü ve kendinden emin
Heyecan ve sinirlilikten uzak duran	Heyecan verici ve maceraperest
Rutin ve pasif bir yaşam tarzına sahip	Dinamik ve aktif bir yaşam tarzına sahip
Maceradan uzak duran, değişiklikten çekinen	Yeni deneyimlere açık ve arayış içinde
Kendine güveni zayıf olan	Kendine güvenen ve kararlı
Seyahatlerinde bilindik ve popüler mekanları tercih eden	Keşfedilememiş veya az bilinen mekanları tercih eder
Aktivitelerde değişiklikten kaçınan ve benzer etkinlikleri tercih eden	Farklı ve ilgi çekici aktivitelere katılmayı tercih eder
Güneşlenmeyi, eğlenmeyi ve dinlenmeyi tercih eden	Yeni ve farklı destinasyonları tercih eder
Seyahatlerde aktif olmaktan kaçınan	Eğlence, sanat ve kültürel etkinlikleri önemser
Otomobille kolayca gidilebilecek destinasyonları tercih eden	Uzak ve zorlu destinasyonları tercih edebilir
Turist yoğunluğunun olduğu popüler mekanları tercih eden	Turistik yerlerden uzaklaşıp yerel deneyimleri arar
Tanıdık ve alışılmış ortamları tercih eden	Farklı ve yabancı kültürden insanlarla tanışmaktan hoşlanır
Tur programında yoğunluk arayan	Esnek tur programlarına ilgi gösterir
Daha az sıklıkla seyahat eder	Seyahat etmeyi sıkça tercih eder
Gelirinin büyük kısmını maddi ürünlere harcayan	Gelirini deneyimlere ve anılara yatırmayı tercih eder
Başka ülkelerdeki aktiviteleri fazla önemsemez	Yabancı ülkelerdeki aktiviteleri merak eder ve deneyimlemek ister
Naif, talep kar olmayan, edilgen bir turisttir	Meraklı ve talepkâr bir turisttir
Düzenli ve önceden yapılandırılmış seyahatler ister	Düzenli olmasına rağmen, sıra dışı ve özgün deneyimleri arar
Standart konaklama ve yemeği tercih eden	Otel standartlarına fazla takılmadan yerel lezzetleri denemeyi sever
Hediyelik eşya alışverişine önem veren	Hatıra olarak el yapımı ve özgün ürünleri tercih eder
Tekrar aynı yerlere veya benzer yerlere dönmeyi arzulayan	Tekrar ziyaret ettiği yerlerde bile farklı deneyimler yaşamaya çalışır
Kalabalıktan hoşlanan ve sosyal aktiviteleri tercih eden	Kalabalıktan uzak ve sakin mekanları tercih eder

Kaynak: Özdemir, 2014

Tablo 2'ye göre, destinasyonlar dışa dönük ve içe dönük kişilik özelliklerine göre iki farklı kategoriye ayrılmıştır. İçe dönük kişilik özelliklerine sahip olan misafirler genellikle risk almaktan kaçınırlar, kendilerine güven eksikliği yaşayabilirler ve bilindik

yerleri tercih ederler. Ayrıca kalabalıktan hoşlanırlar ve tatillerini genellikle standart şekilde sürdürürler. Diğer yandan, dışa dönük kişilik özelliklerine sahip olan misafirler daha yüksek risk alma eğilimindedir, kararlarına güvenirler ve her seyahatlerinde farklı tercihler yaparlar. Ayrıca seçicidirler, kendilerine güvenirler ve maceracı bir yaklaşım sergilerler.

1.4.3. Destinasyon Çekiciliği

Turistlerin destinasyon seçiminde etkili olan faktörler arasında ekonomik, sosyo-kültürel ve demografik etkenler yer alırken, destinasyonların çekiciliği de büyük bir rol oynar. Destinasyon çekiciliği, bir turistin tercih ettiği bölgenin sahip olduğu özellikleri ifade eder. Bu özellikler arasında festivaller, fuarlar, spor organizasyonları, sergiler ve kültürel etkinlikler gibi faktörler yer alırken, yerel ve ulusal mutfak, kültürel motifler, tarihi kalıntılar ve tarihi mekanlar gibi bölgesel ve yöresel çekicilikler de vardır (Kaya, 2014).

Turizmde başarılı bir ürün sunumu için destinasyonların çekici yönlerinin belirlenip tanıtılması gereklidir. Doğal unsurlar, sosyal kültürel unsurlar, ekonomik unsurlar ve psikolojik unsurlar turizm ürünlerinin çekiciliğini belirleyen unsurlardır. Bir bölgenin veya bir mal/hizmetin turizm ürünü olarak kabul edilebilmesi için çekicilik faktörünün olması büyük bir önem taşır (Kozak, Kozak ve Kozak, 2015). Turizm sektöründe, destinasyonların çekiciliği, turistlerin tercihlerinde önemli bir faktördür. Bu çekicilik unsuru, doğal, sosyo-kültürel, ekonomik ve psikolojik unsurlardan oluşmaktadır.- Doğal unsurlar, bir destinasyonun konumu, iklimi, doğal güzellikleri, su kaynakları, flora ve faunası gibi doğal özelliklerini ifade eder. Bu doğal unsurlar, destinasyonun turistler için cazibesini artırır. Sosyo-kültürel unsurlar ise gelenek, kültürel miras, tarihi yerler, siyasi yapı, eğitim ve kentleşme gibi faktörleri içerir. Bu unsurlar, turistlerin destinasyona olan ilgisini artıran ve destinasyonu diğerlerinden ayıran özelliklerdir. Ekonomik unsurlar, turistik ürünün fiyatı, genel ekonomik durum, satın alma gücü, altyapı olanakları ve turizm endüstrisinin durumu gibi faktörlerdir. Bu unsurlar, destinasyonun turistler için ne kadar uygun olduğunu etkiler. Psikolojik unsurlar ise, ülkelerin tarihi, kültürel ve dinsel ilişkileri, toplumların davranışları, yöneticilerin tutumları ve moda trendleri gibi faktörleri içerir. Bu unsurlar, turistlerin destinasyona olan duygusal bağlarını etkileyen faktörlerdir.

Kaya (2014), turistik destinasyonların insanları kendilerine çeken özelliklerini maddeler halinde sıralamıştır. Bunlar arasında alışveriş merkezleri, çocuk oyun alanları, parklar, piknik alanları ve el sanatları merkezleri gibi aktiviteler yer alır. Ayrıca, bungee jumping, köprü tırmanma, yamaç paraşütü ve kayak merkezleri gibi sportif faaliyetler de turistlerin tercihlerinde önemli bir rol oynar. Turistlerin ilgisini çeken diğer unsurlar arasında göller, nehirler, şelaleler, ormanlar ve flora alanları yer alır. Tarihi ve arkeolojik bölgeler, kaleler, saraylar, tapınaklar, camiler, katedraller, kiliseler ve savaş, hastalık ve felaket alanları da turistlerin ilgisini çeken destinasyonlar arasında yer alır. Ayrıca, müzeler, sanat galerileri, tiyatrolar ve sinemalar da turistlerin kültürel açıdan ilgisini çeken yerler arasındadır. Turistler ayrıca plajlar, limanlar, pub'lar ve kulüpler gibi eğlence mekanlarını da tercih ederler. Son olarak, destinasyonun iklimi ve bölge sakinlerinin dil, örf adet ve kültürel karakterleri de turistlerin tercihlerinde önemli bir rol oynar.

Turizm sektöründe, destinasyonların çekicilik unsurları, ziyaretçi çekim merkezleri olarak da adlandırılmaktadır. Bu unsurlar, destinasyonların diğerlerine göre daha cazip hale gelmesine yardımcı olur ve destinasyonun kimliğini temsil eder. Destinasyonlar, dünya turizm pazarında daha prestijli ve güçlü bir konuma sahip olmak için etkinliklere ağırlık verirler. Böylece, dünya basınında adları sıkça geçen uluslararası etkinlikler düzenleyerek popülerliklerini artırarak daha fazla turist çekmeyi başarabilirler (Özdemir, 2014).

Bir destinasyonun doğal ve kültürel çekicilikleri, o destinasyonun turistler tarafından ilgi görmesi için önemlidir. Turistlerin beklentileri, destinasyonların bu tür çekiciliklere sahip olması üzerine kuruludur. Bu beklentiler, turistlerin talep düzeylerini de belirleyebilir.

1.4.4. Turizm Destinasyonlarının Planlanması

Destinasyonu oluşturan unsurlar, destinasyon planlamasında kullanılan unsurların temelini oluşturmaktadır. Planlama, belirlenen amaçlara en akılcı şekilde ulaşmak için kullanılan araçların koordine edilmesi olarak tanımlanmaktadır. Planlamanın temel amacı, sürdürülebilir gelişme ve büyüme elde etmektir. Destinasyonların keşif aşamasında çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda olası problemleri en aza indirmek için arz ve talep arasında uyum ve dengenin sağlanması

gerekmektedir. Bu sebeple planlama makro düzeyde ülke, bölge ve yöre bazında, mikro düzeyde ise turizm işletmeleri açısından önemlidir. Planlama, bireysel kararlardan çok birbirine bağı ve birden çok mekanizmanın karar ve politika hazırlama süreci olarak değerlendirilerek paydaş fikirlerine başvurulması gerekmektedir (Olalı, 1982; Hall, 2000).

Destinasyon planlaması, sürdürülebilir bir turizm gelişimi için gerekli olan bir dizi faaliyeti içermektedir. Bu faaliyetler, destinasyon kaynaklarının belirlenmesi ve yerel toplumun çıkarlarına uygun stratejik bir planın oluşturulması sürecini kapsamaktadır (Dredge, 1999). Destinasyon planlama aşamasında, destinasyonun kaynakları tespit edilerek, olası değişimler öngörülerek, hedef kitleye yönelik stratejiler belirlenerek, eylem planı hazırlanarak, destinasyon planının uygulanması sağlanarak ve son olarak izleme ve değerlendirme aşamaları gerçekleştirilerek bir yol haritası oluşturulmaktadır (Inskeep, 1991).

Destinasyon planlaması yapılırken dikkat edilmesi gereken hususlar şu şekilde sıralanmaktadır (Usta, 2008):

- Destinasyonun sahip olduğu doğal ve kültürel kaynak potansiyeli,
- Destinasyonun ulaşım ağının oluşturulması,
- Turizm hizmetlerin geliştirilmesi,
- Alt ve üst yapının sisteminin iyileştirilmesi,
- Tanıtım faaliyetlerinin yürütülmesi,
- Görev dağılımının yapılması ve
- Yerel halkın turizm ile ilgili farkındalığının arttırılmasıdır.

Turistik gelişmenin sağlıklı bir şekilde gerçekleşebilmesi için destinasyon planlaması, olumsuz etkilerin en aza indirgenmesi ve faydaların artırılması hedefleriyle yapılmalıdır (Medlik, 1991). Turizm gelişim sürecinde, destinasyonun turistik kaynakları, yerel halk, turistler, yatırımcılar, yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşları gibi tüm bileşenlerin planlı bir şekilde ele alınması gerekmektedir. Her destinasyonun kendine özgü özellikleri ve cazibe merkezleri vardır. Bu nedenle, destinasyon planlaması yapılırken bu özelliklerin dikkate alınması, destinasyonun rekabet gücünün artması için önemlidir. Paydaş rollerinin belirlenmesi de hızlı ve düzenli bir planlama yapabilmek için önemlidir (Demircioğlu, 1997).

Sürdürülebilir turizm destinasyonları için, iklim, konum, doğal kaynaklar, yerel halkın turizm farkındalığı ve yerel kültürün bozulmamış olması gibi faktörlerin önemi büyüktür. Bu nedenle, sürdürülebilir bir destinasyon planlaması için, kamu/özel sektör yetkilileri, yerel halk, turizm yatırımcıları, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları gibi tüm paydaşların bir araya gelerek planlama ve geliştirme stratejileri geliştirmesi gerekmektedir (Hassan, 2000). Ayrıca, her destinasyon, turist akışı, ulaşım, park alanları, destinasyon yönetimi gibi konuları da kapsayan bir planlama sürecine ihtiyaç duyar. Kültürel mirasın envanterinin çıkarılması, tarihi eserlerin restorasyonu, turizm enformasyon bürolarının kurulması, alt ve üst yapının geliştirilmesi, taşıma kapasitelerinin hesaplanması, konaklama tesislerinin kurulması gibi faaliyetler de destinasyon planlaması kapsamında değerlendirilen faaliyetlerdir (Timothy ve Tosun, 2003). Godfrey ve Clarke (2003), destinasyon planlamasının bileşenlerine ilişkin bir model ortaya koyarak, destinasyon planlamasında izlenecek adımları açıklamıştır (Bknz:Tablo 3).

Tablo 3: Destinasyon planlama modeli

ŞU ANDA NEREDEYİZ?			NEREDE OLMAK İSTİYORUZ			DESTİNASYON PLANI	
Fırsat Belirlenmesi	Verir	Sınırların	Kalkınma Belirlenmesi	Hedef ve Amaçların Belirlenmesi		Eylem Oluşturulması	Planının
Turizm Kaynak Envanteri			Amaçların Belirlenmesi (Gelecekte ulaşmak istenen genel durum, stratejilerin oluşumuna temel oluşturur. Ulaşılmaya çalışılan uzun dönemli genel sonuçlar)			Eylem planı destinasyonun belirlenmeden belirlenen turizm hedeflerini nasıl kimler tarafından ne kadar zaman da gerçekleştireceğini açıklayan yapılardır	
+ Keşif (Bölgede turizmle ilgili tüm kaynakların dolaylı çıkarılması)		kaynakların listesinin	Hedef belirlenmesi, amaçların belirlenerek bunlara nasıl ulaşacağının belirlenmesini ifade eder.			Turizm Aşamalarına Dökülmesi	Eylem Kâğıda
						1.Her bir hedef için gereken eylem aşamalarının neler olduğunu belirlenmesi	
+ Değerlendirme (Belirlenen kaynaklar kalite eşitsizlik ve çökicilik açısından değerlendirilmeli ve gelişme ihtiyacı duyan alanların belirlenmeli)			Turizm Eylem Aşamaları (Kim, Ne, Nerede, Nasıl?) - Ne yapılacak? Kim tarafından yapılacak? - Hangi zaman diliminde yapılacak ve beklenen ve sonuç ne olacak? - Faaliyetlerin yerine getirilmesinde kişilerin mi gruplar mı görev alacak?			2.Eylem aşamalarının gerçekleştirmekten kimlerin sorumlu olduğu belirlenir.	
1.Gelişme ihtiyacı duyan kaynaklar için tablo oluşturulması			1.Turizm Amaçlarını Kâğıda Dökülmesi				
2.Bu kaynaklar kime hitap edecek (pazar bölümlendirme)			2.Turizm Hedeflerinin Kâğıda Dökülmesi (Hedefler ve Amaçlar Tablosu)				

3. Her kaynağın turizm amaçlı kullanımında ortaya çıkabilecek fırsatlar-sınırlılıklar belirlenmeli	+ Her amaç ayrı ayrı tablolara yazılır + Amaçlar daha spesifik hedeflere ilişkilendirilmektedir + Her bir amaç için hedef belirlenir sonra bu hedeflerin hangi zamanda aralığında gerçekleştirileceği belirlenir + Hedeflerin ve sürecin gözden geçirilmesi + Tüm hedefler bir araya getirilir ve önem ve aciliyet sıralaması yapılır.
4. Problemlerin ve ilgilenmesi gereken konuların sıralandığı turizm öncelikleri tablosu hazırlanmalı	

Kaynak: Godfrey ve Clarke, 2003.

Turizm destinasyonlarının planlanması, sürdürülebilir turizm gelişimi için önemli bir adımdır ve bölgenin mevcut kaynakları ve çekicilikleri göz önünde bulundurularak yapılmalıdır. Mekânsal kullanım yoğunluğunun tespiti, uygun strateji ve politikaların belirlenmesi, uygulanması ve geri bildirim alınması gibi planlama işlevleri, başarılı bir turizm destinasyon planlamasının parçalarıdır (Kahraman ve Türkay, 2004).

Turizm faaliyetlerine başlamadan önce, kapsamlı bir turizm planının yapılması gerekmekte ve destinasyonun taşıma kapasitesi, yerel halkın öncelikleri ve gereksinimleri gibi faktörler dikkate alınarak planlanmalıdır. Aksi takdirde, turizm faaliyetleri hızla çöken bir girişim haline gelebilir ve mevcut kaynaklar ve çekicilikler kaybedilebilir (Vanhove, 2005).

Destinasyonların rekabet avantajları net bir şekilde belirlenmeli ve bu avantajlar rekabet gücünü artıran verilerle desteklenmelidir. Turistik ürünler, arz kaynakları, talep yoğunluğu ve hedef pazarın yapısı gibi faktörler de göz önünde bulundurularak, rekabet stratejileri geliştirilmelidir. Türkiye'deki bazı turizm destinasyonları, İspanya'daki destinasyonlardan daha geç turist çekmelerine rağmen, aşırı betonlaşma ve çevre sorunları gibi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu nedenle, Alanya ve Kuşadası gibi turizm merkezleri doyumluğa ulaşmış ve artık tercih edilmez hale gelmiştir (Gökçe, 2006).

1.4.5. Destinasyonlarda Turizm Gelişimi

Destinasyonlarda turizmin gelişim göstermesiyle birlikte ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan değişimler yaşanmaktadır. Destinasyonlarda yaşanan bu değişimler

olumlu bir şekilde olduğu gibi olumsuz bir biçimde de sonuçlanabilmektedir. Bir destinasyonun turizm destinasyonu haline gelmesiyle birlikte turizme yönelik oluşan bağıllık, turizmin kırılğan bir yapıya sahip olması ve iç ve dış şoklara açıklığı gibi etkenler destinasyonların ülke içinde veya dışında yaşanan çeşitli unsurlardan etkilenmesine neden olmaktadır. Destinasyonlarda turizm gelişimini etkileyen unsurlar içsel ve dışsal olabilmektedir. Bu kapsamda, çalışmanın bu bölümünde turizm gelişiminin etkileri ve turizm gelişimini etkileyen unsurlara detaylı bir şekilde yer verilmiştir.

Çeşitli alanlarda yararlanılan gelişim kavramı, genel olarak ekonomik büyümenin göstergesi olarak tanımlanmaktadır (Pearce, 1989'dan aktaran Park ve Stokowski, 2009). Turizm açısından değerlendirildiğinde ise gelişim kavramının ekonomi ile ilişkilendirildiği ve kavramın ekonomik büyümeye yol açtığı düşüncesi 1960'lı yıllardan beri yaygın olarak devam etmektedir. Turizm destinasyonlarda ekonomik ve sosyal açıdan önemli ölçüde gelişim göstermekte; bu gelişimle birlikte, sektörün destinasyonlar ve destinasyonlardaki yerel halk üzerindeki etkileri ve gelecek yıllarda insanlar ve destinasyonlar için gelecek beklentileri açısından çeşitli biçimlerde sorunlar ortaya çıkarmaktadır (Theobald, 2012). Turizmin hızlı ve devam eden büyümesi ve buna bağlı potansiyel ekonomik katkısı nedeniyle, uygulamada ve akademik çevrede gelişmeyi başarmanın etkili bir aracı olarak görülmektedir. Diğer bir deyişle, dünyanın hem sanayileşmiş hem de az gelişmiş ülkelerinde, turizm “gelişme stratejilerinin önemli ve ayrılmaz bir unsuru” olarak görülmektedir (Jenkins, 1991).

Çevresel, ekonomik ve sosyal açıdan olumlu ve olumsuz sonuçları içeren turizm, bir sektör olarak topluma çeşitli boyutlarıyla önemli bir gelişim seçeneği sunmakta ve sürekli olarak gelişim göstermektedir. Dolayısıyla, turizm olgusunun her bir bileşeninin tam olarak anlaşılabilmesi turizmin tam olarak ne olduğunun belirlenmesiyle mümkündür (Johnson ve Thomas, 1990). Alan yazında, çeşitli tanımlamaları bulunan turizm; bireylerin çalışma ve ikamet ettiği bölgelerin dışındaki yerlere seyahat etmesi; bu bölgelerde konakladıkları süre boyunca gerçekleştirdiği faaliyetler süresince ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla oluşturulmuş tesisleri kapsayan bir endüstri olarak tanımlanmaktadır (WTO, 1980). Bu tanımdan anlaşıldığı gibi turizm, bireylerin çeşitli motivasyonlar kapsamında belirli bir yerden bir yere geçici olarak seyahat etmesini içermektedir. Bununla birlikte, bireylerin gittikleri bölgedeki ekonomi, çevre ve yerel toplum ile etkileşimini de içermektedir. Turizmin bir yerden bir yere

doğru olan hareket akışı üretim ve tüketimin aynı anda ve yerde gerçekleşmesine yol açmaktadır. Turizmi diğer mal ve hizmet türlerinden ayıran bu özelliği, destinasyon ürünlerinin tüketim noktasından uzakta gerçekleştiği diğer yerlere oranla daha fazla etkilemektedir. Dolayısıyla, turizm gelişiminin bütün toplumların turizme uygun olduğu ve turizmin bütün toplumlara uygun bir gelişim sağladığını söylemek mümkün değildir (Musinguzi, 2012).

İnsan aktivitelerinin önemli bir biçimi olan turizm, destinasyonlarda önemli etkilere yol açmaktadır (Butler, 1980). Turizmde “etki” terimi, genel olarak turizmin yokluğunda oluşmayacak olan, turizm gelişiminden kaynaklanan değişiklikleri ifade etmektedir (Kim, 1993). “Turizmin etkisi” terimi üzerinde araştırmacılar tarafından önemle durulmakta ve turizm gelişiminin yalnızca olumlu etkilere sahip olmadığı, aynı zamanda potansiyel olarak yerel düzeyde olumsuz etkiye sahip olduğu belirtilmektedir (Ko ve Stewart, 2002).

Turizm destinasyonlarında arz oluşturmak ve talebi karşılamak amacıyla planlanmış ve hızlı bir şekilde gelişim yaşanmaktadır (Inskeep, 1991). Yaşanan bu hızlı değişimler destinasyonun ekonomik, ekolojik ve sosyo-kültürel yapısında değişimlere yol açabilmektedir. Böylelikle, plansız gelişim doğal ve kültürel kaynakların yapısını değiştirmekte, hatta kalıcı olarak yok edebilmekte ve turizm talebinin kaybına yol açabilmektedir. Destinasyonlarda turizm gelişiminin ortaya koyduğu bu sonuçlar taşıma kapasitesiyle de ilişkilidir. Turizm taşıma kapasitesi kavramı, turizmin belirli bir bölgede sürekli olarak yerel sisteme geri dönüşü olmayan zararlar vermeden büyüemeyeceği algısı ve aradaki dengesinin sağlanmasını içermektedir (Coccossis vd., 2002).

Turizmin etkileri üzerine yapılan araştırmalar değerlendirildiğinde, 1960'lı yıllarda önemli ölçüde turizmin etkilerinin olumlu yönleri üzerinde durulduğu gözlemlenmektedir. Bu kapsamda araştırmalar, Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH), istihdam oranı ve çarpan etkisi ile ölçülen, ulusal kalkınma biçimi olarak ekonomik büyümeye vurgu yaparak ortaya çıkmıştır. 1970'li yıllardan sonra ise turizmin olumsuz etkileri olumlu etkilerine göre daha çok ağırlık kazanmaya başlamıştır. Böylelikle, 70'li yıllarda, yerel halkın “turizmin etkileri” ne yönelik tutumlarına odaklanan çalışmalar daha fazla dikkat çekmeye başlamıştır. Bu süreçte turizmin çevresel etkileri turizm

araştırmacılarının tek kaygısı haline gelmiştir (Butler, 1980; Wall, 1997; Andereck ve Vogt, 2000).

Turizm gelişiminin destinasyonlar üzerindeki çeşitli etkileri, araştırmacıların turizmin etkilerini genellikle olumlu ve olumsuz olarak kategorize etmesine yön vermiştir. Ancak, araştırmacılar tarafından turizmin etkileri sosyo-kültürel, ekonomik ve çevresel açıdan da ele alınmıştır ve bu kapsamda turizmin etkileri açıklanmıştır (Coccossis, 2002). Bununla birlikte, araştırmacılar turizmin etkilerinin ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel etkiler şeklinde olarak kategorize edilmesi üzerinde fikir birliğine varmıştır (Gursoy ve Rutherford, 2004; Andereck vd., 2005). Bu çalışmada da turizmin etkilerini detaylı bir şekilde ortaya koyabilmek amacıyla ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel bağlamda açıklanmıştır.

2. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI'NIN TURİZM FAALİYETLERİ İÇERİSİNDEKİ ROLÜ

2.1. Dünyada ve Türkiye’de Demiryolunun Kısa Tarihi

On sekizinci yüzyılda İngiltere’de başlayıp diğer ülkelere yayılan sanayileşme beraberinde birçok yenilik getirmiştir. Bu yeniliklerden biri de kara taşımacılığında büyük miktarlarda ürün taşıma imkânı sağlayan trenin icadı olmuştur (Özdemir, 2012). George Stephenson, 1781 – 1848 yılları arasında buhar kuvvetini demiryollarında denemiş ve icat etmiş olduğu yolcu vagonlarını çeken lokomotif, ilk olarak 27 Eylül 1825 tarihinde Stockton – Darlington demiryolu hattında çalışmaya başlamıştır (Kaştan, 2016). Demiryolu, Türk topraklarına ise ihtiyaçtan ziyade savaş esnasında savaş bölgelerine asker nakletmek, vergi bölgelerine ulaşmak gibi askeri ve siyasi sebeplerle gelmiştir. Bu sebeplerle Osmanlı Devleti’nde ilk demiryolu 1837-1869 yıllarında İskenderiye – Kahire arasında (Özdemir, 2012), Anadolu topraklarında ise 1856 – 1866 yıllarında İzmir – Aydın arasında inşa edilmiştir (Sonar, 2015). Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar demiryollarının işletmeleri yabancı devletlerin elinde bulunmaktaydı. Lozan Anlaşması’yla birlikte devletleştirme çalışmaları hızlanmış 22 Nisan 1924 tarihli ve 506 sayılı yasa ile demiryolları satın alınmaya başlamış ve 31 Mayıs 1927’de çıkarılan 1042 sayılı yasa ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiye Teşkilatı” kurulmuştur (Ortak, 1997). Türkiye Cumhuriyeti, demiryolunu ilerlemenin temeli olarak görmüş ve “Bir karış fazla şimendifer” parolasıyla hareket ederek demiryolu yatırımlarını artırmıştır (Temizgüney, 2015). Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne 4138 km demiryolu kalmış, bu demiryolu 1950 yılına kadar 8051 km’ye çıkarılmıştır (Yücel ve Taşar, 2016).

2.2. Trenle Seyahat Olgusuna Genel Bir Bakış

Yolcu taşımacılığı, Avrupa kökenli bir sektördür ve demiryolu, ilk düzenli hizmetin İngiltere’de 17 Eylül 1825’te Stockton ve Darlington arasında başlatılmasıyla ortaya çıkmıştır (Şahbaz, 2013). Zamanla, tren seyahatleri yaygınlaşarak kapsamı genişlemiştir.

Ulaştırma, bir ülkenin sosyal, kültürel ve ekonomik gelişiminde, kaynakların verimli kullanımında ve dengeli bir kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Bir ülkenin

modernleşmesi, ulaşım altyapısıyla doğrudan bağlantılıdır. Demiryolu ağının uzunluğu, trenlerin güzergahları, kapasiteleri ve sundukları olanaklar, gelişmişlik düzeyinin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Ancak, finansal güç, topografya ve coğrafi koşulların da demiryolu gelişiminde etkisi vardır (Özdemir, 2012).

Bugün trenle seyahat, birçok destinasyona ulaşmanın rahat bir yolu haline gelmiştir. Trenler, uzun mesafeli yolculuklarda konforlu ve güzel manzaralar sunarak seyahat etmek isteyenler için ideal bir seçenektir. Bazı trenler kısa mesafeli iken bazıları turistik amaçlı uzun mesafeli yolculuklar sunmaktadır.

Turistik tren seyahatleri, çeşitli turizm türleri ve tren güzergahlarıyla önemli bir konuma sahiptir. Gençlik turizmi, trenle seyahat etmenin öne çıktığı bir turizm türüdür. Bu tür, 15-25 yaş aralığındaki gençlerin, kamusal ve özel organizasyonların teşvikiyle bireysel ya da grup halinde gerçekleştirdiği konaklama ve seyahatlerden oluşan turistik faaliyetleri kapsar. Gençler, Inter Rail Kartı, Euro Domino Bileti ve Balkan Flexipass gibi sınırsız seyahat imkânı sunan birçok farklı tren kartıyla seyahat edebilirler (Albayrak, 2012).

Köroğlu ve Güleç (2008) tarafından yapılan bir çalışmaya göre, Inter Rail Kartı farklı yaş gruplarına, çeşitli mevkilerde ve sekiz coğrafi bölgedeki ülkelerin demiryollarında belirtilen süre içinde sınırsız seyahat imkânı sunar. Benzer şekilde, Euro Domino Bileti, sisteme üye Avrupa ülkelerinden seçilecek bir veya daha fazla ülke demiryollarında 3-8 gün arasında sınırsız seyahat imkânı sağlar. Balkan Flexipass Kartı ise Balkan ülkeleri demiryollarında bir ay geçerlilik süresi boyunca 5-10-15 günlük sınırsız seyahat imkânı sunar. Ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları da gençlik turizmi kapsamında bazı ulaşım kolaylıkları sağlamaktadır (Köroğlu ve Güleç, 2008).

Turistik tren seyahatleri alanında birçok önemli tren güzergahı bulunmaktadır. Özellikle gençlerin tercih ettiği bir turizm türü olan gençlik turizminde, Inter Rail Kartı, Euro Domino Bileti ve Balkan Flexipass gibi tren kartlarıyla seyahat edilmektedir. Aralarında en popüler olanı, Avrupa ülkeleri arasında sınırsız seyahat imkânı sunan Inter Rail Kartıdır. Turistik tren seyahatlerinde öne çıkan diğer bir güzergâh ise Trans Sibirya Demiryolu'dur (Wikipedia). Bu demiryolu, Moskova'dan Vladivostok'a kadar uzanmaktadır ve Dünya'nın en uzun demiryolu unvanına sahiptir. Turistik amaçla inşa edilmemiş olsa da günümüzde turistler tarafından sıklıkla tercih edilen bir rota haline

gelmiştir. Bunların yanı sıra, nostaljik trenler de turistik amaçlı olarak kullanılmaktadır. Dünya genelinde birçok farklı yerde bulunan bu trenler, turistik demiryolları veya miras demiryolları olarak adlandırılmaktadır. Bu trenler, farklı teknolojiler kullanarak çalışan eski moda trenlerdir ve dünya genelinde tren tutkunlarını beklemektedirler. Özellikle Narrow Gauge ve Cog Demiryolları, buharlı ve elektrikli lokomotifler ile nostaljik bir tren deneyimi yaşamak isteyen turistlerin ilgisini çekmektedir. Miras demiryolları ise dünya genelinde birçok ülkede bulunmaktadır ve bu ülkeler Tablo 1'de listelenmiştir (Cook, Hsu, & Marqua, 2016).

Tablo 4: Dünya Mirası Demiryollarını Keşfetmek

Demiryolu adı	Ülke
Alihan forest demiryolu	Tayvan
Coral Coast demiryolu	Fiji
Durango ve Silverton Narrow Gauge Demiryolları	Amerika Birleşik Devletleri
Kalka Shimla Demiryolları	Hindistan
Kettle Valley Steam Demiryolları	Kanada
La Trochita	Arjantin
Moka Demiryolları	Japonya
North Yorkshire Moors Demiryolu	Birleşik Krallık
Puffing Billy Demiryolu	Avustralya
Talylyn Demiryolu	Galler

Kaynak: Cook, Hsu, & Marqua, 2016.

Turistik tren seyahatleri söz konusu olduğunda, dünya genelinde birçok ilgi çekici tren güzergâhı bulunmaktadır. Bunlar arasında en önemli ve popüler olanı, Batı Rusya'dan Japon Denizi'ne kadar uzanan 9.288 km uzunluğundaki Trans Sibirya Demiryolu' dur. Ayrıca dünya genelinde nostaljik tren seyahatleri için kullanılan birçok tarihi tren de mevcuttur. Bu trenler, turistik demir yolları veya miras demir yolları olarak adlandırılırlar ve birçok ülkede nostaljik seyahatler için kullanılmaktadırlar.

Cook, Hsu ve Marqua'nın 2016 yılında yaptıkları çalışmada incelenen miras demiryolları dışında da ilginç tren güzergâhları mevcuttur. Tren seyahatlerinde trenlerin güzergâhları ve sağladığı imkânlar kadar, turistlerin tren seyahatlerinden beklentileri ve trendeki davranışları da önemlidir. Bu konuda birçok araştırma yapılmıştır. Örneğin, Hollanda Demiryolları tarafından gerçekleştirilen seyahatlerde, yolcuların en popüler

aktiviteleri dışarıya bakmak, okumak ve konuşmak olduğu tespit edilmiştir. Yolcuların seyahat süresi genellikle 30 dakikadan az veya 15 dakikadan fazla olmaktadır (Hagen ve ark. 2017). Hollanda Demiryolları'nın yaptığı araştırma sonuçları Tablo 5'te yer almaktadır.

Tablo 5: Trende Gerçekleştirilen Aktiviteler

Aktivite	Bütün Tren Seyahatindeki %
Dışarı bakma	%34
Okuma	%28
Konuşma	%23
İnternette dolaşma	%21
Sosyal medya	%20
Müzik dinleme	%20
Dinlenme	%16
Dalıp gitme	%15
Yeme/İçme	%11
Çalışma/okuma	%9
Oyun	%9
Uyuma	%5
Seyahat bilgisine bakan	%5
Telefonla konuşma	%4
Bulmaca çözme	%3

Kaynak: NS, 2015; Aktaran: Hagen ve ark. 2017.

Tablo 5'te gösterildiği gibi, tren yolcularının en sık yaptığı aktivitenin %34'lük bir oranla dışarıya bakmak olduğu görülmektedir. Özellikle tren güzergahlarında yer alan bazı manzaraların sadece tren yolcularının erişebileceği düşünüldüğünde, bu aktivitenin en yaygın tercih edilen olduğu şaşırtıcı değildir. Örneğin, Güney Afrika'da Cape Town ile Tanzanya'nın Darüsselam şehri arasında çalışan dünyanın en lüks trenlerinden biri olan The Pride of Africa, yolculuk boyunca sadece tren ya da özel uçakla ulaşılabilen birçok noktada mola vermektedir çünkü manzarası inanılmaz derecede güzeldir (Gökpınar, 2014). Ayrıca, dünya genelinde sadece manzara izlemek için cam tavanlı birçok trenin olduğu da bilinmektedir.

2.3. Nostaljik Turizm Kapsamında Tren Seyahatleri

Nostalji, ilk kez İsviçreli Dr. Johannes Hofer (1934:381-388) tarafından tanımlanan bir beyin hastalığıdır. Hofer, vatanları dışında görev yapan İsviçreli paralı askerlerde gözlemlendiği anavatan özlemiyle ortaya çıkan olumsuz psikolojik ve fizyolojik semptomlara "nostalji" adını vermiştir. Kelimenin kökeni, Yunanca "nostos"

yani "yuvaya-vatana dönüş" ve "algos" yani "acı çekmek" terimlerinin birleşmesiyle oluşmuştur (Holbrook, 1993). Türk Dil Kurumu'na göre nostalji, geçmişte kalan güzelliklere olan özlem duygusu ve bu duygunun baskın bir hal alması, geçmişseverlik ve günde dün anlamlarını taşır (TDK,2020). Ayrıca, değişime karşı duyulan korkunun bir sonucu olarak geçmişe sığınma duygusu olarak da tanımlanabilir. Holak ve Havlena'ya göre nostalji, geçmişte yaşanmış deneyimlerin yol açtığı olumlu duygu çağrışımlarını ifade eder (1998).

Nostalji, turizm hareketlerini de etkileyen bir duygu olarak karşımıza çıkmaktadır. Turistler, seyahatleri sırasında yaşadıkları unutulmaz deneyimlerin yanı sıra nesneler, toplumsal kimlik ya da kişisel duygular gibi etkenlerle de nostaljik bir seyahate çıkabilirler. Bazı kişiler, aynı duyguları yeniden hissetmek, seyahatin fiziksel kanıtlarını tekrar deneyimlemek ya da kültürel mirasın sürekliliğini sağlamak isteğiyle aynı seyahati tekrar gerçekleştirmek isteyebilirler. Bu da nostaljik turizmin temel nedenlerinden biridir (Wang, 1999).

Turistlerin özlem dolu anılar yaşama arzuları, nostaljik turizm kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Gerçek nostaljik turistler, geçmiş kültürel ortamlarını yeniden keşfetmek ve yaşamak isteyenlerdir (Stern, 1992; Baker ve Kennedy, 1994; Russell, 2008). Tarihi nostaljik turistler ise, kendilerine aktarılmış bir kültürel ortamı ziyaret etmek isteyen turistlerdir. Bu turizm türü, seyahat edenlerin geçmiş özelemlerini gidermek için tercih ettikleri bir turizm şeklidir.

Tarihsel olarak incelendiğinde, demir yolu taşımacılığının Batı Avrupa ve özellikle İngiltere ile Almanya'da 18. yüzyılda sanayileşme sürecinin bir sonucu olarak doğduğu gözlemlenir. Zamanla diğer Batı Avrupa ülkelerinde de benzer şekilde gelişmeye başlamıştır. Demir yolları, sadece ekonomik gelişmenin bir sembolü olarak değil, aynı zamanda kara yolu taşımacılığına göre daha büyük yük kapasitesine sahip olması nedeniyle Avrupa ve Kuzey Amerika'da önemli bir ulaşım yöntemi olarak kabul edilmiştir. 19. yüzyılda demir yolları ağırları giderek genişleyerek kıtalar arasında yayılmış ve ülkeler için ticari ve sosyal açıdan modern bir güç göstergesi haline gelmiştir. Bu taşıma sistemi, sanayileşmenin hızlandığı ve nüfusun arttığı dönemlerde toplumlar arasında bağlantıları güçlendirmiştir

Türkiye'de ise, Osmanlı İmparatorluğu döneminde İskenderiye-Kahire arasında inşa edilen ilk demir yolu hattının tamamlandığı görülmektedir. Cumhuriyet dönemiyle

birlikte, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan ilk sanayileşme planlarında özellikle kömür, demir-çelik üretimi ve makine sanayilerine öncelik verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu nedenle, demir yolu ağlarının önemi vurgulanmış ve demir yolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu yatırımlar hem sanayide kullanılabilecek hem de diğer sektörlerin ihtiyaç duyduğu yüklerin ekonomik şekilde taşınabilmesi için büyük bir öneme sahiptir. (Özdemir, 2012).

Günümüzde tren seyahatleri belki de en hızlı ulaşım şekli değildir, ancak seyahat tecrübeleri ve paylaşımları sayesinde akılda en çok kalıcı seyahat türlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Trenin iç ambiyansı ile dış manzaraların birleşimi, seyahate katılanlar için nostaljik bir deneyime dönüşerek gelecekte hatırlanacak bir anıya dönüşebilir. Bu nedenle, tren seyahatleri sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda seyahat katılımının da bir amacıdır. Dünyanın dört bir yanındaki turistik demiryolları, geçmişte ulaşım için kullanılan ancak şimdi daha çok turistik seyahat amacıyla tercih edilen birçok tarihi trenle hizmet vermektedir. Bu trenlerin bazıları, Tablo 6'da ülkeleri ile birlikte gösterilmekte ve nostaljik seyahatler bağlamında düzenlenen dünya demiryolları arasındadır (Kozak vd., 2001).

Tablo 6: Dünya Mirası Demir Yolları

Demiryolu adı	Ülke
Alihan forest demiryolu	Tayvan
Coral Coast demiryolu	Fiji
Durango ve Silverton Narrow Gauge Demiryolları	Amerika Birleşik Devletleri
Kalka Shimla Demiryolları	Hindistan
Kettle Valley Steam Demiryolları	Kanada
La Trochita	Arjantin
Moka Demiryolları	Japonya
North Yorkshire Moors Demiryolu	Birleşik Krallık
Puffing Billy Demiryolu	Avustralya
Talylyn Demiryolu	Galler

Kaynakça: Kozak vd., 2001

2.4. Tren Yolculuğu ve Turizm

Demiryolu vasıtasıyla yapılan ilk yolcu taşımacılığı, özünde Avrupa'ya özgü bir gelişmedir. İngiltere'nin Stockton ve Darlington güzergahları arasında gerçekleşen demiryolu yolculuğu, tarihte 17 Eylül 1825 tarihinde başlamıştır. Bu olayın ardından

trenle yapılan yolculuklar hızla artmış ve popüler hale gelmiştir (Çakmak ve Altaş, 2018). Ulaşım hizmeti, tüm toplumlar için büyük bir ekonomik ve kültürel öneme sahiptir. Bir ülkenin kalkınması ve gelişmesi, etkili bir ulaşım sistemiyle mümkün olmaktadır. İnsanlar için hizmet veren ulaşım sisteminin iki önemli beklentisi; kaliteli hizmet sunması ve ekonomik olarak erişilebilir olmasıdır (Özdemir, 2012).

Türkiye'deki ulaşım sistemlerinin etkin bir şekilde işlemesi ve ülkenin ulusal ve uluslararası alanda gücünü artırması, öncelikle ekonomiye uygun ve düzenli bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasıyla mümkündür. Ülkemizin coğrafi konumu, ulaşım alanında yapılacak ikili anlaşmalarla ekonomik, siyasi ve kültürel açıdan kalkınmamıza ve gelişmemize katkı sağlayacaktır (Nalçakan, 2003).

Ancak geçmişteki verilere baktığımızda, Türkiye'de demiryolu ağının yetersiz kaldığı görülmektedir. 1923 yılından 1950'lere kadar toplamda 3.764 km uzunluğunda demiryolu hattı yapılmışken, 1951-2002 yılları arasında sadece 945 km yeni hat eklenmiştir. Bu durum, yıllık ortalama 18 km'lik bir demiryolu döşenmesini ifade etmektedir. Demiryolu taşımacılığının gerilemesindeki en önemli etkenlerden biri, dışa bağımlı ulaşım politikalarıdır. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının yerine karayolu taşımacılığının önceliklendirilmesi, demiryolu taşımacılığının gelişimini engellemiştir (Saatçioğlu ve Kolbaşı, 2012).

Bu nedenle, Türkiye'nin ulaşım sistemini güçlendirmek ve geliştirmek için demiryolu altyapısına daha fazla yatırım yapması gerekmektedir. Ulaşım politikalarının gözden geçirilmesi ve demiryolu taşımacılığının teşvik edilmesi, ülkenin ulaşım sektöründe daha ileri bir konuma gelmesini sağlayacaktır. Etkin bir demiryolu ağı, ekonomik kalkınma ve ülkenin uluslararası alanda gücünü artırmak için kritik öneme sahiptir.

Karayollarının yol açtığı trafik yoğunluğu, trafik kazaları, hava kirliliği ve gürültü gibi çevresel etkiler, sürdürülebilir ulaştırma politikalarının önemini giderek artırmaktadır. Bu nedenle, çoğu ülke, yüksek oranda tercih edilen karayolu taşımacılığından demiryolu ve denizyolu taşımacılığına doğru yönlendirmeyi hedefleyen çalışmalar yapmaktadır. Aynı şekilde, teknolojik gelişmelerin katkısıyla hızlı trenlerin inşa edilmesi ve hizmete girmesi, özellikle kısa mesafeli yolculuklarda demiryolunun diğer ulaşım seçeneklerine göre daha çekici ve alternatif bir tercih haline gelmesini sağlamıştır (Kabasakal ve Solak, 2009)

Demiryolu ulaşımı, diğer ulaşım türlerine kıyasla önemli avantajlar sunmaktadır. Trenlerin kara yolundaki araçlara göre daha az alan kaplaması, demiryolu ulaşımının etkinliğini artırmaktadır. Hem yük hem de yolcu taşımacılığında diğer ulaşım sistemlerine göre düşük enerji tüketimi, çevre dostu bir seçenek olmasını sağlar. Demiryolu tercih edildiğinde, şehirlerarası mesafelerdeki trafik sorunlarına çözüm sunarken, kullanıcılar için zaman tasarrufu ve huzurlu bir yolculuk deneyimi sağlamaktadır (Akbulut, 2016).

Teknolojinin ilerlemesiyle birlikte, demiryolları petrol kullanmayan tek ulaşım sistemi olarak öne çıkmaktadır. Teknik açıdan incelendiğinde, karayolu ve diğer ulaşım araçlarına kıyasla demiryolları daha yüksek taşıma kapasitesine sahiptir. Bu özellikleri sayesinde 200 km ve daha uzak mesafelerde ağır hacimli malların ve yoğun yolcu trafiğinin taşınması için idealdir ve yolcular için güvenilir bir seyahat deneyimi sunar. Dolayısıyla, toplu taşıma alanında diğer ulaşım sistemlerine göre açıkça üstün olduğunu belirtmek doğru olacaktır (Erdoğan, 2016).

Turizm, insanların sürekli olarak değişik arayışlar ve keyifler peşinde olduğu bir alandır. Bugünün seyahat trendlerine baktığımızda, yeni bir akım belirlemekte; insanlar farklı maceralarla ve duygularla dolu yolculuklar arzulamaktadır. Özellikle geçmişe yolculuk hissi uyandıran turistik tren yolculukları son zamanlarda büyük bir popülerlik kazanmaktadır. Bu eşsiz deneyimlerde öne çıkan turizm türü ise gençlik turizmidir.

Gençlik turizmi olarak adlandırılan bu türde, 15-25 yaş aralığındaki gençler özel kuruluşların veya kamu destek ve teşviklerinin yardımıyla bireysel veya grup halinde konaklama ve seyahatlerden oluşan turistik faaliyetler gerçekleştirirler (Çakmak ve Altaş, 2018). Son dönemlerde özellikle sosyal medya platformları sayesinde popüler hale gelen Doğu Ekspresi seferleri, üniversite öğrencileri, fotoğraf tutkunları ve doğa severler arasında büyük ilgi görmüştür. Seyahat eden gençler, renkli LED ışıklar ve dekoratif nesnelerle tren içinde farklı bir atmosfer oluştururlar. Bu deneyimlerini sosyal medyada paylaşımlarıyla, daha geniş bir kitleye ulaşarak birbirlerine bu keyifli yolculuk deneyimini aktarmak daha da kolaylaşır. Doğu Ekspresi, özellikle Instagram ve YouTube gibi platformlarda popüler hale gelmiş ve son zamanların en gözde deneyimlerinden biri haline gelmiştir (Eryılmaz, 2018).

Doğu Ekspresi, ilk olarak 15.05.1949 tarihinde İstanbul-Kars arasında hizmete açılmıştır. Daha sonra Başkent ray çalışmaları sebebiyle bir süre durmuş ve 11.07.2016

tarihinden itibaren Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars güzergâhında seferlerine devam etmiştir. Yaklaşık 1.310 km uzunluğundaki bu yolculuğu, TCDD'ye ait olan Doğu Ekspresi 24,5 saat içinde tamamlar.

Doğu Ekspresi, 4 pulman, 1 yemekli, 1 kuşetli ve 1 yataklı vagon dan oluşmaktadır. Talebin artması üzerine Ocak 2018'den itibaren 4 yataklı ve 1 kuşetli vagon daha eklenmiştir. Pulman vagon da 60, kuşetli vagon da ise 40 yolcu seyahat edebilir. Kuşetli vagonlarda 10 kompartıman bulunur ve her biri 4 kişiye kadar seyahat imkânı sunar. Yataklı vagon da ise yine 10 kompartıman vardır ve her birinde 2 kişi konaklayabilir. Ayrıca, 1 adet yemekli vagon da bulunmaktadır ve içerisinde 14 masa ve 47 ile 52 arasında oturma yeri mevcuttur. Yolcuların ihtiyaçları için yastık, çarşaf ve pike gibi malzemeler TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından sağlanır (Doğan ve Pekiner, 2018).

Doğu Ekspresi, özellikle kış mevsiminde maceracı ruha sahip gençlerin ilgisini çeker. Yolculuk boyunca kar manzarasıyla dolu muhteşem fotoğraflar çekenler ve bu fotoğrafları sosyal medyada paylaşırlar, bu keyifli deneyimi geniş bir kitleyle paylaşarak büyük bir etki yaratmışlardır.

Doğu Ekspresi yolculuğu, uğradığı destinasyon yerlerine önemli katkılar sağlamıştır. Özellikle son durağı olan Kars ilinde bulunan otellerin doluluk oranlarında ciddi artışlar yaşanmış ve bu destinasyonun çekim gücü büyük ölçüde artmıştır. Doğu Ekspresi ile yapılan bu unutulmaz yolculuklar, yerel ekonomiye canlılık katarken, turistik faaliyetlerin gelişmesine de önemli bir ivme kazandırmıştır. (Eryılmaz, 2018).

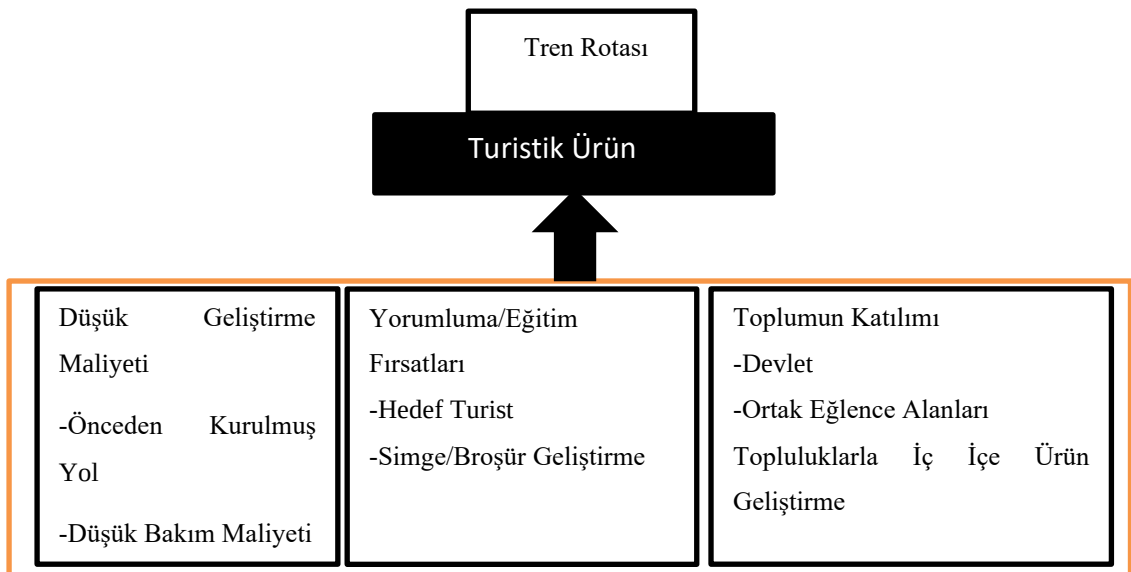
2.5. Tren Turizmi Kavramı

Demiryolu taşımacılığı genellikle ulaşım amaçlı kullanılırken, özel kişiler tarafından da turizm amaçlı olarak tercih edilmektedir. “Ray turizmi” olarak da adlandırılan bu alternatif turizm türü, Türkiye’de “ray turizmi” olarak bilinmektedir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017). Nostaljik temalı geziler düzenleyen trenler, özel ilgileri olan turistler için ilgi çekici seyahat deneyimleri sunmaktadır (Çontu, 2006). Kusters'ın (1992) belirttiği gibi, turistik tren seyahatine katılan kişilerin tercihleri, özel ilgi alanlarına göre değişmektedir. Bu kişiler aynı zamanda treni bir eğlence yeri olarak

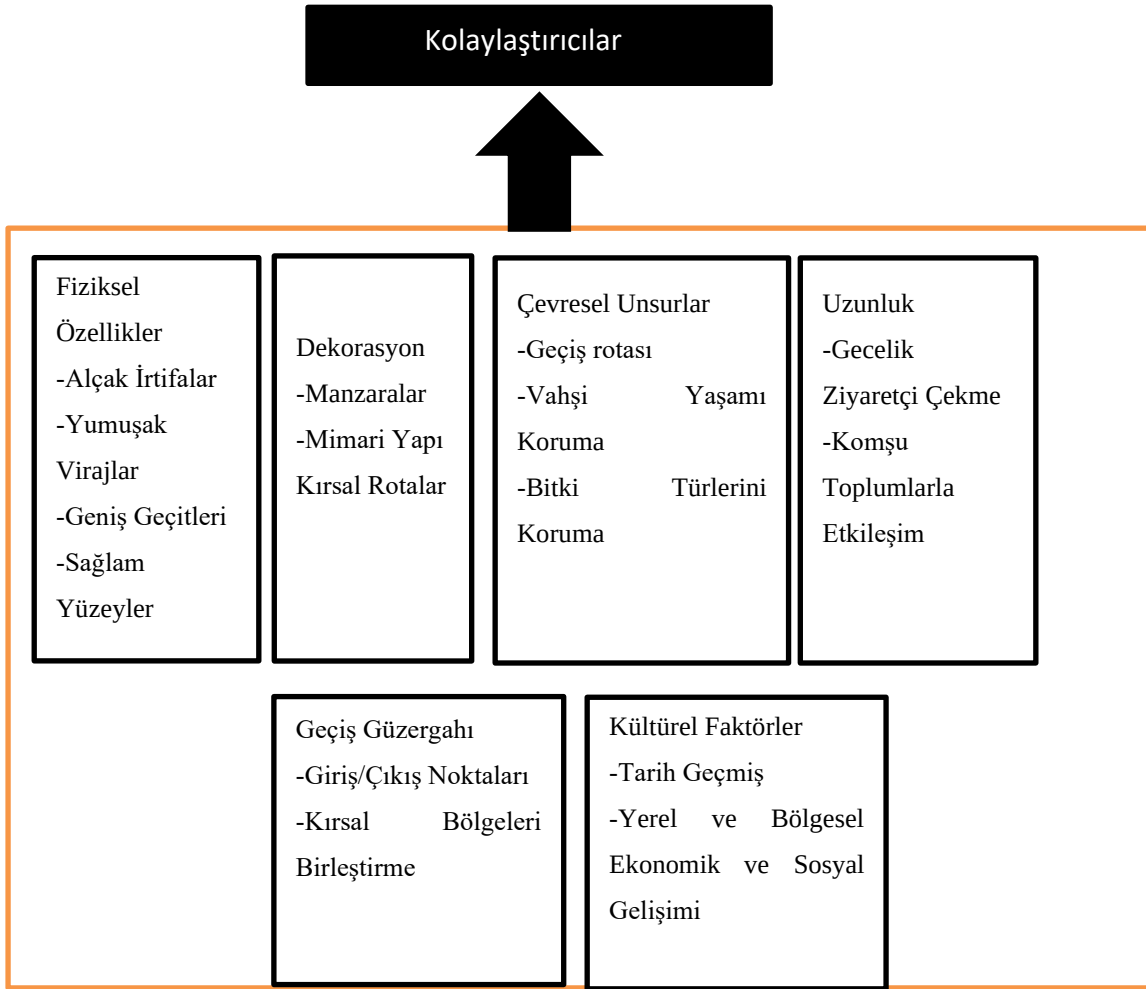
görmekte ve doğa ile iç içe olmaktan, doğal manzaraları seyretmekten keyif almaktadırlar.

Blancheton ve Marchi (2013) tarafından yapılan sınıflandırmaya göre, turistik trenler farklı kategorilerde incelenebilir. Bu sınıflandırmaya göre, doğal güzellikleri keşfetmeyi amaçlayan panoramik trenler, eğlence odaklı trenler, tarih ve kültürle iç içe olan yaşayan müze trenler ve yerel bölgelerin ekonomisine katkı sağlayan yerel trenler gibi farklı türler vardır. Demiryolu hatları genellikle hem ulaşım hem de rekreasyon amaçlı çok amaçlı rotalar olarak tasarlanmaktadır. Bu hatlar bazen iki noktayı birleştiren bir ulaşım aracı olarak kullanılırken, bazen de yerli ve yabancı turistlerin eğlence arayışlarını karşılamak için bir mekân haline gelebilmektedir (Reis & Jellum, 2012).

Tren turizmi, sürdürülebilir turizm stratejileri için alternatif bir yol olarak kabul edilmektedir ve Reis ve Jellum (2012) tarafından sunulan bir modelle açıklanmaktadır. Bu model, turistik tren rotalarının sürdürülebilir turizm bağlamında nasıl ürüne dönüştürülebileceğini göstermeyi amaçlamaktadır. İlk aşamada, turistik tren rotalarının fiziksel özellikleri, dekorasyonu, çevresel unsurları, uzunluğu, geçiş güzergâhı ve kültürel faktörleri gibi özellikleri ele alınmaktadır. İkinci aşamada, düşük geliştirme maliyeti, yorumlama fırsatları ve toplum katılımı gibi kolaylaştırıcı faktörler ön plana çıkmaktadır. Bu aşamaların sonucunda, turistik tren rotası üçüncü aşamada bir turizm ürününe dönüştürülebilir hale gelebilmektedir. Model Şekil 1'de gösterilmektedir. Tren turizmi, destinasyonlar için sürdürülebilir turizm stratejilerini güçlendiren önemli bir alternatif olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 1'in devamı



Kaynak: Reis & Jellum, 2012.

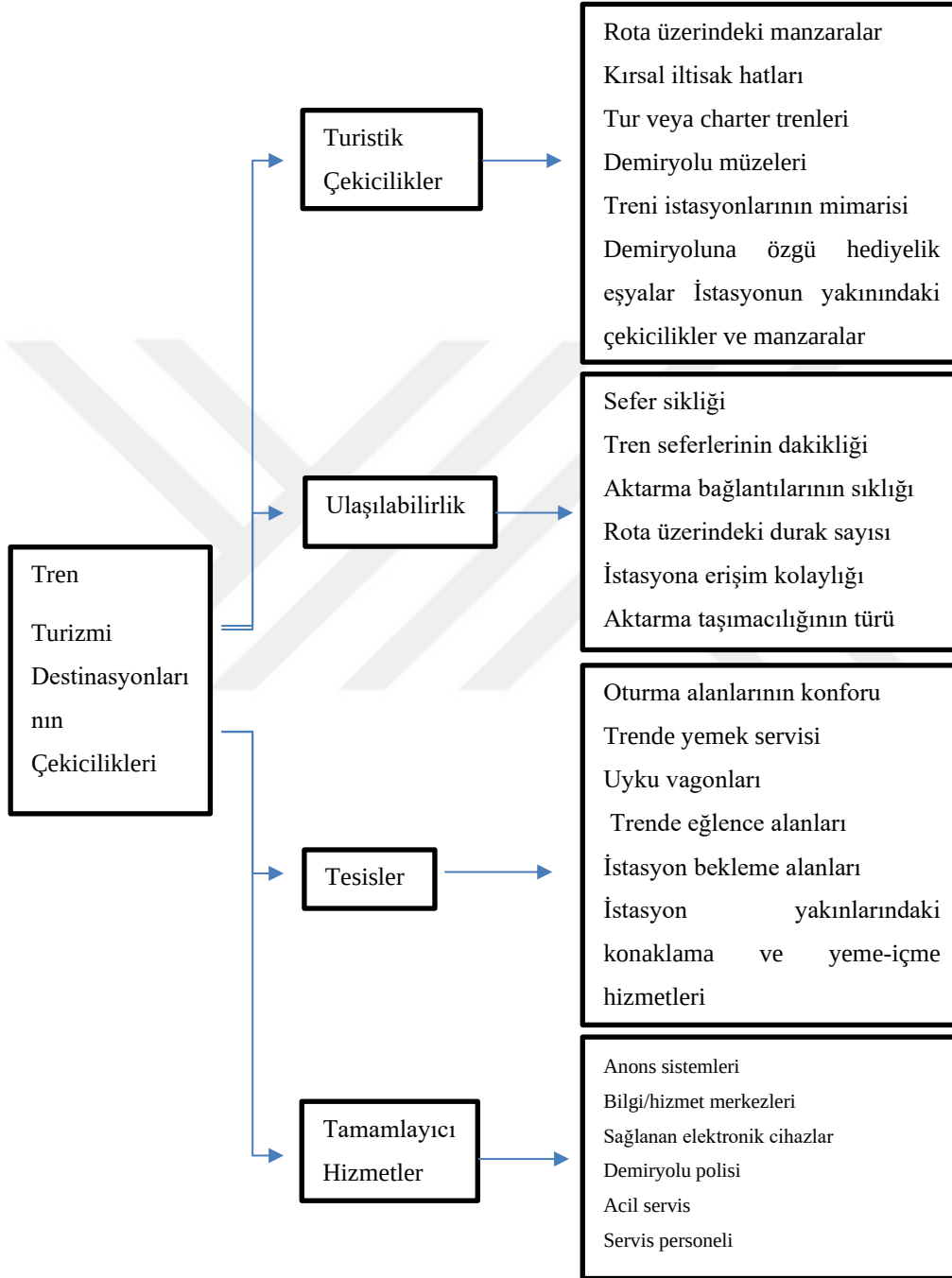
Şekil 1: Turistik Tren Rotası Geliştirme Modeli

Turistik tren rotası geliştirme modeli, demiryolunun fiziksel özelliklerine odaklanarak inşa ve bakım faktörlerinin düşük maliyetli ve kolay uygulanabilir olması gerektiğini vurgulamaktadır. Turistik trenler, diğer ulaşım araçlarının ulaşamadığı doğal alanlara gitme imkânı sağladığı için doğa temelli turizmle yakından ilişkilidir. Tren seyahatleri sırasında geçilen tarihi tüneller ve mimari yapılar da turistik tren seyahatlerinin cazip özellikleri arasında yer almaktadır. Tren rotaları oluşturulurken, vahşi yaşam ve bitki türlerinin korunmasına özen gösterilerek sürdürülebilir bir yaklaşım benimsenmelidir. Turistik tren seyahatleri, uzun bir deneyim sunarak turistlerin farklı kültürlere yönelik deneyimler yaşayabileceği birçok durak noktası içermelidir. Bu durak noktaları, çevre destinasyonlar için kalkınma kaynağı oluşturabileceği gibi turistlerin ihtiyaçlarını karşılayabileceği ve yerel kültürel

faaliyetlere katılabileceği fırsatlar sunmaktadır. Uzun mesafeli tren seyahatlerinin, kısa mesafeli rotalara kıyasla bölge açısından daha avantajlı olduğu belirtilmektedir. Turistik tren rotalarının tasarımı, turistlerin ilgisini çekecek doğal ve tarihi özellikleri içermelidir. Aynı zamanda, turistik tren rotaları oluşturulurken, yerel toplulukların da dahil edilmesi ve ekonomik faydalarının gözetilmesi önemlidir.

Tren, turistik seyahatler için önemli bir ulaşım aracıdır. Hızlı trafikte sadece ulaşım amaçlı, yavaş trafikte ise eğlence ve turizm amaçlı kullanılmaktadır. Blancheton ve Marchi (2013), manzaraları keşfetme, yerel mirasla temas kurma ve turizm faaliyetleriyle birleştirilmiş yeni seyahat deneyimleri bulma hedefine ulaşıldığını savunarak yavaş tren seyahatinden "yavaş tren turizmi" olarak bahsetmektedir. Üç sistemli bir yapıda ele alınmıştır. İlk sistem, kendi vagonlarına sahip olan ve bunları satan tur operatörlerini içeriyordu. İkinci sistem, demiryolu turizmi için yer satan tur operatörlerine yöneliktir. Üçüncü sistem, çeşitli faaliyetlerde demiryolu turizmi veya demiryolu turizmi konusunda uzmanlaşmış tur operatörlerini içerir. Bu üç sistem çerçevesindeki tur operatörleri, kapasite genişletme stratejileri veya değer genişletme stratejileri açısından iki boyutta ele alınmaktadır.

Lee ve Chen (2017) tarafından gerçekleştirilen bir çalışmada, tren turizminin destinasyonlar açısından cazip faktörlerini belirlemek amaçlanmıştır. Çalışmada, turistlerin tren turizmi deneyimlerinde önemli bir bileşen olarak kabul ettikleri cazibe merkezlerinin destinasyonlarda kurulmasının gerekliliği üzerinde durulmuştur. Ayrıca, turistik destinasyon yönetimi fonksiyonlarının dikkate alınmasıyla, tren turizmi destinasyonlarının çekiciliklerinin hiyerarşik bir yapıyla modellenmesi sağlanmıştır. Tren turizmi destinasyonlarının bileşenleri, Şekil 2'de gösterildiği gibi hiyerarşik bir yapıda tasvir edilmiştir.

Seviye 1 (hedef)**Seviye 2 (bileşenler)****Seviye 3 (özellikler)**

Kaynak: Lee & Chen, 2017

Şekil 2: Tren Turizmi Destinasyonlarının Belirleyici Faktörlerinin Hiyerarşisi

Tren turizmi, günümüzde özellikle Avrupa'da popüler bir turizm türü haline gelmiştir. Örneğin, Avrupa Demiryolları İşletmeleri tarafından uygulamaya konulan "İnterrail" programı, seyahat edenlere Avrupa'daki destinasyonları kolayca ziyaret etme imkânı sağlar. İnterrail bileti, seyahat rotasını gezginin belirleyebildiği ve Avrupa'da yer alan trenleri yer ve zaman kısıtlaması olmaksızın kullanabileceği bir bilet türüdür. Avrupa'nın 30 ülkesinde yılın herhangi bir zamanında tren kullanma imkânı sağlayan İnterrail pass bileti, turistik hareketlerin artması noktasında önemli bir etken olarak kabul edilmektedir. (Kaynak: Biz Evde Yokuz, 2020)

2.6. Türkiye’de Nostaljik Tren Yolculukları

Ellis ve diğerleri (2016), demiryollarının sadece turizm talebinin coğrafi dağılımı açısından değil, turizm sektörüyle çok daha güçlü bağlantılara sahip olduğuna dikkat çekmektedir. Nostaljik bir atmosfer sunarken farklı bir deneyim sunan trenler, seyahat ederken de ilginç manzaralar sunmaktadır. Türkiye’de tren yolculuğu, Pine ve Gilmour'un (2002) deneyim odaklı yaşam tutkusunun bir yansıması olarak gelişmeye başlamıştır.

Türkiye’ye ilk turistik tren yolculuğu 1936 yılında gerçekleşti. Ankara’dan başlayan bu yolculuk, Ankaralı bir iş adamı olan Hüseyin Orak’ın üç ilkokul öğrencisiyle birlikte Türkiye üzerinden bir tren yolculuğuna çıkmasıyla başlamıştır (Avşar ve Yüksel, 2012). Bu iki aylık yolculuk, 1930'larda Türkiye’de hem demiryolu seyahatlerinin yaygınlaşmasının hem de kız çocuklarının eğitime verilen önemin vurgulanması hususu göze çarpmıştır. Bu gezi sayesinde üç çocuk "Küçük Gezginler" olarak ünlendiler. Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Adana, Mersin, Malatya, Elâzığ, Diyarbakır gibi şehirleri ziyaret ederek İstanbul’da son bulan bu gezi, o dönemde Türkiye’de turizm ve demiryolu ulaşımı açısından büyük önem taşımaktadır. Tren yolculuğunun bu tür anıları turistlerin ilgisini çekmiştir.

Orient Ekspresi, geçmişte Avrupa’yı Türkiye’ye bağlayan ve Doğu ile Batı’nın buluşmasını simgeleyen bir demiryolu hattıydı. Egzotik bir atmosferde yolculuk yapan Orient Ekspresi, 5 Haziran 1883’te uçmaya başladı ve İstanbul’a "Doğunun Batı ile buluştuğu yer" sloganını kazandırdı. (Özdemir 1992). Paris’ten İstanbul’a ilk yolculuk, Orient Ekspresi ve Simplon Ekspres trenleri sayesinde doğrudan bağlantıydı. Graham Greene’in İstanbul Treni kitabı ve Agatha Christie’nin Doğu Ekspresinde Cinayet romanı

zengin Avrupalıları bu lüks ve konforlu yolculuğa çekti. Orient Ekspresi sadece bir demiryolu hattı değil, aynı zamanda bir semboldü. Doğu ve Batı kültürlerinin kaynaşmasına işaret ediyordu. Böylece Orient (Şark) Ekspresi'nin tarihi ve kültürel önemi halen korunmaktadır (Dorukal, 1950).

Türkiye'nin ana hat trenlerinden İzmir Mavi Treni, Konya Mavi Treni, Karesi Ekspresi, Ege Ekspresi, 6 Eylül Ekspresi, 17 Eylül Ekspresi, Pamukkale Ekspresi, Toros Ekspresi, Doğu Ekspresi, Van Gölü Ekspresi, Güney Kurtalan Ekspresi, Fırat Ekspresi ve Erciyes Ekspresi gibi trenler popülerdir. Ayrıca, Türkiye'deki turistik tren rotaları da dünya genelinde olduğu gibi öne çıkan rotalardan bazılarıdır. Bu trenler, özellikle nostalji seven bireylere hitap etmektedir ve tasarımları ve güzergahlarıyla ilgi çekicidir (Çakmak ve Altaş, 2018). Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye'deki turistik demiryolları veya kültürel miras demiryolları da uzun rotalara sahip ve az bilinen, uzak yörelere ulaşımı sağlayan tren rotalarıdır. Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspresleri, geçmişten günümüze Türkiye için önemli üç tren yolculuğudur. Bu trenler, uzun rotalarıyla turistik amaçlı kullanılan, az bilinen ve uzak yörelere ulaşımında önemli tren rotalarıdır. Tren yolculukları için seyahat acenteleri tarafından hazırlanan "Doğu Ekspresi Turları" gibi paketler de mevcuttur ve konaklama ve kültürel gezileri içerir. Ayrıca, özellikle gençlerin bireysel olarak edindiği biletlerle trenlerle seyahat etmeleri de mümkündür. Bu trenler, dünya üzerindeki diğer örneklerine benzer şekilde turistik deneyim sunmakta ve ilgi çekici bir seyahat alternatifi olarak hizmet vermektedir.

TCDD'nin ana hat trenlerinden biri olan Doğu Ekspresi, Ankara'dan başlayıp Kars'ta sona eren 1310 kilometrelik bir güzergahı kapsayan tren hattıdır. Bu yolculukta Ankara, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars illeri ziyaret edilmektedir. Doğu Ekspresi haftanın her günü sefer yapmaktadır ve yolcular, kış turizmi, kültür turizmi ve diğer aktivitelerle tatillerini planlayabilirler (Ceylan vd., 2018).

Güney Kurtalan Ekspresi ise haftanın beş günü sefer yapan, Ankara-Kurtalan-Ankara arasında önemli bir tren yolu hattıdır. Bu tren, Türkiye'nin Güneydoğu Bölgesi'ni başkent Ankara ile bağlar ve 1212 kilometrelik güzergahında Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Malatya, Diyarbakır ve Batman illerini ziyaret eder. Bölgedeki turistik çekicilikler arasında kültürel, tarihsel, arkeolojik kalıntılar, kırsal dokular, tarihi kentler, doğal değerler, endemik türler, korunan doğal alanlar, dini

değerler ve termal turizm yer almaktadır. Ayrıca el sanatları, geleneksel yaşam ve yaban hayatı da bölgede turistlerin ilgisini çeken diğer unsurlardır (Alkan,2018).

TCDD'nin ana hat trenleri olan Doğu Ekspresi, Güney Ekspresi ve Van Gölü Ekspresi, Türkiye genelinde çeşitli güzergahlarda hizmet vermektedir. Bu trenlerde pulman (koltuklu), kuşetli vagon (4 kişilik yataklı kabin) ve yataklı vagon (2 kişilik yataklı kabin) mevcuttur. Ayrıca gemide bir restoran vagonu da bulunmaktadır. Yataklı vagon kabinleri, konforlu yatakları ve mini buzdolabı, gardırop, lavabo gibi kolaylıkları nedeniyle yolcular arasında en popüler olanlardır (TCDD, 2019). Bu trenlerde seyahat etmek, yolcuların hareket halindeyken pek çok farklı destinasyonu görmelerine ve yeni insanlarla tanışmalarına olanak sağlar. En önemlisi yolcular, Diyarbakır, Mardin, Şanlıurfa, Van, Doğu Beyazıt, Kars, Erzurum gibi Doğu ve Güneydoğu Anadolu'daki turistik mekanlara kolayca ulaşabiliyor.

TCDD'nin üç farklı trende sunulan seyahat seçenekleri arasında pulman (koltuk), kuşetli vagon (4 kişilik yatak) ve yataklı vagon (2 kişilik yatak) yer almaktadır. Tren içindeki restoran vagonu, seyahat eden yolculara yemekli bir alternatif sunmaktadır. Yataklı vagonlar, diğer vagonlara göre daha pahalı olmasına rağmen, yolcular tarafından en çok tercih edilen seçenektir. Bu vagonlar, iki adet yatak, mini buzdolabı, dolap ve lavabo gibi imkanlar sunmaktadır (TCDD, 2019). Tren yolculuğu sırasında, farklı yerleri gezip görme imkânı bulan yolcular aynı zamanda farklı insanlarla tanışma fırsatı da yakalamaktadırlar. Bu trenlerle seyahat edenler, özellikle Diyarbakır, Mardin, Şanlıurfa, Van, Doğu Beyazıt, Kars ve Erzurum gibi Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki turistik yerlere kolayca ulaşma fırsatı bulmaktadırlar.

2.7. Tren Turizmi Araştırmaları

Bireylerin yeni ve farklı deneyimlere olan ilgisinin artmasıyla birlikte, turistlerin deniz turizmi alternatiflerinin yanı sıra özel ilgi alanları doğrultusunda gelişen turizm türleri de ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri de tren turizmidir ve dünya genelinde turistik tren aktiviteleri geçmişten günümüze kadar gerçekleştirilmiştir. Ancak, tren turizmi konusunda bilimsel çalışma konusunda ciddi bir boşluk vardır. Bu bölümde, tren turizmi konusunda yapılan az sayıdaki çalışma özetlenmiştir.

Prideaux (1999), Avustralya'da faaliyet gösteren Queensland Rail'in demiryolu seyahat faaliyetlerini incelemiştir. İnsanların özel araç sahibi olmaya başlaması ve uçak yolculuğunun yaygınlaşmasıyla uzun mesafeli demiryolu hizmetlerinin işletmecilikte azaldığı gözlemlenmiştir. Şirket, demiryolu taşımacılığı hizmetlerinin cazibesini artırmak ve gelirlerini artırmak için turizm sektörüne yöneldi. Prideaux araştırması, şirketin düşüşünün nedenlerini, turizm stratejilerini ve gelecekteki turizm potansiyelini incelemiştir.

Halsall (2001), Hollanda'daki demiryolu müzesi Stoomtram Hoorn-Medemblik'te turist bakış açısıyla bir çalışma yürütmüştür. Müze, bölgedeki tarihi önemi nedeniyle kültürel miras alanı olarak kabul edilmektedir. Çalışma, turistlerin hem tarihi hem de modern anlayışlarını dikkate alarak müzenin kültürel ve otantik yönlerine ilişkin görüşlerini incelemektedir. Araştırmalara göre, turistlerin bireysel deneyimleri ve izlenimleri ile tercih ettikleri demiryolu müzesi arasındaki ilişki, yer ve zamana bağlı olarak aynı değildir.

Orbashli ve Woodward (2008), Suudi Arabistan'daki Hicaz Demiryolunun kültürel miras potansiyelini analiz ettiler. Çalışmada, demiryolu hattı boyunca yer alan istasyon binalarının bir kısmının restore edilirken, diğer yapıların ise terk edilmiş halde kaldığı kaydedilmiştir. Yapılan araştırmalara göre Hicaz Demiryolu bir kültür güzergahı olarak değerlendirilmelidir. Demiryolu hattı güzergâhının korunması ve çeşitli güzelleştirme ve restorasyon projelerinin desteklenmesi ile önemli bir kültür turizmi potansiyeli oluşturulabilir. Çalışma, turizm potansiyeli açısından bölgesel kalkınmaya önemli faydalar sağlayabilecek olan turizme yönelik kültürel değerlerin geliştirilmesinde yerel katılımın önemini vurgulamaktadır.

Reis ve Jhelum (2012), destinasyonlarda sürdürülebilir turizm politikalarını güçlendirmek için demiryolu turizmini alternatif bir seçenek olarak görmektedir. Reis ve Jhelum (2012), turistik tren güzergâhlarını turizm ürünlerine dönüştürmek için bir model önermektedir. Üç aşamalı model, birinci aşamada "fiziksel özellikler, dekorasyon, çevresel faktörler, uzunluk, rota ve kültürel faktörler" olmak üzere altı özellikten oluşmaktadır. İkinci aşama üç kolaylaştırıcıdan oluşur: "düşük geliştirme maliyeti, yorumlama fırsatları ve topluluk katılımı". Bu aşamalardan başlayarak üçüncü aşama, turistik tren güzergâhının turistik bir ürüne dönüştürülme olasılığının altını çizmektedir.

Blancheton ve Marchi (2013) demiryolu turizmini farklı kategorilerde değerlendirerek incelemektedir. Turist trenleri, bölgesel kalkınmayı destekleyen panoramik trenler, eğlence trenleri, müze trenleri ve banliyö trenleri olarak sınıflandırılır. Bu çalışmada turizm faaliyetleri ile ilişkilendirilen yavaş tren yolculuğu “yavaş tren turizmi” olarak adlandırılmaktadır. Turistlerin manzaraları keşfetme, yaşayan kültürel varlıklarla etkileşim kurma ve yeni deneyimler arama isteklerinin yavaş turizm faaliyetleri yoluyla tatmin edilebileceği tartışılmaktadır. Çalışma, demiryolu turizmini teknik, organizasyonel ve stratejik faaliyetlerden oluşan bir yapı olarak değerlendirmektedir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı 2017 yılında 3. Turizm Zirvesi'ni düzenlemiş ve Turizm Ürünlerinin Çeşitliliği ve Sürdürülebilir Kalkınma Komisyonu'nun nihai raporunda demiryolu turizmi kavramına yer verilmiştir. Raporda lüks tren turizmi konusuna dikkat çekildi ve Türkiye'de lüks tren turizminin gelişmesi için bazı önerilerde bulunuldu. Raporda öneriler iki kategoriye ayrılıyor: lüks trenlerde araştırma geliştirme ve turizmin teşvik edilmesi. Buna göre deneyimli yabancı lüks tren turizmi şirketlerinden tavsiye alınması önerilmiştir. Ayrıca, uluslararası demiryolu turizminin yönleri incelenerek, Türkiye'nin demiryolu hatlarının uluslararası standartlara uygun olarak restorasyonu ve standardizasyonu önerilmiştir. Araştırma ve geliştirme önerileri, uluslararası seyahat için çevrimiçi biletleme ve tren içi gümrük işlemlerini standartlaştırmayı içeriyor. Teşvik önerileri arasında yerli vagon üretiminin desteklenmesi, İstanbul-Kars ve İzmir-Diyarbakır güzergahında yatırımların teşvik edilmesi ve Türkiye'de yatırım yapmak isteyen uluslararası şirketlerle iş birliği ve ortaklıkların desteklenmesi yer alıyor.

Li ve Chen (2017), demiryolu turizminin çekiciliğini destinasyon çekiciliği faktörleri bağlamında inceledi. Çalışma, demiryolu turizminin çekiciliğini hiyerarşik bir model kullanarak yapılandırdı. Model dört ana parametreden oluşur: turistik çekicilikler, erişilebilirlik, olanaklar ve ek hizmetler ve demiryolu turizmi destinasyonları için çekicilik faktörlerini temsil eder. Ayrıca model, varış noktasında bu boyutları kapsayan özellikleri de belirtir.

Çakmak ve Altaş (2018), demiryolu turizmi ile ilgili video paylaşım platformları üzerine bir çalışma yapmıştır. Çalışma, Türkiye'deki Doğu Ekspresi trenine odaklandı ve Doğu Ekspresi hakkında bilgi içeren üç YouTube videosunu söylem analizi

kullanarak analiz etti. Çalışma, gezginlerin bu geziyi kış mevsiminde tercih ettiğini gösterdi. Ayrıca diğer gezginlerle iletişim kurdukları, yerel mutfağı tanıdıkları, doğal manzaraların tadını çıkardıkları ve demiryolu turizmi deneyimlerini sosyal ağlarda paylaştıkları sonucuna ulaşılmıştır.

Doğan, Pekiner ve Karaca (2018), Doğu Ekspresi treninde seyahat eden turistlerin karar verme sürecini incelemiş ve bu süreçte sosyal medyanın etkisini araştırmıştır. Çalışma, gezgin tercihlerini etkileyen faktörleri inceledi ve 257 bölge sakini ile gerçekleştirildi. Araştırmaya göre sosyal ağlar turistlerin karar verme sürecinde önemli bir etkiye sahip. Turistlerin destinasyonlar ve turistik yerler hakkında bir bilgi kaynağı olarak sosyal medyayı kullandıkları da tespit edilmiştir. Çalışma, turistlerin Doğu Ekspresi ile seyahat etme kararlarının sosyal medyada paylaştıkları deneyimlerden etkilendiğini ortaya koymuştur.

Eryılmaz ve Yücetürk (2018) tarafından yapılan çalışmada, popüler sosyal ağ Instagram'da yayınlanan fotoğraf ve videolar incelenmekte ve Doğu Ekspresi treni ile seyahat etmeyi tercih eden turistlerin kararlarını etkileyen faktörler irdelenmektedir. Çalışma, Doğu Ekspresi treninde seyahat deneyimi yaşamış 20 yolcu ile derinlemesine görüşmeleri içeriyor ve Instagram paylaşımlarının trenle seyahat etme kararlarındaki etkisini değerlendiriyor. Çalışma, Instagram platformunda yayınlanan fotoğraf ve videoların, insanların Doğu Ekspresi tren yolculuğuna katılmaya karar verme sürecinde önemli bir faktör olduğunu ortaya koymuştur.

Ceylan, Ceylan ve Yaman (2018), yemek turizmi bağlamında demiryolu turizminin hareketliliğini incelemişlerdir. Doğu Ekspresi ile seyahat eden kişilerin gastronomi deneyimlerini belirlemeyi amaçlayan çalışmada nitel araştırma yöntemleri kullanılarak 24 Doğu Ekspresi yolcusu ile odak grup görüşmesi gerçekleştirilmiştir. Çalışma, Doğu Ekspresi ile seyahat eden kişilerin kararlarını etkileyen birçok gerçek bulsa da gastronomik faktörlerin turistlerin kararlarını az da olsa etkilediği açıktır. Bu durum, güzergâh üzerindeki istasyonlarda gastronomik ürünlere yönelik hareketlilik olmaması, trenin hareketinde kısa süreli molalar verilmesi gibi etkenlerle açıklanmaktadır.

Alkan (2018) çalışmasında demiryolu turizmini bir turist rotası bağlamında ele almış ve Kurtalan Ekspres treni üzerinde durmuştur. Çalışmanın amacı, Kurtalan Ekspresi'nin turizm potansiyelini incelemek ve bölgesel kalkınmadaki önemini

vurgulamaktır. Çalışma, Kurtalan Ekspresi güzergâhı boyunca saha gözlemleri yapılarak gerçekleştirilmiştir. Saha çalışması sonucunda güzergâh boyunca yer alan bölgelerin alternatif turizm türleri için uygunluğu değerlendirilmiştir. Çalışma, çalışma alanındaki turistik cazibe merkezlerinin zenginliği hakkında sonuçlar çıkardı. Ayrıca bölgesel turizm stratejilerinin geliştirilmesine yönelik öneriler sunulmuştur.

Buluk ve Eşitti (2019) tarafından yapılan bir araştırma, destinasyonlarda sürdürülebilir turizm uygulamalarında demiryolu turizmi hareketliliğinin rolünü incelemektedir. Çalışma, Doğu Ekspresi örneğini kullanarak Kars'ta turizmin sürdürülebilirliğinin anlaşılmasında raylı turizm hareketliliğinin katkısını belirlemeyi amaçlamaktadır. Ayrıca Doğu Ekspresi yolcularının sürdürülebilir turizm, katıldıkları rekreasyonel faaliyetler ve sürdürülebilir turizm açısından Kars'taki durum hakkındaki görüşlerinin ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır. Çalışma, Doğu Ekspresi ile Kars'a seyahat eden insanların sürdürülebilir turizmin öneminin farkında olduğunu gösterdi. Ancak seyahat edenlerin seyahat öncesi ve sonrasında aldıkları bilgiler arasında önemli farklılıklar bulunmuştur. "Kars mutfağını tatmak, Sarıkamış'ta kayak yapmak, Çıldır Gölü'nde kızak turuna katılmak, Ani harabelerini ziyaret etmek ve ozanları dinlemek" Kars'ta gezginlerin katıldığı rekreasyon faaliyetleri arasında yer almaktadır.

Soylu, Ceylan ve Özdiçner (2019), başlangıçta sadece ulaşım için kullanılan trenlerin turizm sektörüne girişini yenilikçi yaklaşımlarla araştırmışlardır. Doğu Ekspresi örneği üzerinden yapılan bir çalışmada deneyim inovasyonu kavramı üzerinde durulmaktadır. Çalışmada, geçmişte konvansiyonel bir ulaşım aracı olarak kullanılan Doğu Ekspresi treninin deneysel yenilikçi bir ürüne dönüştürülme süreci değerlendirilmiştir. Doğu Ekspresi'nin turizm amaçlı kullanılmasının bilinçli bir tercih olmadığı, aksine doğaçlama olarak deneysel bir yeniliğe dönüştüğü vurgulanıyor. Seyahat talebindeki farklılıklar, turistlerin yeni ve farklı ürün arayışları, sosyal medyanın etkinliği ve alternatif turizm biçimlerine artan ilgi, Doğu Ekspresi'ni salt bir ulaşım aracı olmaktan çıkarıp, deneyim odaklı bir seyahat ürününe dönüştürmüştür.

Yuge, Samsa ve Meriç (2019) yaptıkları çalışmada turist nostalji eğilimleri ile algılanan marka değeri arasındaki ilişkiye odaklanmışlardır. Nostaljiye aç turistlerin Doğu Ekspresi yolculuğuna katılması, raylı turizmin nostaljik yönünü ortaya çıkarıyor. Çalışma, Doğu Ekspresi yolculuğuna katılan kişilerde tüketicinin marka değeri algısının nostalji eğilimi üzerindeki etkisini araştırmayı amaçlamaktadır. Araştırmaya göre, Doğu

Ekspres'i'ne katılan turistlerin nostalji eğilimleri, tüketici marka değerinin algılanan imaj, algılanan kalite, marka farkındalığı ve marka sadakati gibi bileşenlerini önemli ölçüde etkilemektedir. Ayrıca araştırmaya göre nostalji eğilimleri yaş gruplarına göre farklılık gösterirken cinsiyete, meslek grubuna ve yaşanan bölgeye göre farklılık göstermemektedir.

Özbay ve Çekin (2020), turizm, ulaşım ve sosyal ağ kavramları arasındaki etkileşim üzerine bir çalışma yapmışlardır. Çalışma, Doğu Ekspresi'nin Kars'taki turizm ve konaklama işletmelerine odaklanmaktadır. Doğu Ekspresi'nin Kars'ta turizm ve konaklama sektörüne olan etkisini araştırmak için bu üç kavramın etkileşimi incelenmiştir. Çalışma sırasında Doğu Ekspresi gezisine katılan turistlere anket uygulanmış ve Kars'ta konaklama için derinlemesine görüşme yöntemi kullanılmıştır. Araştırmaya göre Doğu Ekspresi katılımcılarının %91'i turizm amaçlı seyahat ediyor ve katılımcıların %51'i bu seyahat trendini sosyal ağlardan öğreniyor. Otelcilik sektöründe yapılan bir araştırmaya göre Doğu Ekspresi seyahatinin otel doluluklarını artırdığı, bölge turizmine olumlu etkisi olduğu, istihdamı ve bölge ekonomisini olumlu etkilediği ve yöresel ürünleri tanıttığı tespit edilmiştir.

2.8. Dünyadaki Demiryolu Turizm Seyahatlerinin Değerlendirilmesi

Fransa, Rusya, Avusturya ve İsviçre, dünyadaki çekici tren rotaları sunan ülkeler arasında önde gelenlerdir. Avustralya'da The Ghan, Rusya'da Trans Sibirya ve İsviçre'de Glacier Express gibi nostaljik tren rotaları bulunmaktadır. The Ghan rotası, Güney Avustralya'dan başlayarak kuzeyde Darwin'e kadar uzanır. İsviçre Alplerini keşfetmek için ideal olan Glacier Express, dünyanın en yavaş trenlerinden biri olarak kabul edilir. Bu rotada, geniş pencereler sayesinde Matterhorn Dağı ve İsviçre Büyük Kanyonu gibi doğal güzelliklerin keyfini çıkarabilirsiniz. Rusya'da Trans Sibirya Ekspresi ise, Moskova'dan başlayarak tüm Rusya'yı dolaşır ve doğuda Vladivostok liman kasabasına kadar devam eder (Momondo,2023). Bu tren rotası, Uzak Doğu ile Batı Avrupa'yı birbirine bağlar ve tarihte çeşitli isimlerle anılır, Trans Sibirya Kara Köprüsü, Trans Sibirya Rotası ve Trans Sibirya Hattı gibi. Bazı demiryolu hatları UNESCO tarafından Kültürel Dünya Mirası Listesi'ne alınmıştır, örneğin Hindistan'ın Batı Bengal eyaletinde 1879-1881 yılları arasında inşa edilen Darjeeling Himalayan Demiryolu. Tablo 7,

dünyanın önde gelen 12 tren rotasını, güzergahlarını ve mesafelerini göstermektedir (Wikipedia).

Tablo 7: Dünyanın Önemli Demiryolu Hatları

Demiryolu Adı	Mesafe(km)	Ülke	Güzergâh
The Ghan	2979	Avusturalya	Adelaide-Darvin
Glacier Express	290	İsviçre	Zermatt- Sr.Moritz
Trans Siberian Ekspres	9289	Rusya	Moskova-Vladivostok
Flam Railway	30	Norveç	Flam-Myrdal
Tranz Alphina	223	Yeni Zelanda	Christchurch- Greymouth
The Jacobite	135	İskoçya	Fort William- Mallaig
Rocky Mountainer	1398	Kanada	Vancouver-Banff
Grand Canyon Railway	105	ABD	Wiilams-Grand Canyon National park
Bergen Railway	371	Norveç	Bergen- Oslo
Palace on Wheels	3000	Hindistan	Yeni Delhi (Safdarjung)
Alishan Forest Railway	86	Tayvan	Chiayi- Alishan
Doğu Ekspres	1310	Türkiye	Ankara- Kars

Kaynak: Bayat, 2021.

The Ghan, dünya çapında demiryolu turizmi hizmetleri sağlayan, Avustralya'nın büyük bir bölümünü kapsayan büyük bir demiryolu yolculuğudur. Yiyecek ve içecekler dahil olmak üzere her şey iki farklı hizmet seviyesinde sunulur: Gold ve Platinum. Turistik noktalarda ekstra mola verin ve özel restoranlarda yemek yenilmektedir. Tatil benzeri seyahat hizmetleri sunulmaktadır (Australia.com,2022).

Glacier Express ile seyahat etmek, size dört mevsimi tek seferde yaşama fırsatı verir. Beş yıldızlı otellerde yolcu hizmeti anlayışı benimsenmiştir. Çok çeşitli yiyecek ve içecekler sunulmaktadır. Tren vagonları, tavana kadar uzanan büyük cam pencerelerle donatılmıştır. Böylece yolcular manzaranın keyfini çıkarmaları sağlanır. Hizmet kalitesi, çalışanların özenle seçilmesiyle artırılmaktadır (Hummel,2022).

Kanadalı Rocky Mountainer, 2 gün süren lüks bir tren yolculuğu. Tren vagonları iyi döşenmiştir ve tavana kadar büyük cam pencerelerle kapatılmıştır. Gezi boyunca, her an alınabilecek çok çeşitli yiyecek ve içecek menüleri sunulmaktadır. Tren personeli yolcuları bilgilendirir ve eğlenceli aktiviteler düzenler. Hizmet kalitesi çok iyi ve yolculuk daha keyifli hale getirilmiştir (Downie,2021).

Palace on Wheels, 7 günlük tren yolculuğu boyunca beş yıldızlı otel olarak hizmet veren donanımlı vagonlara sahiptir. Hindistan'ın gelenekleri ve kültürü iyi bir şekilde tanıtılmaktadır. Bu tren yolculuğu dünyada birçok kişi tarafından tercih edilmektedir (Jani, 2022).

3. DOĞU EKSPRES TRENİ VE KYUSHU SEVEN STARS TRENİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ

Demiryolu taşımacılığı turizm faaliyetlerinde önemli bir yere sahiptir. Özellikle son yıllarda turistler arasında popüler olan trenden geçen turlar, demiryolu taşımacılığına olan ilgiyi artırmıştır. Bu bağlamda, Doğu Ekspres ve Kyushu Seven Stars trenleri, demiryolu taşımacılığı ile turizm faaliyetlerini birleştiren örnekler arasındadır.

3.1. Doğu Ekspres Treni

Ankara-Kars güzergahı üzerinde hizmet veren Doğu Ekspresi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) ana hat seferlerinden biridir. Yaklaşık 1933 kilometre uzunluğundaki rotası Ankara, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars illerini içermektedir ve 24 saat 30 dakikada tamamlanmaktadır. Her akşam saat 18.00'da Ankara'dan hareket eden Doğu Ekspresi, ertesi gün saat 18.30'da Kars'a varış yapmaktadır. TCDD Taşımacılık resmî web sitesinde yer alan bilgilere göre, Doğu Ekspresi Türkiye'nin doğal ve tarihi güzelliklerini keşfetmek isteyen gezginler arasında popüler bir seçenektir (TCDD Taşımacılık,2022).



Kaynak: TCDD Taşımacılık,2022

Şekil 3: Doğu Ekspresi Hattı

Doğu Ekspresi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın en önemli ana hat seferlerinden biridir ve Ankara-Kars güzergahında hizmet vermektedir. Hat, uzun yıllar boyunca kademe kademe inşa edilmiştir. İlk olarak, 1927 yılında Ankara-Kayseri arasındaki hat tamamlanmış, ardından 1930 yılında Sivas Şarkışla Garı'nın hizmete girmesiyle Ankara-Sivas rota tamamlanmıştır. Daha sonra, 7 Ekim 1938'de Erzincan'a, bir yıl sonra da 6 Eylül 1939'da Erzurum'a ulaşan hat, Rusların daha önce inşa ettiği Erzurum-Kars demiryoluyla birleştirilmiştir. Böylece, Sivas-Erzurum hattının tamamlanması ve Kars'a bağlanmasıyla bugünkü Doğu Ekspresi rotası oluşmuştur. Hattın tamamlanması ve hizmete açılmasıyla birlikte, 13 Ekim 1948 tarihli Cumhuriyet Gazetesi, "Yataklı Vagonlar" manşetiyle hat ilan edilmiş ve sadece 4 gün sonra ilk seferine başlayan Doğu Ekspresi'nin hizmete girdiği haberleri, 18 Ekim 1948 tarihli gazetelerin manşetlerini süslemiştir. TCDD Taşımacılık resmî web sitesinde yer alan bilgilere göre Doğu Ekspresi, Türkiye'nin doğal ve tarihi güzelliklerini keşfetmek isteyen gezginler için popüler bir seçenektir (TCDD Taşımacılık,2022).

1948 yılında bir gazetede "Haydarpaşa'dan Erzurum'a gidecek yolcuların dikkatine: 15 Ekim Cuma gününden itibaren Doğu Ekspresi, Haydarpaşa-Erzurum arasında Cuma ve pazartesi günleri sefer yapacaktır. Daha önce yatak ve tren bileti almış yolcular" Bu günler için normal ve ekspres ücretler arasındaki farkı ödemek zorunda kalacaklar. Ücret farkını ödemek istemeyenlere bilet bedeli iade edilecektir."

Bu gazete haberinden de anlaşılacağı üzere 1948 yılında hizmete giren Doğu Ekspresi treni, günümüzde pulman, kompartıman, örtülü kuşetli, yemekli ve yataklı vagon olmak üzere dört farklı şekilde hizmet vermektedir. Pulman vagonları 180, kapalı kuşetli vagonlar 80, yataklı vagonlar ise 100 yolcu kapasitelidir. Böylece Doğu Ekspresi toplam 360 yolcuya hizmet vermektedir (TCDD Taşımacılık,2022). Doğu Ekspresi ile seyahat eden bireyler, çeşitli sosyal medya kanallarından deneyimlerini paylaşıyor. Gönderilerinin yanı sıra rota üzerindeki yerler hakkında gezi sitelerinde bilgi araştırıp tavsiye ve değerlendirmeleri incelerler (Çakmak ve Altaş, 2018).

Doğu Ekspresi ile seyahat etmenin en keyifli olduğu zaman dilimi, mevsim normalleri göz önünde bulundurulduğunda Ocak-Mart ayları arasındadır. Bu dönem turizm açısından önem arz etmektedir ve özellikle genç bireyler bu tecrübeyi yaşamak istemektedirler. Her geçen gün ilgi artan Doğu Ekspresi, turizm faaliyetlerine katılan bireylerin Kars'a giderek bölgenin turizm potansiyeline önemli katkılar sağlamalarını

sağlamaktadır. Bu faaliyetler arasında günlük turlar, kısa geziler ve farklı etkinlikler yer almaktadır (Doğan vd., 2018).

Raylı sistemler, ekonomik fiyatları ve güvenli seyahatleri ile tercih edilen bir ulaşım aracıdır. Teknolojinin ilerlemesi ve yapılan altyapı iyileştirmeleri ile demiryolu sektörü hızla gelişmeye devam etmektedir. Demiryolları, hava koşullarından ve diğer çevresel faktörlerden daha az etkilenmesi, konforlu, güvenli ve rahat bir yolculuk sunması sebebiyle, günün her saatinde, uzun mesafelerde ve kısa seyahatlerde vazgeçilmez bir tercih haline gelmiştir (Alkan, 2018).

Uzun yıllar boyunca demiryolları, noktadan noktaya ekonomik bir ulaşım seçeneği olarak kullanılmıştır. Ancak son yıllarda yapılan yatırımlar ve altyapı çalışmaları ile güzergâh sayısı artırılmış ve seyahat süreleri kısaltılmıştır. Bu nedenle, tren yolculuklarına olan ilgi artmış, turistik tren seferleri düzenlenerek trenler turizm sektöründe de kullanılmaya başlanmıştır. Bunun yanı sıra nostaljik seyahatler, kısa mesafeli yolculuklar ve özel tasarlanmış rotalarla tren turizmi kavramı yaygınlaşmıştır (Çontu, 2006:25).

Turizm amaçlı tren seyahatleri, dünya genelinde öne çıkan birkaç rotaya sahiptir. Bu rotalar arasında en ünlüsü Trans Sibirya rotasıdır. Bu yol, Batı Rusya'dan başlayarak Sibirya, Uzakdoğu Rusya'sı, Moğolistan, Çin ve Japon Denizi'ne kadar uzanan 9300 kilometrelik muhteşem bir demiryolu hattıdır. Aynı zamanda, dünyanın en uzun demiryolu rotasıdır. Başka amaçlarla inşa edilmesine rağmen, zamanla turizm amaçlı kullanılmaya başlanmış ve oldukça popüler hale gelmiştir. Bunun yanı sıra, ilk yolculuğunu 1840 yılında gerçekleştiren ve hala binlerce turist tarafından ziyaret edilen Ghan Ekspresi, diğer bir popüler rota olarak karşımıza çıkıyor. Dünyanın farklı yerlerinde ulaşım ve turizm amaçlı birçok güzergâh bulunmaktadır. Bu rotalar, turistik veya miras demiryolu olarak tanımlanır ve dünyanın farklı bölgelerine yayılmıştır (Alkan, 2018). Doğu Ekspresi de bu bağlamda ulusal ve uluslararası turizm faaliyetleri açısından oldukça önemli bir yere sahiptir.

Turizm amaçlı tren yolculukları dünya genelinde popüler seçenekler arasında yer alıyor. Bu seçenekler arasında en meşhuru Trans Sibirya rotasıdır. Moskova'dan Vladivostok'a kadar uzanan ve 9300 kilometrelik muhteşem bir demiryolu hattıdır. Ayrıca 1840 yılında ilk yolculuğuna çıkan ve hala binlerce turist tarafından ziyaret edilen Ghan Ekspresi de tercih edilen diğer bir rota olarak karşımıza çıkıyor. Dünyanın

farklı bölgelerinde turistik veya miras demiryolu olarak tanımlanan birçok güzergâh bulunmaktadır (Alkan, 2018).

İç turizm hareketliliğinin artmasıyla, turistler farklı etkinlikleri deneyimlemek istiyorlar. Bu durum, turizm etkinliklerine katılmak isteyen insanları alternatif turizme yönlendiriyor. Son yıllarda popüler hale gelen Doğu Ekspresi seferleri gibi yeni deneyim arayışlarına yönelen insanlar için önemli bir seçenek haline geldi (Arslan, 2018). Doğu Ekspresi, kış turizmi ve kültür turizmi gibi alternatif turizm faaliyetleri için önemli bir seçenek olmakla birlikte, ekonomik bir ulaşım seçeneği olarak bütçesi kısıtlı olanlar tarafından da tercih ediliyor. Bu nedenle, sosyal turizm faaliyetleri için de uygun bir seçenek olarak öne çıkıyor (Arslan, 2018).

Son yıllarda, farklı deneyimler yaşamak isteyenlerin tercih ettiği popüler bir tren seyahati haline gelen Doğu Ekspresi yolculuğu, sosyal medyanın da etkisiyle giderek artan bir popülerliğe sahip olmuştur. Bu talebin artması, tur şirketlerinin de ilgisini çekmiş ve Doğu Ekspresi temalı paket turlar hazırlamaya başlamışlardır (Ceylan vd., 2018).

Son araştırmalara göre, tur şirketleri tarafından düzenlenen Doğu Ekspresi turlarına genellikle yaşlı bireyler katılmaktadır, ancak gençler de bu deneyimi kendi planları doğrultusunda yaşamaktadırlar. Turizm amaçlı düzenlenen Doğu Ekspresi yolculuğu, 3 gün sürmektedir ve maddi açıdan çok fazla zorlayıcı değildir. Konaklama ve bilet fiyatlarının nispeten düşük olması, her kesimden insanın bu deneyimi kolayca yaşayabilecekleri anlamına gelmektedir. Ayrıca, yolculuk yılın tamamına yayıldığından sürdürülebilir turizm açısından da önemlidir (Ceylan vd., 2018).

Doğu Ekspresi, Ankara Garı'ndan hareket ederek İliç'te 3 saat, Erzincan'da 2 saat 40 dakika ve Erzurum'da 2 saat 40 dakika gibi uzun molalar vererek (yerel tur amaçlı), Kars'a ulaşmaktadır. Kars'tan kalkan tren ise Divriği'de 2 saat 36 dakika ve Bostankaya'da 3 saat 09 dakika gibi uzun duraklar yaparak Sivas turu yapmaktadır. Yaklaşık 1310 kilometrelik Ankara-Kars güzergahı yaklaşık 31 saatte tamamlanırken, Kars-Ankara parkuru yaklaşık 30 saat sürmektedir.

Tablo 8: Doğu Ekspresi Kalkış ve Varış Saatleri

Ankara Kalkış	Kayseri Kalkış	Divriği Kalkış	İliç Kalkış	Erzincan Kalkış	Erzurum Kalkış	Kars Varış
16.55	23.22	05.02	09.05	13.39	20.13	23.58
Kars Kalkış	Erzurum Kalkış	Erzincan Kalkış	Divriği Kalkış	Bostan kaya Kalkış	Kayseri Kalkış	Ankara Varış
23.55	03.59	07.51	14.01	19.19	22.25	05.15

Kaynak: TCDD Taşımacılık,2023

Turistik Doğu Ekspresi, muhteşem manzaralar eşliğinde seyahat etmek isteyenlerin tercih edebileceği harika bir tren yolculuğudur. Ankara-Kars ve Kars-Ankara arasında 29 Mayıs 2019 tarihinden itibaren hizmet veren tren, yataklı ve yemekli vagonlardan oluşmaktadır. Her kompartımanda 2 kişi seyahat edebilen yataklı vagonlarda toplam 120 kişiye hizmet veren tren, 6 yataklı vagon, 2 hizmet vagonu ve 1 yemekli vagon içermektedir. Tren, Ankara'dan her gün saat 15:55'te kalkarak ertesi gün saat 00:37'de Kars'ta varış yapmaktadır. Acentaların tur programları ile bu süre 3 güne kadar uzatılabilmektedir. Turistik Doğu Ekspresi, tarihi ve turistik yerleri ziyaret etmek isteyen yolcular için Ankara-Kars istikametinde Erzincan, İliç ve Erzurum'da, Kars'tan Ankara'ya dönüşte ise Sivas Divriği ve Bostankaya istasyonlarında durmaktadır. Bilet fiyatlarına gelince, 1 kişilik bir odada seyahat etmek isteyen yolcular için bilet fiyatı 480 TL, 2 kişilik bir odada seyahat etmek isteyen yolcular için ise kişi başı bilet fiyatı 300 TL olarak belirlenmiştir (TCDD taşımacılık,2022).

3.1.1. Doğu Ekspresi Tarihi

Doğu Ekspresi, Ankara-Kars ve Kars-Ankara arasında her gün çalışan TCDD'nin ana trenlerinden biridir. Avrupa'da demiryollarının inşasına başlanmasından sonra, Osmanlı Devleti 1866 yılında Anadolu'nun ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın hattını açmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşünden önce Anadolu'da 3,756 km demiryolu inşa edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle başlayan milli mücadele zaferi sonrasında, yeni Türkiye Cumhuriyeti demiryolu konusunda daha yoğun çalışmalar yapmıştır (Küçükuşurlu ve Saylan, 2008).

Cumhuriyet dönemindeki hedef, Anadolu'yu demiryolu ağılarıyla örmektir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu lideri Mustafa Kemal Atatürk, konuyla ilgili şu

ifadeleri kullanarak görüşlerini belirtti: "Türkiye Hükümeti'nin belirlediği projeler dahilinde, vatanın tüm bölgeleri belli zaman dilimleri içerisinde çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Tüm vatan, bir demir kitle haline gelecektir" (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, 2006).

1924 yılında, Cumhuriyet yönetimi "artık bir karış daha" sloganıyla demiryolu inşaatına yoğunlaşmıştır. Bu saldırı sonucunda 1933 yılına kadar olan süreçte demiryolu inşaatı iki döneme ayrılmıştır. İlk dönem 1924-1927 yılları arasındadır ve Türkiye kısıtlı kaynaklarla demiryolu inşaatını gerçekleştirmeye çalışmıştır. İkinci dönem 1927-1933 yılları arasında, yabancı müteahhitler demiryolu inşaatı için finansman sağlayarak inşaat almışlardır (Küçükuşurlu ve Saylan, 2008).

Osmanlı döneminde, Avrupa şirketleri tarafından yapılan ve işletilen demiryolları, ülke ihtiyacını karşılamaktan ziyade Avrupa ülkelerinin çıkarları doğrultusunda inşa edilmiştir. Ancak, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti, batı ve doğu arasında bir demiryolu hattının olmaması nedeniyle bu konuyu önemli bir mesele olarak görmüştür.

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Pasinler depremi nedeniyle Erzurum'a gitmek zorunda kaldığında, doğuyu yurdun diğer ucuna bağlayacak olan demiryolu hattının Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir konu olduğunu ve 75 numaralı hattın uzatılması gerektiğini ilan etmiştir (Atatürk'ün Gerekçe ve Açıklamaları I-III, 2006).

1927 yılında, Sivas-Erzurum demiryolu hattı Belçikalı bir inşaat firması tarafından devralındı, ancak şirket sermaye yetersizliği nedeniyle inşaatla başlayamadı. Belçikalı firma ile olan sözleşmesi feshedildikten sonra İsveçli firma ile anlaşıldı, ancak onlar da görevin üstesinden gelemeler ve sözleşme sonlandırıldı. Sivas-Erzurum hattının Cumhuriyet'in 10. yılına kadar bitirilmesi planlanmıştı. Ancak, 1929 yılındaki ekonomik bunalım nedeniyle 1930 yılında Sivas'a kadar uzanan demiryolu hattı durduruldu. Erzurum'a hattın çekilmesi için buhranın etkilerinin yatıştığı 1933 yılına kadar beklenmesi gerekiyordu (Yıldırım, 2001). 12 Haziran 1933'te yapılan ihaleye, Türk şirketlerinden Muhyurdarzade Nuri Bey ve Ortakları kapalı zarf yöntemiyle katılarak Sivas-Erzurum hattının yapım ihalesini aldılar. Böylece, "Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhit ve Türk işçisi ve demiryolu" anlayışıyla Sivas'tan Erzurum'a kadar inşaat başlamış oldu (Avcı, 2014).

6 Eylül 1939'da Kara Treni, Erzurum'a ulaştı ve 20 Ekim 1939'da Erzurum Garı resmi olarak açıldı. İstasyonun açılışından hemen sonra, İstanbul'dan Erzurum'a tren seferleri başladı ve 16 yıllık bir çabanın ardından Erzurum demiryolu ulaşım ağına dahil edildi (Küçükuşurlu ve Saylan, 2008).

Sivas-Erzurum demiryolu hattının tamamlanması, ülkenin doğu ve batı arasındaki ulaşımı kolaylaştırdı. Daha önce İstanbul'dan Erzurum'a gitmek isteyen yolcular, kış aylarında Sivas'tan Erzurum'a giden karayolunun kapalı olması nedeniyle üç günlük bir gemi yolculuğuyla Trabzon'a gitmek zorunda kalıyorlardı. Ancak artık Erzurum'a gitmek bir gün sürüyordu ve toplamda dört günlük bir yolculuk yerine, Erzurum'a ulaşmak daha kolay hale gelmişti. Yolcuların bu rahatsızlığı, posta ve diğer eşyaların tesliminde gecikmelere neden oluyordu (Soner Önal, 2018).

17 Eylül 1948 tarihli Cumhuriyet gazetesinde "Haydarpaşa-Erzurum yolu 36 saate düşürüldü" başlıklı bir yazı yayınlandı. Yazıda, Haftanın iki günü Haydarpaşa-Erzurum arasında çalışacak ve bu hat 36 saatte ulaşım sağlayacak bir tren hizmeti başlatıldığı belirtiliyordu. Ayrıca trende, 3 kişilik vagon, 2 adet birinci ve ikinci sınıf vagon ve bir adet üçüncü sınıf vagon bulunacağı açıklandı. Halkın saat 15.30'da istasyon girişini memnuniyetle karşıladığı bildirildi. Cumhuriyet gazetesinde 29 Haziran 1949 tarihli bir haberde, Yataklı Araba Şirketi'nin verdiği bir ilanda, ailelerin ucuz, ısıtmalı yataklı arabalarda seyahat edebilecekleri duyuruluyordu. 4 Temmuz 1949 tarihinden itibaren her pazartesi günü, Haydarpaşa-Erzurum Şark Ekspresi hattında üçüncü ve ikinci mevki yataklı vagonların bulunduğu belirtilmiştir (Soner Önal, 2018).

1913 yılında inşa edilen Kars-Sarıkamış arasındaki demiryolu hattının 60 kilometrelik bölümü, Çarlık Rusya'sı tarafından yapılmıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında, 1916-1917 yılları arasında, 750 mm genişliğinde dar bir hat olarak inşa edilen 170 km'lik Erzurum-Sarıkamış hattı, Türkiye ile Ermenistan arasındaki 2 Aralık 1920 tarihli Gümrü Antlaşması sonucunda Türkiye'ye verilen Kars ve Ardahan topraklarında kalmıştır. Sovyetler Birliği ile 16 Mart 1921'de imzalanan anlaşma gereği Türkiye'nin Ermenistan sınırı değiştirilmiştir ve böylece Çarlık Rusya'sının inşa ettiği demiryolu hatları Türkiye sınırları içinde kalmıştır (Soner Önal, 2018).

Doğu Ekspresi'nin düzenli seferleri, 3 Ocak 1959 tarihli Cumhuriyet gazetesinde duyurulmuştur. Her Pazar Haydarpaşa Garı'ndan Erzurum'a, her Perşembe de Erzurum'dan Haydarpaşa'ya hareket eden tren hattı, 19 Eylül 1961 tarihinde 434 sayılı

genelge ile Sarıkamış-Kars arası geniş bir hat olarak düzenli tren trafiğine açılmıştır. 29 Haziran 1969'da ise Doğu Ekspresi dizel lokomotifle seferlerine başlamıştır. 26 Ekim 1975 tarihinde Adapazarı fabrikasında üretilen 10 yataklı vagon 5'i Doğu Ekspres'e teslim edilmiştir. Kalan 4 vagon ise Ankara Garı'nda yedek olarak bekletilmiş ve son vagon İzmir Ekspresi'ne teslim edilmiştir (Soner Önal, 2018).

Haydarpaşa Garı, Yüksek Hızlı Tren (YHT) ve Marmaray projelerinin yapımı nedeniyle 31 Ocak 2012 tarihinde kapatılmıştır. O ana kadar Şark Ekspresi Haydarpaşa ile Kars arasında sefer yapmaktaydı. Ancak Ankara-Kars arasındaki Doğu Ekspresi seferleri bu tarihten sonra da devam etmiştir. 11 Temmuz 2016 tarihinde ise Başkentray projesi kapsamında Irmak-Kars-Irmak arasında hizmet verememiş, Ankara-Irmak arası yolcu taşımacılığı TCDD otobüsleri ile sağlanmıştır (Soner Önal, 2018).

Doğuya doğru hareket ettiği için Doğu Ekspresi olarak adlandırılan hat, Ankara-Kırıkkale-Kayseri-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars güzergahında ilerlemektedir. Bu güzergahın toplam uzunluğu 1.310 kilometredir ve Doğu Ekspresi bu güzergahı 24,5 saatte tamamlamaktadır (Buluk ve Eşitti, 2019).

1949 yılında seferlerine başlayan Doğu Ekspresi, günümüzde pulmanlar, örtülü sedirler ve yemekli vagonlardan oluşmaktadır. Ayrılmış koltuklu vagonlarda 10 kompartıman bulunmaktadır ve bu kompartımanlardan dört kişi geçebilir. Bölmedeki 78 koltuk istenildiği takdirde yatağa dönüştürülebilir. Yemek vagonu 14 masa ve 47 ila 52 kişilik kapasiteye sahiptir. TCDD yolcularına yataklı vagonlar için çarşaf, pike ve yastık temin edilmektedir (TCDD Taşımacılık,2022).

Doğu Ekspresi, 2023 tarifine göre, her gün Ankara Garı'ndan saat 17:55'te kalkarak, ertesi gün Kars Garı'na saat 18:30'da varmaktadır. Tren istasyonlarında 5-10 dakikalık molalar vermektedir. Yedi gün 24 saat hizmet veren yemekli vagona, 4 kişilik masalara sahip bir restoran bulunmaktadır ve burada kahvaltı, sıcak yemekler, çorba, soğuk sandviçler, soğuk/sıcak içecekler gibi yiyecekler sunulmaktadır. Yolcular, restoranda yemek yedikleri sırada bazıları da kendi yemeklerini getirerek kompartımanlarında yemek yemektedir.

Doğu Ekspresi turist seferleri, yataklı ve yemekli vagonlardan oluşmaktadır ve 29 Mayıs 2019'da başlamıştır. Yataklı vagona, iki kişinin seyahat edebileceği imkânı mevcuttur. Doğu Ekspresi, özellikle 2016-2017 yılları arasında sosyal medyada paylaşılan fotoğraf ve videolar sayesinde popülerlik kazanmıştır. Bu nostaljik demiryolu

hattı, uygun ve uygun fiyatlı bir seyahat rotası sunar ve özellikle kış aylarında seyahat eden gezginler, eşsiz manzaraların tadını çıkarmaktadır. Doğu Ekspresi, sadece doğu illerine ulaşım sağlamakla kalmaz, aynı zamanda turistik tren yolculuğu seven yolculara da farklı bir deneyim sunar. Seyahat eden gezginler, yolculukları sırasında gördükleri eşsiz manzaraları, fotoğraf çekme imkanını, diğer yolcular ve tren personeli ile etkileşim kurma olanağını, özellikle Erzurum Garı'ndan sipariş edilen lezzetli Cağ kebabı gibi özel anıları seyahat blogları, dergi yayınları ve diğer sosyal medya gönderilerinde paylaşırlar.

Doğu Ekspresi, hem doğu illerine ulaşım sağlayan bir demiryolu hattı hem de turistik amaçlı seyahatlerde sıklıkla tercih edilen bir yolculuk rotasıdır. Yolculuk boyunca gezip görme, fotoğraf çekme imkânı, diğer yolcular ve tren personeli ile etkileşim kurma fırsatı, özellikle Erzurum Garı'nda sipariş edilen ünlü Cağ kebabı gibi özel anılar, seyahat blogları, dergi yazıları ve sosyal medya paylaşımlarında sıkça yer almaktadır.

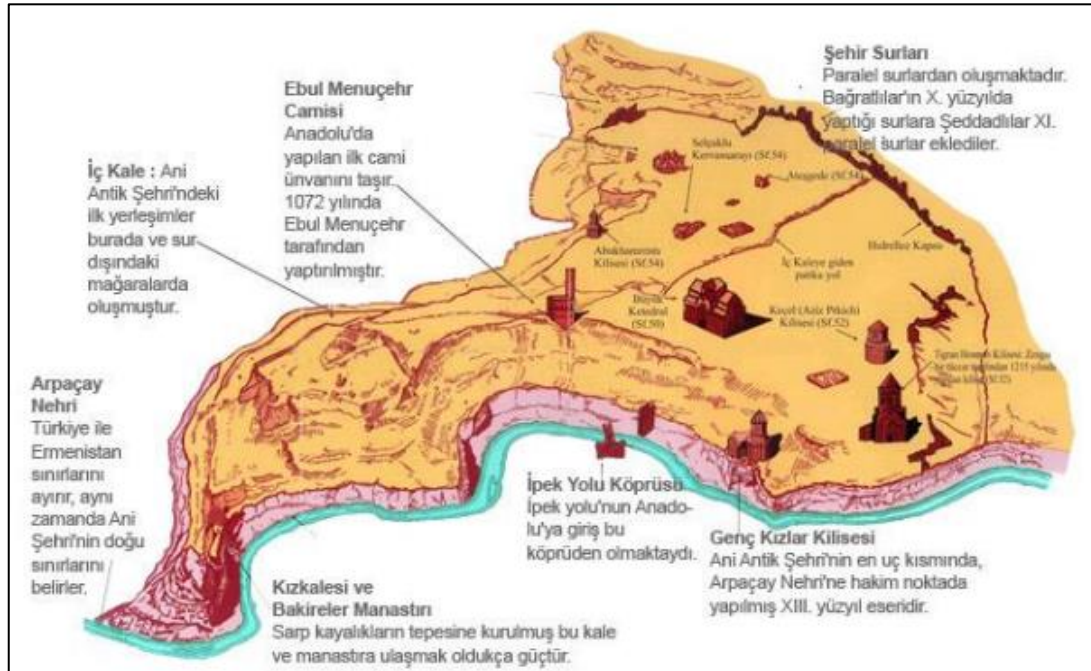
2023 yılı tarifesine göre, Doğu Ekspresi her gün Ankara-Kars ve Kars-Ankara arasında sefer düzenlemektedir. Ankara'dan Kars'a yolculuk 1 gün 13 dakika sürerken, Kars'dan Ankara'ya dönüş ise 1 gün 22 dakika sürmektedir. Ayrıca, turistik Doğu Ekspresi, Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri Ankara-Kars seferleri, Çarşamba, Cuma ve Pazar günleri ise Kars-Ankara seferleri yapmaktadır. Ancak, Covid-19 pandemisi nedeniyle Mart 2020'de seferler durdurulmuş ve yeniden 12 Temmuz 2021 tarihinde başlamıştır.

3.1.2. Doğu Ekspresi Yolunda Kültürel Miraslar ve Doğal Güzellikler

Doğu ekspresi güzergâhı üzerinde Türkiye Kültür Varlıkları Haritasına kayıtlı olan yaklaşık 500 yapı bulunmaktadır. Bu nedenle denilebilir ki Doğu Ekspresi aynı zamanda bir kültürel miras yolculuğudur. Bu yapı ve doğal güzelliklerden bazıları Turistik Doğu Ekspresinin İliç, Erzincan, Erzurum, Divriği ve Bostankaya'da verdiği 3 er saatlik molalarda ve Kars'ta bireysel veya yerel tur rehberleri eşliğinde gezilip görülmektedir.

Ani Antik Kenti: Kars'ın 44 km doğusundaki Ani Kentinin en eski tarihinin M.Ö. 5000 yıllarına dayandığı bilinmektedir. Yaklaşık 5 km uzunluğunda yüksekliği ise 8 metre olan şehir surları devetüyü ve siyah renkli tüf taşından yer yer iki ve üç sıra halinde Horasan harcı ile yapılmıştır. Ani Harabelerinin bulunduğu Arpa Çay Türkiye ile Ermenistan'ı birbirinden ayırmaktadır. Kentin 7 girişi bulunmaktadır. Üzerinde

kükreyen bir aslan kabartması ve Manuçeher tarafından koydurulan kitabenin bulunduğu orta kapı denilen Aslanlı kapı, iki dairesel şekilde olan burç ile korunan Kars Kapısı da denilen Çifte Beden Kapısı, Kars Kapısının solunda taştan satranç tahtası bezemeli Hıdrellez kapısı bunlardan birkaçıdır (Kars Valiliği, 2019).



Kaynak: (Kars Valiliği)

Şekil 4: Ani Kent Planı

Ani yüzyıllar boyunca farklı birçok ulus ve dinlere ev sahipliği yaptığından dolayı ‘Ani bir dünyadır ama dünya bir Ani değildir’ denilmiştir. Bu sebeple kentin içerisinde farklı dinlere ait ibadethanelere rastlanmaktadır (Kars Valiliği, 2020). Fethiye Camii (Katedral), Keçeli Kilise (Aziz Prkitch), Gagik Kilisesi, Abughamrents (Poladoğlu) Kilisesi, Tigran Honents Kilisesi, Genç Kızlar Kilisesi, Rahibeler Manastırı, Ebul Manuçehr Camii, Ebul Muammeran Camii, Kaya Kilisesi, Ateşgede Tapınağı ve Horomos Kilisesi Ani Kentinde yer alan ibadethanelerdir (Kars İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).



Kaynak: Kars Valiliği, 2019

Şekil 3: Ani ören yeri/katedral

Ani Antik Kenti, Kars şehir merkezinden günde iki kez, saat 09.00 ve 13.00'te otobüs seferleriyle ziyaret edilebilir. Ayrıca özel araç, taksi veya tur şirketleriyle de ulaşım sağlanabilir. Ani Arkeolojik Alanı, UNESCO Dünya Miras Listesi'nde 2016 yılında 16. sıraya kaydedilmiştir ve mutlaka görülmesi gereken yerlerden biridir.

Kars Kalesi: Kars Kalesi ise, 10. yüzyıla kadar uzanan bir geçmişe sahiptir ve İç Kale, Merkez Kale veya Stadel olarak da bilinir. Kale, 1579'da Lala Mustafa Paşa tarafından onarılmıştır ve dış cephesi kesme bazalt taşından yapılmıştır. Üç büyük kapısı vardır: Sukapısı veya Çeribaşı Kapısı batıda, orta kapı Kağızman Kapısı ve Behram Kapısı veya Bayrampaşa Kapısıdır. Sit alanı olarak ilan edilen Kars Kalesi, kentten bakıldığında etkileyici bir görünüme sahiptir. Celal Baba Türbesi, Askeri Koğuşlar, Tarlalar, Cephanelik ve bir Mescit, kale içinde yer almaktadır. (Kars Valiliği, 2019).



Kaynak: Kars İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü

Şekil 4: Kars Kalesi

Taş Köprü: M.S. 1579 yılında Osmanlı Padişahı III.Murat'ın emriyle Lala Mustafa Paşa tarafından üç tonoz kemerli olarak yaptırılan köprünün tamamında düzgün kesme bazalt taşı kullanılmıştır. Bir kısmı yıkılan köprü 1725 yılında Karahanoğlu Hacı Ebubekir tarafından onarılmıştır (Kültürportalı,2022).

Havariler Kilisesi (Kümbet Camii): Kars Kalesinin güney eteğinde yer alan Doğu'nun Ayasofya'sı olarak anılan Havariler Kilisesi M.S. 932-937 yılları arasında Kral Abbas tarafından yaptırılmıştır. Kilise dört yonca yaprağını andıran dört nişle genişleyen dik açılı bir yapıdadır. Kars'ın 1064'te müslümanların yönetimine geçince kilise camiye dönüştürölüp Kümbet Camii adını almıştır. Daha sonra bölgeyi Rusların işgal etmesiyle Rus Ortodoks kilisesine dönüştürölen Havariler Kilisesi 1918'de Türklerin Kars'ı kurtarmasının ardından tekrar camiye dönüştürölmüştür (Kars İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).



Kaynak: Kars İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü

Şekil 5: Havariler Kilisesi (Kümbet Camii)

Sarıkamış: Kars-Sarıkamış ilçe merkezinin güneydoğusunda yer almaktadır. Kars' a 55 km mesafede ve Çamurlu dağdadır. Sarıkamış, kış turizmi açısından çok önemli bir yere sahiptir. Doğal güzelliğinin dışında bölgeye yağan kar cinsi ile diğer kayak merkezlerinden farklıdır. Zira dünyada sadece Alplerde olan toz kristal kar, ülkemizde sadece Sarıkamış'a yağmaktadır. Normal kış şartlarında kar yüksekliği 1,5 metre civarında olup kayak sporu için oldukça uygundur. İlçeye 1 km uzaklıkta bulunan kayak merkezinde pistler sarıçam ormanlarıyla çevrili olduğundan hem rüzgâra karşı korunaklı hem de çığ tehlikesinden uzaktır. Kayak pisti toplam uzunluğu 25 km olmak üzere 2 etaptan oluşmaktadır. Zirveden 1. Etap'a kadar 5 pist, 1. Etaptan aşağıya kadar ise 2 pist mevcuttur. Ayrıca zirveden Karanlık Dereye de 2 pist inmektedir. Bu bölgede ayrıca 200m'lik half-pipe (snowboard) pisti de bulunmaktadır. Sarıkamış; kış sporlarının yansira doğa ile iççe kalınabilecek, dağcılık, binicilik, trekking, izcilik gibi doğa sporları için de en elverişli yerlerden birisidir (T.C Sarıkamış Kaymakamlığı,2022).

Çıldır Gölü: Doğu Anadolu Bölgesinin en büyük tatlı su gölü ve ikinci en büyük gölüdür. En derin noktası 49 metre olan bu göl tektonik oluşumludur. Bölgenin iklimi tarıma elverişli olmadığından yılın dört mevsiminde yapılabilen balıkçılık halkın gelir kaynağını oluşturmaktadır. En önemli balık türü sazandır. Kış mevsiminde buz tutan

gölde buz tabakası kırılarak balıkçılığa devam edilmektedir. Turistler, çevresi tamamen karla kaplı olan gölün kendisinin de buz tutmasıyla atlı kızaklar ile gezinti yapabilmektedirler (Türkiye Kültür Portalı,2022).



Kaynak: Türkiye Kültür Portalı,2022

Şekil 6: Çıldır Gölü

Kars Müzesi 1964 yılında Kümbet Cami olarak bilinen Havariler Kilisesi Kars'ın antik kalıntılarının sergilendiği bir müze olarak kullanılmaktaydı. 1981 yılında Moders Kars Müzesi olarak yeni bir binada hizmet vermeye başlamıştır. Müzede arkeolojik, etnografik ve taş eserler sergilenmektedir.

İliç/ Erzincan: Önceleri Kuruçay adı verilen bir kasabaya bağlı iken 1938 yılında demiryolunun buradan geçmesiyle ilçe merkezi İliç'e alınmıştır. Halkın geçimi daha çok hayvancılığa dayalıdır. Kısmen arıcılık da yapılmaktadır. Bölgenin diğer bir geçim kaynağı da tulum peyniridir. Turistik Doğu ekspresinin muhteşem bir doğaya sahip olan bu ilçede mola vermesiyle hem yöreye ilgi artmış hem de yerel ekonomi 95 canlanmıştır (İliç Belediye Başkanlığı,2023). Burada gezilecek en önemli yerlerden biri Aydınlık Kanyondur.



Kaynak: İliç Belediyesi

Şekil 7: İliç/Erzincan

Aydınlık Kanyon/İliç: Fırat Nehri'nin Karasu Irmağı üzerinde bulunan Aydınlık Kanyonu'nda köprüler, tüneller, tarihi tren yolu, tarihi kalıntılar, etrafı saran görkemli sarp kayalıklar ile uçurumlar benzersiz bir görünüme sahiptir. Buraya iliç'ten tekneyle gelmek ve tekneyle gezinti yapmak mümkündür. Tekne gezisinin dışında tünellerin içinden köprülerin üzerinden geçilerek bir yürüyüş de gezi planına eklenebilmektedir (Kudaka, 2015).

Karanlık Kanyon / Kemaliye/ Erzincan: Dünyanın ikinci büyük kanyonu olan Karanlık Kanyon yer yer 500-600 m kapalı bir ekosistemi oluşturmuş bir doğa harikasıdır. Karanlık Kanyonda Kemah-Kemaliye arasındaki Fırat nehri rotası Kanu-Magazine tarafından Avrupa'nın en iyi 10 rotası arasında gösterilmiştir (T.C Erzincan Valiliği,2023).

Karanlık Kanyonda kano, rafting gibi su sporlarının yapılabildiği gibi dünyanın en yüksek atlayışları da burada gerçekleştirilmektedir. Her yıl düzenlenen Kemaliye Festivalinde dünyaca ünlü sporcular hedef ve yükseklik yarışmaları yapmaktadırlar. (NTV(A.A),2019). Turistik Doğu Ekspresi ile seyahat eden yolcular da kanyonda tekne turu yapabilmektedir.



Kaynak: Erzincan Valiliği

Şekil 8: Karanlık Kanyon/Erzincan

Taş Yol/ Erzincan: Yapımına 1870 yılında başlanıp 130 yılda tamamlanabilen; Karanlık Kanyon boyunca eşsiz manzaralar eşliğinde gerek yaya gerekse araçla yapılan 7 km uzunluğundaki Taş yol'da irili ufaklı 38 tünel ile çok keskin viraj ve uçurumlarıyla ulaşımdan ziyade turizm amaçlı kullanılmaktadır (Erzincan Valiliği, 2019).



Kaynak: Taşyol/Erzincan (NTV)

Şekil 9: Taşyol/Erzincan

Girlevik (Çağlayan) Şelalesi/ Erzincan: Girlevik Şelalesi, Erzincan merkezine 33 km uzaklıkta yer almaktadır ve suyu Munzur Dağları'nın yamacındaki Kalecik Köyü'nden doğan dokuz ayrı gözeden gelmektedir. Su, bir dere aracılığıyla şelaleye ulaşır ve şelalenin yüksekliği 30-40 metredir. Kış mevsiminde suyun donmasıyla oluşan buz sarkıtları, şelaleye ayrı bir güzellik katmaktadır. Bu nedenle, Çağlayan Şelalesi dört mevsim yerli ve yabancı turistlerin en çok ziyaret ettiği yerlerden biridir. Ekşi Su, Erzincan-Erzurum karayolu üzerinde yer alan bir mesire alanıdır ve şehir merkezine 11 km uzaklıktadır. Doğal maden suyu olan Böğert, burada çıkar ve anemi, karaciğer, mide, bağırsak ve safra yolu hastalıklarının tedavisinde kullanılır. Ekşi Su, yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağıdır ve ziyaret edilmesi önerilen yerler arasındadır (Türkiye Kültür Portalı,2022).

Çifte Minareli Medrese/ Erzurum: Çifte Minareli Medrese, Selçuklu mimarisinin öne çıkan yapılarından biri olarak Erzurum şehrinin sembolü haline gelmiştir. 13. yüzyılın sonlarında inşa edildiği bilinmektedir ve aynı zamanda Hatuniye Medresesi olarak da anılmaktadır. Medresenin batısında Ulu Camii, doğusunda tarihi Narmanlı Camii, kuzeyinde kale ve Sur duvarları, güneyinde ise 400-500 metre mesafede kümbetler bulunmaktadır.



Kaynak: Erzurum İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü

Şekil 10: Çifte Minareli Medrese

Tophane'nin inşasına kadar askeri amaçlarla kullanılan ve daha sonra Osmanlı Padişahı 4. Murad'ın emriyle Kışla olarak hizmet veren Çifte Minareli Medrese, 1942-1967 yılları arasında Erzurum Müzesi olarak faaliyet göstermiştir. Bugün ise hem müze hem de sergi salonu olarak kullanılmaktadır ve ziyaretçilerin ilgisini çekmektedir. (Erzurum Valiliği, 2020)

Divriği Ulu Camii ve Darüüşşifası/ Sivas: Mengücek Beyliği döneminde 1243 yılında tamamlanan Divriği Ulu Camii, darüüşşifa ve türbeden oluşan bir külliye'dir ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin önemli eserlerindendir. Asimetrik bezelerle süslü olan bu yapıda, on binlerce motif birbirini tekrar etmeden kullanılmıştır. Uzaktan bakıldığında simetrik bir görüntü oluşturan bu özelliği sayesinde, İslam mimarisinin en önemli eserlerinden biri olarak kabul edilir. 1985 yılında UNESCO tarafından Dünya Kültür Mirası listesine alınmış olan Divriği Ulu Camii, T.C. Cumhurbaşkanlığı makamı tarafından da koruma altındadır (T.C Divriği Kaymakamlığı,2023).



Kaynak: T.C Divriği Kaymakamlığı,2023

Şekil 11: Divriği Ulu camii

Çifte Minerali Medrese/Sivas: Şemsettin Mehmet Cüveyni, İhanlı baş veziri, tarafından 1271 yılında inşa edilen Gök Medrese, Selçuklu döneminin en anıtsal yapılarından biridir. Ancak zaman içinde çok fazla yıkıma ve tahribata uğramıştır ve günümüze sadece doğu cephesi gelebilmiştir.

Gök Medrese/ Sivas: İlk yapıldığı halinin iki katlı, dört eyvanlı ve açık avlulu olduğu anlaşılan medrese, Türk mimarisi ile süsleme sanatının birlikte görüldüğü nadir yapılar arasındadır. Gök Medrese, 1926 yılında müzeye dönüştürülmüştür (T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı,2023).

Ulu Camii/ Sivas: Sivas'ta yer alan Anadolu'nun en eski camilerinden biri olan Ulu Camii, Danişmendi dönemi eseri olarak kabul edilir. Kutbettin Melikşah döneminde Kızılsarı bin İbrahim tarafından 1197 yılında yaptırılmıştır. 1955 yılında onarılmıştır ve günümüzde de hizmet vermektedir. (Türkiye Kültür Portalı,2022).

Buruciye Medrese/Sivas: 1271 yılında Selçuklu Sultanı III. Gıyaseddin Keyhüsrev döneminde Muzaffer Burucerdî tarafından fizik, kimya ve astronomi öğretimi yapmak amacıyla yapılan Buruciye Medresesi, Anadolu'daki simetrisi en düzgün olan medreseler arasındadır. İki katlı ve dört eyvanlı olan medresede günümüzde de eğitim faaliyetleri devam etmektedir (Türkiye Kültür Portalı,2022).

Şifaiye/ Sivas: 1218 yılında Selçuklu Sultanı I. İzzeddin Keykavus tarafından hastaların tedavi edilmesi amacıyla yaptırılan bu medrese, Selçuklu dönemi eserlerinden biridir. Görkemli taç kapısında güneş ve ay sembolleri, dört eyvandan biri olan ana eyvanda ise kadın ve erkek başı şeklinde rölyefler yer alır. Sultanın buraya gömülmesinin ardından 1220 yılında güney eyvanı türbeye dönüştürülmüştür. Günümüzde de ziyaretçilerin ilgisini çeken bu yapı, tarihi dokusunu koruyarak yolculuğa devam etmektedir (Türkiye Kültür Portalı,2022).

3.2. Kyushu Seven Stars

Seven Stars in Kyushu, Japonya'nın ilk lüks yataklı vagon trenidir. Kyushu'daki Japon Demiryolu'nun başkanı Koji Karaike, 20 yıl önce bu tren için bir fikre sahip olmuştur. Tasarımcı Eiji Mitooka ve yerel zanaatkarların yardımıyla, Seven Stars in Kyushu 2013 yılında gerçeğe dönüşmüştür (Kyushu Railway Company 2018). Trenin tasarımı, modern Japon ve Batı unsurlarının bir kombinasyonundan, detaylara çok

dikkat edilmesinden ve ayrıntılı ahşap işçiliğinden oluşur. Seven Stars in Kyushu, toplam yedi vagon dan oluşur ve maksimum 30 yolcu için alan sunar. Uyuyan arabalara ek olarak, bir restoran vagonu ve bir salon arabası da vardır (bkz. 13).

Kyushu Seven Stars, Japonya'nın Kyushu adasında seyahat eden lüks bir tren hizmetidir. 2013 yılında hizmete giren tren, Japonya'da turizm endüstrisine yeni bir soluk getirmiştir.

Kyushu Seven Stars, 14 yolcu kapasitesine sahip altı adet vagonluk bir tren setidir. Tren, iç tasarımı ve özellikleriyle lüks bir otel odasını andırmaktadır. Her vagon, farklı bir tema ile dekore edilmiştir ve Japon kültürüne özgü sanat eserleri ve el işi eşyalarıyla donatılmıştır.

Tren, beş farklı rota sunmaktadır. Bu rotalar arasında, Kyushu adasındaki tarihi ve doğal yerleri keşfetmek için uzun süreli bir rota olan "Kumamoto - Miyazaki" ve kısa bir rota olan "Yufuin" yer almaktadır. Tren, ayrıca, konukların adanın yerel lezzetlerini tatmalarına olanak tanıyan yemek hizmetleri sunmaktadır.

Kyushu Seven Stars, sadece bir tren yolculuğundan daha fazlasını sunar. Konuklar, trenin güzergahındaki duraklarda gerçekleştirilen etkinliklere ve gezilere katılabilirler. Ayrıca, trenin güzergahı boyunca birçok turistik yer ziyaret edilmektedir. Tren, konukların Japonya'nın tarihini, kültürünü ve doğal güzelliklerini keşfetmelerini sağlamaktadır.

Kyushu Seven Stars, doğu ekspresi gibi diğer lüks tren seyahatleriyle karşılaştırıldığında daha az bilinirlikte olabilir, ancak Japon turizm endüstrisi için önemli bir yere sahiptir. Tren, turizm sektörüne özellikle yüksek katma değerli turizm çeşitliliği ve turistlerin uzun süreli kalışlarına imkân veren özellikleri nedeniyle önemli bir katkı sağlamaktadır.

3.2.1. Kyushu Seven Stars Tarihi

Kyushu Seven Stars, Japonya'nın güneybatısında bulunan Kyushu adasında seyahat eden bir lüks tren hizmetidir. Tren, 2013 yılında hizmete girdi ve Japonya'da turizm sektörünün canlanmasına katkıda bulunmak için tasarlandı. Kyushu Seven Stars, Japonya'nın güneybatısındaki Kyushu adasında gezi rotaları sunar. Tren, günlük gezi programları ve geceleme seçenekleri sunar. Trenin içi, lüks bir otel odası veya restoran

gibi tasarlanmıştır. Yolculara, yüksek kaliteli yemekler, içecekler ve diğer imkanlar sunulur. Kyushu Seven Stars treni, Mitsubishi Heavy Industries tarafından tasarlandı ve üretildi. Tren, en son teknolojileri kullanır ve çevre dostudur. Yolcular, trenin panoramik pencerelerinden Kyushu'nun doğal güzelliklerini ve tarihi yerlerini izleyebilirler. Kyushu Seven Stars treni, lüks ve konforlu bir seyahat deneyimi sunmak için tasarlandı. Trenin içinde, lüks bir otel odası veya restoran gibi tasarlanmış birçok oda bulunur (Kyushu Railway Company,2023).

3.2.2. Tasarım Özellikleri

Trende 12 süit ve iki deluxe süit bulunmaktadır. Bir süit engelsizdir ve bu nedenle fiziksel engelli kişiler için rezervasyon yaptırılabilir. Tüm süitlerde gün boyunca oturma alanına dönüştürülebilen iki adet tek kişilik yatak, klima, W-LAN, ücretsiz minibar ve duş ile Arita porselen lavabo içeren özel banyo bulunmaktadır. Havlu, banyo terlikleri ve bornoza ek olarak, banyoda çeşitli kişisel bakım ve hijyen ürünleri de bulunmaktadır (Kyushu Railway Company 2018; The Train Chartering Company Ltd. t.y.). 12 süitin her biri 10 metrekare büyüklüğündedir ve farklı ahşap türleri, tasarımları ve renkleri ile tasarlanmıştır.





Kaynak: Kyushu Railway Company, 2018

Şekil 12 : Lounge Vagonu



Kaynak: Kyushu Railway Company, 2018

Şekil 13: Deluxe Süit

Deluxe Süit A, 21 metrekare büyüklüğündedir, büyük bir panorama pencereye sahiptir ve üç kişiye kadar konaklayabilir. Ayrıca çeşitli DVD'leri izlemek için bir projektör ile donatılmıştır. 17 metrekarelik Deluxe Suite B, Deluxe Suite A'dan biraz daha küçüktür, ancak aynı zamanda üç yolcuya kadar uygundur (Kyushu Railway Company, 2018). Her iki Deluxe Süit de tasarımlarında ve kullanılan ahşap türlerinde farklılık göstermektedir (Şekil 14).

Seven Star'ın salon arabası bir bar, kanepeler ve döner sandalyelerin yanı sıra sonunda büyük bir cumbalı pencere ile donatılmıştır. Gün boyunca, modern Japon atmosferine sahip lounge arabası dinlenme alanı olarak hizmet verirken, akşamları canlı müzik ve diğer eğlenceler yer almaktadır. Restoran arabasında mevsimlik lezzetlerle tipik bir Kyushu mutfağı yolcuyu bekliyor (Kyushu Railway Company, 2018). Seven

Star'ın kıyafet yönetmeliği, spor kıyafetlerini, yırtık kot pantolonları, tişörtleri ve şortları uçakta yasaklar. İstenilen şey, erkekler için gömlek, ceket, takım elbise ve kadınlar için elbiseler, bluzlar ve eteklerden oluşan akıllı ve rahat bir görünümdür. Akşam yemeği için erkeklerin smokin giymesi önerilir. Spor ayakkabılar sadece geziler sırasında giyilebilir (Cf. Kyushu Railway Company,2018).

3.2.3. Gezi Rotaları

Kyushu Seven Stars yolculuğu, yaklaşık 1000 km uzunluğunda ve 4 gün 3 gece sürüyor. Bu yolculuk boyunca, tren Japonya'nın güneyindeki bazı en ünlü turistik yerlere uğruyor, bu yerler arasında Kumamoto Kalesi, Aso Dağı Milli Parkı, Miyazaki kenti ve Takachiho kanyonu bulunuyor.

Fukuoka- Tocho-ji Tapınağı: Tochoji Tapınağı, ünlü Budist rahip Kukai tarafından Çin'deki eğitiminden dönüşünde doğu Asya'ya gizemli Budizm'in öğretilerini yayma amacıyla inşa edilmiştir. Tapınak, Japonya'daki en büyük ahşap Buda heykeliyle birlikte, Chikuzen Eyaleti'nin ikinci ve üçüncü derebeylerinin mezarlarını da içeren bir mezarlık olarak hizmet vermektedir. Tochoji Tapınağı, Ocak ayında düzenlenen yılın ilk "Fudo" (Budist bir tanrı) Festivali, Şubat ayındaki "Setsubun" (Baharın Gelişi) Festivali ve Mart ayındaki Kukai'nin ölüm yıldönümü gibi çeşitli festivaller için ziyaretçi akınına uğramaktadır (visit fukuoka,2023).



Kaynak: Japan kyushu tourist 2022

Şekil 14: Tochoji Tapınağı

Saga-Arita Şehri: Arita (有田), Kyushu adasında bulunan Saga prefektörlüğündeki küçük bir kasabadır ve Arita-yaki olarak bilinen seramiğiyle Japonya genelinde ünlüdür. Kasabanın çoğu cazibe merkezi, ocakları, müzeleri, arkeolojik siteleri, dükkanları ve hatta yerel tapınağı seramikle ilgilidir. Arita-yaki'nin tarihi, Toyotomi Hideyoshi'nin Kore'ye saldırmaya çalıştığı ve birkaç yüksek kaliteli Koreli zanaatkârı Japonya'ya getirdiği yaklaşık 400 yıl öncesine dayanmaktadır. 1616'da bu zanaatkârlardan biri, sonradan Izumiyama Taş Ocağı adını alacak yerde kaolin- porselen yapımı için gereken minerali- keşfetti. Sonuç olarak, Arita, Japonya'da porselen üretimi yapan ilk yer olmuştur (Japan-guide.com,2023)



Kaynak: Japan-guide.com,2023

Şekil 15: Arita Şehri

Nagazaki- Barış Heykeli: Barış Heykeli, Nagazaki Prefektörlüğü'nün sembolü olan Park'ın merkezinde yer almaktadır. Heykel, 10 metre yüksekliğinde olan ve Seibo Kitamura tarafından yapılan bir heykeldir. Sağ eli gökyüzüne doğru uzanırken, nükleer silahların tehdidine gönderme yapmaktadır. Aynı zamanda uzatılmış sol eli sonsuz barışı simgelemektedir. Heykelin yumuşak yüzü ilahi lütfu temsil ederken kapalı gözleri, kurbanların ruhları için dua etmektedir. Eğik sağ bacağı meditasyonu, uzatılmış sol bacağı ise dünya halklarını kurtarmak için girişimi temsil etmektedir. Bu heykel, küresel barış mücadelesinde bir yansıma simgesi olarak yaratılmıştır. 10 metre boyu, sağlık ve gençliğin derinliğini ve güzelliğini iletmektedir. Heykelin önünde, atom bombası kurbanlarının isimlerinin yer aldığı siyah mermer bir mezar bulunmaktadır. Ayrıca,

hayatta kalanların zamanla kaybettikleri insanlar da anılmaktadır. Son olarak, heykelin anlamını açıklayan heykeltraşın sözlerinin yer aldığı yakındaki bir plaka bulunmaktadır. Plakada şu ifade yer almaktadır “korkunç savaşı, kanı donduran o katliamı, dayanılmaz dehşeti yaşadktan sonra, kim barış için dua etmeden ayrılabilirdi?" (Japan City Tour,2023).

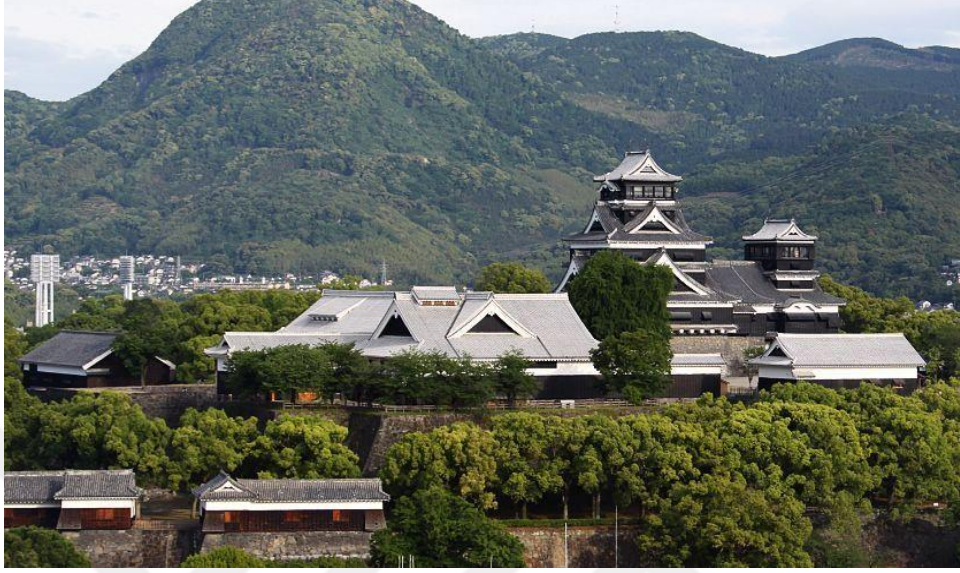


Kaynak: Kyushu,2022

Şekil 16: Barış Heykeli

Kumamoto- Kumamoto Kalesi: Kumamoto Kalesi, Japonya'da bulunan etkileyici kalelerden biridir. Geniş alanları ve çeşitli binalarıyla Kumamoto Kalesi, ziyaretçilere kapsamlı bir kale deneyimi sunmaktadır. Kumamoto Kalesi, 1607 yılında inşa edildikten sonra yüzyıllar boyunca birkaç yapının harap olmadan ayakta kalmasıyla dikkat çekmektedir. Kale ve diğer yapıların çoğu modern rekonstrüksiyonlardır, ancak bu rekonstrüksiyonlar genellikle yüksek kalitede yapılmış ve sürekli olarak yeni binalar eklenmektedir. Kalede yaklaşık 800 adet kiraz ağacı bulunmakta olup, bu nedenle mart sonu ve nisan başı döneminde popüler bir kiraz çiçeği izleme noktası haline gelmektedir. Kumamoto Kalesi'nin inşası 1600'lerin başında yedi yıl sürmüştür. Yerel bir feodal bey (daimyo) olan Kato Kiyomasa, kale tasarımındaki becerisiyle tanınmaktadır. Kale,

tahkimatları ve stratejik önemi nedeniyle büyük saygı görmüştür (Japan-guide.com,2022).



Kaynak: Japan-guide.com,2022

Şekil 19: Kumamoto Kalesi

Miyazaki- Takachiho Kanyonu: Takachiho Kanyonu, Gokase Nehri tarafından kayaya oyulmuş dar bir uçurumdur. Bu geçit, neredeyse dik kayalıklarla çevrili olup, volkanik bazalt sütunlarından oluşan bir yapıya sahiptir. Bu sütunlar, taşın oluşumu sırasında büküldüğü ve ejderhanın pullarına benzeyen bir şekil almıştır. Geçit boyunca yer alan önemli noktalardan biri, aşağıdaki nehirde basamaklar halinde akan ve 17 metre yüksekliğinde olan Minainotaki şelalesidir. Bu şelaleyi, yoğun yeşil bitki örtüsü ve gri kayalıkların arasında oluşturulan bir fon eşliğinde görmek oldukça etkileyicidir (Japan-guide.com,2022).



Kaynak:Japan-guide.com,2022

Şekil 17: Takachiho Kanyonu

Trenin içi oldukça lüks bir şekilde tasarlanmıştır. Trenin içindeki vagonlar, Japon kültürünü yansıtan modern tasarımlara sahiptir. Yolcular konforlu koltuklarda oturabilir ve manzaranın keyfini çıkarabilirler. Yemekler, özel şefler tarafından hazırlanmaktadır ve konukların damak zevklerine uygun olarak sunulmaktadır. Ayrıca, içecek servisi ve şarap eşleştirmeleri de mevcuttur.

Kyushu Seven Stars ayrıca özel bir "yolcu salonu" sunar. Bu alan, trenin içindeki en lüks ve rahat bölümdür ve özel bir bar, lobi ve manzaranın keyfini çıkarmak için geniş pencerelere sahiptir.

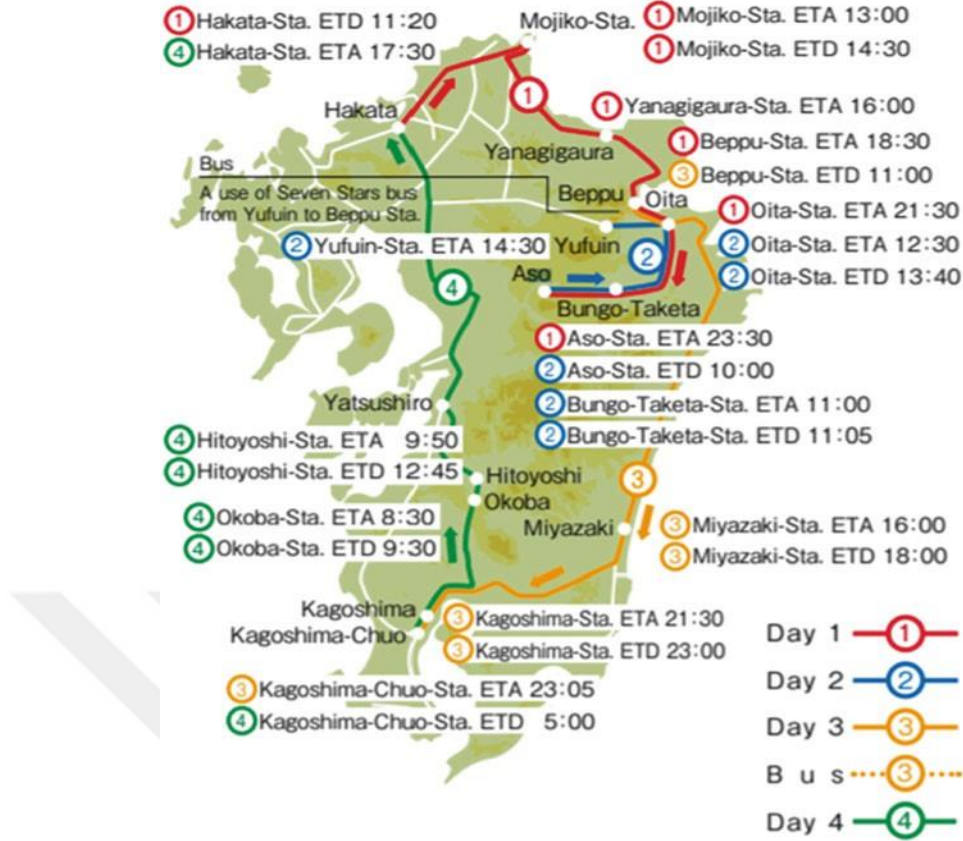
Yolcular, trenin seyahat rotasında yapılan duraklarda kısa turlar ve etkinlikler de yapabilirler. Örneğin, Kumamoto Kalesi'nin çevresinde bir tur yapabilir, Aso Dağı Milli Parkı'nda yürüyüş yapabilir veya Takachiho kanyonunda geleneksel bir dans gösterisi izleyebilirler.

Yedi Yıldız düzenli olarak iki farklı rotanın yanı sıra üç premium tur sunmaktadır. Önemli güzergahlar, yolculara kalkıştan sadece 2 hafta önce bildirilecektir. İlgili rotalarda, Ryokan adı verilen geleneksel bir Japon konukevinde her zaman en az bir gece vardır. Bu nedenle fiyatlar, ilgili Ryokan'ın seçimine bağlıdır. Tüm rotaların başlangıcı Hakata'dır. Orada, gezginler Seven Star'a binmeden önce özel Kinsei Lounge'da karşılama içkisi ve tatlı ikramların tadını çıkarabilir (Kyushu Railway

Company 2018). En uzun düzenli rota, Fukuoka, Oita, Miyazaki, Kagoshima ve Kumamoto bölgelerindeki 4 günlük, 3 gecelik yolculuktur (Şek. 15).

Ryokan Hotelleri: Ryokanlar, Japon kültüründe köklü bir geçmişe sahip olan konaklama yerleridir. Bu ryokanlar, tarih boyunca önemli bir rol oynamış ve özellikle Edo (bugünkü Tokyo) başkenti ile Kyoto'daki İmparatorluk Sarayı arasında bulunan Tokaido Otoyolu boyunca konumlanmışlardır. Tokaido Otoyolu, samuraylar, tüccarlar ve diğer yolcular arasında yoğun bir şekilde kullanılan önemli bir geçiş noktasıydı. Uzun yolculuklardan yorgun düşen bu gezginler için ryokanlar, dinlenme ve konaklama imkânı sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Ryokanların işleyişi, bazıları basit evlerken diğerlerinin daha detaylı ve lüks olduğu görülmüştür. Ryokan sahipleri, misafirlerini en iyi şekilde ağırlamak ve rahat ettirmek için özen göstermişlerdir. Bu tür konaklama yerleri, bugün hala Japonya'da faaliyet göstermektedir. Ryokanlar, Japon misafirperverliğinin ve geleneksel yaşam tarzının bir simgesidir. Misafirlerine özenle dekore edilmiş odalar, sıcak karşılama ve hizmet sunmaktadır. Ayrıca, misafirler genellikle geleneksel yemeklerin sunulduğu özel yemek salonlarında ağırlanır. Bu tür deneyimler, Japon kültürünü ve geleneklerini deneyimlemek isteyen ziyaretçiler için eşsiz bir fırsat sunmaktadır. Ryokanlar, Japonya'nın turistik cazibe merkezlerinde ve doğal güzelliklerin yakınında sıklıkla bulunmaktadır. Bu nedenle, ziyaretçiler hem konaklama hem de doğal ve kültürel açıdan zengin deneyimler yaşama fırsatı bulmaktadır. Ryokanlar, Japon kültürünün önemli bir parçası olarak hala devam etmekte olup, ziyaretçilere benzersiz bir konaklama deneyimi sunmaktadır (Japanese Guest houses,2023).

Yufuin Onsen'deki en geleneksel Ryokans Kyushus'ta geceleme en önemlisidir. Diğer program öğeleri seyahat zamanına bağlı olarak değişir ve bir geyşa akşamı, seramik atölyesi ziyareti, sake tadımı veya çay töreni içerebilir. Böylece tren, lüks gezginlerin tarih ve gelenek açısından taleplerini de karşılamaktadır.



Kaynak: Kyushu Railway Company, 2018

Şekil 18: Seven Star'ın 4 gün, 3 gecesi

3.2.4. Katılım Koşulları

Kyushu Seven Stars trenine katılmak için belirli koşullar bulunmaktadır. Bunlar şunlardır:

Rezervasyon yapılması gerekmektedir: Tren yolculukları önceden rezervasyon yapılarak gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle, Kyushu Seven Stars trenine katılmak isteyenlerin önceden rezervasyon yaptırmaları gerekmektedir.

Yaş sınırlaması: Tren yolculukları 12 yaşından küçük çocuklara izin verilmemektedir.

Tütün ürünleri kullanımı: Tren içerisinde sigara içmek yasaktır. Ayrıca, tren istasyonları içerisinde de belirli alanlar dışında sigara içmek yasaktır.

Yüksek sesli cihazlar: Tren içerisinde yüksek sesli cihazlar kullanmak yasaktır.

Evcil hayvanlar: Tren içerisinde evcil hayvanlar ile seyahat etmek yasaktır.

Bagaj sınırlaması: Tren yolculukları için belirli bir bagaj sınırı bulunmaktadır. Bu nedenle, fazla bagaj getirilmemesi gerekmektedir.

Yemek ve içecek servisi: Tren içerisinde yemek ve içecek servisi yapılmaktadır. Ancak, bu hizmetler ek ücrete tabidir.

Giyim: Tren yolculukları sırasında, uygun giyim kurallarına uyulması gerekmektedir. Tren içerisinde şort, terlik gibi rahat giysiler ile seyahat etmek uygun değildir.

Yukarıdaki koşulların dışında, tren yolculukları sırasında diğer standart kurallar da geçerlidir. Tren yolculuğu öncesinde, ilgili kuralların detaylarına dikkat edilmesi önerilmektedir.

Kyushu Seven Stars Trenleri ve Doğu Ekspresi Arasındaki Benzerlikler ve Farklılıklar
Doğu Ekspres ve Kyushu Seven Stars trenleri, demiryolu taşımacılığı ile turizmi bir araya getirerek turizm sektörüne katkı sağlamaktadır. Bu tren turları, turistlerin farklı yerleri keşfetmelerine olanak tanıyan, keyifli ve konforlu bir seyahat imkânı sunarlar. Hem Türkiye'de hem de Japonya'da popüler olan bu tren turları, turistlerin ülkelerinin turizm potansiyelini artırmaya yardımcı olmaktadır.

Kyushu Seven Stars Japonya'da bulunan lüks bir tren turu olarak öne çıkar. Kyushu adasında dört günlük bir yolculuk sunan bu tren, yolculara lüks konaklama ve restoran hizmetleri sunar. Yolcular, bu tur sırasında Japonya'nın güney adasındaki tarihi ve doğal güzellikleri keşfederler.

Kyushu Seven Stars trenleri ve Doğu Ekspresi hem turistik hem de konforlu bir tren yolculuğu sunmaları açısından benzerlik göstermektedirler. Ancak Kyushu Seven Stars trenleri, Doğu Ekspresi'nden farklı birçok özellik sunmaktadır:

Tasarım ve İç Dekorasyon: Kyushu Seven Stars trenleri, modern ve lüks bir tasarıma sahip olup, Japon zanaatkarların el işçiliğiyle hazırlanan iç dekorasyonu ile geleneksel ve çağdaş unsurları bir araya getirmektedir.

Özel Yatak Odaları: Kyushu Seven Stars trenlerinde özel yatak odaları bulunmakta olup, bu odalarda konforlu yataklar, özel banyo ve tuvalet gibi olanaklar sunulmaktadır.

Doğu Ekspresi'nde ise yataklı vagonlar mevcut olsa da özel yatak odaları sunulmamaktadır.

Şeffaf Salon Vagonu: Kyushu Seven Stars trenlerinde panoramik manzaralara sahip şeffaf bir salon vagonu bulunur, böylelikle yolcular seyahat ettikleri güzergahtaki doğal güzellikleri rahatlıkla gözlemleme imkânı elde ederler. Doğu Ekspresi'nde ise bu tarzda bir şeffaf salon vagonu mevcut değildir.

Yemek Deneyimi: Kyushu Seven Stars trenlerinde özel bir restoran vagonu bulunmakta olup, burada yerel lezzetlerin sunulduğu özel yemek deneyimi yaşanmaktadır. Ayrıca, özel şarap seçenekleri de sunulmaktadır. Doğu Ekspresi'nde ise yemekler genellikle ayrı bir yemek vagonunda sunulmaktadır.

Hizmet Kalitesi: Kyushu Seven Stars trenlerinde yüksek hizmet kalitesi sunulmaktadır. Yolcular, özel bir hostes eşliğinde konforlu bir seyahat deneyimi yaşamaktadırlar. Doğu Ekspresi'nde benzer bir hizmet sunulmakla birlikte, Kyushu Seven Stars trenlerindeki hizmet kalitesi daha fazla ayrıcalık sunma potansiyeline sahiptir.

Rota ve Hedefler: Kyushu Seven Stars trenleri Japonya'nın Kyushu adasında seyahat etmekteyken, Doğu Ekspresi Türkiye'nin doğusunda seyahat etmektedir. Bu nedenle, her iki trenin kendine özgü rotaları ve hedefleri bulunmaktadır. Kyushu Seven Stars trenleri özellikle Japonya'nın geleneksel kültürünü ve doğal güzelliklerini vurgulamayı amaçlarken, Doğu Ekspresi Türkiye'nin tarihi ve kültürel mirasını keşfetmeye odaklanmaktadır.

Teknolojik Donanım: Kyushu Seven Stars trenleri modern teknolojiye sahip donanımlara sahiptir. Yolcular, kişisel ekranlardan film izleme, internete bağlanma ve seyahatleri hakkında bilgi alma imkanına sahiptirler. Doğu Ekspresi'nde ise teknolojik donanım daha sınırlıdır.

Bilet Fiyatları: Kyushu Seven Stars trenleri, lüks bir deneyim sunması nedeniyle Doğu Ekspresi'ne kıyasla daha yüksek bilet fiyatlarına sahiptir.

Kyushu Seven Stars trenleri ve Doğu Ekspresi benzerlikleri şunlardır:

Turistik Yolculuk: Her iki tren de turistik amaçlı seyahatler için özel olarak tasarlanmış olup, yolcular bu trenleri tercih ederek bölgenin doğal güzelliklerini, tarihi ve kültürel mirasını keşfetmeyi hedeflemektedirler.

Konforlu Atmosfer: Kyushu Seven Stars trenleri ve Doğu Ekspresi, yolculara konforlu bir atmosfer sunma amacı gütmektedir. Bu doğrultuda, rahat koltuklar, temiz ve düzenli iç mekanlar sağlanmakta ve seyahat konforu öncelikli olarak gözetilmektedir.

Yemek Hizmetleri: Her iki tren de özel restoran ve yemek hizmetleri sunmaktadır. Yolcular, lezzetli yerel yemekleri tatma fırsatına sahip olurlar. Yemek servisi genellikle birinci sınıf kalitesinde gerçekleştirilmektedir.

Manzara Seyri: Her iki trenin rotası, göz alıcı manzaralara sahip bölgeleri içermektedir. Yolcular, seyahatleri sırasında etkileyici doğal manzaraları izleme imkânı elde etmektedirler.

Lüks Detaylar: Kyushu Seven Stars trenleri ve Doğu Ekspresi, lüks detaylara sahip olup, iç dekorasyon ve tasarımda özenli çalışmalara yer verilmiştir. Yolculara özel bir deneyim sunmak amacıyla birçok detay düşünülmüştür.

Rehberlik ve Hizmet: Her iki tren de yolculara rehberlik ve hizmet sağlamaktadır. Tren personeli, yolcuların seyahatleriyle ilgili bilgi edinmelerine ve ihtiyaçlarına destek olmalarına yardımcı olmak amacıyla hizmet vermektedir.

3.3. Kullanıcı Memnuniyeti

Doğu Ekspresi ve Kyushu Seven Stars trenleri hakkında yapılan yorumlar ve yazılan bloglar okunmuş ve bunlar üzerinden tablo ve analiz yapılmıştır. Doğu Ekspresi'nin yorumları TripAdvisor, Trip.com ve Şikayetvar sitelerinden alınarak analiz edilmiş ve tablo haline getirilmiştir. Kyushu Seven Stars treninin yorumları ise yukarıdaki kaynaklara ek olarak Hand Luggage Only, Railway Traveller, Luxury Launches, House & Garden, Orientalsouls.com, Epsilonsworld.com gibi blog sayfalarından da okunarak analiz edilmiştir

Tablo 9:Doğu Ekspresi Yorum Analizi

Kriterler	İfadeler	%
Yiyecek- içecek	Çok kötü, tatsız, soğuk, Alkol yok	90
Personel	Kaba	30
Manzara	Mükemmel, Çok güzel	90
Hizmet Kalitesi	Düşük, Kötü	40
Hijyen	Tuvaletler çok pis	90
Fiyat	Normal	100
Bilet bulma	Zor	75
Trenin Özellikleri	Wifi yok, çok dar, yerli yabancı kitap, satranç...	30

Yukarıda belirtilen yorum sitelerinden yapılan 100 yorum incelenmiş ve kullanıcıların yiyecek-içecek ve hijyen konularında hemfikir oldukları, manzaranın ise mükemmel olduğu ortaya çıkmıştır. Personel ve trenin özellikleri hakkında yorum yapan kullanıcılar şikayetçi olduklarını dile getirmişlerdir. Ancak bu konuya değinen kullanıcılar çoğunluğu oluşturmadığı için genelleme yapılmamıştır. Hizmet kalitesine özellikle değinen kullanıcılar, böyle güzel bir rotanın bu şekilde bir hizmet anlayışına sahip olmasından rahatsız olduklarını ve otel konforunda olması gerektiğini dile getirmişlerdir. Fiyat konusunda kullanıcılar değinmemiştir, bu da fiyatın ne pahalı ne de çok ucuz olduğunu göstermektedir. Bilet bulma konusunda birçok kullanıcı şikayetçi olmamakla birlikte düzenli takip edildiğinde genellikle bulunabildiğini belirtmişlerdir.

Tablo 10:Kyushu Seven Stars Treni Yorum Analizi

Kriterler	İfadeler	%
Yiyecek- içecek	Efsane, çok güzel, mükemmel	100
Personel	Kaba	100
Manzara	Çok nazik, cana yakın, mükemmelin ötesinde	100
Hizmet Kalitesi	Mükemmel, çok güzel, büyüleyici	100
Hijyen	Harika	100
Fiyat	Çok pahalı, Cidden çok pahalı	100
Bilet bulma	Çok zor, Şansına	100
Trenin Özellikleri	Tam donanımlı, mükemmel	100

Yapılan 20'den fazla yorum ve blog analizinde şu sonuçlara ulaşılmıştır: Kyushu Seven Stars trenine dair bütün kriterlerde kullanıcılar aynı fikirde olup, trenin yiyecek-içecek, personel, manzara, hizmet kalitesi ve hijyeniyle oldukça memnun kalmışlardır. Ancak biletlerin aşırı pahalı olmasından oldukça şikayetçi olmalarıyla birlikte, kontenjanın 30 kişiyle sınırlı olması da bilet bulmayı oldukça güçleştiren bir durum olarak ortaya çıkmaktadır. Biletler çekiliş usulüyle alınmaktadır.

Kullanıcıların yorumlarından yapılan analizde anlaşılıyor ki Doğu Ekspresi, yapılan yorumları dikkate aldığı takdirde kullanıcılar hem şikayet ettikleri hem de istedikleri şeyleri belirtiyorlar. Yiyecek ve içeceğin düzeltilmesi, tuvalet hijyenine çözüm bulunması, trene Wi-Fi ve keyifli zaman geçirmek için gerekli olan malzemelerin temin edilmesi, personelin daha dikkatli seçilmesi gibi düzenlemeler ve/veya özelleştirmeler ile Doğu Ekspresi dünya standartlarında bir turizm ekspresi haline getirilebilir. Kyushu Seven Stars treni bu sorunları aştığı için bu tür konularda örnek alınabilir. Kyushu Seven Stars treninden şikayetçi olan kullanıcılar genellikle sadece pahalı ve bilet bulmanın zorluğunu dile getiriyorlar. Kyushu Seven Stars treni kapasite artışına veya sefer sayısının arttırılmasına yönelik çözümlerle hem fiyatın düşmesine hem de bilet bulma sorununa çözüm bulabilir.

SONUÇ

Demiryolu turizmi, “krvaziyer trenlerinin” piyasaya sürülmesinden bu yana önemli bir büyüme göstermiş ve niş bir turizm sektörü olarak konumlanmıştır. Demiryolu turizminin demiryolu güzergahları ve tren yolculukları şeklinde geliştirilmesi ve tanıtımı, öncelikle doğal cazibe merkezleri ve yerli kültürleri için ziyaret edilen bir ülke olan Türkiye ve Japonya’nın turizm tekliflerini çeşitlendirmesine yardımcı olabilmektedir. Önemli bir alternatif turizm ürünü olarak demiryolu turizminin hızlı büyümesi, devlet kurumlarına ve demiryolu operatörlerine destinasyon çekiciliğini en üst düzeye çıkarma ve uzun vadeli sürdürülebilirlik sağlama konusunda yardımcı olacak bir kılavuz çerçeve geliştirmeyi önemli kılmaktadır. Bu konu, demiryollarının işlevi ve rolü ulaşım araçlarından turizm araçlarına kaydığında ve demiryolu ulaşımı ile seyahat deneyimine vurgu yapıldığında özel bir endişe ve aciliyet arz etmektedir (Su, 2007).

Ülkemizin bir demiryolu turizm destinasyonu olarak sürdürülebilir kalkınması ve etkin pazarlanması için kapsamlı, çok boyutlu ve nesnel bir çerçeve sağlamak için birbiriyle çelişen arz yönlü algılar. Demiryolu turizm destinasyonu belirleyicileri ve bunların göreceli önemine ilişkin arz yönlü bakış açısının incelenmesi, birkaç pratik anlayışla sonuçlanmıştır. Birincisi, bu çalışma, demiryolu turizmi potansiyeline sahip bir destinasyonun diğer destinasyon türlerine kıyasla belirgin bir şekilde farklı olduğunu ve diğer demiryolu turizm araştırmacıları tarafından bildirildiği gibi, bir dizi demiryoluna özgü destinasyon seviyesi özelliklerinden oluştuğunu doğrulamaktadır (Blainey ve ark., 2012; Camargo ve diğerleri). Bunlardan bazıları evrensel olarak önemliyken (örneğin yakınlardaki turistik yerler ve cazibe merkezleri, oturma konforu, toplu taşıma bağlantı sıklığı), diğerleri özellikle demiryolu turizm destinasyonunun belirlenmesi için çok önemlidir (örneğin tren istasyonlarının mimarisi, kırsal şube hatlarının çeşitliliği). İkincisi, demiryolu altyapısı, demiryolu turizm destinasyonunun belirlenmesinde demiryolu hizmetlerinden daha önemli bir rol oynuyor gibi görünmektedir. Bu, trendeki hizmetlerin kalitesinin turist memnuniyetinin belirleyicisi olduğunu öne süren önceki çalışmaların aksinedir (Su, 2007). Mimarisi tarihi ve kültürel formlara dayanan tren istasyonları, sadece gidilip gidilecek bir yer olmaktan ziyade başlı başına ziyaret edilmesi arzu edilen yerler iken, kültürel ve doğal mirasa sahip yerel kasaba ve köyleri ana hatta bağlayan kırsal şube hatları başlı başına önemli turizm

çekicilikleri olarak görülmektedir. Alternatif bir turizm seçeneği olarak mirasa bağlı demiryolu yolculuklarının geliştirilmesi, yalnızca bir destinasyonun manzarasına ilgi ve anlam katmakla kalmaz, aynı zamanda demiryolu meraklılarından dışarıda güzel bir gün geçirmek isteyen genel ziyaretçilere kadar geniş bir ziyaretçi yelpazesini de çeker (Bhati ve ark., 2014; Camargo ve diğerleri, 2014; Henderson, 2011).

Üçüncüsü, demiryolunu ve diğer ulaşım türlerini birbirine bağlayan iyi organize edilmiş toplu taşıma sistemleri, bir seyahat alternatifi olarak demiryolunun seçilip seçilmediğini belirlemede ve daha yüksek demiryolu oranlarına dönüşecek olan demiryolu turizmi deneyiminin kalitesini artırmada bir faktördür. Taşıma modları ve hizmetleri arasında değişiklik yapma ihtiyacının, demiryolu ile seyahat etmenin büyük sakıncası ile ilişkili olduğu belirtilmektedir (Blainey ve diğerleri, 2012; Givoni & Rietveld, 2006). Tren istasyonlarındaki ulaşım modlarının zayıf bağlantısı, verimsiz istasyon işletimi ve istenmeyen hizmet ile sonuçlanabilir ve bu da müşterilerin toplu taşıma sistemlerini kullanmasını durdurabilir (Mbatta, Sando ve Moses, 2008). Son olarak, genel olarak sürüş konforunun ve özelde koltuk konforunun önemi, büyük ölçüde hatırlanan demiryolu turizmi deneyiminin ağırlıklı olarak özel olarak tasarlanmış tren güzergahı boyunca görsel gözlemden oluştuğunu ve tren vagonlarının konforlu oturma imkânı sunduğunu iddia eden Elsrud (1998) tarafından desteklenmektedir. Bu nedenle hem trende hem de tren dışı tarihi demiryolu cazibe merkezlerinin sağlanmasının, demiryolu turizmi deneyiminin önemli ve önemli bir bileşenini temsil ettiği, buna karşın bir demiryolu yolculuğunun pürüzsüzlüğü ve konforunun, geliştirmede destekleyici bir rol oynadığı sonucuna varılmıştır.

Büyük demiryolu turizmi potansiyeline sahip Ülkemizin ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğini sağlamaya yönelik başlıca çıkarımlar, her konunun ilgili aciliyeti ile birlikte tartışılmakta ve listelenmektedir. Birincisi, ülkemizdeki demiryolları, Osmanlı döneminden bu yana uzun geçmişi nedeniyle, tarihi turizm varlıklarının ve deneyimlerinin bir kaynağı olarak görülebilir. Demiryolları, geçtikleri bölgelerdeki tarihsel değişimlere dair içgörü sağlayabilir ve eski hale getirildiğinde çeşitli kullanımlara konulabilecek yerleşik bir istasyon ve diğer yapılar mirası sunabilir (Henderson, 2011).

Tarihi, kültürel ve mimari değeri olan hasarlı, kullanılmayan, terk edilmiş veya kapalı tren istasyonları için, demiryolu işletmecileri, onları otellere, alışveriş

merkezlerine veya eğlence komplekslerine dönüştürerek hayata döndürmek için yerel endüstri uygulayıcılarıyla yakın iş birliği içinde çalışabilirler. Örneğin arenalar, konser salonları veya tiyatrolar), demiryolu güzergahları boyunca veya tren yolculukları sırasında turistik yerler olarak hizmet vermektedir. Bu arada, eski ama halen faaliyette olan tren istasyonları için, demiryolu operatörleri sadece istasyonun trafik işlevinin uygunluğunu ve modernizasyonunu geliştirmekle kalmamalı, aynı zamanda büyük mağazalar, yiyecek ve içecek hizmetleri ve perakende mağazaları dahil ederek mülkün ticari kullanımını kolaylaştırmalıdır. Bu yeniden yapılanma çocuğu, bölgesel ekonominin canlandırılması, tren istasyonlarını kamusal yaşama getirmek ve çevredeki alanların gelişimine daha fazla katkıda bulunmak olarak kabul edilir (Yekyeong, 2013). Yerel endüstri uygulayıcıları, harcanan para için mümkün olan en iyi değeri elde etmek için tren istasyonu yeniden geliştirme projeleri için teklif vermeye davet ediliyor.

İkinci olarak, demiryolu işletmecileri, hasarlı, kullanılmayan, terk edilmiş veya kapalı kros güzergahlarını ve kırsal şube hatlarını yeniden açma olasılığını dikkatlice yeniden incelemek için yerel yetkililerle birlikte çalışmalıdır. Hepsi tarihi özgünlük değerine sahip olduğundan, hasarlı, kullanılmayan, terk edilmiş veya şimdiye kadar kapalı olan kros rotaları ve kırsal şube hatlarına özel demiryolu turları, demiryolu operatörleri ve tur operatörleri arasındaki stratejik ittifaklar yoluyla düzenlenebilir. Bu tür endüstriyel tarihsel demiryolu tabanlı turlar, eski demiryolu altyapısını ve tesislerini yeniden uygulanabilir hale getirirken, eski demiryollarının ülkemizin ekonomisinin büyümesinde oynadığı önemli rolü gösterebilir. Demiryolu için nostalji, bir ulaşım modu olarak demiryollarının kullanımının ötesine geçen trenle seyahate ilgi yaratmıştır (Prideaux, 1999). Nostalji kavramı, demiryolu seyahati için çekici bir imaj yaratmak ve yaşlılar gibi mirasa özel ilgisi olan yolcuları çekmek için kullanılabilir. Demiryolu yolculuklarının nostaljik görüntüsü, eski Tayvanlı kuşağa, trenlerin hayatlarının mahrem bir parçası olduğu gençliklerindeki anları yeniden yaşama fırsatı sunan bir tür zaman kapsülü.

Üçüncüsü, demiryolu transit bağlantısı ülkemizdeki demiryolu operatörleri için büyük önem taşımaktadır. Ülkemizdeki trenler yalnızca büyük şehirlerde durur ve tren istasyonları genellikle kentsel alanlarda bulunur. Bölgedeki ve çevresindeki yakındaki turistik yerleri ve ilgi çekici yerleri ziyaret etmek için yolculuklarına devam etmesi gereken demiryolu yolcuları, araba, otobüs, scooter ve bisiklet gibi toplu taşıma araçlarına ihtiyaç duyar. Bu nedenle demiryolu işletmecileri, sorunsuz bir demiryolu

yolculuğunun gerçekleştirilebilmesini sağlamak için yerel makamlar ve ulaşım işletmecileri ile iş birliği yapmak zorundadır. Bu arada, tren istasyonu ve bölgedeki turistik cazibe merkezleri arasında düzenli, ücretsiz servis otobüsü seferlerinin sadece demiryolu seyahati iştahını artırmakla kalmayıp, aynı zamanda tren yolculuğunu iyi bağlantılı ve konforlu tutması beklenmektedir. Son olarak, birden fazla şehrin ulaşım sistemlerine erişen toplu taşıma uygulamaları, toplu taşıma araçlarının kullanımını daha öngörülebilir hale getirmek için ulusal makamlar tarafından da tanıtılmalıdır.

Kullanıcıların yorumlarından yapılan analizde anlaşılıyor ki Doğu Ekspresi, yapılan yorumları dikkate aldığı takdirde kullanıcılar hem şikayet ettikleri hem de istedikleri şeyleri belirtiyorlar. Yiyecek ve içeceğin düzeltilmesi, tuvalet hijyenine çözüm bulunması, trene Wi-Fi ve keyifli zaman geçirmek için gerekli olan malzemelerin temin edilmesi, personelin daha dikkatli seçilmesi gibi düzenlemeler ve/veya özelleştirmeler ile Doğu Ekspresi dünya standartlarında bir turizm ekspresi haline getirilebilir. Kyushu Seven Stars treni bu sorunları aştığı için bu tür konularda örnek alınabilir. Kyushu Seven Stars treninden şikayetçi olan kullanıcılar genellikle sadece pahalı ve bilet bulmanın zorluğunu dile getiriyorlar. Kyushu Seven Stars treni kapasite artışına veya sefer sayısının arttırılmasına yönelik çözümlerle hem fiyatın düşmesine hem de bilet bulma sorununa çözüm bulabilir.

KAYNAKÇA

- Ahipařaođlu, H. S. (1997). Seyahat iřletmelerinde tur planlaması-yönetimi ve rehberliđin meslek olarak sečilmesinin nedenleri üzerine bir uygulama. Ankara: Varol Matbaası.
- Akbulut, F. (2016). Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 11 (1), 337-355.
- Akkuş, G. (2018). Kış Turizmi Destinasyonu Pazarlama Yönetimi: Erzurum Örneği. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi. 3 (32), 557-575.
- Aksakallı, Z., Bayraktar, Y., & Koşan, A. (2017). Trend Olma Yolundaki Yeni Turistik Deneyim: Doğu Ekspresi Seyahati. 1. Uluslararası Turizmin Geleceği Kongresi Bildiriler Kitabı (s. 1395-1399). Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları.
- Aktaş, G. (2007). Turizmde destinasyon pazarlaması, (Ed. O. İöz), içinde Genel Turizm, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Albayrak, A. (2012). Alternatif Turizm. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Alkan, A. (2018) Alternatif Bir Turizm Rotası: Kurtalan Ekspresi, Journal of Tourism and Gastronomy Studies, 6 (4), 1021.
- Allis, T., Fraga, C. and Velazquez, M. A. (2016). Railway for tourism in South America: An approach on its uses. Journal of Traffic and Transportation Engineering, 4, 339-349.
- Andereck, K. L., Valentine, K. M., Knopf, R. C., ve Vogt, C. A. (2005). Residents' perceptions of community tourism impacts. Annals of Tourism Research, 32(4), 1056-1076.
- Andereck, K.L. ve Vogt, C.A. (2000). The relationship between residents' attitudes toward tourism and tourism development options. Journal of Travel Research, 39 (1), 27– 36.
- Argan, M. (2007). Eğlence pazarlaması. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Arslan, H. (2018). Alternatif Turizmin Bölge Ekonomisi Üzerindeki Etkisi: Samsun Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, 20.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, (2006). Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, Divan Yayıncılık.

- Atay L. (2003). Turistik Destinasyon Pazarlaması ve Bir Alan Uygulaması, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm Ve Otel İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, İzmir.
- Atsız, O. (2020). Kültürel Destinasyonlarda Turistlerin Kalış Süresi. Yayınlanmamış doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Austuralia.com. (2022, 05 16). Austuralia. Austuralia.com: <https://www.australia.com/en/trips-and-itineraries/adelaide-and-surrounds/3-days-on-board-the-ghan-train.html> adresinden alındı Erişim Tarihi: 11.06.2023
- Avşar, Z. ve Yüksel, M. (2012). Orak Kardeşlerin Tren ile Türkiye Turu ve 1936'ların Türkiye'si. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(2), 151-158.
- Bahar, O. & Kozak, M. (2005). Küreselleşme sürecinde uluslararası turizm ve rekabet edebilirlik. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Baker, S. M. and Kennedy, P. F. (1994). Death by nostalgia: A diagnosis of context-specific cases, *Advances in Consumer Research*, 21(1), 169-174.
- Bhati, A., Pryce, J., & Chaiechi, T. (2014). Industrial railway heritage trains: the evolution of a heritage tourism genre and its attributes. *Journal of Heritage Tourism*, 9(2), 114-133.
- Biz Evde Yokuz. (2020, 01 15). Interrail Nedir? Biz Evde Yokuz: <https://www.bizevdeyokuz.com/interrail-nedir/> adresinden alındı
- Blancheton, B., & Marchi, J.-J. (2013). The Three Systems of Rail Tourism: French Case. *Tourism Management Perspectives*, 5, 31-40.
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future, *Tourism Management*, Vol: 21, p. 97-116.
- Buluk, B., & Eşitti, B. (2019). Batıdan Doğuya Yavaş Seyahat: Doğu Ekspresi'nin Kars'ın Sürdürülebilir Turizm Gelişimine Etkisi. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 159-176.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *The Canadian Geographer/Le Géographecanadien*, 24(1), 5-12.
- Cathy, H. Kara, W. & Kang, S. (2004). Image assessment for a destination with limited comparative advantages, *Tourism Management*, 25(1), 121-126.
- Ceylan, S. ve Somuncu, M. (2016). Kültür Turizmi Alanlarında Turizmin Çeşitlendirilmesine Eleştirel Bir Bakış: Safranbolu UNESCO Dünya Miras Alanı. *Uluslararası Türk Dünyası Turizm Araştırmaları Dergisi*, 1 (1). 53-64.

- Ceylan, V., Ceylan, F. ve Yaman, M. (2018). 70 yıl sonra gelen değişim: doğu ekspresi yolculuğunun gastronomi turizmi kapsamında değerlendirilmesi. 1.Uluslararası Turizmde Yeni Jenerasyonlar ve Yeni Trendler Konferansı (01-03 Kasım 2018) Sapanca, Türkiye
- Coccossis, H., Mexa, A. ve Collovini, A. (2002). Defining, measuring and evaluating carrying capacity in european tourism destinations, final report B4–3040/2000/294577/MAR/D2. Athens (Greece): European Union.
- Cook, R., Hsu, C., & Marqua, J. (2016). Konaklama ve Seyahat İşletmeciliği. (M. Tuna, Çev.) Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., & Wanhill, S. (1993). Tourism Principles & Practice. UK: Pitman Publishing.
- Çakmak, V. ve Altaş, A. (2018). Sosyal Medya Etkileşiminde Tren Yolculukları: Doğu Ekspresi İle İlgili Youtube Paylaşım Videolarının Analizi. Journal of Tourism and Gastronomy Studies, 6 (1), 391.
- Çontu, M. (2006). Alternatif Turizm Çeşitleri ve Kızılcahamam Termal Turizmi Örneği. (Yüksek Lisans Tezi). Bolu: Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Davidson, R. & Maitland, R. (1997). Tourism destinations. London: Hodder & Stoughton.
- Doğan, M. vd., (2018) Sosyal Medyanın Turizm ve Turist Tercihlerine Etkisi: Kars-Doğu Ekspresi Örneği, Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi, 15 (3), 674-675.
- Doğan, M., Pekiner, A., & Karaca, E. (2018). Sosyal Medyanın Turizm ve Turist Tercihlerine Etkisi: Kars-Doğu Ekspresi Örneği, Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi, 15(3), 669-683.
- Doğan, M., ve Pekiner, A. B. (2018). Sosyal Medyanın Turizm ve Turist Tercihlerine Etkisi: Kars-Doğu Ekspresi Örneği/ The Effect of Social Media on Tourism and Tourist Choices: Case of Kars-Doğu Express. Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi, 15 (3), 669-683.
- Dorukal, H.S. (1950). Orient Ekspres ile Paris'ten İstanbul'a ilk seyahat. Tarihi Ulaştırma Hadiseleri.
- Downie, M. (2021, 11 24). DownieLive. Downielive: <https://www.youtube.com/watch?v=WzHAGQhLfG8> adresinden alındı Erişim Tarihi: 11.06.2023
- Dredge, D. (1999). Destination Place Planning and Design, Annals of Tourism Research, 26(4), pp. 772-791.

- Erdoğan, H. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. İGÜSBD, 3 (1), 188-215.
- Erhan Boğan, M. S. (2016). YEREL HALKIN TURİZM FAALİYETİNE YÖNELİK GÖRÜŞ VE ALGILAMALARININ BELİRLENMESİ ÜZERİNE ALANYA'DA BİR ARAŞTIRMA. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.
- Erkemen, B. ve Güler, E., G. (2020). Turizm ve Dijitalleşme: 'Haskovo-Edirne Kültürel ve Tarihi Destinasyonlar Projesi' Örneği. Tourism and Recreation, 2 (Ek 1). 111-118.
- Eryılmaz, B. (2018). Genç Turistlerin Doğu Ekspresi Seferleri Tercihlerinde Instagram'ın Rolü (The Role of Instagram in Eastern Express Train Services Choices of Young Tourists). Journal of tourism and gastronomy studies, 6 (4), 210-228.
- Eryılmaz, B., & Yüçetürk, C. (2018). Genç Turistlerin Doğu Ekspresi Seferleri Tercihlerinde Instagram'ın Rolü. Journal of Tourism and Gastronomy Studies, 6(4), 210-228.
- Garda, B. ve Karaçor, S. (2016). Yeni Turistik Eğilimler: Antalya İli Örneği, Yönetim ve Ekonomi Dergisi, Cilt:23 Sayı:3, s. 605-622.
- Getz, G.(2008), Event tourism: Definition, evolution, and research, Tourism Management, 29 (3) 406 (403-428).
- Godfrey, K. & Clarke, J. (2003). The Tourism Development Handbook: A Practical Approach to Planning and Marketing, Thomson, Cornwall, s. 66-71.
- Goeldner, C. & Ritchie, B. (2012). Tourism: Practices, principles, philosophies. NewJersey: John Wiley and Sons, inc.
- Gökpınar, T. (2014). Rüya Gibi Bir Tecrübe İçin Seyahat Etmek İsteyeceğiniz 16 Tren Hattı. <https://onedio.com/haber/daha-rahat-yolculuk-sekli-bulamayacaginiz-16-demiryolu-hatti-301840>,
- Gursoy, D. ve Rutherford, D.G. (2004). Host attitudes toward tourism: An improved structural model. Annals of Tourism Research, 31, 495–516.
- Hagen, M., Bruyn, M., & Elsen, E. (2017). The Power of a Pleasant Train Journey. Transportation Research Procedia, 177-186.
- Hall, C. M. (2000). Tourism Planning: Policies, processes, relationships. UK: Prentice Hall.
- Hall, D. R. (1999). Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues. Journal of Transport Geography, 7(3), 181-188.

- Halsall, D. (2001). Railway Heritage and The Tourist Gaze: Stoomtram HoornMedembling. *Journal of Transport Geography*, 9, 151-160.
- Haugland, S. A., Ness, H., Grønseth, B. O., & Aarstad, J. (2011). Development of tourism destinations: An integrated multilevel perspective. *Annals of Tourism Research*, 38(1), 268-290.
- Holak, S.L. ve Havlena, W.J. (1998). Feelings, fantasies, and memories: an examination of the emotional components of nostalgia. *Journal of Business Research*, 42(3), 217-226.
- Holbrook, M. (1993). Nostalgia and consumption preferences: some emerging patterns of consumer tastes. *Journal of Consumer Research*, 20(2), 245-256.
- Howie, F. (2004). *Managing the tourist destination*. London: Thompson Learning.
- Hummel, H. (2022, 02 12). Glacier Express in Switzerland: Hannah Hummel's Luxurious Journey Through the Alps. DW Travel: <https://www.youtube.com/watch?v=DOXTRdbdhcs> adresinden alındı
- Girlevik Şelalesi. (2023, 4 12). Girlevik Şelalesi web sitesi: <http://girlevik.com/girlevik-selalesi/> adresinden alındı
- İliç Belediye Başkanlığı. (2023, 4 12). İliç Belediye Başkanlığı Web Sitesi: <https://www.ilic.bel.tr/video-galeri/> adresinden alındı
- Jani, K. (2022, 11 5). Curly tales. Curly Tales: <https://www.youtube.com/watch?v=DegKZj7u3zU> adresinden alındı Erişim Tarihi: 11.06.2023
- Kent ve Demiryolu. (2023, 4 12). Kent ve Demiryolu Web sitesi: <http://kentvedemiryolu.com/dunden-bugune-dogu-ekspresi/> adresinden alındı
- NTV. (2023, 4 12). NTV Web sitesi: https://www.ntv.com.tr/galeri/seyahat/erzincanda-adrenalin-tutkunlarinin-vazgecilmez-adresi-karanlik-kanyon,zVo74nFGXUehZ4D3ULs5qQ/k_7HLiZ5kOSwzBIXDoLFA adresinden alındı
- Ray Haber. (2023, 4 12). Ray Haber Web sitesi: <https://rayhaber.com/2020/01/dogu-ekspresi-ve-turistik-dogu-ekspresi-guzergahi-2020/> adresinden alındı.
- T.C Divriği Kaymakamlığı. (2023, 4 12). T.C Divriği Kaymakamlığı Ulu Cami Resmi Web Sitesi: http://www.divrigiulucamii.com/tr/Sivas_Divrigi_Ulu_Camii_Genel_Bilgi_1.html%2018.08.2020 adresinden alındı
- T.C Erzincan Valiliği. (2023, 4 12). T.C Erzincan Valiliği Web Sitesi: <http://www.erkincan.gov.tr/kemaliye-egin-karanlik-kanyon1> adresinden alındı

- T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2023, 4 12). T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı Web sitesi: <https://kars.ktb.gov.tr/> adresinden alındı
- T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2023, 4 12). T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı Web sitesi: <https://sivas.ktb.gov.tr/> adresinden alındı
- T.C Sarıkamış Kaymakamlığı. (2023, 4 12). T.C Sarıkamış Kaymakamlığı Web Sitesi: <http://www.sarikamis.gov.tr/sarikamis-kayak-merkezi> adresinden alındı
- TCDD Taşımacılık. (2023, 3 5). TCDD Taşımacılık web sitesi: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tren/dogu-ekspresi/> adresinden alındı
- TCDD Taşımacılık. (2023, 3 5). TCDD Taşımacılık web sitesi: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/seferler/ana-hat-trenleri/> adresinden alındı
- Türkiye Kültür Portalı. (2023, 4 12). Türkiye Kültür Portalı Web sitesi: <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/sivas/gezilecekyer/sfaye-medreses-ve-darussfasi> adresinden alındı
- Inskeep, E. (1991). Tourism planning. An integrated and sustainable development approach, New York: Van Nostr And Reinhold.
- Inskeep, E. (1991). Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach, Van Nostrand Reinhold.
- İçöz, O. & Başarır, A. (1996). Seyahat ve turizm araştırmalarında anket tekniğinin kullanımı. Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi, 7(1/2): 14-23.
- Jafari, J. (2000). Encyclopedia of Tourism. New York: Routhledge.
- Kabasakal, A., ve Solak, A. O. (2009). Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (25), 27-37
- Kahraman, N. & Türkay, O. (2004). Turizm ve evre, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kars İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2019). Kars İli Tanıtım Filmi.
- Kars Valiliği (2019). Kars ren Yerleri Tanıtım Broşürü.
- Karlı, . (2008). Ernst Cassirer’de Kültürün Anlamı, JOMELIPS Dergisi. 1(2), 38-59.
- Kaştan, Y. (2016). Osmanlı İmparatorluğı’nda Kömür Ocaklarının İşletilmesi (1839-1918), Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi, 2(2), 1-26.
- Kaya, F. (2014). Destinasyon Markalaşması Sürecinde Doğu Karadeniz Blęesi’nin Doğal ve Kültürel Kaynaklar Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Kelly, I., & Nankervis, T. (2001). Visitor destinations. John Wiley and Sons Australia, Milton
- Kim, Y. K. (1993). Tourism impact assessment: A Test of a vested interests model. Dissertation Abstracts International. Humanities and Social Sciences, 53(8)
- Ko, D.W. ve Stewart, W.P. (2002). A structural equation model of residents' attitudes for tourism development. *Tourism Management*, 23, 521–530.
- Kosters, M. (1992). *Tourism By Train: Its Role in Alternative Tourism*. V. Smith, & W. Eadington içinde, *Tourism Alternatives: Potentials and Problems in the Development of Tourism* (s. 180-193). Philadelphia/USA: University of Pennsylvania Press.
- Kotan, N. (2018). *Destinasyon Pazarlaması ve Alternatif Turistik Ürün Olarak Termal Turizmi: Erzurum İli Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes 84 Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Turizm İşletmeciliği Bilim Dalı, Kayseri.
- Kozak, N., Kozak, M. A. ve Kozak, M. (2019). *Genel turizm: ilkeler- kavramlar*. Ankara: Detay Yayıncılık
- Köroğlu, A. & Güleç, B. (2008). *Gençlik Turizmi. Turistik Ürün Çeşitlendirmesi* (Hacıoğlu, N. & Avcıkurt, C. Ed.) içinde. ss. 41-60. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Krüger, H. (2004). The need for an innovation – oriented tourism policy. OECD (2004)
- KUDAKA, (2015). *İliç Turizm Rotaları ve Turizm Potansiyeli*. Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı: Erzurum.
- Kutvan, A. B. & Kutvan, S. A. (2013). Turizm planlamasında destinasyon çekiciliklerinin ölçümü: Bir yöntem yaklaşımı. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, (11).
- Küçükuşurlu, M., & Saylan, G. F. (2008). Şimendiferin Erzurum yolculuğu. Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Uluslararası Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi.
- Lebe, S. S. (2005). Possible Way of Sustainable Tourism Development in Rural Areas by Innovating its Organisation through Network Management, *Kybernetes: The International Journal of Systems & Cybernetics*, 35(7/8): 1136-1146.
- Lee, C.-F., & Chen, K.-Y. (2017). Exploring Factors Determining the Attractiveness of Railway Tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 34(4), 461-474.
- Leiper, N. (1995). *Tourism Management*. Melbourne: RMIT Press.

- Mathieson, A. and Wall G., 1982. *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*, Longman.
- Medlik, S. (1991). *Managing Tourism*, England: Butterworth-Heineman
- Musinguzi, D. (2012). *The impacts of tourism on local communities: Developing and operationalising. A comprehensive monitoring framework* (Doctoral Dissertation, The Hong Kong Polytechnic University).
- Nalçakan, M. (2003). *Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi*. Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Eskişehir
- Olalı, H. (1982) *Turizm Politikası ve Planlaması*, İzmir: Ege Üniversitesi Matbaası.
- Orbaşlı, A., & Woodward, S. (2008). A Railway ‘Route’ as a Linear Heritage Attraction: The Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia. *Journal of Heritage Tourism*, 3(3), 159-175.
- Ortak, Ş. (1997). Atatürk'ün Doğu Anadolu Demiryolu Politikası Ve Erzurum'a Şimendiferin Gelişi. *Atatürk Dergisi*, 2(1), 148.
- Özbay, G., & Çekin, A. (2020). Turizm, Ulaşım ve Sosyal Medya Etkileşimi: Doğu Ekspresi ve Kars'taki Konaklama İşletmelerine Yönelik Bir Araştırma. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 327-344.
- Özdemir, A., G. (2013). Şehir varlıklarının şehir pazarlamasındaki önemi: Alanya örneği. *Yayınlanmamış yüksek lisans tezi*, Akdeniz Üniversitesi, Antalya.
- Özdemir, G. (2014). *Destinasyon Yönetimi ve Pazarlaması*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Özdemir, M. (1992). *Turizmin Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkileri*. Kök Sav: Ankara
- Özdemir, M. (2012). Tren Gelir, Hoş Gelir. *Kara Trenin Hikayesi*. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 117- 123.
- Özgürel, G. ve Avcıkurt, C. (2017). Yerleşik Yabancıların Türkiye Turizmine Etkileri: Marmaris İlçesi Örneği. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*. 15(1), 195-225.
- Özsöz, F., M. (2018). Şehir Pazarlamasında Bir Marka Şehir Olarak Eskişehir'in İncelenmesi. *Uluslararası Batı Karadeniz Sosyal ve Beşerî Bilimler Dergisi*. 2(1), 12-34.
- Park, M. ve Stokowski, P. A. (2009). Social disruption theory and crime in rural communities: comparisons across three levels of tourism growth. *Tourism Management*, 30(6), 905-915.

- Pehlivan, E., (2010). Ulaşım Faaliyetlerinin Turizm Faaliyetlerine Etkisi(İstanbul Örneği). Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Pekyaman, A. (2008). Turistik Satın Alma Davranışında Destinasyon İmajının Rolü Afyonkarahisar Bölgesinde Bir Araştırma. (Doktora Tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.
- Pike, S. (2008). Destination marketing: An integrated marketing communication approach, Oxford: Elsevier.
- Pine, J. and Gilmore, J. (2012). Deneyim ekonomisi. (L. Cinemre, Çev). İstanbul: Optimist.
- Prideaux, B. (1999). Tracks to Tourism: Queensland Rail Joins the Tourist Industry. International Journal of Tourism Research, 1, seven
- 86
- Quarmby, D., Buchanan C. and Partners Ltd., (2006). Tourism and Transport: Conflicts and Synergies, European Transport Conference
- Reis, A., & Jellum, C. (2012). Rail Trail Development: A Conceptual Model for Sustainable Tourism. Tourism Planning & Development, 9(2), 133-147.
- Ritchie, J. B., & Zins, M. (1978). Culture as determinant of the attractiveness of a tourism region. Annals of tourism research, 5(2), 252-267.
- Russell, D. W. (2008). Nostalgic tourism, Journal of Travel & Tourism Marketing, 25(2), 103-116.
- Saatçioğlu, C., ve Kolbaşı, Ç. N. (2012). Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu-Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi. Sakarya İktisat Dergisi/ The Sakarya Journal Of Economics, 1 (2), 1-25.
- Sarkım, M. (2008). Değişen seyahat eğilimleri kapsamında sürdürülebilir turizm anlayışının turizm politikaları üzerine etkileri. 2.Ulusal İktisat Kongresi.
- Sharpley, R. (2015). Tourism: A vehicle for development? (Edt. Sharpley, R. ve Telfer, D.J.) İçinde Tourism and Development in the Developing World (S. 11). Routledge.
- Sin, A. (2018). Şehir pazarlaması ve şehir varlıkları: Kayseri örneği. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Nuh Naci Yazgan Üniversitesi, Kayseri.
- Sonar, Ş. (2015). Türkiye’de Uygulanan Demiryolu Ulaşım Politikaları, Yüksek Lisans Tezi, Giresun Üniversitesi, 75-117.

- Sonar, Ş. (2015). Türkiye’de Uygulanan Demiryolu Ulaşım Politikaları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Giresun, 75,117.
- Soner Önal, T. K. (2018, 02 20). Kent ve Demiryolu. Kent ve Demiryolu: <http://kentvedemiryolu.com/dunden-bugune-dogu-ekspresi/> adresinden alındı Erişim:11.06.2023
- Soylu, A., Ceylan, S., & Özdiçiner, N. (2019). Turizmde Deneyim İnovasyonu: Doğu Ekspresi Örneği. 4th International Symposium on Innovative Approaches in Social, Human and Administrative Sciences (s. 2687-5527). Samsun: SETSCI.
- Stern, B. B. (1992). Historical and personal nostalgia in advertising text: the fin de siecle effect, *Journal of Advertising*, 21(4), 11-22.
- Swarbrooke, J. (1995). *The development and Management of Visitor Attractions*. Oxford: Butterworth Heinemann
- Swarbrooke, J. Beard, C., Leckie, S., ve Pomfret, G. (2003). *Adventure tourism: The new frontier*. USA: Elsvier Science Ltd, 59.
- Şahbaz, R. P. (2013). Türkiye’de Turistik Amaçlı Ulaştırma Sektörünün Gelişimi. *Türk Turizm Tarihi Yapısal ve Sektörel Gelişim* (Çavuş, Ş. vd. Ed.) içinde (2. baskı). ss. 137-161. Ankara: Detay Yayınları.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2019) 2019 Yılı Turizm Verileri, Ankara
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2017, Kasım 1-3). Turizmde Ürün Çeşitliliği ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Sonuç Raporu. 3. Turizm Şurası
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2017, Kasım 1-3). Turizmde Ürün Çeşitliliği ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Sonuç Raporu. 3. Turizm Şurası: <https://turizmsurasi.ktb.gov.tr/TR-204576/turizmde-urun-cesitliliği-vesurdurulebilirlik-komisyon-.html> adresinden alındı
- TCDD. (2019). <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/trenler>.
- T.C Sarıkamış Kaymakamlığı, (2022, 10 13). T.C Sarıkamış Kaynakamlığı. Sarikamis.gov.tr: <http://www.sarikamis.gov.tr/> adresinden alındı Erişim tarihi: 13.10.2022
- Temizgüney, F. (2015). Demiryolu Ulaşımının Erzurum’a Katkıları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 53, 255-272.
- Theobald, W. F. (Ed.). (2012). *Global Tourism*. Routledge.

- Timothy, D. J. & Tosun, C. (2003). Appropriate Planning for Tourism in Destination Communities: Participation, Incremental Growth and Collaboration, in Singh, Tourism and Host Communities, Cambridge, MA, USA: CABI Publishing.
- Tinsley, R.& Lynch, P. (2001). Small tourism business networks and destination development, International Journal of Hospitality Management, 20: 367-378.
- Türk Dil Kurumu. (2021). Güncel Türkçe Sözlük, sozluk. gov.tr
- Türkey, O. (2014). Destinasyon Yönetimi: Yönetim Bilimi Bakış Açısıyla Yaklaşımlar ve Araçlar, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Uca, S. & Yüncü, H.R. (2020). Akdeniz turizm destinasyonlarının çevresel performans endeksine (2020) göre ekolojik performansları: Çok boyutlu ölçekleme analizi ile 156 bir değerlendirme, Journal of Gastronomy, Hospitality and Travel 3(2), 299-310.
- Ulusal Ajans, Erişim adresi: <http://www.ua.gov.tr/docs/default-source/22-23-Mayıs2017-Yeni-Başlayanlar-Toplantısı/erasmus-nedir---gökçehan-kaçmaz.pdf?sfvrsn=0> Erişim Tarihi: 04.12.2019
- UNWTO, 2007. Tourism Market Trends: Europe-Country/Economy/Profiles/Turkey.
- Usta, Ö. (2008). Turizm Genel ve Yapısal Yaklaşım, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Uygur, S., M. ve Baykan, E. (2007). Kültür Turizmi ve Turizmin Kültürel Varlıklar Üzerindeki Etkileri. Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi. 1(2), 30-49.
- Vanhove, N. (2005). The Economics of Tourism Destinations, England: Elsevier.
- Wall, G. (1997). Is ecotourism sustainable?. Environmental management, 21(4), 483-491.
- Wang, N. (1999). Rethinking authenticity in tourism experience, Annals of Tourism Research, 26(2), 349-370.
- World Tourism Organization (1980). Manila declaration on world tourism. Madrid: WTO.
- Yarar, A., E. (2010). Şehir pazarlaması ve şehir varlıkları: konya ve mevlâna örneği. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Yıldırım, İ. (2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950). Atatürk Araştırma Merkezi yayınları, Ankara.
- Yıldırım,A., Şimşek, H. (2011).Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri.Ankara: Seçkin Yayıncılık

Yılmaz, H., & Arıkan, İ. (2015). Turizm ve Ulaştırma. (ed. İ, Arıkan) Turizm Ulaştırması içinde. Ankara: Detay Yayıncılık.

Youell, R. (1998). Tourism: An Introduction, Pearson Education, Longman.

Yüce, A., Samsa, Ç., & Meriç, K. (2019). Effects of Nostalgia Proneness on ConsumerBased Brand Equity: A Case Study on the Eastern Express. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 6(1), 199-212.

Yücel, M. S., Taşar, M. M. (2016). Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti, Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, 1(1), 293- 342.

Yüksek, G. (2014). Turizm destinasyonları. Ankara: Detay Yayıncılık



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Türkiye’ye 2016-2018 yılları arasında gelen yabancı turistlerin kullandıkları ulaşım türleri	15
Tablo 2: Destinasyon Kişilik Özellikleri.....	23
Tablo 3: Destinasyon planlama modeli.....	27
Tablo 4: Dünya Mirası Demiryollarını Keşfetmek	34
Tablo 5: Trende Gerçekleştirilen Aktiviteler	35
Tablo 6: Dünya Mirası Demir Yolları.....	37
Tablo 7: Dünyanın Önemli Demiryolu Hatları	53
Tablo 8: Doğu Ekspresi Kalkış ve Varış Saatleri.....	59
Tablo 9: Doğu Ekspresi Yorum Analizi.....	87
Tablo 10: Kyushu Seven Stars Treni Yorum Analizi	88

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Turistik Tren Rotası Geliştirme Modeli	42
Şekil 2: Tren Turizmi Destinasyonlarının Belirleyici Faktörlerinin Hiyerarşisi.....	44
Şekil 3: Ani öğren yeri/katedral.....	65
Şekil 4: Kars Kalesi	66
Şekil 5: Havariler Kilisesi (Kümbet Camii)	67
Şekil 6: Çıldır Gölü.....	68
Şekil 7: İliç/Erzincan	69
Şekil 8: Karanlık Kanyon/Erzincan	70
Şekil 9: Taşyol/Erzincan.....	70
Şekil 10: Çifte Minareli Medrese	72
Şekil 11: Divriği Ulu camii	72
Şekil 12 : Lounge Vagonu	76
Şekil 13: Deluxe Süit.....	76
Şekil 14: Tochoji Tapınağı	77
Şekil 15: Arita Şehri	78
Şekil 16: Barış Heykeli.....	79
Şekil 17: Takachiho Kanyonu	81
Şekil 18: Seven Star'ın 4 gün, 3 gecesi	83

ÖZGEÇMİŞ

Bariş Yılmaz, 2015 yılında Açık Öğretim lisesinden mezun olmasının ardından, Aynı yıl Karabük Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Raylı Sistemler Mühendisliğini (İngilizce) kazandı ve İngilizce hazırlığa başladı. 2018 de ki yaz stajını Marmaray’da 2019 da ki yaz stajını da İran’ın başkenti Tahran da ki RAJA demiryollarında yaptı.2020 de Raylı Sistemler Mühendisliğinden 3,14 ortalaması ile onur öğrencisi olarak mezun oldu. 2020 yılında Karabük Üniversitesi, İşletme Anabilim Dalında, İşletme Bölümünde Yüksek Lisansa Başlamıştır.