TÜRKİYE' DEKİ TURİSTİK TREN ROTALARININ GELİŞTİRİLMESİ İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ

Nevin YAVUZ

DOKTORA TEZİ

Eskişehir, 2024

TÜRKİYE' DEKİ TURİSTİK TREN ROTALARININ GELİŞTİRİLMESİ İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ

Nevin YAVUZ

T.C.

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

DOKTORA TEZİ

Eskişehir, 2024

T.C.

ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Nevin YAVUZ tarafından hazırlanan Türkiye'deki Turistik Tren Rotaları İçin Model Önerisi başlıklı bu çalışma 09.12.2024 tarihinde Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin ilgili maddesi uyarınca yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak, jürimiz tarafından Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalında Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan Doç. Dr. İnci Oya COŞKUN	
Üye (Danışman) Doç. Dr. Ebru DÜŞMEZKALENDER	
Üye Prof. Dr. Semra GÜNAY	
Üye Doç. Dr. Cansev ÖZDEMİR GÖZEN	
Üye Doç. Dr. Barış DEMİRCİ	

ONAY

.../... /2024

Doç. Dr. Şafak AĞDENİZ

Enstitü Müdürü

……./……/….

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi hükümlerine göre hazırlandığını; bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Eskişehir Osmangazi Üniversitesi tarafından kullanılan bilimsel intihal tespit programıyla taranmasını kabul ettiğimi ve hiçbir şekilde intihal içermediğini beyan ederim. Yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Nevin YAVUZ

İmza

ÖZET

TÜRKİYE' DEKİ TURİSTİK TREN ROTALARININ GELİŞTİRİLMESİ İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ

YAVUZ, Nevin

Doktora, 2024

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Ebru DÜŞMEZKALENDER

Bu araştırmanın amacı, dünyada ve Türkiye'de faaliyet gösteren turistik trenlerin işleyişini derinlemesine incelemek ve bu doğrultuda Türkiye'de demir yolu turizminin geliştirilmesi için bir model önerisi oluşturmaktır. Bununla birlikte turistik trenlerin alternatif turizm bağlamında yaptıkları faaliyetlerin incelenmesi de araştırmanın alt amacı olarak belirlenmiştir. Araştırmada birden fazla nitel veri toplama tekniğinin ve buna karşılık gelen nitel analiz prosedürlerinin kullanıldığı çoklu nitel yöntem kullanılmıştır. Araştırmanın birinci bölümünde, turistik tren işleyişinin nasıl gerçekleştiğine dair derin bir bilgi sağlamak amaçlanmaktadır. Bu kapsamda öncelikle dünya çapında faaliyet gösteren turistik trenler ve trenlerdeki hizmetlere ilişkin veriler doküman analizi ile değerlendirilmiştir. Araştırmanın ikinci aşamasında turistik trenlerle seyahat etmiş olan turistlerin deneyimlerine ilişkin yaptıkları e-yorumlar incelenmiştir. Araştırmanın bu aşamasında e-yorumlara ulaşmak için veri toplama aracı olarak netrografyadan yararlanılmıştır. Üçüncü aşamada ise Türkiye'deki turistik tren işleyişinin genel yapısının belirlenmesi amaçlanmıştır. Dolayısıyla Türkiye'de faaliyet gösteren turistik tren işletmesi yöneticilerinin görüşlerine başvurulmuştur. Bu kapsamda veri toplama aracı olarak görüşmeden yararlanılmıştır. Bu araştırmada üç aşama halinde gerçekleştirilen veri toplama süreci sonunda elde edilen veriler her bir aşamanın sonunda içerik analizi ile çözümlenmiştir. Araştırmanın birinci aşamasında

trenlerin bölgesel dağılımı, trenlerin fiziksel yapısı, trenler tarafından gerçekleştirilen seyahatlerin genel içerikleri belirlenmiştir. İkinci aşamasında yolcuların turistik tren seyahati sırasındaki motivasyonları ve turistik tren deneyiminin memnuniyetine etki eden faktörler belirlenmiştir. Üçüncü aşamada ise Türkiye'deki demir yolu turizminin mevcut durumu, turistik tren seyahatlerinin hizmet kalitesinin geliştirilmesine yönelik stratejiler ve potansiyel demir yolu turizmi rotaları belirlenmiştir. Üç bölümün bulgularından elde edilen sonuçlar doğrultusunda demir yolu turizmi için bir model önerisi geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Alternatif Turizm, Turistik Tren, Demir yolu Turizmi

ABSTRACT

A MODEL PROPOSAL FOR THE DEVELOPMENT OF TOURIST TRAIN ROUTES IN TURKEY

YAVUZ, Nevin

Doctoral Degree, 2024

Department of of Tourism Management

Supervisor: Assoc. Dr. Ebru DÜŞMEZKALENDER

The purpose of this study is to thoroughly examine the operation of tourist trains worldwide and in Turkey and, accordingly, to propose a model for the development of railway tourism in Turkey. Additionally, as a secondary objective, the activities carried out by the examined tourist trains in the context of alternative tourism were also analyzed. In line with this main objective, the research consists of three sections. Multiple qualitative methods were used in the study, which used more than one qualitative data collection technique and corresponding qualitative analysis procedures. The first section aims to provide an in-depth understanding of how tourist train operations are conducted. In this context, data on tourist trains operating worldwide and the services provided on these trains were collected through document analysis. In the second phase of the study, e-reviews by tourists who have traveled on tourist trains were analyzed. To access these e-reviews, netnography was used as a data collection tool. The third phase aimed to identify the general structure of tourist train operations in Turkey. For this purpose, the opinions of managers of tourist train enterprises operating in Turkey were sought. Interviews were used as the data collection tool for this phase. At the end of the data collection process, conducted in three phases, the data obtained were analyzed using content analysis at the end of each phase. In the first phase, the regional distribution of the trains, their physical structures, and the general content of the journeys undertaken by the trains were identified. In the second phase, the motivations of passengers during tourist train journeys and the

factors affecting their satisfaction with the tourist train experience were determined. In the third phase, the current state of railway tourism in Turkey, strategies to improve the service quality of tourist train journeys, and potential railway tourism routes were identified. Based on the findings from the three sections, a model proposal for railway tourism has been developed.

Keywords: Alternative Tourism, Touristic Train, Railway Tourism

TEŞEKKÜR

Danışmanlığının her aşamasında desteğini hissettiğim, zamanını hiç esirgemeyen hocam Doç. Dr. Ebru DÜŞMEZKALENDER'e, tez izleme komitesinde yer alan ve tezin son haline gelmesine katkı sağlayan değerli hocam Doç. Dr. Cansev Özdemir'e, yine tez izleme komitesinde yer alan, tezin son haline gelmesine katkı sağlayan ve motivasyonum her düştüğünde beni motive eden hocam ve arkadaşım Prof. Dr. Semra Günay'a ile bu süreçte desteklerini esirgemeyen aileme ve Dr. Öğretim Üyesi Fatih Bozkurt'a çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ iii
TEŞEKKÜR viii
İÇİNDEKİLER ix
TABLOLAR LİSTESİ xii
ŞEKİLLER LİSTESİ xiii
GÖRSELLER LİSTESİ xiv
KISALTMALAR LİSTESİ xv
ÖZET iv
ABSTRACT vi
GİRİŞ 1
BİRİNCİ BÖLÜM 5
ALTERNATİF TURİZM 5
1.1. Alternatif Turizm Kavramı, Ortaya Çıkışı ve Gelişimi 5
1.3. Alternatif Turizme Yönelik Eleştiriler 10
1.4. Alternatif Turizm Türleri 12
1.4.1. Doğaya Dayalı Alternatif Turizm Türleri 13
1.4.2. Kültüre Dayalı Alternatif Turizm Türleri 14
1.4.3. Özel İlgiye Dayalı Alternatif Turizm Türleri 15
1.4.4. Eğitime Dayalı Alternatif Turizm Türleri 16
İKİNCİ BÖLÜM 18
DEMİR YOLU TURİZMİ 18
2.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Demir Yolu Taşımacılığı ve Turistik Trenler 18
2.1.1. Dünya'da Demir Yolu Taşımacılığının Gelişimi ve Mevcut Durumu 18
2.1.2. Türkiye'de Demir Yolu Taşımacılığının Gelişimi ve Mevcut Durumu 21
2.1.3. Dünyada ve Türkiye'de Turistik Tren Taşımacılığının Gelişimi ve Mevcut Durumu 22
2.2. Demir Yolu Turizmi 27
2.3. Turistik Trenler 33
YÖNTEM 39
3.1. Araştırma Tasarımı 39
3.1.1. Araştırmanın Birinci Aşaması-Doküman İncelemesi 40

3.1.2. Araştırmanın İkinci Aşaması-Netnografya 42
3.1.3. Araştırmanın Üçüncü Aşaması-Görüşme 45
3.2. Verilerin Analizi 47
3.3. Araştırmada Geçerlik ve Güvenirlik 48
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM 51
BULGULAR 51
4.1. Araştırmanın Birinci Aşamasından Elde Edilen Verilere İlişkin Bulgular 51
4.1.1. Turistik trenlerin Kıtalara Göre Dağılımı 51
4.1.2. Turistik Trenlerin Fiziksel ve Sosyal Olanakları 52
4.1.3. Turistik Trenler ile Gerçekleştirilen Turların Genel Özellikleri 58
4.1.4. Turistik Tren Rotalarında Yer Alan Alternatif Turizm Çeşitleri 61
4.2. Bölüm Sonucu 64
4.3. Araştırmanın İkinci Aşamasından Elde Edilen Verilere İlişkin Bulgular 71
4.3.1. Tren Tasarımı ve Fiziksel Olanakları 71
4.3.2. Trendeki Yiyecek İçecek Olanakları 73
4.3.3. Trende Konaklama 74
4.3.4. Temizlik 75
4.3.5. Çalışanlar 76
4.3.6. Tren İçi Aktiviteler 77
4.3.7. Tren Dışı aktiviteler 79
4.3.8. Turist Rehberleri 81
4.3.9. Manzara 81
4.3.10. Fiyat 82
4.3.11. Deneyim 83
4.3.13. Turistik Tren Seyahatinin Geliştirilmesine Yönelik Öneriler 85
4.4. Bölüm Sonucu 86
4.5. Araştırmanın Üçüncü Aşamasından Elde Edilen Verilere İlişkin Bulgular 89
4.5.1. Türkiye'deki Turistik Tren Taşımacılığının Mevcut Durumuna İlişkin Bulgular 89
4.5.2. Turistik Trenlerde Sunulan Hizmet Kalitesine İlişkin Bulgular 91
4.5.3. Alternatif Turizm ve Yeni Turistik Rotaların Geliştirilmesine Yönelik Bulgular 94
4.5.4. Türkiye'deki Turistik Tren Taşımacılığının Turizme Katkısına İlişkin Bulgular 97
4.6. Bölüm Sonucu 98

SONUÇ 100
KAYNAKÇA 112

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1 Alternatif Turizm ve Kitle Turizmi Arasındasındaki Farklılıklar 9

Tablo 2 TCDD Taşımacılık A.Ş. Ana Hat Trenlerin Listesi 26

Tablo 3 Turistik Demir Yolu Ürünleri ve Hizmetlerinin Çekicilikleri 32

Tablo 4 Dünya Çapında Faaliyet Gösteren Turistik Trenler 41

Tablo 5 Turistik Trenlere İlişkin Tripadvisorda Yer Alan Yorum Sayıları 43

Tablo 6 Katılımcılara ve Görüşmeye İlişkin Bilgiler 46

Tablo 7 Turistik Tren Rotalarının Kıtalara Göre Dağılımı 51

Tablo 8 Gündüz Seyahat Eden Turistik Trenlerin Fiziksel ve Sosyal Olanakları 52

Tablo 9 Gündüz /Gece Seyahat Eden Turistik Trenlerin Konaklama Vagonlarının Tasarım Özellikleri 53

Tablo 10 Gündüz /Gece Seyahat Eden Turistik Trenlerin Diğer Özellikleri 56

Tablo 11 Turistik Trenlerde Düzenlenen Tur Sayıları 58

Tablo 12 Turistik Trenler ile Gerçekleştirilen Turların Özellikleri 59

Tablo 13 Turistik Trenler ile Gerçekleştirilen Turlar İçerisinde Yer Alan Alternatif Turizm Çeşitleri 61

Tablo 14 Turlar İçerisinde Yer Alan Alternatif Turizm Faaliyetlerine İlişkin Örnekler 63

Tablo 15 Araştırma Sonucunda Ulaşılan Tema ve Kodların Tablosu 86

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 Turistik Tren Rotası Geliştirme Modeli 30

Şekil 2 Demir Yolu Turizmi Destinasyon Çekicilikleri Hiyerarşisi 32

Şekil 3 Araştırma Tasarımı 40

Şekil 4 Gündüz Trenlerinin Fiziksel Özellikleri ve Sosyal Aktiviteler 65

Şekil 5 Gündüz/Gece Turistik Trenlerdeki Sosyal Etkinlik Vagonları ve Tren İçi Sosyal Etkinlikler 67

Şekil 6 Turistik Tren Rota Planlama Modeli 105

Şekil 7 Turistik Tren Çalışanlarının Sahip Olması Gereken Nitelikler 110

GÖRSELLER LİSTESİ

Görsel 1 Gündüz Turistik Trenleri 64

Görsel 2 Gündüz/Gece Treni Üst Konaklama Sınıfı Kompartıman Görünümü 66

Görsel 3 Gündüz/Gece Treni Kanepeli Konaklama Kompartımanı Gündüz ve Gece Görünümü..... 66

Görsel 4 Gündüz/Gece Treni Ranzalı Konaklama Kompartımanı Gündüz ve Gece Görünümü..... 67

Görsel 5 Gündüz/Gece Treni Gözlem Vagonu Görünümü 68

Görsel 6 Gündüz/Gece Treni Yemek ve Bar Vagonu Görünümü..... 68

Görsel 7 Gündüz/Gece Treni SPA Vagonu Görünümü..... 69

Görsel 8 Tren Dışı ve Tren İçinde Yapılan Etkinlik Örnekleri ile İlgili Görüntüler. 69

KISALTMALAR LİSTESİ

AA: Al-Andalus

BRS: Belmond Royal Scotsman

ETGL: El Transcantabrico Gran Lujo

GEDE: Golden Eagle Danube Express

VSOE: Venice Simplon-Orient Express

BT: Blue Train

RRPA: Ravos Rail Pride of Africa

GE: Golden Eagle

DO: Deccan Odyssey

EOE: Eastern Oriental Express

KSS: Kyushu Seven Star

ME: Maharajas' Express

SLE: Shangri La Express

G/IP: Ghan/ Indian Pacific

BAE: Belmond Andean Explorer

TC: The Canadian

RCP: Royal Canadian Pacific

GİRİŞ

Çok eski tarihlere dayanan geçmişiyle demir yolu ulaşımı bir döneme adını vererek çağın adının demir yolu çağı olarak anılmasını sağlamıştır. Demir yolları kitlesel üretimin yaygınlaştığı sanayi devrimi döneminde kitlesel ulaştırma gereksiniminin en önemli kaynağı olmuştur (Kaynak, 2002: 24). Dolayısıyla bu dönemde kitlelere seyahat etme olanağı sağlamıştır. Demir yolu ulaştırması kitlesel seyahate olanak sağlayarak; turizmin gelişimini desteklemiştir (Yüksek ve Arıkan, 2015: 66). Kara yolu ve hava yolu ulaştırmasının kullanımının çok düşük seviyede olduğu dönemlerde turizm amaçlı seyahatler demir yolu ulaştırması ile kitleselliğe dönüşmüş ve yolcu treni turist akımını somutlaştırmıştır. 1950'li yıllardan sonra ise kara yolu ve hava yolu ulaştırma çeşitlerinin önem kazanması ile birlikte, demir yolu ulaştırmasının yolcu ve yük taşımacılığı üzerindeki etkisi azaldığı için demir yolu ulaştımasının turizm hareketliliği üzerindeki etkisi de sekteye uğramıştır (Rota, 2012: 61). Son yıllarda ise çevresel faktörlerin etkisiyle demir yolu ulaştıması tekrar önem kazanmaya başlamıştır. Nitekim turizm uzmanlarının 2030 yılı için turizm amaçlı seyahatlerin eğilimi ile ilgili yaptığı araştırma sonuçları, seyahat araçları seçiminde çevresel motivasyonların etkisinin gittikçe artacağını ve demir yolu ulaştırmasının hava yolu ulaştırmasına göre tercih edilme oranının artış göstereceğini belirtmektedir. Bununla birlikte araştırma sonuçlarında seyahat edenlerin ihtiyaçlarını karşılayabilmek adına varış noktalarında demir yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma modları ile entegrasyonun sağlaması gerektiği de belirtilmektedir. Örneğin, Alman tren şirketi Deutsche Bahn, 2001 yılında Fahrtziel Nature (Doğa Hedefi) adlı bir proje başlatmıştır. Bu proje milli parklara, doğa rezervlerine tren/otobüs ile kombine edilmiş seyahatlerle ulaşımın sağlanmasını ve bu alanlarda yürüyüş ve bisiklete binme gibi doğa temelli etkinliklerin yapılmasını teşvik etmektedir. Bu proje kapsamında 18 destinasyona hizmet verilmektedir (Dickinson ve Lumsdon 2010:116).

Destinasyonlar arası ve destinasyon içinde olmak üzere temel olarak iki boyutta değerlendirilen demir yolu ulaştırması son dönemlerde turistik amaçlı olarak da kullanılmaktadır (Tan, 2008: 18). Seyahat motivasyonlarınlarında meydana gelen değişimler sonucu trenlere ve demir yollarına artan ilgiyle birlikte demir yolları ulaşım aracı olmanın ötesine geçerek turistik bir nitelik kazanmıştır. Böylelikle demir yolu turizmi üzerinde durulan bir kavram haline gelmiştir (Bayraktar ve Selçuk, 2022: 1439). Bu noktada demir yolu ulaştırmasının turizm faaliyetleriyle ilişkilendirildiği ya

da turizm faaliyetinin ana konusu olduğu demir yolu turizminden bahsetmek mümkündür. Demir yolu araçlarının turistler tarafından rekreasyon amaçlı kullanıldığı alternatif turizm türü *"demiryolu turizmi (railway tourism)"* olarak tanımlanmaktadır (Samsa, 2023: 2093).

Demir yolları farklı amaçlara hizmet etmektedir. Bazen kırsal alanları kentsel alanlara bağlayan bir ulaşım koridoru olarak, bazen de yerel halkın yanı sıra yerli ve yabancı turistlere rekreasyon aracı olarak hizmet etmektedir. Demir yolları motorsuz rekreasyonel faaliyetlerin uygulanması için ideal bir ortam sağlamaktadır. Dolayısıyla düşük emisyonlu faaliyetler yoluyla iklim duyarlılığını desteklemekte; çevreye duyarlı turistlerin ilgisini çekmekte ve turizmde sürdürülebilirlik stratejilerini destekleyen alternatif bir turizm ürünü olarak düşünülmektedir (Lee ve Cheng, 2017: 461). Demir yolu turizmi, yerel ekonomilerin geliştirilmesine katkıda bulunurken aynı zamanda ayrıcalık, teknoloji, lüks ve sürdürülebilirliği birleştiren çok çeşitli turizm alternatifleri sunabilmektedir (International Union of Railways, 1922). Artan küresel rekabet ortamında turizm sektöründe yaşanan önemli değişiklikler sonucu ülkeler, turizm pazar paylarını artırabilmek için sundukları turizm ürünlerini çeşitlendirme yoluna gitmiştir. Bu durum deniz, kum ve güneşten oluşan kitle turizmine olan ilginin azalması ile sonuçlanmış ve turizmi çeşitlendirmek adına doğayı koruyan, doğada ve kültürel ortamlarda deneyimler yaşamayı amaçlayan özel ilgi alanlarına yönelik alternatif turizm aktivitelerinin gelişmesini sağlamıştır. Çok çeşitli aktivitelerden oluşan alternatif turizm faaliyetleri daha çok gelir düzeyi yüksek ve eğitimli turistler tarafından küçük gruplar halinde gerçekleştirilmektedir. Bu aktiviteler arasında eko, jeo, yayla, sağlık, spor, karavan, kültür, rota, festival, inanç, agro, kış turizmi gibi çok çeşitli turizm türleri yer almaktadır (Gülbay, 2016: 218; Rodríguez vd., 2012: 926). Turist motivasyonlarının değişmesiyle birlikte alternatif turizm faaliyetlerinin çeşitlenmesi ülkeler için gereklilik haline gelmiştir (Zoğal, 2014: 538). Dolayısıyla alternatif turizm içerisinde yer alan rota/güzergâh turizmi de oldukça ilgi görmeye başlamıştır. Bu durumun turizmin çeşitlendirilmesinde ve az gelişmiş bölgelerdeki doğal ve kültürel çekiciliklerin turizm amaçlı değerlendirilmesinde oldukça önemli bir rol oynadığı düşünülmektedir (Baykal, 2015: 60) Dünyada birçok destinasyonda turistik tren turlarına ve rotalarına rastlamak mümkündür. Bunlardan en önemlileri Rusya'daki Trans-Sibirya Ekspresi, Avrupada Orıent Express, Norveç'te Flam Ekspres, Hindistan'da Tekerlekli Saray ve Oyuncak Treni, İsviçre'de Buzul Ekspresi,

Peru'da Machu Picchu Treni, Avustralya'da Ghan Ekspresi, Güney Afrika'da Mavi Tren, Meksika'da Copper Canyon Ekspresi, İskoçya'da Kraliyet Ekspresi'dir (Uzak Rota, 2014).

Türkiye'de 2023 yılı sonu itibariyle 2.251 km'lik kısmı yüksek hızlı tren demir yolu hattı olmak üzere toplam 13.919 km'lik demir yolu hattında tren işletmeciliği yapılmaktadır (TCDD, 2023). Geniş demir yolu ağına ve demir yolu mirasına sahip olan Türkiye'de, sadece Turistik Doğu Ekspresi faaliyet göstermektedir. Bu durum geniş demir yolu ağına, zengin doğal, tarihi, kültürel değerlere sahip olan Türkiye'de turistik tren rotalarına daha fazla önem verilmesi gerektiğini göstermektedir. Nitekim T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2017 yılında düzenlediği 3. Turizm Şurasında Turizmde Ürün Çeşitliliği ve Sürdürülebilirlik Komisyonu raporunda tren turizmi kavramı yer almaktadır. Raporda özellikle lüks tren turizm konusu ele alınmıştır. Önemli lüks tren turizmi uygulamalarının incelenerek, bu doğrultuda Türkiye'nin demir yolu rotalarına yönelik gerekli iyileştirilmelerin yapılması önerilmiştir (Turizm Şurası, 2017).

Bu araştırmanın amacı Dünyada ve Türkiye'de faaliyet gösteren turistik trenlerin işleyişini derinlemesine incelemek ve bu doğrultuda Türkiye'de demir yolu turizminin geliştirilmesi için bir model önerisi oluşturmaktır. Bununla birlikte araştırmada alt amaç olarak, incelenen turistik trenlerin alternatif turizm bağlamında yaptıkları faaliyetler de değerlendirilmiştir. Bu genel amaç doğrultusunda araştırma üç bölümden oluşmaktadır.

Araştırmanın birinci bölümünde, turistik tren işleyişinin nasıl gerçekleştiğine dair derin bir bilgi sağlamak amaçlanmaktadır. Bu kapsamda öncelikle dünya çapında faaliyet gösteren turistik trenler ve trenlerdeki hizmetlere ilişkin veriler doküman analizi ile toplanmıştır. Araştırmanın ikinci aşamasında turistik trenlerle seyahat etmiş olan turistlerin deneyimlerine ilişkin yaptıkları e-yorumlar incelenmiştir. Araştırmanın bu aşamasında e-yorumlara ulaşmak için veri toplama aracı olarak netrografyadan yararlanılmıştır. Yolcuların turistik tren seyahati sırasındaki motivasyonları ve turistik tren deneyiminin memnuniyetine etki eden faktörler belirlenmiştir. Üçüncü aşamada ise Türkiye'deki turistik tren işleyişinin genel yapısının belirlenmesi amaçlanmıştır. Dolayısıyla Türkiye'de faaliyet gösteren turistik tren işletmesi yöneticilerinin görüşlerine başvurulmuştur. Üç bölümün bulgularından elde edilen sonuçlar doğrultusunda demir yolu turizmi için bir model önerisi

sunulmuştur. Dolayısıyla bu araştırmanın Türkiye'deki demir yolu ulaştırma potansiyelinin değerlendirilmesine ve bölgeler arası kalkınmada dengesizliğin giderilmesine dair çözüm önerisi sunacağı düşünülmektedir. Bununla birlikte araştırma kapsamında yapılan literatür taramasında sosyal bilimler perspektifinden demir yolu ulaştırması ile ilgili yapılan yayınların sınırlı olduğu, Türkiye'de ise demir yollarının sosyal bilimler açısından incelenmesinin ihmal edilmiş bir araştırma alanı olduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu araştırmanın literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ALTERNATİF TURİZM

Bu bölümde alternatif turizm kavramı, alternatif turizmin özellikleri ve alternatif turizm çeşitlerine ilişkin bilgilere yer verilmiştir.

1.1. Alternatif Turizm Kavramı, Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Demir yollarının yaygınlaşması ve İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sivil havacılıkta yaşanan gelişmelerle birlikte ulaşım maliyetleri düşmüştür. Bu durum insanları seyahate özendirerek turizme olan talebi arttırmıştır. Artan talep ölçek ekonomilerine yol açarak maliyetlerin daha fazla düşmesini sağlamıştır. Böylece tur operatörleri tarafından standart bir ürün olarak geliştirilen ulaşım, konaklama ve turistik aktivitelerin birleşiminden oluşan paket turların daha ucuza satılmasına olanak sağlamıştır. Kitle turizminin en temel turistik ürünü ise çok sayıda insan tarafından tüketilmek üzere tasarlamış paket turlar olmuştur. Bu durum sonucunda uluslarası turizm şirketlerinin piyasada denetim gücünü artırmış ve bu şirketler potansiyel turistlerin tatil kararlarını etkilemeye başlamıştır (Shaw ve Williams 1994: 176- 178; Roney, 2002: 12).

Turizmin ekonomik yönünün getirdiği avantajlar ınedeniyle kitle turizminde tüketime ağırlık verilmesi özellikle az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerde kaynak kullanımını dengesiz şekilde arttırmaktadır. Aynı zamanda turizm endüstrisi, gelişen ekonomik bir sektördür ve çevrenin sağladığı kaynaklardan yararlanarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Dolayısıyla çevre ile iç içe bir ilişki içerisindedir (Soykan, 2003: 7). Turizmin gelişmesi betonlaşmaya bağlı kirliliği dolayısıyla ekolojik kirliliği beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte sosyo-kültürel farklılıklar nedeniyle kültürel değerlerin bozulması gibi olumsuz sonuçlara da neden olmaktadır (Ovalı, 2007: 65). Kısaca kitle turizminin gelişimi, çoğunlukla kıyı bölgelerinde aşırı ve yerel mimariyle uyumsuz yapılaşma sonucu özgün dokunun bozulması, çevre ve gürültü kirliliği, yeşil alanların, tarihi ve kültürel mekânların zarar görmesi (Roney, 2011:20) ve bazı sosyal sorunların ortaya çıkması (Zengin ve Sancar, 2014:141) gibi birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Kitle turizminin destinasyonlarda neden olduğu aşırı

kaynak kullanımının olumsuz sonuçları ise alternatif turizm uygulamalarını zorunlu hale getirmiştir (Baytok, Pelit ve Soybalı, 2017: 4).

1970 yıllarda yaşanan ekonomik kriz ve bilişim teknolojilerindeki gelişmeler üretim biçiminin değişikliği ile sonuçlanmış ve kitle üretim biçiminin yerini küme üretim almıştır. Üretim süreçlerindeki değişiklikler tüketici tercihlerinin de değişimine sebep olmuştur. Bununla birlikte gelişen iletişim ve bilgi akışı sistemleri tüketim hızını da arttırmıştır. Post fordist dönem olarak adlandıran bu dönem alternatif turizmin yükselişinin sebeplerinden biri olarak görülmektedir (Ronay, 2002: 12; Ronay, 2011: 20-21,).

1980'li yıllarda gündeme gelen alternatif turizm kavramı, 1984 yılında Tayland Chiangmai'de Üçüncü Dünya Turizmi Ekümenik Koalisyon'da (Ecumenical Coalition on Third World Tourism, ECTWT) farklı bir seyahat biçimini teşvik eden bir süreç olarak tanımlanmıştır (Katlav, 2019: 10). Ancak tarihsel bir perspektiften bakıldığında, Orta Çağ hac gezileri ve Grand Tour hem dinsel turizm hem de eğitim turizmi açısından modern zamandaki alternatif turizmin öncü hareketleri olarak değerlendirilmektedir. Aynı zamanda çiftlik turizm uygulamalarının Avrupa'da 100 yıldan uzun bir süre öncesinde var olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla alternatif turizmin kitle turizminden önce var olduğu sonucuna varılabilir (Marsan, 2011: 2; Weaver, 2006: 38).

Alternatif turizm felsefesini modernleşme sürecinin turizme yansımalarında görmek mümkündür. Alternatif turizme geçiş süreci sürdürülebilir turizm kapsamında ürün çeşitlenlendirmesi ile başlamıştır. Dolayısıyla sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir kalkınma alternatif turizmin felsefesini anlamak için birlikte incelenmesi gereken konulardır (Kozak, Evren ve Çakır, 2013: 17). Sürdürülebilir kalkınma, "*gelecek kuşakların ihtiyaçlarını karşılayabilme olanağından ödün vermeden günümüz kuşaklarının ihtiyaçlarını karşılayabilen bir kalkınma yaklaşımı* olarak tanımlanmaktadır (Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2024). Sürdürülebilir kalkınma yaklaşımından doğan sürdürülebilir turizm gelişimi, sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda gelecek nesiller için fırsatları geliştirirken turistlerin ve misafir kabul eden bölgelerin gereksinimlerini de karşılayacak şekilde turizm gelişimini gerçekleştirebilmektir (Katlav, 2019: 8). Alternatif turizm ise sürdürülebilir turizmin bir uzantısıdır ve kitle turizminin tam tersi özelliklere sahip olan, yerel kuruluşlar ve yerel halk tarafından kontrol edilen, yerel mimari ile uyumlu bir turizm biçimidir.

Turizmin gittikçe artan olumsuz çevresel etkilerinin fark edilmeye başlanması ve sürdürülebilir turizm anlayışının ortaya çıkması, alternatif turizmin çıkış nedenlerinden biri olarak tanımlanmaktadır. Alternatif turizm yaklaşımı, sürdürülebilirlik anlayışını temel alarak turizm ürünlerinin çeşitlenmesini, yerel halkın turizme katılımını, özgün değerlerin yaşatılarak korunmasını temel alan bir yaklaşımdır (Katlav, 2019: 8-9).

Alternatif turizm, kontrolsüz gelişimi engelleyecek yaratıcı çözümler arayan geniş bir hareketin parçası haline gelmiştir. Neo Marksist yaklaşım çerçevesinde ise üçüncü dünya ülkelerinin sömürülmesine karşı gelişen bir felsefe olarak da görülmektedir. Bu felsefe dünyayı kuzey ve güney olarak ayırmakta kuzeyin güçlü ve kapitalist ülkelerinin güneyin emeğini ve enerjisini sömürdüğünü, kitle turizmi aracılığı ile de üçüncü dünya ülkelerinin kültürlerinin, değerlerinin ve kaynaklarının zenginlerin hazlarına kurban edildiğini savunmaktadır (İlhan, 2019:28-29). Alternatif turizm felsefesinin benimsenmesi ile tüketici egemenliği artmış paket tur çerçevesinde tercih edilen standart özelliklere sahip oteller yerine kültür turizmi, yeşil turizm, spor turizmi gibi alternatif çekim alanları yaratılmaya başlanmış dolayısıyla konaklama tesislerinin biçimi değişmiş bireysel olarak işletilen, çevreyle uyumlu, küçük ölçekli ve butik turistik işletmeleri faaliyete geçmiştir (Urry 1995: 151).

Cohen (1987) alternatif turizmin iki ana kavramdan oluştuğunu belirtmiştir. Birincisi sırt çantalı gezginler tarafından geliştirilen, paket turların sunduğu güzergâhlar, olanaklar ve yerler yerine yerel halkla engelsiz kişisel temas kurabilecekleri yerlere yönelerek modern tüketime ve kitle turizmine karşı bir tepki, ikincisi ise üçüncü dünya ülkelerindeki çevresel ve kültürel bozulma ile yerel halkın sömürülmesine bir tepki olarak değerlendirmiştir. Birçok araştırmada alternatif turizm, kitlesel klasik turizme karşı gelişen turizm türlerini ele alan bir kavram olarak değerlendirilmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı alternatif turizmi; "*sosyal ve ekolojik uyuma, yerel ve yabancı girişimcilerin iş birliğine ve gelişmede yerli malzeme kullanılmasına öncelik verme amacını güden bir turizm çeşididir*" şeklinde tanımlanmaktadır (Batman ve Çınar, 2008: 8). Başka bir araştırmada ise alternatif turizm; "*geleneksel ve klasik kitle turizmi ve şehir turizminin olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla yeni turistik ürünlerin bir araya getirilmesi ile oluşturulmuş bir turizm çeşidi*" olarak tanımlamaktadır (Kılıç ve Kurnaz, 2010:42-43). Tanımlardan da anlaşıldığı gibi alternatif turizmin ortaya çıkmasındaki temel nedenler arasında turizm

sektöründe kâr kaynaklarının azalması nedeniyle turizmin çeşitliğini arttırma yoluyla pazarın genişlemesini sağlamak ve kâr payını arttırmak bulunmaktadır. Bununla birlikte doğal dengenin bozulması sonucunda turistik çekiciliklerin azalmasını en aza indirmek, turizm potansiyellerini daha iyi kullanabilmek ve her geçen gün farklılaşan seyahat ihtiyaçlarına daha iyi cevap vermek amacıyla alternatif turizm ürünleri çeşitlendirilmiştir.

Alternatif turizm türlerinin çeşitlendirilmesinin birçok olumlu etkileri bulunmaktadır. Bunlar arasında mevsimselliğin ortadan kaldırılması, kısa tatiller ve hafta sonlarının değerlendirilmesi, gelir düzeyi düşük bireylerin turizme kazandırılması, aile yapısındaki değişimlere paralel olarak gençlerin sorumluluk alma, kendine gerçekleştirme ve sosyal gelişimlere katkı sağlama gibi konular yer almaktadır (Baytok vd., 2017:4-5) Dolayısıyla Birleşmiş Milletler, Dünya Turizm Örgütü ve UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization-Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu) gibi kuruluşların alternatif turizm türlerini teşvik edici çalışmalarda bulunmaktadır. Dünya Bankası, Avrupa Birliği gibi yapıların küçük girişimcilik politikalarını finansal açıdan desteklemeleri de alternatif turizmin çeşitlenlendirilmesini teşvik etmektedir (Kozak ve Bahçe, 2012: 98).

1.2. Alternatif Turizmin Özellikleri

Alternatif turizm içerisinde farklı istek ve ihtiyaçlar doğrultusunda oluşturulmuş birçok turizm türü yer almaktadır. Bu turizm türleri farklı özellikler yanında ortak özelliklere de sahiptir (Kozak ve Bahçe, 2012: 99-101). Weaver (2006) çeşitli ölçütler kullanarak alternatif turizmin özelliklerini aşağıdaki şekilde sıralamaktadır (İlhan, 2019: 23):

Pazar: Genellikle dışa dönük turistler tarafından özel ilgi alanlarına göre tercih edilen, mevsimsel olmayan ve konaklama süresi uzun turizm türleri.

Çekicilikler: Yerel halk ile turistlerin etkileşimini teşvik eden otantik ve metalaşmamış turizm türleri.

Konaklama: Yerel mimariye uygun yerel halk tarafından işletilen küçük ölçekli konaklamaların kullanıldığı turizm türleri.

Ekonomik durum: Turizm gelirlerinin daha düşük ancak gelirlerin yerel halkın daha çok pay aldığı, ekonomik olarak turizme bağımlılığın daha az olduğu, yerel kaynakların kullanıldığı dolayısıyla sızıntıların az olduğu turizm türleri.

Yasal düzenlemeler: Doğal kaynakların korunmasına yönelik sıkı yasal düzenlemelerin yer aldığı, uzun dönemli planlamaların yapıldığı ve sürdürülebilirliğe odaklanmış, yerel halkın söz sahibi olduğu aynı zamanda yerel halkın gelenek ve göreneklerine saygılı turizm gelişim türleri.

Alternatif turizm faaliyetlerine katılanlar küçük gruplar halinde veya bireysel olarak seyahat etmektedirler. Aynı zamanda alternatif turizm faaliyetlerine katılanlar eğitimli, varlıklı, doğaya duyarlı, yerel halkla etkileşimde bulunan ve halkın çıkarlarını gözeten kişilerdir.

Dünyada turizm yapılabilir alanlar çoğaltılamayacağı için alternatif turizmin gelişiminde temel amaç, bireylerin çeşitli güdülerini, sosyal, kültürel, psikolojik gereksinimlerini karşılayarak doğal kaynakları turizmde koruyarak kullanabilmek olmuştur. Kitle turizminin olumsuz etkilerini en aza indirmek, değişen tatil istek ve eğilimleri karşılamak için son yıllarda turizmin çeşitlendirilmesi için yapılan çalışmalar önemli ölçüde artmıştır. Dolayısıyla alternatif turizm bağlamında; doğa temelli, eğitim amaçlı, hobiye dayalı, kültüre dayalı turizm çeşitleri geliştirilmiştir. (Çelik, 2018: 195).

Alternatif turizmin türlerinin temel özellikleri farklı kaynaklarda bazen belirli ölçütler ile sınıflandırılmakta bazen de kitle ve alternatif turizm zıtlığı üzerinden kıyaslama yapılarak verilmektedir. Tablo 1'de alternatif turizm ve kitle turizmi arasındaki farklılıklar gösterilmektedir.

Tablo 1

Alternatif Turizm ve Kitle Turizmi Arasındasındaki Farklılıklar

Kitle Turizminin Algılanan Özellikleri	**Boyutlar**	**Alternatif Turizminin Algılanan Özellikleri**
Yüksek sayılar	Turizm rakamları	Düşük sayılar
Yüksek sayılar	Paket tur sayısı	Düşük sayılar
Yüksek yoğunluk	Turistlerin mekânsal dağılımı ve altyapı	Dağınık

Düşük	Hedef topluluğa ekonomik dönüş	Yüksek
Yüksek baskı	Fiziksel ve sosyokültürel çevre üzerindeki baskı	Düşük baskı
Düşük	Otantiklik	Yüksek
Yüksek	Büyük üretim piyasalarına bağımlılık	Düşük
Yüksek	Uluslararası turizm işletmelerinin pazar gücü	Yüksek
Alt-orta	Pazarın eğitim düzeyi	Orta-yüksek

Kaynak: Jovicic, 2014: 610

Tablo 1'de de görüldüğü gibi kitle turizmi ve alternatif turizm arasında farklılıklar bulunmaktadır. Alternatif turizm türleri yerel halkın çıkarlarını ve çevresel sürdürülebilirliği daha fazla önemsemektedir. Alternatif turizm türlerinin büyük üretim piyasalarına bağımlılık düzeyleri kitle turizmine göre daha düşük olmasına rağmen uluslararası turizm işletmelerinin pazar gücü kitle turizminde olduğu gibi yüksektir.

1.3. Alternatif Turizme Yönelik Eleştiriler

Alternatif turizme yönelik eleştirileri üç boyutta sınıflandırmak mümkündür. Bunlar alternatif turizmin tanımlanması ile ilgili eleştiriler, kitle ve alternatif turizm ikilemi ile ilgili eleştiriler ve alternatif turizmin sürdürülebilirliği ile ilgili eleştirilerdir (İlhan, 2019: 31-40).

Alternatif turizm ile ilgili literatür incelendiğinde birçok araştırmacı tarafından alternatif turizm kavramının muğlak ve karmaşık olduğunun ifade edildiği görülmektedir. Bu nedenle bu araştırmacılar alternatif turizm ifadesi yanında; *sorumlu turizm, yeni turizm, özel ilgi turizmi, sürdürülebilir turizm*, *yeşil turizm* gibi farklı ifadeler kullanmayı tercih etmiştir. Aynı zamanda bazı araştırmacılar ise alternatif turizm çeşitlerinin birçoğunun sürdürülebilir gelişme ilkeleri ile yakından ilişkili olduğunu dolayısıyla sürdürülebilir turizm kavramının alternatif turizm kavramından daha anlamlı olduğunu belirtmektedirler. Dünya Turizm Örgütü'nün turizmin küresel rolü ve teorik alt yapısını desteklemek için gerçekleştirdiği çalışmalarında da alternatif turizm ifadesi karmaşık ve çok anlamlı bir kavram olarak belirtilmiştir (Baytok vd.,

2017:10). Alternatif turizm kavramının kitle turizminin karşıtı veya ikamesi olarak yeni tüketicilerin taleplerinden ortaya çıkmış niş bir pazar olarak düşünülmesi aynı zamanda turizmin tümünün daha kusursuz formlara dönüştürülmesine çare olarak değerlendirilmesi sebebiyle turizm araştırmacıları tarafından tartışmalı bir konu olarak görülmektedir (Higgins-Desbiolles, 2008: 346). Alternatif turizmin kavramsallaştırılmasına getirilen eleştirilerden biri, kitle turizmi ile alternatif turizm arasında karşıtlıkların sert ve net çizgilerle çizilmesidir. Örneğin kitle turizmi "siyah'', "kötü", "sürdürülemez" olarak; alternatif turizm "beyaz", "iyi", "sürdrülebilir" olarak değerledirilmektedir. Bu karşıtlıklar alternatif turizm kavramının belirsizliğini daha da artırmaktadır (Baytok vd., 2017:11). Bu noktada Weaver (2011) da kitle turizmi ile alternatif turizm arasında karşıtlık görülmeden, deneyim ve fırsatların paylaşılmasının, destinasyonların sürdürülebilir kalkınmasına katkı sağlamada daha faydalı olacağını vurgulamaktadır.

Alternatif turizm, kitle turizminin kitlesel hareketinin neden olduğu zararlara tepki olarak sınırlı ölçekli, düşük etkili, toplum temelli, duyarlılığı veya eğitimi yüksek kişilerin katıldığı (Weaver, 1995; Weaver, 1991) ve kitle turizmin zıttı özelliklere sahip turizm olarak nitelendirilmektedir. Ancak alternatif turizm, kitle turizminin ikamesi ve onun yerine geçecek bir turizm biçimi değil, kitle turizmi neticesinde ortaya çıkan, çoğu zaman ve her yerde kitle turizmi tarafından desteklenen ve birlikte var olan turizm biçimidir. Kitle turizmi hali hazırda turizm endüstrisinde egemen konumundadır ve yakın gelecekte de olmaya devam edecektir. Hükümetler ve toplumlar, kitle turizmini belirli ekonomik etkilerinden dolayı tercih etmektedir. Alternatif turizm türleri ise kısmi bir çözüm olarak durmaktadır (Weaver, 2006). Sıkıyönetim ve denetim olmazsa alternatif turizm zamanla geleneksel kitle turizmine dönüşebilir (Butler,1990: 15-16). Marsan (2011) alternatif turizmin küçük grupları çekebileceğini ancak gelecekte daha büyük pazarları çekebilecek alternatif turizm türleri oluşursa bu durumda alternatif turizm türlerinin mikro nişlere doğru daha fazla parçalanabileceğini ifade etmiştir. Bu durumda ise belirli nişlerin çok popüler hale gelerek çok daha büyük kitle turizmi biçimine dönüşebileceğini ve alternatif turizmin kitleselleşmesinin modern kitle turizminin yeni biçimini yaratabileceğini belirtmiştir (Akt. İlhan, 2019: 35-36). Roney (2002) ise alternatif turizm çeşitlerinin yaygınlık kazanmasının en önemli nedenleri arasında turistlerin çevreci kaygılarından çok, sosyal konumlarını vurgulamak adına farklı tatil biçimlerini tercih ettiklerini, alternatif

turizmde doğa ve özgün kültürlerin çekicilik öğesi olarak sunulmasının da çevrenin bozulmasını önlemek amacıyla değil, yeni pazar alanları yaratmak amacıyla gerçekleştirildiğini belirtmektedir. Araştırmacı gezginlerin farklı arayışlar için keşfettiği yeni turizm bölgelerinin zaman içinde kitle turizmine açılmasına öncülük ettiğini, dolayısıyla kendilerini çevre dostu olarak tanımlayan bu gezginlerin uzun dönemde hassas eko sistemlere sahip bu bölgelerin zarar görmesine ve hatta yok olmasına neden olabileceklerini vurgulamaktadır.

Kitle turizminin olumsuz etkilerinin azaltılmasında alternatif turizm türlerinin kaçış noktası olarak görülmesi ile ilgili tartışmalar alternatif turizme getirilen eleştirilerden biridir. Alternatif turizmin sürdürülebilir turizm kavramının temel bileşenleri doğrultusuda geliştiği düşünülmektedir. Ancak yerel halka sağlayabileceği yararların sürdürülebilirliği hakkında şüpheler bulunmaktadır (Loon ve Polakow, 2001: 892). Bunun temel nedeni ise turizm pazarlamacıları tarafından geliştirilen pazarlama stratejilerinin sürdürülebilirlik anlayışında olması, rekabet üstünlüğü sağlamayı temel almasıdır. Aynı zamanda alternatif turizm temel özellikleri içerisinde yer alan küçük ölçekli işletmelerin rekabetin çok yoğun yaşandığı turizm piyasasında ayakta kalmasının zorlukları düşünüldüğünde alternatif turizm türlerinin sürdürülebilir olamayacağı da belirtilmektedir. (Kozak ve Bahçe, 2012: 108-109). Alternatif turizmin sürdürülebilirliği veya yerel halka olan zararları hakkındaki eleştiriler ile birlikte bir diğer eleştiri konusu ise alternatif turizm türlerinin olumsuz etkilerine rağmen giderek büyüme eğilimi göstermesidir. Alternatif turizme yapılan diğer eleştiriler şu şekilde ifade edilebilir (Kozak ve Bahçe, 2012: 111):

- Mekânsal olarak geniş alanlara yayılması dolayısıyla kontrol edilmediği takdirde kitle turizmine doğru bir yönelimin gerçekleşebileceği,
- Ekonomik olarak yavaş geri dönüş ve düşük kazanç,
- Turizm yatırımlarında yerel yatırımların dış yatırmlardan oldukça az oranda olması dolayısıyla yerel kontrolün azalmasıdır.

1.4. Alternatif Turizm Türleri

Alternatif turizm, turizme katılan bireylerin farklı deneyim arayışlarına yönelik geliştirilmiştir ve dünya genelinde giderek yaygınlaşmaktadır. Bu turizm anlayışı, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir bir yaklaşımla hareket ederek, doğal ve kültürel

değerlerin korunmasını ve yerel ekonomilerin desteklenmesini hedeflemektedir (Kozak ve Bahçe, 2012: 95). Alternatif turizmde, kitle turizminin standartlaşmış ürünleri yerine daha çeşitlilik içeren ürünler sunulmaktadır. Dolayısıyla daha heterojen bir yapıya sahiptir ve alternatif turizm türleri ile ilgili net bir sınıflandırma yapılması mümkün değildir (Kozak ve Bahçe, 2012: 138; Egresi, 2016: 60; Kahraman, 2019: 16). Turistlerin seyahat güdülerine, ilgi alanlarına göre farklılık gösteren alternatif turizm türleri farklı yazarlar tarafından çeşitli şekillerde sınıflandırılmaktadır. Bu çalışmada Bahçe (2013) sınıflandırması kullanılacaktır. Bu sınıflandırma aşağıdaki gibidir:

- Doğaya Dayalı Alternatif Turizm Türleri
- Kültüre Dayalı Alternatif Turizm Türleri
- Özel İlgiye Dayalı Alternatif Turizm Türleri
- Eğitime Dayalı Alternatif Turizm Türleri

1.4.1. Doğaya Dayalı Alternatif Turizm Türleri

Doğa turizmi, insanlara çeşitli rekreasyonel faaliyetlerle dolu bir deneyim sunan bir turizm türüdür. Kırsal ve ormanlık alanlarda gerçekleşen bu turizm, insanların doğaya yakın olma, doğal hayatı tanıma ve yerel kültüre dâhil olma isteğiyle ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla birçok turizm çeşidi ve şeklini içeren bir alternatif turizm türüdür. Doğa turizmi, kırsal bölgelerde yaşayan insanlara modern yaşamın imkânlarına erişim sağlamakta, diğer yandan farklı kültürleri ve yerleri keşfetme, iş stresinden uzaklaşma ve sağlıklı bir yaşam deneyimi gibi olanaklar sunmaktadır. Bu turizm türü, çeşitli aktiviteler yoluyla insanların doğal çevreyle etkileşime geçmelerine olanak sağlamaktadır (Acuner, 2006: 4).

Doğaya dayalı turizme katılan turistler demografik özellikler (yaş, eğitim, gelir düzeyi gibi) açısından diğer turistlerden ayrılmaktadırlar. Doğa turistleri genellikle orta yaşlıdır, diğer turistlere göre daha yüksek eğitim düzeyine ve gelire sahiptir. Bu kişiler çevre konusunda bilinçlidir hatta bu kişilerin büyük bölümü çevre konusunda eğitim almış olup çevreye duyarlılık göstererek sürdürülebilir turizm uygulamalarının yaygınlaşmasına katkı sağlamaktadırlar (Yüksek, 2013:83). Doğaya dayalı alternatif turizm kapsamında değerlendirilen etkinlikler çeşitlilik göstermektedir. Doğaya dayalı alternatif turizm türleri eko turizm, yayla turizmi, dağ turizm, akarsu turizmi, termal

turizm, kış turizmi, kırsal turizm, dağ turizmi, doğa yürüyüşü turizmi, atlı doğa turizmi, su altı dalış turizmi, yön bulma turizmi, hava sporları turizmi gibi türler yer almaktadır (Ceylan, Ahmet Çetin ve Özdipçiner, 2019: 228).

1.4.2. Kültüre Dayalı Alternatif Turizm Türleri

Günümüz insanı daha fazla etkileşim, aktiflik, farklılık, eşsizlik, tatmin ve bireysel deneyim arayışındadır. Kültüre dayalı alternatif turizm türleri de insanların bu şekilde bir arayışa girmesi ve yeni eğilimlere yönelmesi sonucunda ortaya çıkmıştır (Özsoy ve Eren, 2019: 49). Turistler artık sadece eski medeniyet ya da kültür izlerini görmekle kalmayıp, kendi kültürlerinin dışındaki yerel kültürlere de ilgi duymaya başlamışlardır. Turizmi herhangi bir doğa koşuluna bağlı olmaksızın yıl boyunca canlı tutarak, turizme dinamizm kazandırmak ve ülke kültürünü yerli ve yabancı ziyaretçilere tanıtmak, korumak, geçmişe ve geleceğe sahip çıkmak adına kültüre dayalı alternatif turizmin gelişimi büyük bir avantaj sağlamaktadır. Kültüre dayalı alternatif turizm sanat etkinliklerine katılmak, geçmişte yaşamış ve günümüzde yaşayan uygarlıklara dair kültürel değerleri özümsemek, tarihi yerleri ve toplumların gelenek ve göreneklerini deneyimlemek amacıyla yapılan gezi şeklinde tanımlanmaktadır (Aydın, 1990: 27; Emekli, 2006: 54). Sanat eserlerini, tarihi yapıları ve onların kalıntılarını görmek, araştırma yapmak, keşiflerde bulunmak ve dini amaçlı seyahatler yapmak, yerel mimariyi ve orijinal özellikleri keşfetmek, kütüphaneleri ziyaret etmek, yerel mutfakları denemek, festivallere ve fuarlara katılmak, tiyatroyu ve sinemayı deneyimlemek, müzik ve dansın tadını çıkarmak, edebi çalışmalar yapmak ve farklı kültürleri tanımak için yapılan seyahatler, insanların bilgi ve deneyimlerini arttırmakta ve kültür turizmi alanında yer almaktadır (Çulha, 2008: 1829; Kızılırmak ve Kurtuldu, 2005: 102).

Kültüre dayalı turizm türleri çevreye, tarihe ve kültürel mirasa daha duyarlıdır ve kitle turizminin yarattığı olumsuzluklara çözüm üreterek koruma ve canlandırma çalışmalarını teşvik etmektedir. Bölgesel kalkınmayı desteklemekte ve yerel halkın eğitim seviyesini arttırmaktadır. Daha istikrarlı bir talebe sahiptir ve kültürel turizm etkinlikleri mevsimsel değildir. Kültüre dayalı turizm türleri sanal ortamlardan ve küresel sermaye hareketlerinden daha az etkilenmektedir. Kültür turizmine katılan turistlerin eğitim seviyesi yüksektir, değişik kültürleri tanımaya istekli, çevreye, yerel

halka saygılı ve iletişim kurmaya istekli, daha fazla boş zamana sahip, daha çok para harcama eğiliminde olan kişilerdir (Özsoy ve Eren, 2019: 51-52). Kültüre dayalı alternatif turizm kapsamında değerlendirilen etkinlikler çeşitlilik göstermektedir. Kültürel miras turizmi, hüzün turizmi, etnik turizm, kent turizmi ve özel etkinlik turizmi kültüre dayalı alternatif turizm türü içerisinde yer almaktadır (Ceylan vd., 2019: 228).

1.4.3. Özel İlgiye Dayalı Alternatif Turizm Türleri

1980'li yıllardan günümüze kadar olan süreçte yeni sosyal yaşam biçimlerinin ortaya çıkması toplumlarda yeni anlayışların ve ilişkilerin gelişmesine de yol açmıştır. Bu yenilikçi anlayışlar insanların doğa ile olan ilişkilerinde ve toplumsal etkinliklere katılımlarında büyük bir değişimi beraberinde getirmiştir. Ekolojik sorunlara karşı duyarlılık artmış, insanlar dış mekân aktivitelerine daha fazla katılır olmuş, eğitim ve estetik değerlere daha fazla önem verilmeye başlanmış ve tüm bu gelişmeler kişilerin seyahat motivasyonalarının değişime uğramasına neden olmuştur. Dolayısıyla günümüzde turistlerin istek, beklenti ve hobilerine göre şekillendirilen özel ilgi turizmi, her geçen gün çeşitlenerek gelişmeye devam etmektedir (Tanrısevdi ve Çavuş, 2003: 11). Özel ilgi turizmi gelenekselleşmiş boş zaman aktivitelerinin ve rekreasyon etkinliklerinin, bireylerin ya da grupların özel ilgi alanlarına yönelik olarak tasarlanması ve geliştirilmesiyle ortaya çıkmıştır. Özel ilgi turizmi "*belirli bir alanda ya da konuda yoğunlaşan kişilerin konuyla ilgili merak duygularını tatmin etmek için belirli bir destinasyonda ilgi duydukları alan ile ilgili faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla yaptıkları seyahatler*" olarak tanımlanmaktadır (Uca, 2019:47). Kavramı Dünya Turizm Örgütü ise "*kişilerin ilgi duydukları konu ile ilgili deneyimlerini gerçekleştirmek için belirli bir temaya sahip olan destinasyonlara bireysel ya da grup halinde katıldıkları uzmanlaşmış bir turizm türü"* olarak tanımlamaktadır (Tanrısevdi ve Çavuş, 2003: 10).

Özel ilgi turizminin boyutları tam olarak belirlenememektedir. Bu turizm türünün uygulama alanı genel olarak daha az gelişmiş bölgelerdir ve doğal, kültürel kaynaklar üzerinde şekillenen bir turizm türüdür. Özel ilgi turizminin yatırım maliyeti kitle turizmine oranla yüksek ancak geri dönüş hızı yavaştır. Emek yoğun ve nitelikli işgücü gerektirmektedir. Küçük ölçeklidir ve kalış süresi daha uzundur. Özel ilgi

turizmi detaylı bilgi hizmeti sunan ve uzman rehberliği içeren bir organizasyon gerektirmektedir aynı zamanda ikamesi ya hiç yoktur ya da kısıtlıdır (Uluçeçen, 2011:49-50).

Özel ilgi turistleri, belirli bir ilgi alanına odaklanıp, yeni bir ilgi türünü keşfetme konusunda isteklidirler. Bu tür etkinliklere katılanların, ürünlerin kendisi yerine, bu ürünlerin ortaya çıkardığı duygusal deneyimleri satın alma eğiliminde olmaları, duygusal olarak yoğun bir deneyim arayışına işaret etmektedir. Bu turistler, geleneksel alışverişten ziyade duygusal tatmin arayışına yönelirler (Hall ve Weiler, 1992: 5) Yaş dağılımı özel ilgilere göre değişebilmektedir. Yüksek alım gücüne ve turistik harcamalara sahiptir ve fiyata daha az duyarlıdırlar (Yıldız, 2009: 12). Yeni ve farklı destinasyonları araştırarak özel ilgilerini tatmin etmeyi hedeflerler (Kozak ve Bahçe, 2009: 13). Konaklama tesislerinin kalitesi onlar için odağın dışındadır, daha çok gerçekleşen aktivitelerde yüksek beklentileri vardır (Tanrısevdi ve Çavuş, 2003: 14). Bireylerin özel ilgileri çok çeşitlilik göstermektedir. Dolayısıyla araştırmacıların özel ilgi turizmine dair bir sınıflandırma yapması ve türlerin ait olduğu sınıfları belirlemesi en fazla zorlandığı konular içerisinde yer almaktadır (Uluçeçen, 2011:79). Özel ilgiye dayalı alternatif turizm türleri arasında golf, uzay, yat, av, mağara, macera, alışveriş, şarap, gastronomi, tren/bisiklet/karavan turizmi yer almaktadır (Ceylan vd., 2019: 228).

1.4.4. Eğitime Dayalı Alternatif Turizm Türleri

Eğitim dayalı turizm türünün geçmişi antik dönemlere dayanmaktadır. Bu turizm türü kültürel ve eğitimsel deneyimlere dayalı bir turizm ürününün yeniden canlanmasıdır. 1660 yılında başlayıp 1840'lara kadar devam eden ve üst sınıf gençlerin diplomat, yönetici ve bürokrat olmaları için yetiştirildiği Grand Tour (Büyük Tur) olarak adlandırılan bu turlar, eğitime dayalı alternatif turizmin öncüsüdür (Kozak ve Bahçe, 2009: 209).

Eğitime dayalı alternatif turizm, bireylerin kendilerini bir alanda ilerletmek, yeni bilgiler edinmek, kariyerlerini geliştirmek veya bilimsel araştırmalar yapmak amacıyla kendi ülkelerinden farklı bir ülkeye gitmeleriyle gerçekleşen bir turizm türüdür. Günümüzde eğitim turizmi; pratik ve teorik eğitim, kongre ve seminerler, öğrenci ve öğretim elemanı değişimi gibi eğitsel faaliyetleri içermektedir. Bu turizm

türü mevsimsel faktörlerden etkilenmemekte eğitim amaçlı gidilen ülkenin ekonomik refahını artırarak ekonomisine katkı sağlamaktadır (Heydarov ve Gülmez, 2021:264).

Son elli yılda turist özellikleri ve tercihleri değiştiği gibi, eğitim turizmine katılmak isteyen turistlerin özellikleri de değişmiştir. Bunlar daha eğitimli, daha kültürlü ve doğal çevreye daha duyarlı, daha meraklı ve analitik düşünebilen, turizme katılımda daha aktif kişilerdir. Eğitime dayalı alternatif turizm türleri arasında kongre ve gençlik turizmi yer almaktadır. (Kozak ve Bahçe, 2009: 211).

İKİNCİ BÖLÜM

DEMİR YOLU TURİZMİ

2.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Demir Yolu Taşımacılığı ve Turistik Trenler

Bu bölümde dünya ve Türkiye'deki demir yolu ulaştırmasının tarihsel gelişimi, demir yolu taşımacılığı ve turizm ilişkisi tarihsel süreç içerisinde anlatılacaktır. Aynı zamanda demir yolu turizmi kavramı ve demir yolu turizmi ile ilgili literatür bilgisine de yer verilecektir.

2.1.1. Dünya'da Demir Yolu Taşımacılığının Gelişimi ve Mevcut Durumu

Demir yolu ulaştırması ile ilgili en önemli gelişmeler endüstri devrimi ile birlikte yaşanmasına rağmen demir yolu taşımacılığının temelleri 1500'lü yıllarda İngiltere'de maden ocaklarına döşenen tahta raylar üzerinde atlarla çekilen vagonların taşınması ile atılmıştır (Yüksek ve Arıkan, 2015: 50). Endüstri devrimiyle birlikte çelik üretiminde yaşanan gelişmeler ve buhar gücünün makinalarda kullanılmaya başlaması ile birlikte demir yolu ulaştırması "Demir Yolu Çağı" olarak bilinen bir döneme adını vermiştir (Kaynak, 2002: 24). Günümüzde kullanılan çelik raylar ise 1800'lü yıllarda Amerika'da bir mühendis tarafından yapılmış ve başka bir mühendis tarafından tanıtılmıştır (TCDD, 2016: 5). Richard Trevithick tarafından maden ocağında kullanılmak üzere buhar gücüyle çalışan ilk tren 1804 yılında South Wales'te hizmete sunulmuştur. 1813 yılında William Hedley tarafından tasarlanan Puffing Billy adındaki buharlı lokomotif ise 40 yıldan fazla bir süre Newcastle-On-Tyne tramvayında hizmet vermiştir (Bonnett, 2013: 2-3). İngiltere'de 1825 yılında da yolcu taşımacılığında kullanılmak üzere üretilen lokomotif Stcokton ve Darlington arasında kullanılmıştır (TCDD, 2016: 5). Modern anlamdaki demir yolu taşımacılığı ise 1829 yılında Liverpool-Manchester hattı arasında yapılan ilk düzenli yolcu taşımacılığı ile başlamıştır. 60 km'lik mesafede ortalama 28km/h hızla 2 saat 6 dakika sürede gerçekleştirilen seferler demir yolu çağının başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Bonnett, 2013: 3). Gelişmeler bununla kalmamış 1834 yılındı İskoç Davidson tarafından demir yolu ulaştırmasında elektrikli lokomotiflerin ve çekiş sistemlerinin de kullanılabileceği keşfedilmiş ve 19. yüzyılın son on yılında elektrikli trenlerin

geliştirilmesi çalışmaları sonucunda ilk olarak 1890 yılında Londra'da bir demir yolunda elektrikli çekiş sistemi kullanılmıştır (Bonnett, 2013: 4-5). Kısa sürede Avrupa ve Amerika kıtasında da demir yolu yapımına ağırlık verilmiş (Özdemir, 2012:118) ve Fransa'da ilk düzenli demir yolu 1832 yılında maden kömürü ve demir cevheri taşımak amacıyla St. Etienne ile Roann arasında yapılmıştır. Maden kömürü taşımak amacıyla yapılan demir yolları daha sonraki yıllarda çok nüfuslu merkezleri birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmeye başlamıştır. Almanya'da 1835 yılında Nürnberg-Maliner arasında ilk demir yolu inşa edilmiştir. Avusturya'da 1838 yılında, Amerika'da 1853, Asya ve Avustralya'da ise 1856 yılında demir yolu inşası gerçekleştirilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ve İtalya'da demir yolu çalışmaları daha geç başlamıştır. Rusya'da ilk demir yolu 1848 yılında inşa edilmiştir (Kolay, 2011: 16). Daha önce değinildiği gibi endüstri devrimi ile hayatımıza giren demir yolu ulaştırması endüstri devriminin gelişmesine de katkıda bulunmuştur. Nitekim demir yollarının ilk inşa edilmesinden sonraki yirmi yıl içerisinde İngiltere'de demir ve kömür üretimi normalin üç katına çıkmıştır (Özyüksel, 2000:3). 1843 yılında ise Belçika'nın Liega ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında demir yolu hattının açılmasıyla uluslararası bir nitelik kazanan demiryolu ulaştırması (Bakırcı, 2013: 72; Satan, 2012: 310) ile şehirler arası hatta ülkeler arası seyahat süresi kısalmış ucuz ve konforlu seyahat etme imkânı doğmuş dolayısıyla sadece zenginlerin seyahat edebildiği gemilerin yerini demir yolu ulaştırması almış ve kitlelere seyahat edebilme olanağı sağlanmıştır (Lundberg, 1990: 91; Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 31). Böylece 19. yüzyılda zaman ve mekân kavramlarının değişimi ile ulaşım sistemindeki boşluk doldurulmuştur (Akbulut, 2010: 2). Demir yollarında yaşanan gelişmeler sonucu sadece ekonomik gelişim sağlanmamış aynı zamanda kültürel gelişim de gerçekleşmiştir. İstasyonlar kültürel gelişimin yaşandığı merkezler haline gelmiş aynı zamanda büyük yerleşim yerlerinde basılan yayınlar taşraya da ulaşarak kültürel değişim gerçekleşmiştir (Özdemir, 2012: 119).

1930' larda, 1893 yılında Berlin'de Doktor Diesel tarafından keşfedilmiş dizel motorlar yavaş yavaş kullanılmaya başlanmıştır. 1950'li yıllarda ise artık gelişmiş ülkelerin birçoğunda dizel ve elektrikli çekiş sistemleri buharlı lokomotiflerin yerini almış ve hızları 160 km'ye çıkan trenler ile demir yolu ulaştırması gerçekleştirilmiştir (Bonnett, 2013: 7). Ancak 1930'lu yıllarda ABD'nin kara yollarını destekleyen Marsall planları etkisiyle gerilemeye başlayan demiryolu ulaştırması 1950 sonrasında

petrole bağlı otomotiv ve petro-kimya sanayinin gelişmesi sonucu demir-çelik sanayiden vazgeçilmesi ile önemini yitirerek yerini önce kara yolu sonrasında ise hava yolu taşımacılığına bırakmıştır (Akbulut, 2010:6). Demir yolu ulaştırmasının azalan önemine rağmen Avrupa ve Japonya, 1950 sonrasında hava yolu ulaştırması ile rekabet edebilecek hızlı tren projelerini gündeme getirmiş ve 1970 petrol krizinden sonra da hızlı tren projelerine ağırlık vermiştir (Akbulut, 2010: 24).

Japonya'da 1964 yılında Tokyo-Osaka arasındaki Tokaido Shinkansen hattında o döneme kadar en yüksek hız olan 210 km/saat hızla hareket eden hızlı tren hattı açılmıştır. 1981 yılında Paris-Lyon hattında TGV'nin (Train â Grande Vitesse) faaliyete geçmesiyle birlikte Avrupada ilk yüksek hızlı tren çalışmaları gerçekleştirilmiştir (Rota, 2012: 67; Uçev ve Mahdum, 2015: 2). 2000'li yıllarda Almanya, Belçika, Çin, Finlandiya, Fransa, Japonya, Norveç, Portekiz, Rusya, Tayvan ve Türkiye'de yüksek hızlı trenler ile yolcu taşımacığı yapılmaya başlanmıştır (TCDD, 2017: 6). Günümüzde ise saatte 350 km hız yapabilen trenler birçok bölgede yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır. Bununla birlikte Maglev adı verilen tekerlek ve sürtünmenin olmadığı bilgisayar kontrollü elektromanyetik mıknatıslarla çalıştırılan trenler de geliştirilmiştir (TCDD, 2017: 6).

Demir yolu ulaştırmasında yaşanan gelişmeler sonucunda sektörde sürdürülebilir bir büyüme gerçekleşmiştir. Küresel demir yolu ağı 23.300 km'ye ulaşmıştır. 2019 yılı itibariyle ise sektör 177 milyar euro ile rekor bir piyasa değerine ulaşmıştır (Severino vd., 2021: 2). Avrupa Komisyonu Hareketlilik ve Ulaştırma Direktörlüğü'nün 2018 yılında gerçekleştirdiği araştırma sonuçlarına göre Avrupa'da nüfusun yüzde 80'i demir yolunu sık sık veya ara sıra kullanmaktadır. Kullanıcıların %26'sı yılda en az birkaç kez bölgesel ve/veya ulusal seyahatler için demir yolunu kullanırken, %62'si yılda bir veya daha az bölgesel veya ulusal seyahatler için kullanmaktadır. Kullanıcıların %35'i "diğer boş zaman etkinlikleri" ve %23'ü "tatillere çıkma" amaçlı olarak demir yolu ulaştırmasını kullanırken %78 ise gerçekleştirdikleri uluslararası yolculuklarda demir yolu ulaştırmasını hiç kullanmamaktadır. Avrupa'da demiryolu yolculuğu memnuniyeti ülkeden ülkeye farklılık göstermesine rağmen oldukça yüksektir. Örneğin Avusturya, İrlanda ve Portekizli yolcular en yüksek memnuniyete sahipken, Roman ve Bulgar yolcuların en düşük memnuniyet düzeyine sahip olduğu görülmektedir (UIC TopRail, 2020: 4). Giderek daha fazla insan işe gitmek ve ülke genelinde seyahat etmek için trenleri kullandıkça tren

yolculuklarınında sefer sayısı da artmaktadır. Birleşik Krallık'taki tren yolcularının yolculuk sayısı son 20 yılda iki katından fazla artmış ve her yıl ortalama %4'lük bir büyüme olmuştur. Tren yolculuğu genellikle uçak yolculuğundan daha rahat olarak kabul edilir çünkü bekleme süresi kısa olup, güvenlik kontrolü yoktur, yolcular sınırsız miktarda bagaj alabilirler ve tren istasyonları genellikle şehir merkezlerindedir, bu durum yolcular için erişim kolaylığı anlamına gelmektedir (Mogaji ve Erkan, 2019: 21). Dolayısıyla bu özellikler tren yolculuklarına olan talebi arttırmaktadır.

2.1.2. Türkiye'de Demir Yolu Taşımacılığının Gelişimi ve Mevcut Durumu

Osmanlı İmparatorluğunda demir yolu yapılması düşüncesi şose yollar yapımından daha eski tarihe dayanmaktadır (Özdemir, 2012: 119). O dönemde askeri ekonomik ve siyasi açıdan önemli olan ulaştırma sorununun çözülmesi için demir yolu çare olarak düşünülmüş ancak gerekli mali teknik yapıya sahip olmadıkları için demir yolu yapımı ve işletilmesi yabancı şirketlere imtiyazlı olarak verilmiştir. Dolayısıyla Osmanlı imparatorluğunda demir yolu yapımı çalışmaları İngiltere, Fransa, Almanya gibi devletlerin siyasi, ekonomik ve askeri çıkarları doğrultusunda şekillenmiştir (Yıldırım, 2002: 311-312). Osmanlı İmparatorluğu döneminde ilk inşa ettirilen demiryolu 1854 yılında hizmete açılan İskenderiye-Kahire demir yolu hattıdır. 1856 yılında inşasına başlanan 1866 yılında tamamlanan İngiliz şirketine verilmiş, imtiyaz karşılığı inşa ettirilmiş olan 130 km uzunluğundaki İzmir-Aydın hattı ise Cumhuriyet'in ilanından sonra Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerinde kalmış ilk demir yoludur (Rota, 2012: 55-56).

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde toplam 8.619 km demiryolu hattı yapılmıştır. Bu dönemde yapılan hatların 4.136 km'lik bölümü bugünkü milli sınırlarımız içinde kalmıştır. Milli sınırlar içinde kalan demir yolu hatlarının 3756 km si imtiyazlı yabancı şirketlere ait demir yollarıdır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde demir yolu hattı dağılımı aşağıdaki şekildedir (Rota, 2012: 56; Öztürk, 2009: 48; https://www.tcddvakfi.org.tr/ataturk-kosesi):

- Dar hat: Hicaz demir yolu (1.081 km), Bursa-Mudanya (42 km), Ankara-Yahşihan (80 km), Erzurum-Sarıkamış sınır hattı (356 km)

- Normal hat: Rumeli demir yolları (2383 km), Anadolu-Bağdat demir yolları (2424 km), İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve uzantısı (695 km), İzmir-Aydın ve şubeleri (610 km), Yafa-Kudüs (87 km),
- Normal ve dar hat; Beyrut-Şam (247 km), Şam-Hama ve uzantısı (420 km)

Cumhuriyet sonrası döneme gelindiğinde demir yolu ile ilgili çalışmalara hız verilmiş ve iki aşamalı bir politika izlenmiştir. Öncelikle yabancı şirketlerin yönetimindeki demir yolu hatlarının bir bölümü satın alınarak bir bölümü de anlaşmalar yolu ile devralınmıştır. Daha sonra yeni demir yolu hattı yapılması çalışmaları hızlanmıştır (Bekem, 2016: 6). 1828-1948 yılları arasında yabancılar tarafından işletilen 4.136 km'lik demir yolu hattı satın alınarak millileştirilmiş ve Atatürk döneminde 3.300 km demir yolu hattı yapılmıştır. 1950 yılı itibariyle yeni kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti demir yolu hatlarının toplam uzunluğu 7900 km'ye ulaşmıştır. Dünyada ki gelişmelere paralel olarak Marsall yardımlarının etkisiyle Türkiye'ye dayatılan ulaştırma politikaları sonucunda kara yolu yatırımlarına öncelik verilmiş ve demir yolu yatırımları gerilemiştir (Yüksek ve Arıkan, 2015: 54; Bekem, 2016: 6). 2003 yılından sonra tekrar devlet politikası haline getirilen demir yolu taşımacılığının diğer ulaştırma modları içerisindeki rekabet gücü arttırılarak yük ve yolcu taşımacılığındaki payı arttırılmıştır (TCDD, 2014: 13). Bu dönemde yüksek hızlı tren ve hızlı tren yolu hatlarının inşasına öncelik verilmiştir. 2023 yılı sonu itibariyle Türkiye'de 1.251 km'si YHT (Yüksek Hızlı Tren) ve 11.668 km'si konvansiyonel olmak üzere toplam 13.919 km demiryolu hattı bulunmaktadır. (TCDD, 2023: 21).

2.1.3. Dünyada ve Türkiye'de Turistik Tren Taşımacılığının Gelişimi ve Mevcut Durumu

Demir yolu ulaştırması ve turizm ilişkisinin temelleri Thomas Cook tarafından atılmıştır. Thomas Cook tarafından 1851 yılında yapılan Londra Dünya Fuarını ziyaret etmek amacıyla bir tur düzenlemiştir. Bu tur için gazete ve dergilere reklam ilanı vermiş, bu ilanda trenle seyahat, konaklama ve Londra kent turundan oluşan gezi paket turu yer almıştır. Bu turun gerçekleştirilmesi sonucu 165.000 kişinin Londra Dünya Fuarını ziyaret etmesi sağlanmıştır (Güleryüz, 2020: 1434). Turistik demir yolu taşımacılığının temelleri ise 1870 yıllara dayanmaktadır. Bu dönemde yapılan yolculuk güzel manzaraya sahip dağlık ve kıyı bölgelerini keşfetme ve eğlenme

amacıyla gerçekleştirilmiştir. Ancak 1950'li yıllarda demir yolu ulaştırması diğer ulaştırma türlerine yönelmenin sonucunda önemini kaybetmeye başlamış ve başta Avrupa kıtasındaki ülkeler olmak üzere dünyanın birçok ülkesinde demir yolu hatları kapatılmış ya da küçülmeye gitmiştir (Peira, Giudice ve Miraglia, 2022: 69). Bu dönemde demir yolu tutkunları demir yolu mirasını korumak ve eski trenlere duyulan nostalji özlemini gidermek amacıyla gönüllü dernekleri kurmaya başlamış ve bu dernekler tarafından turistik tren turları düzenlenmeye başlamıştır (Blancheton ve Marchi, 2013:33-34). Bu dönemde İngiltere'de Talyllyn demir yolunun demir yolu mirasını korumak ve tanıtmak amacıyla bir grup demir yolu tutkunu tarafından satın alarak düzenlediği turistik turlar demir yolu turizminin başlangıcı kapsamında değerlendirilebilir. Bu model birçok Avrupa ülkesine yayılmıştır (Peira vd., 2022: 70). Dolayısıyla gönüllülük, demir yolu turizminin can damarı olarak kabul edilebilir (Peira vd., 2022: 70; Rhoden, Ineson ve Ralston, 2009: 19-20). Demir yolu tutkunları hakkında yapılan araştırma sonuçları bu kişilerin çoğunlukla 50 yaş üzerindeki iyi eğitimli ve yüksek gelir düzeyine sahip erkeklerden oluştuğunu göstermiştir. 1994 yılında Brüksel'de kurulan Avrupa Müze ve Turistik Demir yolları Federasyonu (FEDECRAIL) ise demir yolu mirasını korumak ve tanıtmak için ortak programlar geliştirmek amacıyla çeşitli Avrupa ülkelerinde faaliyet gösteren birçok derneği bir çatı altında toplamıştır. FEDECRAIL, 650 miras demir yolu ve demir yolu müzesinden oluşan 26 ülkeden 43 üyeye sahiptir (Fedecrail, 2024).

Demir yolu mirası olarak olarak adlandırılan turistik trenler buharlı lokomatifli trenlerden, demir yolları ise çoğunlukla Narrow Gauge (dar hatlı) ya da Cog (çarklı) demir yollarından oluşmaktadır. Bunlar nostaljik bir tren deneyimi yaşamak isteyen turistlerin ilgi odağını oluşturmaktadır. Dünya genelinde birçok ülkede demir yolu mirası örnekleri bulunmaktadır (Cook vd., 2016: 172). Örneğin Alihan Forest demir yolu 1912 yılında Tayvan'ı işgal eden Japonlar tarafından ormandaki keresteyi ülkenin batı bölümüne ve Asya kıtasının başka bölgelerine taşımak için inşa edilmiş dar hatlı bir demir yoludur. Güzergâh üzerinde 50 tünel 77 köprü yer almaktadır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra Tayvan'ın sanayileşmesiyle ve kereste endüstrisinin zayıflamasıyla birçok kez kapanma tehlikesiyle karşı karşıya kalan hat demir yolu tutkunları tarafından turistik bir demir yolu hattına dönüştürülmüştür (Healy, 2024).

1980'li yıllardan günümüze kadar geçen süreçte de hem keşif hem de demir yolu mirasını korumak amaçlı yerel demir yoları ve lüks trenler ile yapılan seyahatlerin

birleşimi hibrit turistik demir yolu taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. Ancak Orient ekspresin tarihi gelişimi incelendiğinde 1890'lı yıllarda 'Krallar Treni' tabiri ile zengin ve ünlülerin seyahat ettiği görülmektedir. Dolayısıyla turistik demir yolu taşımacılığı keşfetme zevki, konforlu seyahat ve nostalji arzusu gibi giderek artan deneyim yelpazesiyle zenginleşmiştir (Blancheton ve Marchi, 2013: 31). Son yıllarda ise önemli bir büyüme kaydeden alanlardan biri, çoğunlukla Orient Ekspresi'nin örnek alındığı lüks tren pazarı olmuştur. Bu hizmetlerin çoğu pazarın en üst noktasında fiyatlandırıldığından, konfor ve lüks arayan gezginlere hitap edecek şekilde tasarlanmıştır (Page, 2009: 25-26).

Diğer ulaşım modlarına göre daha az enerji tüketmesi ve daha düşük çevresel etkiye sahip olması gibi sebeplerle başta Avrupa olmak üzere tüm dünyada demir yolunun kullanılması teşvik edilmeye başlanmıştır. Gece trenlerinin Avrupa'da tekrar faaliyete geçmesi, Almanya ve İspanya gibi bazı Avrupa ülkelerinin, yolcuları toplu taşımaya yönlendirmek, demir yollarının banliyö ve turistik amaçlarla kullanımını teşvik etmek amacıyla özel indirimli fiyatlar sunması, yine İspanya'nın hafta sonları faaliyet gösterecek özel turistik trenler için çalışmalar yapması, Fransız hükümetinin ise 2,5 saatten kısa tren yolculuğuyla birbirine bağlanan şehirler arasındaki uçuşları kaldırması gibi teşvik faaliyetleri demir yolu seçeneklerinin sürekli büyümesi ve çeşitlenmesine olanak sağlamaktadır (UIC TopRail, 2023: 6). Dolayısıyla eğlence turizminin demir yolu seyahatini planlarına dâhil etmesi için yeni fırsatlar oluşmaktadır. Bununla birlikte Avusturya Demiryolu Şirketi ÖBB'nin (Österreichische Bundesbahnen) Nightjet yataklı trenlerinin frekanslarının ve rotalarının artırılacağına ilişkin yakın zamanda yaptığı duyuru, kısa ve orta mesafeler için demir yolu bağlantılarını yeniden değerlendirmeye istekli olan Avrupalı şirketler arasında ilgi uyandırmıştır.Demir yolu şirketleri daha konforlu vagonlara ve koltuklara, kişisel elektronik cihazlar için elektrik veya USB prizlerine, vagon içi Wi-Fi bağlantısına, daha geniş bagaj depolama alanına, yenilenen menülere ve geliştirilmiş yemek vagonlarına özetle vagon içi olanakların iyileştirilmesine ve daha müşteri odaklı hizmetler yaratılmasına yatırım yapmaktadır. Avrupa Komisyonu 2018 yılında demir yollarının yurt içi eğlence amaçlı kullanımına ilişkin yaptığı araştırmada demiryolu yolcularının %55'inden fazlasının demir yollarını tatil veya eğlence etkinlikleri için kullandığını tespit etmiştir (UIC TopRail, 2023: 6).

Turistik demir yolu taşımacılığının gelişimi için en kapsamlı çalışma ise Uluslararası Demiryolları Birliği (International Union of Railways UIC) tarafından gerçekleştirilmektedir. UIC bu kapsamda Toprail Projesi ile paydaşlar arasındaki uluslararası iş birliği yoluyla demir yolu turizm ürünlerinin tanınırlılığını artırarak, tren ve turizm fırsatlarını teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Türkiye'de ise ilk turistik tren yolculuğu 1936 yılında "Küçük Gezginler" olarak ünlenen Orak Kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. Ankara'lı bir iş insanı olan Hüseyin Orak'ın 3 çocuğu için planladığı bu gezinin temel hedefi TCDD'nin ulusal seyahati ve iç turizmi desteklemek için başlattığı kombine bilet uygulamasının ilgi görmesine katkı sağlamaktır. Aynı zamanda Orak'ın çocuklarına seyahat anılarını yazmak için verdiği not defterinde belirttiği ifadelerden: *"Sevgili yavrularım, yurdunu tanımayan, bilmeyen kimseden bir fayda beklenemez. Bir kiracının bile oturduğu evin içinde ve etrafında neler vardır, bunu bilmesi lazımdır. Siz, kendi evinizin (yurdunuzun) öz sahiplerisiniz. Onu iyice tanımazsanız, sahibi olamazsınız. Ona yabancı kalırsanız, size gülerler"* bu seyahatin amaçları arasında çocuklarının kültürel gelişimine katkı sağlamayı da hedeflediği anlaşılmaktadır. Orak kardeşlerin seyahati Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Adana, Mersin, Malatya, Elâzığ, Diyarbakır gibi şehirleri ziyaret ederek İstanbul'da son bulmuştur. O yıllarda turizmin canlanması ve demir yolu ulaştırması teşvik edilmesi açısından oldukça önemli olmuştur (Avşar ve Yüksel, 2012: 153).

Geçmişte Orient Ekspresi ile yapılan tren seferleri Avrupa'yı Türkiye'ye bağlamış ve Doğu ile Batı'nın buluşmasını simgelemiştir. Bununla birlikte İstanbul şehrine "Doğunun Batı ile buluştuğu yer" sloganını kazandırmıştır (Özdemir, 1992: 129). Günümüzde ise Orient Ekspresinin ruhunu "Venice Simplon-Orient-Express" yaşatmaktadır. 1998 yılından itibaren her yıl eylül ayında İstanbul'a sefer düzenlemektedir (Kılınç, 2022).

TCDD'nin ana hat trenlerinden olan Doğu Ekspresi'nin sosyal medya ve özellikle Instagram aracılığı ile 2017 yılının kış aylarında ünü artmaya başlamıştır. Doğu Ekspresi seferleri, başta üniversite öğrencileri olmak üzere, dağcılıkve yürüyüş grupları ile fotoğraf sanatçıları gibi seyahate ilgi duyanların odak noktası haline gelmiştir (Eryılmaz ve Yücetürk, 2018: 214). Ankara-Kars arasında sefer yapan Doğu Ekspresi'ne olan ilginin artması ve turistik amaçlı kullanılmaya başlaması; kamu

kuruluşları ile seyahat acentalarının dikkatini çekmiş ve bunun sonucunda Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin iş birliği ile "Turistik Doğu Ekspresi" adı verilen turistik tren hizmete sunulmuştur. Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi yolculuk süreleri farklılık göstermektedir. Doğu ekspresi seyahat süresi 26 saat iken Turistik Doğu Ekspresi seyahat süresi 31 saattir. Ankara garından hareket eden tren güzerhag üzerindeki bazı noktalarda yerel geziler yapmak için uzun süreli duruşlar yapmaktadır. Ankara-Kars yolculuğu süresince duruş yaptığı noktalar ve süreleri İliç (3 saat), Erzincan (2 saat 40 dakika), Erzurum (2 saat 40 dakika) şeklinde iken Kars'tan Ankara'ya gidişteki duruşlar ise Divriği (2 saat 36 dakika), Bostankaya-Sivas (3 saat 09 dakika) şeklindedir (Bayat, 2021: 789). Turistik Doğu Ekspresi trenleri 8 yataklı ve 1 yemekli vagondan oluşmaktadır. Her yataklı vagonda 10 kompartıman bulunmaktadır. Her kompartıman ise 2 adet yataktan oluşmaktır. Tren kapasitesi 160 kişidir (Turistik Tren Detay, 2024).

Turistik Doğu Ekspresi'nin çok talep görmesi sonucu yeni turistik tren seferleri hizmete sunulmaya başlanmıştır. Bunlar Ankara-Tatvan/Tatvan-Ankara Treni, Ankara-Diyarbakır/Diyarbakır-Ankara Treni, Erzurum-Kars/Kars-Erzurum Turistik Bölgesel Treni ve Turistik Tuz Treni'dir. Turistik Tuz Treni, 2024 yılının mayıs ayında ilk seferini gerçekleştirmiştir. Bu tarihten itibaren bir ay boyunca her cumartesi olmak üzere turistik amaçlı 4 sefer yapılmaktadır. Talep üzerine 3 sefer daha planlanmıştır. Diğer turistik trenler için deneme seferleri gerçekleştirilmiştir. 2025 yılı için planlama çalışmaları devam etmektedir (Turistik Tren Detay, 2024). Ülkemizde tren seferleri TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından gerçekleştirmektedir. Bu ana hat trenleri Tablo 2'deki gibidir (Ana Hat Tren, 2024):

Tablo 2

TCDD Taşımacılık A.Ş. Ana Hat Trenlerin Listesi

Tren	**Tren Adı**	**Güzergâhı**
	İzmir Mavi	Ankara-Eskişehir-Kütahya-Balıkesir-Manisa-İzmir
	Konya Mavi	Konya-Afyonkarahisar-Uşak-Manisa- İzmir
	Ege Ekspresi	Eskişehir-Kütahya-Balıkesir- Soma-Akhisar-Manisa
	4 Eylül Mavi	Ankara-Kırıkkale-Kayseri-Sivas-Malatya
	Pamukkale Ekspresi	Denizli-Sandıklı-Afyon-Kütahya-Eskişehir

Ana Hat	***Doğu Ekspresi***	Ankara-Kırıkkale-Kayseri-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars
	Van Gölü Ekspresi	Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya-Elâzığ-Tatvan
	Güney Kurtalan Ekspresi	Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan
	Erciyes Ekspresi	Kayseri-Niğde-Ulukışla-Pozantı-Adana
	Ankara Ekspresi	Ankara-Polatlı-Eskişehir-Bilecik-Arifiye-İzmit-İstanbul
	Güller Ekspresi	Burdur-Isparta-Gümüşgün-Denizli-Nazilli-Aydın-İzmir
	6 Eylül Ekspresi	İzmir-Manisa-Soma-Balıkesir-Bandırma
	17 Eylül Ekspresi	Bandırma-Kuş Cenneti-Balıkesir-Soma-Manisa-İzmir
	Toros Ekspresi	Konya-Adana
	İzmir-Isparta	İzmir-Selçuk-Aydın-Nazilli-Denizli--Burdur -Isparta

Kaynak: tcddtaşımacılık.gov.tr

TCDD ana hat trenleri dışında bölgesel trenlerle de seferler gerçekleştirilmektedir. Bölgesel tren seferleri; Adana-Mesin, Alaşehir-Basmane, Ankara-Polatlı, Basmane-Nazilli, Basmane-Ödemiş, Basmane-Uşak, Denizli-Söke, Divriği-Sivas, Gökçebey-Zonguldak, Halkalı-Uzunköprü, Karabük-Zonguldak, Adapazarı-Gebze, Konya-Karaman, Polatlı-Sincan, Amasya-Samsun, Gaziantep-Nizip, Akyaka-Kars, Afyon-Eskişehir, Alaşehir-Manisa, Basmane-Denizli, Basmane-Tire, Batman-Diyarbakır, Divriği-Erzincan, Elazığ-Tatvan, Halkalı-Edirne, İskenderun-Mersin, Nazilli-Söke, Kütahya-Balıkesir, Kütahya-Eskişehir, Tavşanlı-Eskişehir, Sivas-Malatya, Samsun-Sivas'tır. Ayrıca TCDD tarafından Türkiye-Sofya arasında uluslararası tren seferi de düzenlenmektedir (Bölgesel Tren, 2024). TCDD tarafından düzenlenen ana hat ve bölgesel tren seferlerinin birçoğu turistik tren olarak değerlendirilme potansiyeline sahiptir.

2.2. Demir Yolu Turizmi

Destinasyonlar arası ve destinasyon içinde olmak üzere temel olarak iki boyutta değerlendirilen demir yolu ulaştırması son dönemlerde turistik amaçlı olarak ta kullanılmaktadır (Tan, 2008: 18). Seyahat motivasyonlarında meydana gelen değişimler sonucu trenlere ve tren seyatlerine ilgi artmış, demiryolu ulaşım aracı

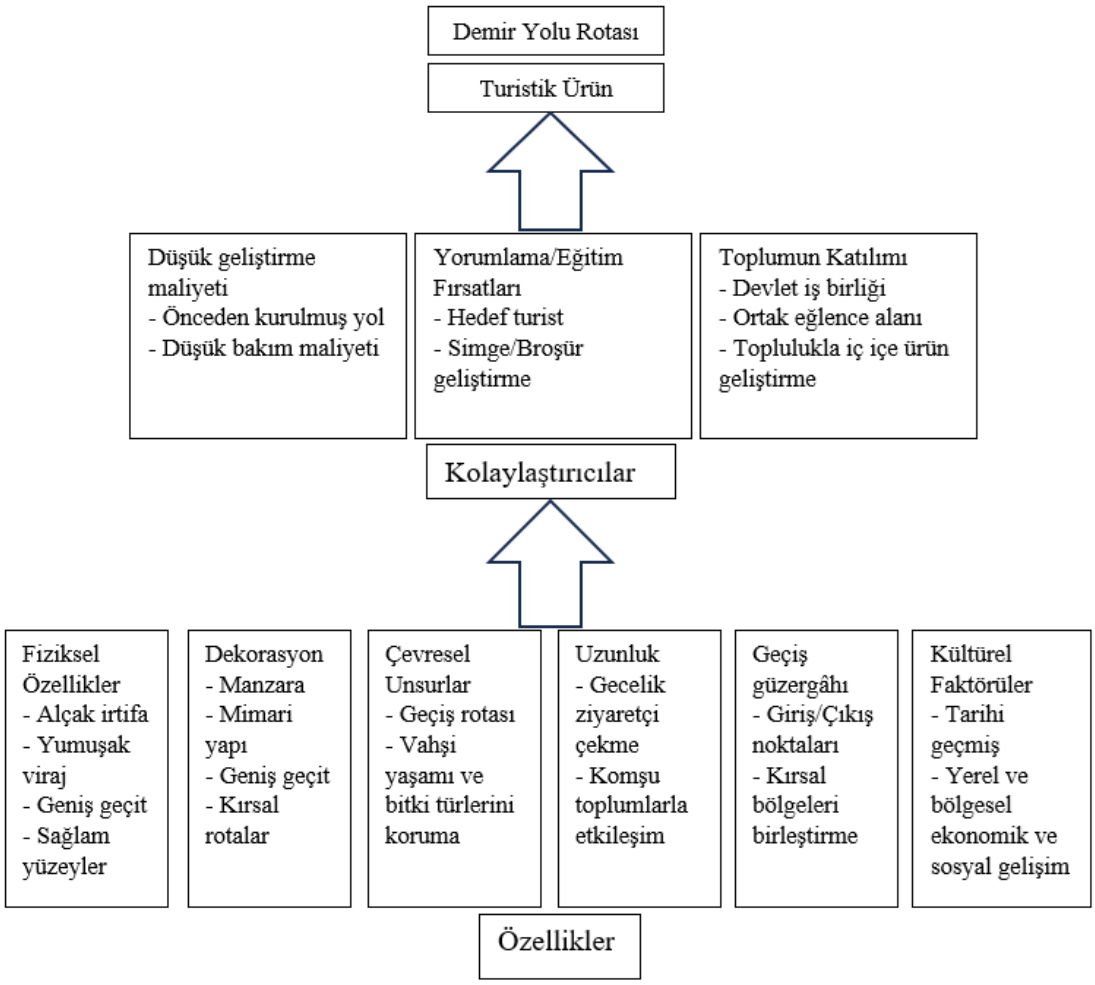
olmanın ötesinde turistik bir hale dönüşmüş ve demir yolu turizmi kavramı ortaya çıkmıştır (Bayraktar ve Selçuk, 2022: 1439). Demir yolu ulaştırmasının turizm faaliyetleriyle ilişkilendirildiği ya da turizm faaliyetinin ana konusu olduğu, demir yolu araçlarının turistler tarafından rekreasyon amaçlı kullanıldığı bir alternatif turizm türü uluslararası literatürde *''demiryolu turizmi (railway tourism)''* olarak kullanılmaktadır (Bayraktarve Selçuk, 2022: 1939; Samsa, 2023: 2093). Peira vd. (2024) demir yolu turizmini trenin birincil ulaşım aracı olduğu bir turizm türü olarak tanımlanırken Blancheton ve Marchi (2013) ise seyahatin amacına bakılmaksızın turistleri taşımak için demir yollarını kullanan turizm ve eğlence gezilerini demir yolu turizmi olarak adlandırmaktadır. UIC demir yolu turizmi tanımına ana ulaşım aracı ve ikincil ulaşım aracı olarak demir yolunu kullanan tüm turizm gezileri ile bir turistik destinasyon içindeki gezileri ya da demir yoluna dayalı bir turistik ürün deneyimi sunan gezileri dahil etmektedir (International Union of Railways,1922). Dickinson ve Lumsdon (2010) ise tren turizmi (train tourism) kavramını kullanmış ve tren turizmini varış noktasına trenle seyahat etme aracı ile varış noktasının birleşimi şeklinde tanımlamıştır. Rhoden ve Kaaristo (2020) aynı şekilde tren turizmi kavramını kullanmış ve tren turizmini kendi başına bir turistik cazibe merkezi olarak kabul edilebilen bir eğlence etkinliği biçimi olarak tanımlamıştır. Türkiye'de T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017) bünyesinde düzenlenen 3. Turizm Şurası "Turizmde Ürün Çeşitliliği ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Raporu'nda" tren turizmi kavramına yer verilmiştir. Bu araştırmada ise demir yolu turizmi kavramı kullanılacaktır.

Blancheton ve Marchi (2013) "demir yolu turizmi" kavramında yüksek hızlı demir yolu turizminin varlığına dikkat çekmektedir. Tatil yerine ulaşmak için hızlı trenleri kullanan yolcu ile saatte 15 km hızla seyahat eden yolcunun trende farklı nedenlerle seyahat ettiğini belirtmektedir. Turistik bir aktivite içeren ve yavaş hareket eden tren seyahatini ise "yavaş tren turizmi" olarak adlandırmaktadır. Turistik trenleri ise panoramik trenler, eğlence odaklı trenler, yaşayan müze trenler ve bölgesel trenler olarak sınıflandırmaktadır. Panoramik trenleri, güzel ve manzaralı rotalar boyunca önemli doğal alanlara ulaşmak için özel olarak tasarlanmış turistik trenler, eğlence trenlerini deniz kıyılarında, halka açık parklarda bahçelerde bulunan ve bölgeyi gezmek için kullanılan trenler, yaşayan müze trenlerini ise eski demir yolu taşıtlarının kullanıldığı trenler olarak tanımlamaktadır. Bu trenlerin demir yolu hayranlarının esas ilgi noktası olduğunu vurgulamaktadır.

Demir yolları farklı amaçlara hizmet etmektedir. Bazen kırsal alanları kentsel alanlara bağlayan bir ulaşım koridoru olarak bazen de yerli halkın yanı sıra yerli ve yabancı turistlere rekreasyon alanı olarak hizmet etmektedir. Demir yolları motorsuz rekreasyonel faaliyetlerin uygulanması için ideal bir ortam sağlamaktadır. Dolayısıyla düşük emisyonlu faaliyetler yoluyla iklim duyarlılığını desteklemekte böylece çevreye duyarlı turistlerin ilgisini çekmektedir. Yerel ekonomilerin geliştirilmesine katkıda bulununan aynı zamanda ayrıcalıklı olma, teknoloji, lüks ve sürdürülebilirliği birleştiren demir yolu turizmi, çok çeşitli turizm alternatifleri sunabilmektedir (International Union of Railways, 1922). Böylelikle turizmde sürdürülebilirlik stratejilerini destekleyen alternatif bir turizm ürünü olarak düşünülmektedir (Lee ve Cheng, 2017: 461)). Reis ve Jellum (2012) turistik tren rotalarının sürdürülebilir turizm bağlamında ürüne dönüştürülmesini bir modelle açıklamaktadır. Bu model Şekil 1'de görülmektedir.

Şekil 1

Turistik Tren Rotası Geliştirme Modeli



Kaynak: Reis ve Jelium, 2012

Modelin birinci aşamasında turizm ürünü için önerilen temel özellikler yer almaktadır. Temel özellikler "*fiziksel özellikler, dekorasyon, çevresel unsurlar, uzunluk, geçiş güzergâhı, kültürel faktörler*" olmak üzere altı bölümden oluşmaktadır. İkinci bölümde ise turizm ürünün önemini güçlendiren ve dolaylı olarak her bir özelliği sürdürülebilir bir turizm ürünü oluşturmak için birbirine bağlayan kolaylaştırıcılar yer almaktır. Kolaylaştırıcılar "*düşük geliştirme maliyeti, yorumlama fırsatları, toplumun katılımı*" olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Üçüncü bölümde ilk iki aşama sonucunda turistik tren rotasının bir turizm ürününe dönüşebileceğini belirtmektedir. Modelde bulunan tüm özelliklerin her durumda mevcut olması gerekmemektedir. Ancak modelde belirtilen özelliklerin birçoğunun bulunması ve özellikler ile

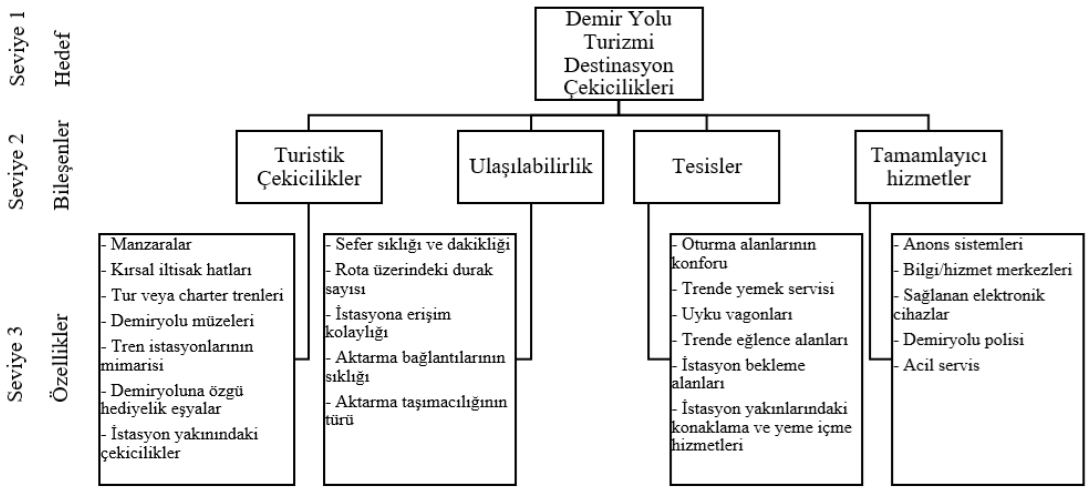
kolaylaştırıcılar arasındaki bağlantıların güçlü olması drumunda turistik tren rotasının bir turizm ürününe dönüşmesi gerçekleşebilecektir.

Turistik tren rotası geliştirme modelinde demir yolunun fiziksel özellikleri belirtilmektedir. Yolların inşa ve bakım maliyetlerinin düşük olması sürdürülebilir bir turizm ürününün geliştirilmesinde önemli bir kolaylaştırıcı olarak değerlendirilmektedir. Tren rotaları genellikle diğer ulaştırma modlarının güzergâhlarından farklıdır ve diğer ulaştırma modları ile ulaşmak neredeyse imkansızdır. Aynı zamanda turistik tren rotasındaki pastoral manzaralar ve tarihi tüneller, köprüler ya da tarihi mimari yapılar seyahatin çekiciliğini sağlamaktadır. Demir yolu güzergâhları hayvanlar için göç yolları oluşturma, yaban hayatının korunması için tampon bölgeler oluşturma, bitki türlerinin korunması için koridorlar oluşturma ve hatta yaban hayatı sığınakları oluşturma olanağı sağlamaktadır. Modelde turistik tren rotasının daha uzun olması gerektiği böylece ana çekim noktası haline gelme potansiyelinin daha yüksek olacağı ve bulunduğu bölge için daha güçlü bir ürün olabileceği vurgulanmaktadır. Aynı zamanda turistik tren güzergâhları üzerinde duraklama noktalarının tasarlanması gerektiği böylece bu noktalar ve yakındaki destinasyonlar için turistik trenlerin kalkınma kaynağı oluşturabileceği belirtilmiştir. Aynı zamanda turistlerin ihtiyaçlarını giderebileceği ve farklı kültürlere yönelik yeni deneyimler yaşayabileceği fırsatlar sağlayacağı belirtilmektedir. Destinasyonda bulunan yerel kültürel faaliyetlerin de rotanın oluşabilmesi için önemli bir özellik olduğu vurgulanmaktadır.

Lee ve Chen (2017) demir yolu turizminin destinasyonlar açısından çekici faktörlerini belirlemeye yönelik yaptıkları çalışmada turistik destinasyon yönetim fonksiyonlarını dikkate alarak, demiryolu turizmi destinasyon çekiciliklerini ve hiyerarşik yapısını içeren bir model oluşturmuşlardır. Bu modelin oluşturulmasında akademisyenler, hükümet ve demir yolu şirketi yetkililerinin yanı sıra demir yolu mirası koruma dernekleri ve özellikle demir yolu turizminde uzmanlaşmış turizm sektörü paydaşlarının görüşlerinden yararlanmışlardır. Demiryolu turizmi destinasyonlarının çekici faktörleri hiyerarşisi modeli Şekil 2'de görülmektedir.

Şekil 2

Demir Yolu Turizmi Destinasyon Çekicilikleri Hiyerarşisi



Kaynak: Lee ve Chen 2017

UIC yayınladığı rehber kitapta demir yolu turizm destinasyonalarına olan talebi artırmayı amaçlayan demir yolu şirketlerinin, turistik amaçlı ziyaretleri artırmaya yönelik stratejiler oluşturmak ve politikalar üretmek zorunda olduklarını belirtmektedir. Bunun için önce destinasyonların turistik çekicilikleri ve turist çekme potansiyelinin belirlenmesi ve strateji ve politikaların da bu doğrultuda oluşturulması gerektiğini vurgulamaktadır. Tablo 3'te turistik amaçlı demiryolu ürünleri ve hizmetlerinin çekicilik faktörleri yer almaktadır.

Tablo 3

Turistik Demir Yolu Ürünleri ve Hizmetlerinin Çekicilikleri

Nitelikler		**Bileşenler**
Çekicilikler	Turistik yerler ve destinasyonların envanteri	Turistik yerlerin sayısı ve özellikleri Diğer ulaştırma modları ile entegrasyonu Demir yolu binaları ve araçları Demir yolu mirası Manzara Yeni teknolojik demiryolu ve trenler
Kolaylıklar	Konfor, eğlence ve ergonomi	İstasyonlardaki bekleme alanları ve etkinlikler İstasyon ve trenlerdeki yerel mutfak

Etkinlikler	Seyahat süresi içindeki aktiviteler	İstasyonlara yakın turistik yerlere rehberli turlar İstasyonlarda ve yakın yerlerde turistik ve tren temalı aktiviteler Sadece demir yolu ile ulaşılabilen turistik yerler ve aktiviteler
Ulaşılabilirlik	Fiziksel rahatlık, bilgiye erişim, emniyet ve güvenlik	Dakiklik Tarihi ve turistik yerlere ulaşım kolaylığı Diğer ulaştırma modları ile entegrasyon Turizm aktiviteleri için araçlar Hareket kabiliyeti kısıtlı (çocuklu, engelli vb.) yolcuların hareketliliği için uygun bina ve araçlar Turist dostu iade politikaları ve şikâyet yönetim sistemi, Temiz ve bakımlı bina ve araçlar
Farkındalık	Demiryolu turizminin bir seçenek olduğu algısı oluşturmak	Paydaşlara ve potansiyel demiryolu müşterilerine ulaşmak için aktif pazarlama kampanyaları Sosyal medya ve web sitelerinde demir yolu turizm ürünleri ile ilgili tanıtımlar
Kullanılabilirlik	Satın alma sürecinde kolaylık ve rahatlık	Rezervasyon sistemi Çeşitli ödeme kolaylıkları Multimodal ulaşım

Kaynak: UIC,2020: 15-28

Tablo 3'te yer alan nitelikler ve bileşenler doğrultusunda oluşturulan demir yolu ürünleri demir yolu turizmi çekiciliğini ve turistik tren seyahatlerine olan talebi arttırmak için belirleyecekleri strateji ve politikaların sürdürülebilir olmasını sağlayacaktır.

2.3. Turistik Trenler

Tren yolculukları, günlük koşturmacadan uzak sadece bir yere ulaşmanın dışında çeşitli manzaraları izlemeye ve diğer gezginlerle etkileşim halinde olmaya imkân sağlamaktadır (Van Hagen, De Bruyn ve Ten Elsen, 2017: 181). Tren seyahatleri geçmişle olan kültürel bağları canlandırmakta, aristokrat ve macera dolu bir geçmişi çağrıştırmaktadır (Prideaux, 1999: 74). Urry (2007), trenlerin, 19. yüzyılda kamusal alanın en önemli sağlayıcısı olduğunu, arkadaş ve akraba grupları ile birlikte seyahat etmeye teşvik ettiğini aynı zamanda yolculuğu paylaşan yabancılarla etkileşime girmeye olanak sağladını belirtmiştir. Goffman (1963) ise tren yolculukları sırasında sırt çantalı gezginlerin geçmiş yolculukları hakkında bilgiler paylaştıklarını

ve yakın zamanda keşfedilen yerler ve seyahat biçimleri hakkında fikir alışverişinde bulunduklarını ifade etmiştir. Dolayısıyla tren seyahatleri sırasında başkaları ile arkadaşlığı paylaşmak en önemli motivasyon unsuru arasında yer almaktadır. Bununla birlikte bazı yolcular insanları ve manzaraları gözlemlemek için tren yolculuklarını tercih ederken bazı ları ise rahatlamak ve kendine zaman ayırmak için tercih etmektedir (Dickinson ve Lumsdon, 2010: 111-112). Öte yandan Danziger (1999) yavaş seyahat olarak değerlendirdiği tren yolculuklarının bazıları için yalnız bir varoluş olduğunu belirtmiştir. Watts ve Lyons (2007) tarafından İngiltere'de yapılan bir çalışmada ise tren yolculukları sırasında kişilerin okumaya ya da kendi kendine kalmaya ve düşünmeye daha çok zaman ayırabildikleri ifade edilmektedir.

Tren seyahatleri seyahate katılanların tüm duyularna hitap etme ayrıcalığını (Larsen, 2001: 81) sunmakta ve en çok akılda kalan seyahat türlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Seyahate katılanların seyahat deneyimlerini sosyal medyada paylaşımları sonucu ise her geçen gün ünü artmaktadır. Bunun sonucunda ise geçmişte ulaşım için kullanılan trenler daha çok turistik seyahat amacıyla kullanılmaya başlamıştır. Turistik tren yolculukları katılanların birçoğuna, kültürel miras olarak değerledirilen ulaşım araçları ile seyahat etme deneyimi sunmakta ve bu seyahatler nostaljik anıları yeniden canlandırmaktadır (Halsall, 2001:152).

Gattuso vd. (2019) turistik trenler ile yapılan seyahatleri iki kategoride sınıflandırmaktadır. Bunlar kültürel değeri yüksek ve manzara çekiciliği olan rotaları kapsayan kısa seyahatler ile uzun rotaları kapsayan otel trenlerdir. Otel trenlerin yataklı vagonlardan oluştuğunu ve bu vagonların rahatlığı temsil ettiğini ve seyahat edenleri etkileyen en önemli faktörler arasında yer aldığını ifade etmiştir (Bayat, 2021: 785).

Dünyada birçok destinasyonda turistik trenlere rastlamaktadır. Bunların bazıları lüks tren turizmi kapsamında faaliyetlerini sürdürmekte, bazıları ise doğal ve kültürel çekicilikleri izlemeye yönelik seyahatlerini gerçekleştirmektedir (Bayraktar, 2020: 50). Bu turistik trenlerden en eskisi Şark Ekpresi'dir (Orient Ekspresi) ve lüks tren turizmi kapsamında değerlendirilmektedir. 1883-1977 yılları arasında Paris-İstanbul seferi yapan Orient Ekspres ulaşım aracı olarak ortaya çıkmış sonrasında önemli bir turistik simge haline dönüşmüş hatta birçok filme ve romana konu olmuştur. Günümüzde "Venice Simplon-Orient-Express" olarak faaliyetini sürdürmektedir (Bayraktar, 2020: 45). Londra-Venedik seferleri yanında Fransız kırsalından İsviçre

Alpleri'ni içeren rotaları bulunmaktadır. Paris-İstanbul seferleri sırasında Bükreş ile Budapeşte noktalarına uğrayan tren özel dekore edilmiş yataklı ve restoranlı vagonlara sahiptir ve zengin yemek menüsü ile gastronomi deneyimi de sunmaktadır (Venice Simplon-Orient-Express, 2024). Bunun dışında lüks tren turizmi kapsamında değerlendirilen birçok tren bulunmakatadır. En dikkate değer lüks trenlerden bazıları şunlardır: ABD'de Pasifik, GrandLux Express, Güney Afrika'da Mavi Tren, Rusya'da Trans Sibirya Ekspresi, Avustralya'da Ghan, Orta Avrupa'da yeni Tuna Ekspresi ve Birleşik Krallık'ta Royal Scotsmandır (şu anda Orient Express'e aittir) (Özkurt, 2024).

Doğal ve kültürel çekicilikleri izlemeye yönelik seyahatlerin gerçekleştirildiği birçok farklı demiryolu güzergâhı bulunmaktadır. Bunlardan bazıları ABD'de Durango and Silverton Railroad, The California Zephyr, İskoçya'da West Highland Line-Jakobite Steam Train, Almanya'da Trans-Harz Railways, Norveç'te The Flam Railway, Portekiz'de Linha do Douro'dur. Hatta bu tren güzergâhlarının bazıları UNESCO tarafından kültürel dünya mirası ilan edilmiştir. Bunlar arasında İsveç Rhaetian demir yolu, İran Trans-Iranian demir yolu, Hindistan Mountain demir yolu ve Avusturya Semmering demir yolu yer almaktadır (UNESCO, 2024). Bu demiryolu güzergâhlarının bazıları yolcu taşımacılığı için kullanılmakta bazılarında ise yolcu taşımacılığı ve çoğunlukla turistik tren taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Örneğin "Durango and Silverton" demiryolu çoğunlukla turistik tren taşımacılığı için kullanılmaktadır. 1880-1882 yıllarında Güneybatı Colorado'daki San Juan Dağları'ndan gümüş ve altın cevheri taşımak için inşa edilen demir yolu hattı günümüzde turistlerin ilgi odağı olmuştur. Bu hat üzerinde buharlı ve dizel lokomotifler ile farklı temalı günlük turlar düzenlenmektedir. Örneğin Polar Ekspres tren yolculuğu en popüler etkinliktir ve birçok yolcu için yıllık bir tatil geleneği haline gelmiştir. 65 dk süren yolculuk sırasında Chris Van Allsburg'un bir çocuğun Noel Arifesi yolculuğunun hikâyesini anlattığı kitaptan esinlerenerek oluşturulmuştur. Yolculuk sırasında sıcak çikolata ve tatlı bir ikram, Polar Express kitabı okuma etkinliği gerçekleştirilmektedir. Tatil müziği eşliğinde inanılmaz bir ışık gösterisi dönüş yolculuğunda ise Noel Babanın vagonları ziyareti ve her yolcuya noel hediyesi verme etkinliği gerçekleştirilmektedir. Polar Ekpress dışında kovboy müzikleri ve şiirleri etkinliğinin yer aldığı kovboy şiir treni, sıcak hava balonlarının kalkışının ve inişinin izlendiği Snowdown Balon Ralli treni gibi birçok temalı tren turları yapılmaktadır (America's Railroad, 2024).

2.4. Demir Yolu Turizmi ve Turistik Trenler ile İlgili Araştırmalar

Demir yollarının ve trenlerin ulaştırma çeşidi kapsamında değerlendirildiği akademik çalışmalar oldukça fazla olmasına rağmen demir yolu turizmi ve turistik tren ile ilgili akademik çalışmalar oldukça kısıtlıdır. Ulusal akademik çalışmaların artışında Doğu Ekspresi rotasının son yıllarda turistlerin ilgisini çekmesi ve Turistik Doğu Ekspresi'nin seferlere başlamasının etkisi olduğu görülmektedir. Bu akademik çalışmaların birçoğunda turistlerin, turistik trenlere olan ilgisinde soyal medya araçlarının etkisi araştırılmıştır (Çakmak ve Altaş, 2018; Demiral ve Gelibolu, 2019; Doğan vd., 2018; Eryılmaz ve Yücetürk, 2018; Korkusuz ve Özdemir, 2020; Saylan, 2021; Sünnetçioğlu vd., 2019). Akademik çalışmaların yoğunlaştığı diğer konu ise Turistik Doğu Ekspresi ile gerçekleştirilen turistik faaliyetlerin varış noktası olan Kars ilinin turizm potansiyeline olan etkileri konusunda yapılmıştır (Buluk ve Eşitti, 2019; Çanakçı vd., 2019; Eser ve Asmadili, 2019). Bununla birlikte turizm faaliyetlerinin Kars'ın ekonomisine katkılarının incelendiği çalışmalar da yer almaktadır (Özbay ve Çekin, 2020). Doğu Ekspresini nostaljik seyahatler kapsamında inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır (Çanakçı vd., 2019; Güney ve Kızılırmak, 2021; Soylu vd., 2019; Yüce vd., 2019). Ceylan vd. (2018) ise Doğu Ekspresi seyahatine katılan bireylerin gastronomik deneyimlerini araştırmıştır. Turistik Doğu Ekspresi seyahati boyunca verilen hizmetlerin kalitesini inceleyen çalışmaya da rastlanmaktadır (Bayat, 2021). Orha ve Hacıoğlu, (2024) ise Turistik Doğu Ekspresi ile Erzincan'a gelen ziyaretçilerin seyahat deneyimleri ve Erzincan'a ilişkin görüşlerini belirledikleri bir araştırma gerçekleşmiştir.

Turistik Doğu Ekpresi özelinde gerçekleştirilen araştırmalar dışında da bazı çalışmalara rastlanmaktadır. Suna ve Yaldız (2020) Doğu Akdeniz Bölgesi turizmin gelişimini desteklemek adına Doğu Akdeniz Nostalji Ekspresi rotasını belirleyerek, bu rota üzerinde yer alan bölgelerdeki alternatif turizm faaliyetlerini belirledikleri bir araştırma yapmıştır. Yağmur (2023) ise yaptığı çalışmada Güney-Kurtalan Ekspresi'nin turistik tren amaçlı değerlendirilmesi için öneriler sunmuştur. Turistik trenlerin iç turizm kapsamında incelendiği ve demiryolu turizminin geliştirilmesi için önerilerin yer aldığı çalışmalar da bulunmaktadır (Bingöl ve Kozak, 2020; Orhan ve Hacıoğlu, 2023).

İlgili literatür incelendiğinde demir yollarını ve trenleri demir yolu mirası açısından ele alan çalışmaların ve demir yolu mirasını korumak için demir yolu

hayranlarının kurduğu derneklerin yaptıkları çalışmaları inceleyen araştırmaların oldukça fazla olduğu görülmüştür (Blancheton ve Marchi, 2013; Bhati vd., 2014; Halsall, 2001; Michniak, 2016; Merciu vd., 2022; Orbaşlı ve Woodward, 2008; Peira vd., 2022; Rolando ve Scandiffio, 2022). Örneğin; Halsall (2001) Hollanda'da bulunan Stoomtram Hoorn-Medembling demiryolu müzesini ziyaret edenlerin müzenin kültürel ve otantik özelliklerine ilişkin görüşlerini belirmeye yönelik bir araştırma gerçekleştirmiştir. Çalışma sonuçlarına göre turistlerin deneyimleri ve izlenimleri ile demir yolu müzesi arasında yere ve zamana göre değişiklik gösteren bir ilişki bulunmaktadır. Orbaşlı ve Woodward (2008) Suudi Arabistan'da bulunan Hicaz demir yolu hattının kültürel miras potansiyelini inceleyen bir çalışma gerçekleştirmiştir. Çalışma sonucunda Hicaz demir yolu hattının kültürel bir rota olarak değerlendirilmesinin önemi üzerinde durulmuştur. Turistik bir potansiyele sahip olan demir yolu hattının turistik bir ürüne dönüşmesinde yerel halkın katılımının önemine ve bölgelerin kalkınmasına sağlayacağı avantajlara vurgu yapılmıştır. Peira vd. (2024) ise demir yolu mirasının dinamikleri ile demir yolu turizmi arasındaki ilişkiyi belirmeyi amaçlamışlardır. Araştırma sonuçlarında demir yolu turizmi sürecinin her zaman demir yolu mirasının restorasyonu ve muhtemelen orijinalliğin korunmasına yönelik bir projeden kaynaklandığını vurgulamıştır. Gönüllü derneklerinin ve "demir yolu tutkunları"nın demir yolu mirasını korumakla birlikte demir yolu turizmi faaliyetlerini de geliştiren ana paydaşlar olduğunu belirtmiştir. Turistik demir yollarının, yerel halka ve yerel ekonomiye olumlu faydalar sağlayacağı ve geçmişin nostaljisine ilişkin unutulmaz deneyimler yaşamak isteyen birçok turisti demir yolu turizmi destinasyonlarına çekebileceğini ifade etmiştir.

Turistik trenlerin alternatif turizm faaliyetleri bağlamında turizm ürününe dönüştürülmesi ve çekiciliklerinin belirlenmesine yönelik çalışmalar da bulunmaktadır. Bu kapsamda Prideaux (1999) Avustralya'da faaliyet gösteren Queensland Rail şirketinin düşen talebi ve gelirlerini arttırmak amacı ile turistik tren taşımacılığına yönelmesi sonucunda demir yolu hizmetlerinin turizm çekiciliğini artırmak için benimsediği stratejileri incelemiştir. Reis ve Jellum (2012) turistik tren rotalarını sürdürülebilir turizm bağlamında turizm politikalarını güçlendirecek alternatif bir seçenek olarak değerlendirmekte ve turistik tren rotalarının turizm ürünene dönüştürülmesini bir modelle açıklamaktadır. Lee ve Chen (2017) ise destinasyonların çekicilik faktörleri doğrultusunda demir yolu turizminin çekicilik

bileşenlerini araştırdıkları bir çalışma gerçekleştirmişler. Araştırma sonucunda "turistik çekicilikler; ulaşılabilirlik, tesisler ve tamamlayıcı hizmetler" olmak üzere 4 boyuttan oluşan bir model önerisi geliştirilmiştir. Mertena ve Karista (2024) çalışmalarında turizmde tren seyahati uygulamasını şekillendiren yapılar ve dinamikleri belirlemeye çalışmıştır. Araştırma sonucunda ise tren istasyonlarının yakınında yapılacak yerel işletme girişimleri ve trenle erişilebilen kırsal destinasyonları teşvik etmek için ortaklıklar kurulması gibi tren yolculuğunu teşvik eden uygulamaların gerekliliğine vurgu yapılmıştır. Bununla birlikte tren ve bisiklet turizmi hareketliliğini birleştiren çok modlu turizm hareketlilik paketlerinin oluşturulmasının demir yolu turizmine olan talebi olumlu etkileyebileceği de belirtilmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM

Bu bölümde araştırma tasarımı, veri toplama araçları, verilerin toplanması ve analizine ilişkin bilgilere yer verilmiştir.

3.1. Araştırma Tasarımı

Bu araştırmanın amacı, dünyada ve Türkiye'de faaliyet gösteren turistik trenlerin işleyişini derinlemesine incelemek ve bu doğrultuda Türkiye'de demir yolu turizminin geliştirilmesi için bir model önerisi oluşturmaktır. Bu amaç çerçevesinde araştırmanın çıkış noktasını oluşturan ve cevap aranan araştırma soruları aşağıdaki gibidir:

- Dünyadaki turistik tren işletmeciliği uygulamaları nasıl gerçekleştirilmektedir?
- Turistik trenlerde seyahat eden bireylerin yaşadıkları deneyimler nelerdir?
- Türkiye'deki turistik tren işletmelerinin işleyişi nasıldır?

Bu sorular çerçevesinde oluşturulan araştırma nitel yöntemle tasarlanmış ve üç aşamada gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın birinci aşamasında, turistik tren işleyişinin nasıl gerçekleştiğine dair derin bir bilgi sağlamak amaçlanmaktadır. Bu kapsamda öncelikle dünya çapında faaliyet gösteren turistik trenler ve trenlerdeki hizmetlere ilişkin veriler derlenmiştir. Bu aşamada verilerin toplanması doküman analizi ile gerçekleştirilmiştir.

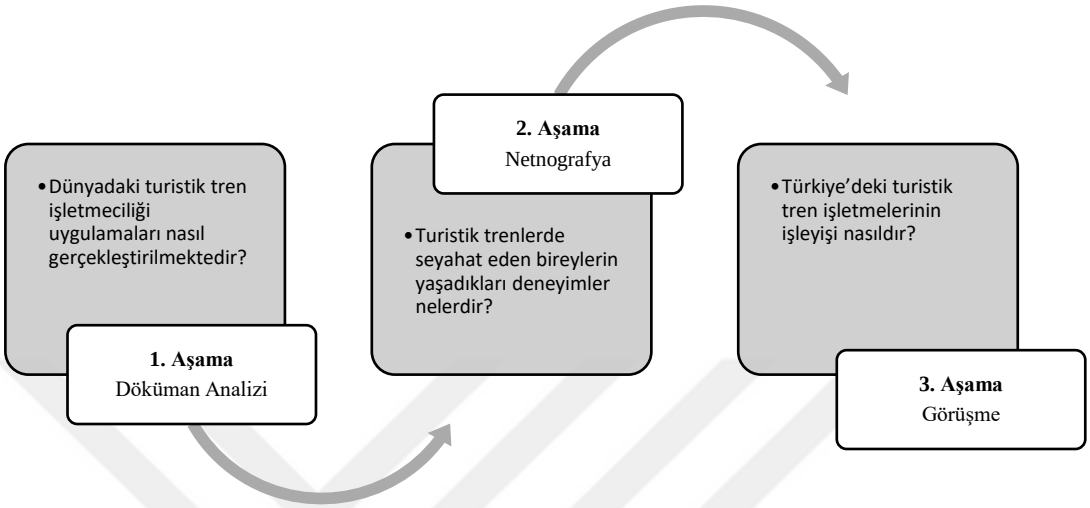
Araştırmanın ikinci aşamasında turistik trenlerle seyahat etmiş olan turistlerin deneyimlerine ilişkin yaptıkları e-yorumlar incelenmiştir. Araştırmanın bu aşamasında e-yorumlara ulaşmak için veri toplama aracı olarak netrografyadan yararlanılmıştır.

Üçüncü aşamada ise Türkiye'deki turistik tren işleyişinin genel yapısının belirlenmesi amaçlanmıştır. Dolayısıyla Türkiye'de faaliyet gösteren turistik tren işletmesi yöneticilerinin görüşlerine başvurulmuştur. Bu kapsamda veri toplama aracı

olarak görüşmeden yararlanılmıştır. Şekil 3'te araştırma tasarımının özet gösterimi yer almaktadır.

Şekil 3

Araştırma Tasarımı



Şekil 3'te görüldüğü gibi araştırma verileri üç ayrı veri aracı kullanılarak toplanmıştır. Birden fazla nitel veri toplama tekniğinin ve buna karşılık gelen nitel analiz prosedürlerinin kullanıldığı yöntem, çoklu nitel yöntem olarak tanımlanmaktadır (Saunders vd., 2007: 603). Farklı yöntemlerin kullanılması geniş kapsamlı değerlendirme olanağı sağladığı için araştırmanın kalitesini arttırmaktadır (Mik-Meyer, 2020: 7). Frederiksen vd., (2014) farklı nitel metodolojik yaklaşımların kullanılmasının araştırmacının erişemeyeceği bilgiyi sağladığını savunmaktadır. Bu nedenle bazı akademisyenler en güçlü araştırmaların birden fazla araştırma stratejisi içeren araştırma tasarımları ile gerçekleştirilebileceğini savunmaktadırlar (Esterberg, 2002: 37). Dolayısıyla bu araştırmada birden fazla veri toplama aracı kullanılarak veri çeşitliliği sağlamak ve daha derin bilgiye ulaşmak amaçlanmaktadır. Bundan sonraki bölümlerde araştırmanın her bir aşamasının nasıl gerçekleştirildiğine ilişkin detaylı bilgiler yer almaktadır.

3.1.1. Araştırmanın Birinci Aşaması-Doküman İncelemesi

Doküman incelemesi, incelenen olgu veya olgulara ilişkin bilgi içeren yazılı materyallerin analiz edilmesiyle veri sağlanmasıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 187). Aynı zamanda, basılı ve elektronik materyalleri değerlendirmek ve gözden geçirmek

için kullanılan sistematik bir süreç olarak da tanımlanmaktadır (Bowen, 2009: 28). Kolay ulaşılamayacak öznelere ulaşılabilmesi, geniş bir örneklem oluşturulabilmesi, özgünlük, geniş bir zamana dayalı analize olanak tanıması, verinin üzerinde ihtiyaç oldukça tekrar tekrar çalışılabilir olması gibi özelliklerinden dolayı doküman analizi güçlü bir veri sağlama yöntemi olarak kabul edilmektedir (Karadaban vd., 2023: 2668-2669; Yıldırım ve Şimşek, 2013: 191). Raporlar, kitaplar, arşiv dosyaları, video/ses kayıtları ve fotoğraflar doküman incelemesi için uygun kaynaklardır (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 191). Bununla birlikte internet kaynakları da doküman incelemesi kapsamında başvurulan kaynaklardandır (Bowen, 2009: 27).

Bu araştırmada dünya çapında faaliyet gösteren turistik trenler ve hizmetlerine ilişkin ayrıntılı bilgi edinmek amacıyla doküman incelemesi yapılmıştır. Bu amaçla dünyanın en iyi hizmet veren turistik trenlerine ulaşmak için 12 Ekim 2021 tarihinde "Google" arama motoru kullanılarak araştırma yapılmıştır. Araştırma için arama motoruna "turistik tren" ve "lüks turistik trenler" anahtar kelimeleri yazılmış ve araştırma sonucunda dünya çapında faaliyet gösteren en iyi turistik trenler belirlenmiştir. Belirlenen turistik trenlerin listesi Tablo 4'te yer almaktadır

Tablo 4

Dünya Çapında Faaliyet Gösteren Turistik Trenler

Turistik Tren İsimleri		
Al-Andalus	Glacier Express	Rocky Mountaineer
Belmond Andean Explorer	Golden Eagle	Royal Canadian Pacific
Belmond British Pullman	Golden Eagle Danube Express	Shangri La Express
Belmond Hiram Bingham	Golden Pass Panoramic Express	The Blue Train
Belmond Royal Scotsman	Indian Pacific	The Canadian
Bernina Express	Kyushu Seven Star	The Ghan
Deccan Odyssey	Maharajas' Express	Venice Simplon-Orient Express
Eastern Oriental Express	Ravos Rail Pride of Africa	Sweet Train
El Transcantabrico Gran Lujo		

Tablo 4'te bulunan trenler ile ilgili bilgilere ulaşmak için, dünyanın en önemli lüks demiryolu seyahat acentelerinden biri olarak bilinen The Society of International Railway Travellers'ın (IRT) internet sitesinden yararlanılmıştır

(https://www.irtsociety.com/). Edinilen bilgilere göre Rovos Rail, Golden Eagle Luxury Trains, Belmond Trains, Cruises, & Hotels, Rocky Mountaineer gibi turistik tren işletmeleri ile ortaklık yapan şirketin 1983 yılından beri sektörde faaliyetlerini sürdürdüğü, şirketin seyahat danışmaları tarafından seyahatlerin bizzat deneyimlenip deneyimlerini paylaştığı görülmüştür. Dolayısıyla Tablo 4'te yer alan trenlerin özellikleri ile ilgili bilgilere ulaşılması amacıyla IRT internet sitesinin veri kaynağı olarak belirlenmesinin en önemli sebepleri arasında verilerin güncel ve gerçeği yansıttığını düşünülmesi ve verilere toplu olarak ulaşılabilmesi yer almaktadır.

3.1.2. Araştırmanın İkinci Aşaması-Netnografya

Dijital (sanal) ortamlar farklı coğrafyalarda, farklı sosyo ekonomik düzeylere ve kültürlere sahip insanların kendilerini ifade etmelerine hatta düşüncelerini gerçek hayattan daha açık şekilde ifade edilebilmelerine olanak sağlamaktadır (Cebeci ve Küçükkancabaş, 2018: 132; Gürçayır Teke, 2014: 33). Dolayısıyla facebook, twitter, tripadvisor gibi dijital ortamlar sosyal bilimler alanı için önemli bir veri kaynağı haline gelmiştir. Günümüzde sanal ortamları araştırmak ve analiz etmek için kullanılan en uygun araştırma yöntemlerinden biri netnografyadır (Tiryaki, 2023:55-56). İlk olarak 1995 yılında pazarlama ve tüketici davranışlarının incelemek için Kozinet tarafından geliştirilen netnografya, etnografyanın dijital ortamlardaki verileri analiz etmek için geliştirilmiş bir biçimi olup, internet veya ağ etnografisi olarak kabul edilmektedir (Varnalı, 2013: 9). Netnografya, etnografiye göre daha hızlı, daha basit ve çok daha ucuzdur. Netnografya iki şekilde gerçekleştirilir. Bunlar gözleme dayalı ve katılımcı netnografyadır. Sanal ortamlardaki mevcut veriyi kullanarak gerçekleştirilen araştırmalar gözleme dayalı netnografya; sanal ortamlardaki mevcut veriyi kullanırken belirli bir süre araştırmacının sanal ortamlardaki gruplarla etkileşime girmesi ise katılımcı netnografya olarak adlandırılmaktadır (Karakaya, 2019: 45). Bu araştırmada araştırmacı veri topladığı sanal ortama üye değildir ve verileri toplarken sanal ortamdaki gruplarla etkileşime geçmemiştir. Dolayısıyla araştırmada veri toplama aracı olarak gözleme dayalı netnografya kullanılmıştır.

Netnografya veri aracı için belirlenecek olan sanal toplulukların güçlü bir ortak paydaya sahip olması, yüksek miktarda paylaşım yapması, çok sayıda üyeye sahip olması gerekmektedir (Varnalı, 2019: 31). Bu araştırma kapsamında online seyahat

acentası olan Tripadvisor sitesinden yararlanılmıştır. Tripadvisor dünyanın en büyük seyahat rehberliği platformudur ve 43 pazarda 22 dilde faaliyet göstermektedir. Bir milyardan fazla yorum ve katkıyla gezginlere, konaklama fırsatları bulmak, lezzetli restoranlarda masa ayırtmak ve yakınlardaki harika yerleri keşfetmek için olanak sunmaktadır (https://www.tripadvisor.com/).

Bu aşamada araştırmanın birinci aşamasında belirlenen dünyanın en iyi 25 turistik treni ile ilgili Tripadvisor da yer alan yorumlar analiz edilmiştir. Yorumların seçimi ile ilgili araştırma 4 Kasım- 4 Aralık 2022 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Her turistik tren için son 5 yıl içinde yapılan 20 yolcu yorumu analize dâhil edilmiştir. Dolayısıyla analize dâhil edilen yorumlar 2018- 2022 yıllarına aittir. Ancak araştırma sırasında bazı turistik trenler için yorum yapılmadığı, bazı trenler için yapılan yorum sayısının ise 20'den az olduğu görülmüş dolayısıyla bu turistik trenler için 20 yorum sayısına ulaşılamamıştır. Analize dâhil edilen yorumların sayısı Tablo 5'te yer almaktadır.

Tablo 5

Turistik Trenlere İlişkin Tripadvisorda Yer Alan Yorum Sayıları[1]

Tren Adı	**Yorum Sayısı**						
	Çok İyi	*İyi*	*Orta*	*Kötü*	*Çok Kötü*	*Kötü/ Çok Kötü*	*Toplam*
Al-Andalus	-	-	-	-	-	-	Yorum yok
Belmond Andean Explorer	17	1	1	-	-	1	20
Belmond British Pullman	17	1	1	-	-	1	20
Belmond Hiram Bingham	16	2	1	-	-	1	20
Belmond Royal Scotsman	3	-	1	-	-	-	4
Bernina Express	15	3	1	-	-	1	20
Deccan Odyssey	13	4	2	-	-	1	20
Eastern Oriental Express	15	2	2	1	-	-	20
El Transcantabrico Gran Lujo	7	1	1	1	6	-	16
Glacier Express	10	5	3	1	1	-	20
Golden Eagle	9	3	1	1	1	-	15

[1] Tabloda yer alan kötü/çok kötü sütünü; Tripadvisor yorumlarının yüzdelik hesaplamaları sonucu kötü ve çok kötü yorumların oranı %1'in altında çıkması durumunda her iki yorumdan sadece bir tanesinin analize dâhil edildiğini belirtmek için oluşturulmuştur.

Golden Eagle Danube Express	-	-	-	-	-	-	Yorum yok
Golden Pass Panoramic Express	14	4	1	-	-	1	20
Indian Pacific	9	5	3	2	1	-	20
Kyushu Seven Star	-	-	-	-	-	-	Yorum yok
Maharajas' Express	10	3	4	2	1	-	20
Ravos Rail Pride of Africa	14	2	2	1	1	-	20
Rocky Mountaineer	15	2	1	1	1		20
Royal Canadian Pacific	-	-	-	-	-	-	Yorum yok
Shangri La Express	3	-	-	-	-	-	3
The Blue Train	10	4	2	2	2	-	20
The Canadian	7	5	2	2	4	-	20
The Ghan	13	3	2	1	1	-	20
SWEET Train							Yorum yok
Venice Simplon-Orient Express	15	3	1	-	1	-	20
Toplam	232	53	32	15	20	6	358

Tablo 5'te görüldüğü gibi analize dâhil edilen yorumlar çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi şeklinde sınıflandırılmıştır. Turistik trenler için yorum seçimi bu sınıflandırma dikkate alınarak yapılmıştır. İlk olarak her trene ait Tripadvisor'da yer alan çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi yorumların ayrı ayrı toplam sayıları belirlenmiş ve yüzdelik oranları hesaplanmıştır. Analize dâhil edilecek çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi şeklinde sınıflandırılmış yorumlar belirlenen yüzdelik oranları doğrultusunda seçilmiştir. Aşağıda bir turistik tren için yapılan örnek hesaplama yer almaktadır. 25 turistik tren yorumu için yapılan hesaplama sonuçları Tablo 5'te yer almaktadır.

Örnek hesaplama: Belmond Andean Explorer'da toplam 89 yorum bulunmaktadır. Bu yorumların 2'si çok kötü, 2'si kötü, 5'i orta, 3'ü iyi, 77'si ise çok iyi'dir. Önce çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi yorum sayılarının toplam yorum sayıları içerisindeki yüzdelikleri hesaplanmıştır. Hesaplama sonucunda çok kötü yorumların %2.24, kötü yorumların %2,24, orta yorumların %5,61, iyi yorumların %3,37, çok iyi yorumların ise %86,51 oranında olduğu belirlenmiştir. Toplam 20 yorum için ise çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi yorum sayıları yukarıdaki yüzdelik

oranlarına göre hesaplanmıştır. Hesaplama sonucu 17 çok iyi, 1 iyi, 1 orta ve 1 çok kötü/kötü yorum olmak üzere toplam 20 yorum analize dâhil edilmiştir.

3.1.3. Araştırmanın Üçüncü Aşaması-Görüşme

Araştırmanın bu bölümünde veri toplama aracı olarak görüşme tekniğinden yararlanılmıştır. Görüşme, insanların deneyimlerini ve bu deneyimleri nasıl anlamlandırdıklarını açıklamak için kullanılan, araştırılan konu hakkında kapsamlı bilgi edinilmesine olanak sağlayan bir veri toplama aracıdır (Genç, 2013: 70; Türnüklü, 2000: 544).

Görüşme tekniği ile araştırılan konu hakkında bireylerin deneyimleri, düşünceleri, zihinsel algıları, tepkileri gibi gözlenemeyen bilgilere ulaşılması mümkün olabilmektedir. Görüşme tekniği yapılandırılmış, yarı yapılandırılmış, yapılandırılmamış ve odak grup görüşme olmak üzere dört şekilde gerçekleştirilmektedir (Sönmez ve Alacapınar, 2011: 108; Yıldırım ve Şimşek, 2008: 120). Yarı yapılandırılmış görüşme ile araştırmacı görüşmenin akışına göre yan ya da alt sorularla kişinin yanıtlarını daha ayrıntılı cevaplamasını sağlayabilmektedir (Türnüklü, 2000: 547). Dolayısıyla yarı yapılandırılmış görüşme tekniği araştırmacıya esneklik imkânı verirken, görüşme yapılan kişiye de kendini daha iyi ifade etme olanağı sunmakta böylece istenilen verilere ulaşmada kolaylık sağlamaktadır (Gazelci, 2021: 52). Yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinin avantajlarının yanında görüşmeler sırasında kontrolün sağlanması konusundaki zorluk, önemsiz konularda fazla zaman harcanması ve görüşme yapılan tüm kişilere belli standartlarda yaklaşma zorluğu yaşanması gibi dezavantajları da bulunmaktadır (Büyüköztürk vd., 2008: 160). Görüşme tekniği yüz yüze yürütülebileceği gibi telefonla ya da internet ortamında da yürütülebilmektedir. Yüz yüze görüşme tekniğinde görüşmeciyi hem dinleme hem de gözlemleme olanağı bulunmaktadır. Ancak telefonla ya da internet ortamında görüşmeye oranla daha maliyetlidir (Büyüköztürk vd., 2008: 157; Karakaya, 2019: 38).

Araştırmanın bu bölümünde veriler yüz yüze görüşme tekniği ile toplanmıştır. Görüşme soruları araştırmanın birinci ve ikinci bölüm sonuçları doğrultusunda oluşturulmuştur. 07.02.2024 ile 08.02.2024 tarihlerinde kartopu örneklem yöntemi ile seçilmiş 5 kişi ile yarı yapılandırılmış görüşme yapılmıştır.

Kartopu örneklem yöntemi, istenen ana kütlenin belirlenmesinin zor olduğu durumlarda ve araştırma konusunda zengin bilgiye sahip fazla bireyin bulunmasının zor olduğu durumlarda başvurulan bir örnekleme yöntemidir (Gegez, 2007: 251; Yıldırım ve Şimşek, 2013: 122). Araştırma kapsamında araştırmanın problemine ilişkin zengin bilgi kaynağına sahip olan ve demiryolu yolcu taşımacılığı işletmesinde görev yapan üst düzey bir yöneticiye ulaşılmış ve görüşme yapılmıştır. Bu yöneticinin yönlendirdiği aynı işletmede çalışan 1 üst kademe ve 3 orta kademe yöneticiye daha ulaşılarak toplam 5 kişi ile görüşme yapılmıştır. İlk görüşmeci ile yapılan görüşme sırasında kurumda araştırma konusunda uzman ve derin bilgiye sahip kişilerin bu 5 kişi ile sınırlı olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla görüşme sadece 5 kişi ile sınırlı tutulmuştur. Yapılan görüşmeler en az 20 en çok 40 dakika sürmüştür. Görüşmelerde ses kaydı alınmıştır. Ses kayıtlarının her biri Microsoft Word programına aktarılarak yazılı dökümü yapılmıştır. Dökümlerin kontrolü için ses kayıt cihazındaki kayıtlar tekrar dinlenmiş ve yazılı döküm ile karşılaştırması yapılmış ve tek bir dosyada toplanmıştır. Daha sonra verilen cevaplar ilgili temaların altında toplanmıştır. Görüşme yapılan kişiler ve görüşmelere ilişkin liste Tablo 6'da yer almaktadır.

Tablo 6

Katılımcılara ve Görüşmeye İlişkin Bilgiler

Katılımcılar	Cinsiyet	Yaş	Eğitim	Meslek	Görüşme Süresi
K1	Erkek	50	Lisans	Üst kademe yönetici	25
K2	Erkek	64	Lisans	Orta kademe yönetici	25
K3	Erkek	64	Lisans	Orta kademe yönetici	25
K4	Erkek	35	Lisans	Orta kademe yönetici	20
K5	Erkek	50	Lisans	Üst kademe yönetici	25

Tablo 6'da yer alan görüşmeciler ile yapılan görüşme sırasında aşağıdaki sorular doğrultusunda Türkiye'deki turistik tren işletmelerinin işleyişi hakkındaki bilgilere ulaşılmıştır.

- Türkiye'de mevcut turistik tren işletmeciliği hakkındaki görüşleriniz nelerdir?
- Türkiye'deki mevcut demiryollarının ve turistik trenlerin fiziki ve teknik olanakları ve sorunları hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

- Dünya'daki turistik tren işletmeciliğini dikkate alarak Türkiye'deki durumu değerlendirebilir misiniz?
- Türkiye'de oluşturulabilecek yeni turistik tren rotalarına ve bu rotalarda gerçekleştirilebilecek alternatif turizm faaliyetlerine yönelik önerileriniz nelerdir?
- Turistik tren taşımacılığının turizme olan katkısı hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

3.2. Verilerin Analizi

Bu araştırmada üç aşama halinde gerçekleştirilen veri toplama süreci sonunda elde edilen veriler her bir aşamanın sonunda içerik analizi ile çözümlenmiştir. İçerik analizi belirlenen metinlerin, belgelerin, dokümanların, temaların içeriklerinin belirli kurallar çerçevesinde nesnel bir şekilde çözümlenmesine olanak sağlamakla birlikte araştırma konusu ile ilgili genel eğilimlerin belirlenmesini sağlamaktadır (Metin ve Ünal, 2022: 275). Görüşme, gözlem, doküman gibi veri araçları kullanılarak elde edilen nitel verilerin içerik analizi ile çözümlenmesi verilerin kodlanması, temaların bulunması, kodların ve temaların düzenlenmesi, bulguların tanımlanması ve yorumlanması aşamaları ile gerçekleştirilmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 228-239).

Bu araştırmanın üç aşamasında da verilerin analiz sürecinde geleneksel yani elle kodlama yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın birinci aşamasında turistik tren işleyişinin nasıl gerçekleştiğine dair derin bir bilgi sağlamak amaçlanmaktadır. Bu kapsamda doküman incelemesi tekniği ile elde edilen 25 turistik tren ile ilgili veriler içerik analizi ile çözümlenmiştir. Verilerin içerik analizinde tümevarımsal yaklaşım kullanılmıştır. Veriler önceden belirlenmiş kategoriler doğrultusunda oluşturulmamış, araştırmacı tarafından kodlanmış, sınıflandırılmış ve temalar oluşturulmuştur.

Araştırmanın ikinci aşamasında turistik trenlerle seyahat edenlerin seyahat deneyimi hakkındaki görüşleriyle birlikte seyahat sırasında memnun oldukları ya da olmadıkları hizmetlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu aşamada öncelikli olarak netnografya yoluyla elde edilen 25 tren ile ilgili Tripadvisor üzerinde yapılan e-yorumların dökümleri yapılmıştır. Araştırma etiğinin sağlanması adına yorum yapan kişilerin kimliklerini gizli tutmak amacıyla kişilere kod numarası verilmiş ve bulgular

bölümünde bu kod numaraları altında yorumlara yer verilmiştir. Veriler araştırmacı tarafından kodlanmış ve temalara ulaşılmıştır. Temalar tez izleme komitesi üyeleri ile birlikte değerlendirilmiştir. Son olarak araştırma inanılırlığının sağlanması amacıyla elde edilen veriler konuya hâkim bir araştırmacı tarafından tekrar kontrol edilerek araştırma son halini almıştır.

Araştırmanın üçüncü aşamasında Türkiye'deki turistik tren işletmeleri yöneticilerinin turistik tren taşımacılığı ile ilgili görüşlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu aşamada görüşmeler sırasında alınan ses kayıtlarının dökümü yapılmıştır. Sonrasında ses kayıtları bir kez daha dinlenip yapılan dökümlerle karşılaştırılmıştır. Araştırma etiğinin sağlanması adına görüşme yapılan kişilerin kimliklerini gizli tutmak amacıyla kişilere kod numarası verilmiş ve bulgular bölümünde bu kod numaraları altında yorumlara yer verilmiştir. Veriler araştırmacı tarafından kodlanmış ve temalara ulaşılmıştır.

3.3. Araştırmada Geçerlik ve Güvenirlik

Nitel araştırmalarda amaç, araştırma sürecini sistematik bir yaklaşımla ve analitik süreçlerle yapılandırarak güvenilir sonuçlar elde etmek ve elde edilen sonuçlarla ilgili yapalıbilecek eleştirilere cevap verebilmek olmalıdır. Dolayısıyla bilimsel araştırmanın yapıldığı tüm alanlarda sonuçların güvenilirliği ve geçerliliği önem taşımaktadır ve bunların sağlandığına ilişkin açıklamaların yapılması gerekmektedir (LeCompte ve Goetz, 1982: 31). Geçerlilik ve güvenirliğin nasıl sağlandığının açıklanması ile ilgili nitel ve nicel araştırma yöntemleri için geliştirilen teknikler bulunmaktadır. Bu araştırmada geçerlilik ve güvenilirliğinin sağlanmasında Guba'nın (1981) ölçütleri dikkate alınmıştır. Bunlar inandırıcılık, aktarılabilirlik, tutarlılık ve doğrulanabilirliktir. Nicel araştırmalarda kullanılan geçerlilik ve güvenirlik kavramları ile karşılaştırıldığında iç geçerlik kavramı yerine inandırıcılık, dış geçerlik kavramı yerine aktarılabilirdik, iç güvenirlik yerine tutarlılık, dış güvenirlik yerine de teyit edilebilirlik kavramlarının karşılık geldiği görülmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 135).

İnandırıcılık

Guba (1981) geçerlilik ve güvenilirliğin sağlanmasında en önemli ölçütün inandırıcılık olduğunu ifade etmiştir. İnandırıcılık araştırma bulgularının gerçeği ne

kadar yansıttığını ve gerçekten araştırma kapsamında belirlenen durumu ölçüp ölçmediğinin belirlenmesidir. (Arslan, 2022: 398). Nitel araştırmalarda derinlemesine veri toplama, veri çeşitlemesi ve uzman incelemesi yapılarak inandırıcılığın artırılması sağlanmaktadır. İki veya daha fazla yöntemin kullanılması, birbirlerinin zayıflıklarını örtecek, kapsamlı ve gerçek veriler sağlayacaktır (Haq vd., 2023: 165). Araştırmada doküman incelemesi, netnografya ve görüşme olmak üzere birden fazla veri toplama tekniği kullanılarak inandırıcılık arttırılmaya çalışılmış ve veri çeşitliliği de sağlanmıştır

Aktarılabilirlik

Nitel araştırmalar olay ve olguları derinlemesine incelemektedir ve araştırma sonuçlarının genellenmesi mümkün değildir dolayısıyla "genelleme" yerine "aktarılabilirlik" kavramı kullanılmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 135-136). Nitel araştırmalarda aktarılabilirlik ölçütünün sağlanması, çalışmada kullanılan veri toplama teknikleri ve veri toplama sürecine ilişkin bilgilerin raporlaştırılmasıyla mümkündür (Shenton, 2004: 70). Aynı zamanda bulgularda katılımcı ifadelerini yansıtan doğrudan alıntılara yer verilmesiyle de gerçekleştirilmektedir (Arslan, 2021: 70; Denzin, 2014: 582). Araştırmanın veri toplama süreci ayrıntılı olarak yöntem bölümünde yazılmıştır. Aynı zamanda araştırmanın ikinci ve üçüncü aşamasında bulgular yazılırken öncelikle doğrudan alıntılara yer verilmiş ve daha sonra yorumlarla desteklenmiştir.

Tutarlılık

Araştırmanın tutarlılığının sağlanabilmesi için sonuçların elde edilen verilerle uyumlu olması ve bulguların veri kaynağının ifade ettiği anlamlar doğrultusunda yazılması gerekmektedir (Arslan, 2021:70). Araştırmanın sonuçları elde edilen bulgulara bağlı kalınarak yazılmıştır.

Doğrulanabilirlik

Doğrulanabilirlik araştırmanın bulgularının ne derece tarafsız olduğu ile ilgilidir ve araştırma sürecinin denetlenmesiyle gerçekleştirilmektedir (Creswell, 2014: 2004). Patton (2015) araştırmanın insanlar tarafından tasarlanıp uygulandığını ve önyargıların kaçınılmaz olduğunu, bu nedenle mutlak nesnelliği sağlamanın imkânsız olduğunu belirtmiştir. Ancak değerlerin ve ön yargıların etkisinin azaltılabileceğini de savunmuştur. Bunun ise veri analizi sürecinde bulgu ve yorumların başka bir araştırmacı tarafından denetlenmesi ile mümkün olabileceğini belirtmiştir.

Araştırmanın doğrulanabilirliğinin sağlanması için araştırma verileri analiz edildikten sonra oluşturulan kod ve temalar tez izleme komitesi üyelerine sunularak kontrol edilmesi sağlanmıştır. Son olarak konuya hâkim bir araştırmacı tarafından tekrar kontrol edilerek araştırma son halini almıştır. Bununla birlikte tüm veriler gerekli olması durumunda tekrar incelenebilmesi için saklanmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR

Bu bölümde araştırmanın amacı doğrultusunda elde edilen verilere ilişkin bulgular yer almaktadır. Araştırmada veri çeşitlendirilmesi yapılarak konu hakkında daha derin bilgiye ulaşılması sağlanmıştır. Dolayısıyla araştırma verilerine üç ayrı veri toplama aracıyla ulaşılmıştır. Elde edilen veriler içerik analizi tekniği kullanılarak analiz edilmiş ve analize ilişkin bulgular ayrı ayrı sınıflandırılarak verilmiştir.

4.1. Araştırmanın Birinci Aşamasından Elde Edilen Verilere İlişkin Bulgular

Bu bölümde dünya çapında faaliyet gösteren 25 turistik trene ilişkin bilgiler yer almaktadır. Turisitk trenlerin fiziksel özellikleri ve sosyal olanakları tespit edilmiş ve turistik tren işletmelerinin özelliklerine ilişkin bulgulara yer verilmiştir.

4.1.1. Turistik Trenlerin Kıtalara Göre Dağılımı

Analize dâhil edilen dünyanın en iyi 25 turistik trenin rotalarının kıtalara göre farkılık gösterdiği tespit edilmiştir. Analiz kapsamında incelenen turistik tren rotalarının kıtalara göre dağılımı Tablo 7'de yer almaktadır.

Tablo 7

Turistik Tren Rotalarının Kıtalara Göre Dağılımı

Kıtalar	Trenler
Avrupa	Golden Eagle, The Venice Simplon-Orient Express (VSOE), Golden Eagle Danube Express, Belmond Royal Scotsman, El Transcantabrico Gran Lujo, Al-Andalus, Belmond British Pullman, Golden Pass Panoramic Express, Glacier Express, Bernina Express
Asya	Golden Eagle, Deccan Odyssey, Eastern Oriental Express, Shangri La Express, Maharajas' Express, Kyushu Seven Star, The Sweet Train
Afrika	Ravos Rail Pride of Africa, The Blue Train
Avustralya	The Ghan, Indian Pacific
Amerika	Rocky Mountaineer, The Canadian, Royal Canadian Pacific, Belmond Andean Explorer, Belmond Hiram Bingham

25 turistik trenin 10'u Avrupa 7'si Asya 5'i de Amerika kıtasında faaliyet göstermektedir. Afrika ve Avustralya kıtasında ise 2'şer tren faaliyet göstermektedir.

Dolayısıyla turistik tren seyahatleri en yoğun Avrupa ve ikinci olarak ise Asya kıtasında gerçekleşmektedir.

4.1.2. Turistik Trenlerin Fiziksel ve Sosyal Olanakları

Araştırmadan elde edilen bulgulara göre; turistik trenlerin bazıları sadece gündüz seyahat etmekte ve bu trenlerde konaklama vagonları bulunmamaktadır. Bu noktada araştırmada konaklama vagonu bulunmayan (sadece gündüz seyahat eden) ve konaklama vagonu bulunan (gece de seyahat eden) turistik trenler olarak bir ayrıma gidilmiştir. Hem konaklama vagonu bulunmayan yani sadece gündüz seyahat eden hem de konaklama vagonu bulunan yani gündüz / gece seyahat eden trenlerin sosyal ve fiziksel olanaklarının ise farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. Gündüz seyahat eden turistik trenlerin fiziksel ve sosyal olanakları Tablo 8'de yer almaktadır. Tablo 9 ve Tablo 10'da ise gündüz /gece seyahat eden turistik trenlerin fiziksel ve sosyal olanakları yer almaktadır.

Tablo 8

Gündüz Seyahat Eden Turistik Trenlerin Fiziksel ve Sosyal Olanakları

Turistik Tren Adı	Vagonlara Ait Özellikler	Tren İçi aktiviteler	Tren Turları
Belmond British Pullman	Tarihi vagonlar, 2 ve 4 kişilik masalar	Öğle yemeği	Kültürel, romantizm ve Noel gibi temalı günlük turlar
Bernina Express	1. ve 2. sınıf panoramik vagonlar, ücretsiz wifi	Aparatif servisi, hediyelik eşya satışı, lokomotifte seyahat (ücretli)	Alp Dağları manzaralı Bernina hattı üzerinde günlük turlar
Glacier Express	1. ve 2. sınıf panoramik vagonlar, rail bar, wifi, 7 dilde bilgilendirme	1.sınıfta ve bazı seferlerde yemek servisi	Alp Dağları manzaralı dar hatlı demiryolu turu
Golden Pass Panoramic Express	1. ve 2. sınıf panoramik vagonlar, rail bar vagonu	Aperatif servisi, Şarap mahzeni ve şarap servisi	250 km'lik en eski elektrikli demiryolu ile göl ve Alp dağları manzaralı günlük turlar
Belmond Hiram Bingham	Tarihi vagon, restoran, açık hava gözlem vagonu	Brunch ve akşam yemeği, canlı müzik	Cusco ile Machu Picchu arasında dar hatlı demir yolunda 3,5 saatlik tur
Rocky Mountaineer	Gold ve SilverLeaf olmak üzere iki hizmet sınıfı için ayrı dizayn edilmiş vagon	Yemek servisi	Değişik rotalarda günlük turlar
Sweet Train	Özel dizayn edilmiş 2 vagon	Özel yemek servisi	Yaz ve kış farklı hatlarda 2,5 saatlik tur

Tablo 8'de belirtildiği gibi turistik trenler kısa mesafelerde manzara çekiciliği olan hatlarda genellikle gündüz seyahatlerini gerçekleştirmektedirler. Dolayısıyla vagonların birçoğu panaromik pencerelidir. Yemek ya da atıştırmalık servisleri bulunmaktadır. Sweet Train ve Belmond British Pullman, manzara deneyimi yanında özel yemek menüleri ile gastronomi deneyimi de sunmaktadır. Belmond British Pullman günlük turların yanında hafta sonu turları da düzenlemektedir. Bu turların konaklaması butik otellerde yapılmaktadır. Aynı zamanda talep edildiğinde evlilik yıl dönümü, nişan gibi etkinler de düzenlemektedir.

Bernina Express, Glacier Express ve Golden Pass Panoramic Express'in İsviçre içinde hatta İsviçre sınıra yakın İtalya şehirlerini de içene alacak şekilde düzenlediği ortak turlar yapılmaktadır. Bu örnekte görüldüğü gibi gündüz seyahat eden turistik trenler ortak turlar düzenlemektedir. Bununla birlikte gündüz seyahat eden turistik trenler ile gündüz/gece seyahat eden turistik trenlerin ortak düzenleği turlar da bulunmaktadır**.** Örneğin Japonya'da Kyushu Seven Star ile Sweet treni ortak tur düzenlemektedir.

Tablo 9

Gündüz /Gece Seyahat Eden Turistik Trenlerin Konaklama VagonlarınınTasarım Özellikleri

Tren/Hizmet Sınıfı Adı	**Kompartıman Özellikleri**							
	m^2	Oturma Alanı	Yatak	Kanepe	Ranza	Duş	Tuvalet	Ortak duş/tuvalet
Al-Andalus								
Deluxe Süit	10			X		X	X	
Grand Class Room	8			X		X	X	
Belmond Royal Scotsman								
Grand Suite	10	X	X			X	X	
Twin/Double Cabin	8			X		X	X	
Single Cabin	6			X		X	X	
El Transcantabrico Gran Lujo								
Deluxe Süit	10	X	X	X		X	X	
Grand Class Room	8	X	X	X		X	X	

Golden Eagle Danube Express								
Superior Deluxe cabin	8.5			X		X	X	
Deluxe cabin	7. 7			X		X	X	
Venice Simplon-Orient Express (VSOE)								
Grand Suites	2.78	X	X			X	X	
Suites	-			X		X	X	
HistoricTwins	10.68				X			Lavabo
Blue Train								
Luxury Süites	10.5			X			X	
DeLuxe Süites	8			X			X	
Ravos Rail Pride of Africa								
Royal Süit	16	X	X				X	
Deluxe Süit	11	X	X			X	X	
Pullman Gold Süit	7			X		X	X	
Golden Eagle								
Imperial Süites	11		X			X	X	
Gold Class	7			X	X	X	X	
Silver Class	5.58			X	X	X	X	
Romanov Süite	1 vagon	X	X	X	X			
Deccan Odyssey								
Presitential Suite	19	X	X			X	X	
Deluxe Cabin	9		X			X	X	
Eastern Oriental Express								
Presidential Cabin	12	X		X		X	X	
State Cabin	8			X		X	X	
Pulman	6				X	X	X	
Kyushu Seven Star								
Deluxe Süite A	21	X	X			X	X	
Deluxe Süite B	17	X	X			X	X	
Süite Cabin	10			X		X	X	
Maharajas' Express								
Presidential Suite	42	X	XX			X	X	
Suite	20.5	X	X			X	X	
Junior Suite	14		X			X	X	
Deluxe Suite	10.5		X			X	X	
Shangri La Express								
Diamond Cabin	7		X			X	X	
Heritage Cabin	3.5		X					XX
Ghan/ Indian Pacific								
Platinum Service	7.6			X		X	X	
Gold Superior	4				X	X	X	
Gold Twin	4				X	X	X	
Gold Single	4				X			XX
Belmond Andean Explorer								

Suit kabin	13	X	X			X	X	
King Bed	7.5			X		X	X	
Bunk Bed	5.5				X	X	X	
The Canadian								
Prestige class	7			X		X	X	
Sleeper Plus kabin (1,2)	2.2 3.3			X			X	X
Economy Berth					X			XX
Royal Canadian Pacific								
Yeni vagonlar			X			X	X	
Eski vagonlar			X			X	X	

Tablo 9' da görüldüğü gibi gündüz/ gece seyahat eden turistik trenlerde en az iki en çok 4 konaklama sınıfı bulunmaktadır. Ancak ağırlıklı olarak 2 ve 3 konaklama sınıfı şeklinde seyahatler gerçekleştirilmektedir. Bunun dışında aileler ya da grup şeklinde seyahat etmek isteyen konuklar için, içerisinde mutfak ve yemek salonu olan özel vagon hizmeti sunan turistik trenler de bulunmaktadır. Kompartımanların boyutları konaklama sınıfına göre değişiklik göstermektedir. Örneğin The Canadian treninde yaklaşık 2 m² lik kompartımanlar yer alırken Maharajas' Express'te yaklaşık 40 m² büyüklüğünde olan kompartımanlara rastlanmaktadır. Kompartıman tasarımları da konaklama sınıfına göre değişiklik göstermektedir. Bazı konaklama sınıflarında oturma alanı ve yatakların bulunduğu alan ayrı olarak dizayn edilmiştir. El Transcantabrico Gran Lujo Treni'nde ise oturma alanındaki kanepe yatağa dönüşebilmektedir. Dolayısıyla 3 kişi konaklayabilmektedir. Bazıları ise aynı alan içinde kanepeler gece yatak olacak şekilde ya da kanepelere ilave kanepelerin üst kısmında açılıp kapanabilen ranzalar şeklinde dizayn edilmiştir.

Kompartımanlarda genel olarak duş, lavabo ve tuvaletten oluşan banyolar bulunmaktadır. Banyoların büyüklüğü ve standardı konaklama sınıfına göre değişiklik göstermektedir. Bazı turistik trenlerde banyo içinde küvet bulunmaktadır. Bununla birlikte ortak duş ve tuvalet olan vagonlar da bulunmaktadır. Örneğin, Shangri La Express Turistik Treni'nin Heritage Cabin konaklama sınıfı kompartımalarının yer aldığı vagonda, 2 tuvalet ve 1 duş yer aldığı tespit edilmiştir. Ghan ve Indian Pacific Turistik Tren'in Gold Single konaklama hizmet sınıfında, Canadian Turistik Tren'in ise Sleeper Plus kabin (1 ve 2) ile Economy Berth konaklama hizmet sınıflarında ortak duş ve tuvalet yer almaktadır. Golden Eagle Danube Express'in Historic Twins konaklama sınıfının bulunduğu vagonlarda ortak tuvalet ve her

kompartımanda lavabo bulunmaktadır. Bu tasarım Türkiye'deki Turistik Doğu Ekspresi treni kompartıman tasarımı ile benzerlik göstermektedir. Turistik trene ve turistik trenin konaklama sınıfına göre yatak ve banyo dışındaki kompartıman tasarımları da değişiklik göstermektedir. Örneğin, Belmond Royal Scotsman'ın tüm kompartımanlarında sandalyeli tuvalet masası, tam boy bir gardırop, iki sandalyeli bir masa, bireysel kontrollü ısıtma, tavan vantilatörü, açılır pencereler bulunurken; Shangri La Express'in Diamond Cabin kompartımanında bir masa ve sandalye, Heritage Cabin kompartımanında ise küçük bir komedin bulunmaktadır. Dolayısıyla bazı trenlerde daha çok depolama alanı bulunurken bazılarında bu alan yok denecek kadar azdır.

Tablo 10

Gündüz /Gece Seyahat Eden Turistik Trenlerin Diğer Özellikleri

Tren Adı	Yolcu Kapasitesi	Yemek Vahonu	Lounge Vagonu	Bar Vagonu	Gözlem Vagonu	SPA Vagonu	Konferans Vagonu	Hediyelik Eşya Vagonu
AA	64	XX	X	X				
BRS	40	XX			X	X		
ETGL	28	XX	X					
GEDE	62	XX	X					
VSOE	108,124	XXX	X					
BT	54,82	X	XX					
RRPA	72	XX	X		X			
GE	100	XX	X					
DO	88	XX		X		X		
EOE	82	XXX	X		X			
KSS	30	X	X					
ME	84	XX	XX					X
SLE	110	X	X					
G/ I P	-	X	X					
BAE	70	XX	X		X	X		
TC	272	X	X					
RCP	30	XXX	X		X			

Tablo10'da görüldüğü üzere sosyal etkinlikler için kullanılan vagonların sayısı ve çeşitliliği de değişiklik göstermektedir. Bazı turistik trenlerde sadece 1 "restoran"

ve “lounge” vagonu bulunurken bazılarında 2 tane “restoran” ve “lounge” vagonu bulunmaktadır. Bunların dışında çoğunlukla bar vagonu ve açık hava gözlem vagonuna da rastlanmaktadır. Bu sayılar turistik trenin yolcu kapasitesitesine göre değişiklik göstermektedir. Analize dâhil edilen turistik trenlerin üçünde “SPA (Selus Per Aqua) vagonu”, iki tanesinde “hediyelik eşya vagonu” sadece bir tanesinde ise “konferans vagonu” bulunmaktadır.

Yemek vagonları genellikle 2 ve 4 kişilik masalar şeklinde dizayn edilmiştir. Belmond Royal Scotsman turistik treni yemek vagonu ise 4, 6 ve 8 kişilik masalar şeklinde dizayn edilmiştir. Yemekler genellikle trende pişirilmektedir. Yemek menüsü geneleksel ve batı tarzı yemeklerden oluşmaktadır. Birçok turistik trende vegan yemek seçeneği bulunmaktadır. Blue Train rezervasyon koşulu ile Vejetaryen, Helal, Kosher ve diyet menü seçenekleri de sunmaktadır. Belmond Andean Explorer turisitk treni ise otelde pişirilen Peru yemeklerini turistik trende servis etmektedir. Turistik trenlerin bazılarında öğle ve akşam yemekleri saat uygulaması ile servis edilmektedir. Her yolcunun yemek saati belirlenerek yolcuya bildirilmekte ve yolcuya kendisine tahsis edilen saatte yemek servis edilmektedir. Al-Andalus ve El Transcantabrico Gran Lujo turistik trenlerinde ise sadece kahvaltı servisi bulunmaktadır. El Transcantabrico Gran Lujo turistik treni gastronomi deneyimi sunmaktadır. Kuzey İspanya yemek kültürünün tanıtılmasında önemli rol oynamaktadır. Belmond Royal Scotsman turistik treninde yemekler 2010'dan bu yana Glasgow yerlisi olan baş aşçı tarafından yerel İskoç malzemeleri ile hazırlanmaktadır.

Turistik trenlerin bazılarında akşam yemeği için yolculardan resmi kıyafet giymeleri istenmektedir. Örneğin Ravos Rail Pride of Africa turistik treninde bazı akşam yemeklerinde erkeklerin ceket ve kravat, kadınların ise şık kıyafetler giymeleri istenmektedir. Akşam yemeklerinden sonra ise lounge ya da bar vagonlarında piyano eşliğinde canlı müzik ya da yerel müzik etkinlikleri düzenlenmektedir. Bazı trenlerde ise bu etkinlikler gözlem vagonunda yapılmaktadır.

4.1.3. Turistik Trenler İle Gerçekleştirilen Turların Genel Özellikleri

Araştırmanın bu bölümünde turistik tren seferleri sırasında gerçekleştilen turlar derinlemesine incelenmiştir. Turistik trenlerde düzenlenen turların seyahat süresi, rotası, konaklaması, etkinlikleri gibi özellikleri belirlenmeye çalışılmıştır. Tablo 11'de turistik trenlerin seyahatleri sırasında düzenlenen turlar ve sayıları yer almaktadır.

Tablo 11

Turistik Trenlerde Düzenlenen Tur Sayıları

Tek Tur Düzenleyen Turistik Trenler	**İki ve Daha Fazla Tur Düzenleyen Turistik Trenler**	**Ortak Tur Düzenleyen Turistik Trenler**
Al-Andalus	Belmond Royal Scotsman	Belmond Andean Explorer/
El Transcantabrico	Deccan Odyssey	Belmond Hiram Bingham
Gran Lujo	Eastern Oriental Express	Glacier/Bernina Express
Shangri La Express	Golden Eagle	Golden Pass Panoramic
The Blue Train	Golden Eagle Danube Express	/Glacier/Bernina Express
	Maharajas' Express	Rocky Mountaineer/The Canadian
	Ravos Rail Pride of Africa	The Ghan/Indian Pacific
	Rocky Mountaineer	Belmond British Pullman/Venice
	Venice Simplon-Orient Express	Simplon-Orient Express
		Kyushu Seven Star/Sweet Train

Tablo 11'de görüldüğü gibi turistik trenler ile düzenlenen turlar farklılık göstermektedir. Tek rotada düzenlenen turistik trenler seyahatleri olduğu gibi aynı tren ile iki ya da daha fazla rotada düzenlenen turistik tren seyahatleri de bulunmaktadır. Bununla birlikte iki ayrı turistik tren ile ortak olarak düzenlenen tren seyahatleri de bulunmaktadır. Turistik trenler ve düzenlenen turların genel yapısı ile ilgili bulgularının yer aldığı bu bölümde her turistik tren için en fazla iki tur seçilmiştir. Dolayısıyla toplam 29 tur analiz edilerek aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır. Tablo 12'de turistik trenler ile seyahat esnasında gerçekleştirilen turların özellikleri hakkındaki bilgilere yer verilmiştir.

Tablo 12

Turistik Trenler ile Gerçekleştirilen Turların Özellikleri

Turun Adı	Turistik Tren Adı	Seyahat Süresi	Konaklama	Seyahat Rotası	Seyahat Araçları
Al-Andalus: Southern Spain by Luxury Rail	Al Andalus	7gün	Tren	Yurt içi	Demir yolu, kara yolu
Peru: Journey to a Lost World	Belmond Andean Explorer/ Belmond Hiram Bingham ortak turu	11 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu, hava yolu,
Scotch Malt Whisky Trail Tour	Belmond Royal Scotsman	8 gün	Tren	Yurt içi	Demir yolu
Grand western scenic wonders turu	Belmond Royal Scotsman	8 gün	Tren	Yurt içi	Demir yolu
Golden Eagle Swiss Rail Spectacular III	Glacier Express/ Bernina Express ortak turu	13 gün	Otel	Yurt dışı	Demir yolu, kara yolu
Darjeeling Mail: Mumbai to Kolkata by Luxury Deccan Odyssey Train	Deccan Odyssey	15 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu, kara yolu, hava yolu
Madras Mail: Mumbai to Hyderabad by Luxury Deccan Odyssey Train	Deccan Odyssey	15 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu, kara yolu, hava yolu
Bangkok to Singapore by Luxury Train turu	Eastern Oriental Express	4 gün	Tren	Yurt dışı	Demir yolu, kara yolu
Wild Malaysia by Luxury Train turu	Eastern Oriental Express	4 gün	Tren	Yurt Dışı	Demir yolu, kara yolu
Santiago-San Sebastian Luxury Train turu	El Transcantabrico Gran Lujo	8 gün	Tren	Yurt İçi	Demir yolu, kara yolu
A Caspian Odyssey Along the Ancient Silk Road	Golden Eagle	16 gün	Tren/Otel	Yurt dışı	Demir yolu, kara yolu, hava yolu
Treasures of Uzbekistan	Golden Eagle	11gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu, kara yolu
Balkan Explorer on the Danube Express: Venice to İstanbul	Golden Eagle Danube Express	12 gün	Tren/Otel	Yurt dşı	Demir yolu, kara yolu
Christmas Markets of Central Europe	Golden Eagle Danube Express	8 gün	Tren/Otel	Yurt dışı	Demir yolu

Switzerland's Classic Trains	Golden Pass Panoramic Express/Glacier Express /Bernina Express	15 ve 8 gün	Otel	Yurt içi	Demir yolu
Japan Luxury Rail Tour	Kyushu Seven Star	14 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu
Maharajas' Express Indian Panorama, Delhi-Delhi	Maharajas' Express	8 gün	Tren	Yurt içi	Demir yolu
Maharajas' Express Indian Splendor, Delhi-Mumbai	Maharajas' Express	7 gün	Tren	Yurt içi	Demir yolu
Rovos Rail African Collage	Ravos Rail Pride of Africa	11 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu
Rovos Rail The Ultimate luxury Trek, Cape Town-Dar es Salaam	Ravos Rail Pride of Africa	16 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu
Trans-Canada Rail Adventure: Vancouver-Toronto	Rocky Mountaineer/The Canadian	15 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu, kara yolu
Rocky Mountaineer: Grand Rail Circle	Rocky Mountaineer	13 gün	Otel	Yurt içi	Demir yolu, kara yolu
Rocky Mountaineer: Ultra-Luxe Canadian Rockies Adventure	Rocky Mountaineer	8 gün	Otel	Yurt içi	Demir yolu, kara yolu
Chine and Tibet Rail Discovery	Shangri La Express	13 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demiryolu
The Blue Train: South Africa Luxury Train – Safaris	The Blue Train	11 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu, hava yolu
Australia Rail Extravaganza: luxury Down Under	The Ghan/ Indian Pacific	17 gün	Tren/Otel	Yurt içi	Demir yolu, hava yolu
Romantic Italian Holiday- London to Florance	Belmond British Pullman ve Venice Simplon-Orient Express ortak turu	6 gün	Tren/Otel	Yurt dışı	Demir yolu, kara yolu
Paris to İstanbul Journay on the Venice Simplon-Orient Express	Venice Simplon-Orient Express	6 gün	Tren/Otel	Yurt dışı	Demir yolu
Venice- Paris- Brussels-Amsterdam	Venice Simplon-Orient Express	2 gün	Tren	Yurt dışı	Demir yolu

Tablo 12'de görüldüğü gibi turistik tren turlarının seyahat süreleri çeşitlilik göstermektedir. Turların seyahat süresi en az iki gün en çok ise on yedi gündür. Turistik turların konaklamaları incelendiğinde 9 turun konaklamasının tamamının

trende, dört turun ise otel de yapıldığı bulgusuna ulaşılmıştır. Diğer turların konaklamaları hem otel hem de trende gerçekleşmiştir. İki turistik tren turunda ise bazı geceler konaklamaların fil kampı, av hayvanları koruma alanı gibi mekânlarda yapıldığı bulgusuna ulaşılmıştır.

Al-Andalus, El Transcantabrico Gran Lujo, Belmond Royal Scotsman ve trenlerinin tur sürecince gece park alanlarında durakladığı, Maharajas' Express turistik trenlerinin ise bazı geceler park alanında durakladığı bazı geceler ise hareket halinde olduğu tespit edilmiştir.

İncelenen toplam 29 turdan 10 turun güzergahı uluslararası iken 19 tanesini güzergahı ulusaldır. Turlar tek bir turistik tren tarafından gerçekleştirildiği gibi 2 ya da 3 turistik trenin ortak olarak gerçekleştirdiği turlar da bulunmakatadır. Tur süresince sadece demir yolu ulaştırma modunun kullanıldığı turlar dışında demir yolu- kara yolu, demir yolu- hava yolu ve demir yolu- kara yolu- hava yolu kombinasyonu da sıklıkla kullanılmaktadır.

4.1.4. Turistik Tren Rotalarında Yer Alan Alternatif Turizm Çeşitleri

Bu kısımda turistik trenler ile seyahat esnasında gerçekleştirilen turlarda yer alan alternatif turizm çeşitleri ile ilgili bilgilere yer verilmiştir. Literatür bölümünde anlatılan alternatif turizm sınıflandırması doğrultusunda bulgular değerlendirilmiştir. Turlar içesinde yer alan alternatif turizm çeşitleri Tablo 13'te yer almaktadır.

Tablo 13

Turistik Trenler ile Gerçekleştirilen Turlar İçerisinde Yer Alan Alternatif Turizm Çeşitleri

Turistik Tren Adı	Doğaya Dayalı Alternatif Turizm Çeşidi	Kültüre Dayalı Alternatif Turizm Çeşidi	Özel İlgiye Dayalı Alternatif Turizm Çeşidi	Eğitime Dayalı Alternatif Turizm Çeşidi
Al-Andalus: Southern Spain by Luxury Rail		X	X	
Peru: Journet to a Lost World	X	X	X	
Scotch Malt Whisky Trail Tour	X	X	X	
Grand western scenic wonders turu	X	X	X	

Golden Eagle Swiss Rail Spectacular III	**X**	**X**	**X**	
Darjeeling Mail: Mumbai to Kolkata by Luxury Deccan Odyssey Train	**X**	**X**	**X**	
Madras Mail: Mumbai to Hyderabad by Luxury Deccan Odyssey Train	**X**	**X**	**X**	
Bangkok to Singapore by Luxury Train turu	**X**	**X**	**X**	
Wild Malaysia by Luxury Train turu	**X**	**X**	**X**	
Santiago-San Sebastian Luxury Train turu	**X**	**X**	**X**	
A Caspian Odyssey Along the Ancient Silk Road		**X**	**X**	**X**
Treasures of Uzbekistan		**X**	**X**	
Balkan Explorer on the Danube Express: Venice to İstanbul	**X**	**X**	**X**	
Christmas Markets of Central Europe		**X**	**X**	
Switzerland's Classic Trains	**X**	**X**	**X**	
Japan Luxury Rail Tour	**X**	**X**	**X**	
Maharajas' Express Indian Panorama, Delhi-Delhi	**X**	**X**	**X**	
Maharajas' Express Indian Splendor, Delhi-Mumbai	**X**	**X**	**X**	
Rovos Rail African Collage	**X**	**X**	**X**	
Rovos Rail The Ultimate luxury Trek, Cape Town-Dar es Salaam	**X**	**X**	**X**	**X**
Trans-Canada Rail Adventure: Vancouver-Toronto	**X**	**X**		
Rocky Mountaineer: Grand Rail Circle	**X**	**X**	**X**	
Rocky Mountaineer: Ultra-Luxe Canadian Rockies Adventure	**X**	**X**	**X**	
Chine and Tibet Rail Discovery	**X**	**X**	**X**	
The Blue Train: South Africa Luxury Train – Safaris	**X**	**X**	**X**	
Australia Rail Extravaganza: luxury Down Under	**X**	**X**	**X**	
Romantic Italian Holiday- London to Florance		**X**	**X**	
Paris to İstanbul Journay on the Venice Simplon-Orient Express	**X**	**X**	**X**	
Venice- Paris- Brussels- Amsterdam turu	-	-	-	

Tablo 13'de görüldüğü gibi turistik trenler ile düzenlenen turların çoğunluğunda doğaya, kültüre ve özel ilgiye dayalı alternatif turizm çeşitlerinin tamamını içeren faaliyetlerin yer aldığı görülmektedir. Eğitime dayalı alternatif turizm çeşidinin yer aldığı faaliyetler ise oldukça sınırlıdır. Venice-Paris-Burussels-Amsterdam turunda herhangi bir alternatif turizme dayalı faaliyet olmadığı görülmektedir. Bu tur sadece tren seyahatinden oluşmaktadır. Tur planı içinde tren dışı etkinlik planlaması bulunmamakta, sadece tren için etkinlikler yer almaktadır. Tablo 14'de turistik trenlerin seyahatleri sırasında gerçekleşen alternatif turizm faaliyetlerine ilişkin örneklere yer verilmiştir.

Tablo 14

Turlar İçerisinde Yer Alan Alternatif Turizm Faaliyetlerine İlişkin Örnekler

Doğaya Dayalı Alternatif Turizm Faaliyetleri	**Kültüre Dayalı Alternatif Turizm Faaliyetleri**
• Buz gezgini ile Athabasca Buzulu turu • Kakadu Ulusal Parkı ziyareti • Hluhluwe-iMfolozi Park'ında safari • Kuş gözlemciliği	• Demiryolu müzeleri ve demiryolu atölyelerini ziyaret • Köy turu (müzik, deve arabalarından oluşan konvoy ile) • Geleneksel yemek, müzik ve dans • Suma güreşçileri ile sohbet • Kyoto'nun ünlü geyşalarından özel hizmet • Japon ağacı dikme törenine katılma • Zeytinyağı fabrikası ziyareti ve zeytinyağı tadımı
Özel İlgiye Dayalı alternatif Turizm Faaliyetleri	**Eğitime Dayalı Alternatif Turizm Faaliyetleri**
• Balık tutma ve kil güvercini avcılığı etkinliği • Golf oynama etkinliği • Wiski tadım eğitimi • Stoker (Buharlı trende ateşçi) eğitimi	• Rusça dersi (tren içi etkinlik) • Güney Afrika tarihi hakkında seminer (tren içi etkinlik)

Her turistik tren turunda bölgenin özelliklerine yönelik olarak kültüre, doğaya ve özel ilgiye dayalı alternative turizm faaliyetlerinden en az iki çeşidine yer verilmiştir. Alternatif turizm faaliyetlerine ilişkin dağılımın dengeli olduğu görülmektedir. Ancak turistik tren turlarının içinde eğitime dayalı alternatif turizm faaliyetlerine yönelik sadece 2 aktiviteye rastlanmıştır.

4.2. Bölüm Sonucu

Araştırma bulgularına göre demir yolu turizmi kapsamında düzenlenen turistik tren seyahetleri, gündüz trenleri ve gündüz/gece trenleri olmak üzere iki kategoride hizmet vermektedir. Bu turistik trenlerin fiziksel özellikleri farklılık göstermektedir. Gündüz trenleri ile genellikle kısa mesafelerde, 24 saati geçmeyen turistik tren seyahatleri düzenlenmektedir. Dolayısıyla bu trenlerde konaklama imkanı bulunmamaktadır. Pulman vagon yani yolcu koltuklarından oluşan vagonlar şeklinde dizayn edilmektedir. Görsel 1'de gündüz trenleri ile ilgili fotoğraflar yer almaktadır.

Görsel 1

Gündüz Turistik Trenleri

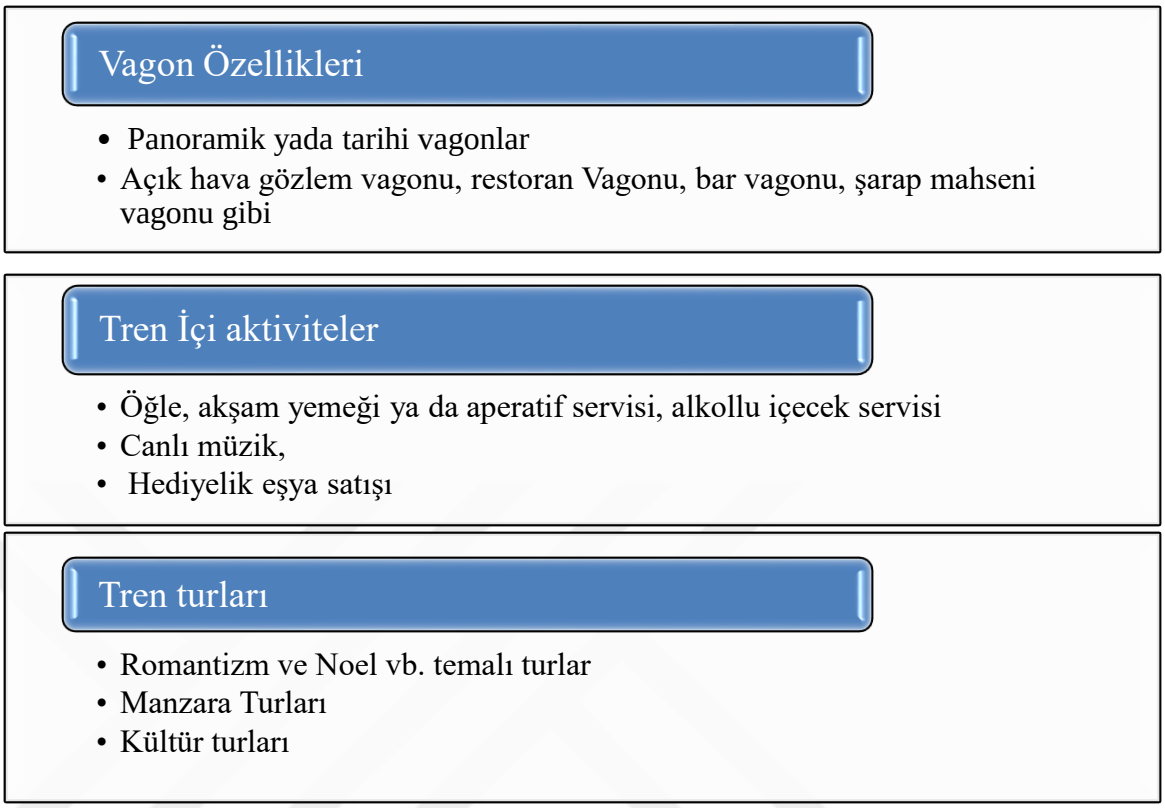


Kaynak: https://www.irtsociety.com/

Gündüz turistik trenlerinde seyahatler çoğunlukla iki farklı hizmet sınıfında gerçekleştirilmektedir. Bu hizmet sınıflarının vagonları ve sunulan hizmetler arasında farklılıklar bulunmaktadır. Sunulan yiyecek içeçek çeşitleri farklılaşmaktadır. Koltuk genişlikleri ve dizaynlarında farklılıklar bulunmaktadır. Ancak genel olarak trenin fiziksel özellikleri ve trenlerdeki sosyal aktiviteler aynıdır. Aşağıda gündüz trenlerinin fiziksel özellikleri ve trenlerlerdeki sosyal aktiviteler yer almaktadır.

Şekil 4

Gündüz Trenlerinin Fiziksel Özellikleri ve Sosyal Aktiviteler



Gündüz/gece trenleriyle ise genellikle uzun mesafe turistik tren seyahatleri düzenlenmektedir. Dolayısıyla bu trenlerde konaklama imkânı bulunmaktadır. Trenler yataklı vagonlardan oluşmaktadır. Yataklı vagonların fiziksel özellikleri konaklama sınıfına göre farklılık göstermektedir. Bu trenlerde en az 2 en çok 4 konaklama sınıfı bulunmaktadır. Yataklı vagonlardaki kompartımanların büyüklüğü ve tasarımı konaklama sınıfına göre değişiklik göstermektedir. Turistik trenlerin çoğunluğunda üst konaklama sınıfı kompartımanları 3 ayrı bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler oturma alanı, yatak odası ve banyodur. Görsel 2'de görüldüğü gibi kompartımanın oturma alanı, yatak odası alanı olarak ayrı şekilde dizayn edilmiştir.

Görsel 2

Gündüz/Gece Treni Üst Konaklama Sınıfı Kompartıman Görünümü



Kaynak: https://www.irtsociety.com/

Bazı konaklama sınıflarında kompartımanlar oturma/yatma alanı ve banyo olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Bu hizmet sınıfında oturma alanındaki kanepe yatağa dönüşmektedir. Görsel 3'de bu şekilde dizayn edilmiş bir kompartımanın gündüz ve gece görüntüsü yer almaktadır.

Görsel 3

Gündüz/Gece Treni Kanepeli Konaklama Kompartımanı Gündüz ve Gece Görünümü



Kaynak: https://www.irtsociety.com/

Bazı konaklama sınıflarında ise oturma alanındaki kanepe yatağa dönüşmekte ve kanepenin üstünde bir yatak daha açılarak ranza görünümü oluşmaktadır. Görsel 4'te bu şekilde dizayn edilmiş bir kompartımanın gündüz ve gece görünümü yer almaktadır.

Görsel 4

Gündüz/Gece Treni Ranzalı Konaklama Kompartımanı Gündüz ve Gece Görünümü

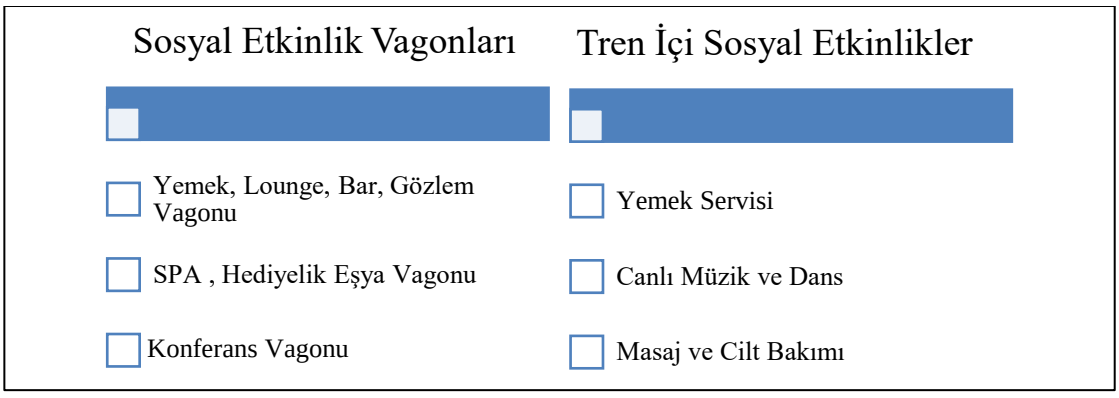


Kaynak: https://www.irtsociety.com/

Gündüz/gece trenlerinde konaklama kompartımanları dışında sosyal etkinliklerin gerçekleştirildiği vagonlar da bulunmaktadır. Bu vagonların sayısı ve çeşitliliği değişiklik göstermektedir. Bu vagonlarda yolcuların tren seyahati deneyimlerinin memnuniyetini arttırmak için çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir. Turistik trenlerin hepsinde yemek ve lounge vagonu yer almaktadır. Gözlem vagonu da çoğunlukla bulunmaktadır ancak SPA ve hediyelik eşya vagonunun yer aldığı turistik tren sayısı oldukça azdır. Konferans vagonu ise sadece bir turistik trende bulunmaktadır. Şekil 5'de Gündüz/Gece turistik trenlerindeki sosyal etkinlik vagonları ve bu vagonlarda gerçekleştirilen etkinlikler yer almaktadır.

Şekil 5

Gündüz/gece Turistik Trenlerdeki Sosyal Etkinlik Vagonları ve Tren İçi Sosyal Etkinlikler



Turistik trenlerde bulunan gözlem vagonları manzaranın izlenebilmesi ve fotoğraf çekimi için olanak sağlamaktadır. Bununla birlikte bu vagonlarda müzük ve dans etkinlikleri de düzenlenebilmektedir. Görsel 5'de gözlem vagonlarına ait resimler bulunmaktadır.

Görsel 5

Gündüz/Gece Treni Gözlem Vagonu Görünümü



Kaynak: https://www.irtsociety.com/

Gözlem vagonları dışında trenlerde bulunan yemek ve bar vagonları bulunmaktadır. Bu vagonların dizaynı turistik trenden trene farklılık göstermektedir. Görsel 6'da yemek ve bar vagonu örneği yer almaktadır.

Görsel 6

Gündüz/Gece Treni Yemek ve Bar Vagonu Görünümü



Kaynak: https://www.irtsociety.com/

SPA vagonlarının bulunduğu turistik trenlerin sayısı sınırlıdır. Sadece Belmond Royal Scotsman, Deccan Odyssey, Belmond Andean Explorer trenlerinde SPA vagonu bulunmaktadır. Aşağıda da SPA vagonuna ait görsel yer almaktadır.

Görsel 7

Gündüz/Gece Treni SPA Vagonu Görünümü



Kaynak: https://www.irtsociety.com/

Turistik tren seyahatleri sırasında gerçekleştirilen tren içi etkinlikler çeşitlilik göstermektedir. Akşam yemekleri ve canlı müzik ve eğlence genellikle yemek vagonu ve bar vagonu gibi yerlerde yapılmaktadır. Ancak bazı günlerde akşam yemekleri trenin dışında da yapılmaktadır. Görsel 8'de bu etkinliklere ilişkin görüntüler yer almaktadır.

Görsel 8

Tren Dışı ve Tren İçinde Yapılan Etkinlik Örnekleri ile İlgili Görüntüler







Kaynak: https://www.irtsociety.com/

Turistik tren seyahatleri çoğunlukla tur programları şeklinde gerçekleştirilmektedir. Seyahat acentelerinin tur programı yolcuların tren istasyonlarında karşılanması, trene yerleştirilmesi, tren içindeki etkinlikler, seyahat rotasındaki duraklama noktaları ile bu noktalarda yapılan ektinlikler ve tren dışındaki konaklamaları içmektedir.

Bu araştırma kapsamında analiz edilen turistik tren turlarının seyahat süresi, tur güzergâhı, tur rotası, tur sırasında kullanılan seyahat araçları, konaklama yerleri çeşitlilik göstermektedir. Araştırma kapsamında incelenen 29 turun 15 tanesinin seyahat süresi 2-8 gün arasında değişmektedir. Diğer turların seyahat süresi ise 11-17 gün arasında değişmektedir.

Dokuz turda sadece trende konaklama yapılırken sadece otelde konaklama yapılan tur sayısı dörttür. Tren/otel kombinasyonu konaklama seçeneğinin kullanıldığı tur sayısı ise çoğunluğu oluşturmaktadır. Turlar genellikle yurt içi rotasında düzenlenmesine rağmen toplam 29 turun dokuzu yurt dışı rotasında düzenlenmiştir.

Turlar sırasında kullanılan seyahat araçları içerisinde sadece demir yolu ve demir yolu- kara yolu kombinasyonun kullanıldığı tur sayıları birbirine çok yakındır. Turlarda demir yolu – hava yolu kombinasyonu ve demir yolu- kara yolu ve hava yolu kombinasyonu daha az kullanılmıştır.

Turlarda genellikle doğaya dayalı, özel ilgiye dayalı ve kültüre dayalı alternatif turizm aktiviteleri yer almıştır. Ancak eğtime dayalı alternatif turizm aktiveteleri sınırlı sayıdadır. Turlar sırasında yolcuların özel ilgileri doğrultusunda ve fiziksel farklılıkları

düşünülerek tur seçenekleri oluşturulmuştur. Örneğin Rovos Rail African Collage turunun üçüncü gününde yolculara golf oynama etkinliğine katılma ya da ulusal park ziyareti seçeneği sunulmaktadır.

4.3. Araştırmanın İkinci Aşamasından Elde Edilen Verilere İlişkin Bulgular

Bu bölümde dünya çapında faaliyet gösteren 25 turistik tren ile seyahat eden yolcuların Tripadvisor platformu aracılığıyla yaptıkları e-yorumlara ilişkin bulgular yer almaktadır. Bu kapsamda yapılan içerik analizi sonucunda on üç temaya ulaşılmıştır. Tripadvisor'dan elde edilen e-yorumlar "tren tasarımı ve fiziksel olanakları", "trendeki yiyecek içecek olanakları", "trende konaklama", "temizlik", "çalışanlar", "tren içi aktiviteler", "tren dışı aktiviteler", "turist rehberleri", "manzara", "hizmet kalitesi", "fiyat", "deneyim" ve "turistik tren seyahatinin geliştirilmesine yönelik öneriler" temaları altında toplanmıştır.

4.3.1. Tren Tasarımı ve Fiziksel Olanakları

Araştırma kapsamında tren tasarımı ve fiziksel olanaklar temasına ait yorumlar incelendiğinde trenin dekorasyonu, gündüz/gece trenlerindeki konaklama vagonlarının fiziksel özellikleri ve gündüz trenlerindeki pulman koltukların fiziksel olanakları ve panoramik tren pencereleri ile ilgili hem olumlu hemde olumsuz yorumların olduğu tespit edilmiştir.

Turistik trenlerin dekorasyonu hakkında yapılan yorumlar genellikle olumludur. Bu yorumlarda lüks, nostaljik ve otantik ifadelerinin sıklıkla kullanıldığı ve bu durumun seyahat deneyimini olumlu etkilediği görülmüştür. Lee ve Chen (2016) çalışmasında tren vagonlarının dekorasyonunun tren yolculuğu deneyimini iyileştirmek ve hizmet kalitesini artırmak için oldukça önemli bir faktör olduğunu belirtmiştir. Aşağıda turistik trenlerin dekorasyonu ile ilgili olumlu yorumlara ilişkin örnek ifadeler aşağıda yer almaktadır.

"Tren neredeyse başka bir çağın dışında. Her şey ahşap panelli gibi görünüyor ve özellikle yemek odasında eski moda ışıklar var" (RPA6)

"Yemek odası, dekor ve tasarım açısından bir başka harika deneyimdir. Lounge ve gözlem vagonları güzel dekore edilmiştir ve tamamen zenginlik akmaktadır." (BT12)

"Tren, tamamen güzel dekore edilmiş, orijinal 1923 vagonlarıyla muhteşem." (ETGL5)

Turistik trenlerin iç ambiyansının yolculara hissettirdiği duyguyu anlatan tren dekorasyonu ile ilgili yorumlar genellikle olumludur. Olumlu yorumlarda genelllikle tren dekorasyonu için lüks, nostaljik, otantik ifaleri kullanılmıştır. Bunun yanında "*Bu trende nostaljik bir lüks duygusu var kuşkusuz. Tatilimizin ortasında harika bir mola sağladı ama dekorun bir kısmı biraz yorgun görünüyordu"* ifadesinden de anlaşıldığı gibi bazı turistik trenlerin biraz yıpranmış olduğuna dair eleştiriler de vardır.

Gündüz/gece trenlerindeki konaklama kompartımanlarına ilişkin fiziksel özelliklerin yer aldığı yorumlarda ranzalı kompartımanlar için yapılanlar hariç olumlu yorumlar bulunmaktadır. Bu yorumlarda kompartımanların küçük ama tasarımının ergonomik, yatakların rahat olduğu ve banyoların kullanışlı olduğuna dair ifadelere sıklıkla rastlanmıştır. İfade örnekleri aşağıdaki gibidir:

"Bizim kompartıman oldukça kompakt ama bizim için gereken her şey vardı ve yatak gerçekten rahat." (BAE15)

"Banyo/duş yeterliydi." (DO13)

"Kompartıman küçük ama rahattı ve iyi tasarlanmıştı." (TG8)

Ranzalı kompartımanlarda ise ranzaların dar ve rahat olmadığı ve üst yatağa erişimin zor olduğu ifadeleri yer almaktadır. Bu ifadelere ilişkin örnekler aşağıda yer almaktadır:

"*Kompartımandaki duş ve diğer malzemeler çok iyiydi ama ranzalarımız çok dardı çok kötüydü.* " (BHB18)

"*Kabin biraz küçüktü, ranzanın üstünde uyuyan kişinin kalkması zordu*.'' (TC8)

Gündüz trenlerindeki koltuk dizaynlarının ergonomik olduğu ve panoramik pencerelerin manzarayı deneyimlemek için çok avantajlı olduğunu belirten yorumlara sıklıkla rastlanmıştır. Panoramik pencereler ile ilgili eleştiri getirilen durum ise

fotoğraf çekerken camın yansıma yaparak fotoğrafın kalitesini bozduğudur. Yorumlarla ilgili ifade örnekleri aşağıdadır:

"*Tren konforu mükemmel. Koltuklarımızı bol diz mesafesi ve oldukça büyük bir tepsi masası ile rahat bulduk. Yüksek tavanları ve büyük pencereleri çok sevdik.*" (RM10)

"Panoramik pencerelerin geziyi iyileştirdiği birinci sınıfta seyahat edildi, ancak diğerlerinin bildirdiği gibi yansımalar fotoğrafları bozabilir." (GE3)

"Camdan gelen parlama nedeniyle göz alıcı fotoğraflar çekmenin zor olduğunu unutmayın." (GE4)

4.3.2. Trendeki Yiyecek İçecek Olanakları

Trende yiyecek içecek olanakları ana teması ile ilgili yorumlar incelendiğinde yiyecek içecek lezzeti, çeşitliliği ve servisi ile ilgili yorumların yanında yiyecek ve içeceklerin fiyatları ile ilgili olumlu ve olumsuz yorumların da yer aldığı görülmektedir. Yiyecek içecek lezzeti, çeşitliliği, sunumu ve fiyatı ile ilgili olumlu yorumlar aşağıdaki gibidir:

"En iyi hizmet, güler yüzlü personel, ağız sulandıran yiyecekler (vegan ihtiyaçlarımı bile zahmetsizce karşılayabildiler) ve uygun bir şekilde Heidi adı verilen bir şişe nefis lezzetli yerel şarapla tedavi edildik!" (GE6)

"Yemek çeşitliliği olağanüstü ve lezzetliydi. Detaylara dikkat ile güzel sunum. Hiçbir şey eksik değildi." (EOE2)

"Yemekler harika. Her menüde bir Batı ve Hint seçimi var. Bir hafta boyunca size bir fikir vermesi için gece Norveç somonu, Avustralya kuzu rafı, Danimarka'dan levrek, domuz filetosu ve ördek göğsü yedik." (DO13)

"Şef, gezi duraklarımızda trenden indi ve yerel balık ve sebzeleri aramaya başladı, böylece lezzetli oldukları kadar güzel olan çiftlikten sofraya yemek yedik. Bir geziden sonra trene her döndüğümüzde farklı, lezzetli bir kokteylle karşılandık." (BRS4)

"Şimdi yemeklerden bahsedelim... lezzetli ve bol. Yemekler kesinlikle bu yolculuktaki ana cazibe merkezidir. Trendeki herkesin 3 güzel yemek vagonunda da

yemek yeme fırsatına sahip olması gerçekten çok güzel. İçecekleriniz için ödeme yapıyorsunuz, ancak dürüst olmak gerekirse aşırı fiyatlı olduklarını düşünmedim.'' (VSOE15)

Yiyecek içecek lezzeti, çeşitliliği, sunumu ve fiyatı ile ilgili olumsuz yorumlar incelendiğinde olumsuz yorumların çoğunluğunun yiyecek içeceklerin sunumu ve fiyatı ile ilgili olduğu görülmektedir:

"Yemeğimiz (salata, sonra makarnalı yahni) ortalamaydı ama büyük beklentilerim yoktu. Ve evet, saat 11:00 sularında servis başladı, ana yemeğimizi yemeden önce bir saat bekledik." (GE12)

"Trenin kendisi lüks ve ülke muhteşem. Ne yazık ki yemek odası servisi, bu seyahat standardından beklediğimin biraz gerisinde kaldı. Örnek olarak 4 kişilik masamızda 3 kişiye yemek servisi verildi ve ardından personel diğer masalara hizmet vermeye başladı ve masamızda dördüncü bir kişinin hala yemek beklediğini hatırlatmak zorunda kaldık ve bu birden fazla kez oldu." (RPA17)

"Trendeki yiyecek ve içecekler size pahalıya mal olacak, bu nedenle bütçeniz kısıtlıysa, tasarruf etmek için kendinizden bir şeyler getirmeyi önceden planlayın." (GE2)

"Maliyet göz önüne alındığında, gün boyunca genel atıştırmalıklar ne yazık ki eksik bulundu. Olumlu olarak, yemekler ve içecek çeşitleri, Avustralya manzarası gibi çok iyiydi." (GE2)

4.3.3. Trende Konaklama

Turistik trenlerde seyahat eden yolcuların en çok yorum yaptığı ana temalardan biri de trende konaklama temasıdır ve bu tema altındaki yorumlar tren uyama hakkındadır. Trende uyuma ile ilgili çok az olumlu yorum yapılmıştır. Olumlu yorumlarda trenin hareketinin uyku uyumaya yardımcı olduğunu belirten yorumların yer aldığı ifadeler bulunmaktadır. Bu ifadeler aşağıda yer almaktadır:

"Trende uyumaktan ve trenin sallanmasının beni uyutmasından bile keyif aldım." (VSOE1)

"Seyahat ederken trenin sallanmasın bahseden yorumlar okudum. Eminim bazılarını rahatsız edebilir ama bizi uyuttuğu için hem annem hem de ben eğlenceli bulduk." (DO1)

Araştırma bulgularında çok sayıda olumsuz yoruma ulaşılmıştır. Olumsuz yorumlarda hareket halindeki trende uyumanın zorluğu ile ilgili ifadeler yer almaktadır. Aşağıda belirtildiği gibi hareket halinde trende uyumanın çok zor olduğu ancak trenin bazı akşamlar hareket etmediğini bu gecelerde ise daha kaliteli bir uyku gerçekleştirildiğini belirten ifadeler yer almaktadır:

"Birincisi, uyumak neredeyse imkânsızdı ve yolda etkileşimde bulunduğumuz herkesin aynı deneyimi yaşadığını öğrendim. Tren dar hatlı bir demiryolu üzerinde ve bazen gerçekten sallanıyor ve yuvarlanıyor. Ayrıca biraz gürültülü. Kendimi uykuya muhtaç durumda Singapur'da buldum." (EOE16)

"Bir gece seyahat halinde değilsiniz, bu yüzden hareket olmadan uyuyabilirsin, bu güzel." (BAE11)

4.3.4. Temizlik

Tren seyahatlerinde müşteri memnuniyetini olumlu yönde etkileyen faktörlerden biri de temizlik/hijyendir. Van Hagen ve Bron (2014) bir trenin temiz ve düzenli olması gerektiğini belirtmiştir. Temiz bir ortamda seyahatin yolcuya güven ve lüks duygusu hissettirdiğini ve seyahatin ancak bu durumda zevkli bir hale gelebileceğini ifade etmiştir. Temizlik teması ile ilgili yorumlar incelendiğinde kompartımanların ve banyoların temizliği ve sosyal etkinlik vagonlarının temizliğine vurgu yapılan ifadelere ulaşılmıştır. Kompartımanlar ve sosyal etkinlik vagonlarının temizliği ilgili olumlu yorumlar çoğunlukta olmakla birlikte banyo ve tuvaletlerin temizliğine ilişkin olumsuz ifadelerin biraz daha fazla olduğu görülmüştür. Aşağıda temizlik teması ile ilgili olumlu yorumlara ilişkin ifadeler yer almaktadır:

"Hijyen standartlarını kendim görmek için mutfağa girdim ve dürüstçe söyleyebilirim ki, alabileceğiniz en iyi seviyedeler." (DO15)

"Ekipman sürekli olarak temiz ve bakımlıdır. Örneğin, tren durduğunda mürettebat sıklıkla camları yıkar." (DO12)

"Kabinimiz küçüktü ama asla sıkışık hissetmedik. Tertemizdi!" (VSOE15)

"Treni temiz tutmakta harika bir iş çıkaran 24 saat kabin görevlimiz vardı. Banyolar temizdi. Tuvaletlerde sanitasyon mendiller mevcuttu." (AK4)

Temizlik temasına ilişkin yapılan olumsuz yorumlar ise şu şekildedir:

"Banyolar günlük olarak temizlenmedi." (IP15)

"Kabin eski, odalar günde iki kez temizlendi, ancak banyo zemini bir kez temizlenmedi." (TG17)

"Kabinler çok kötü değil ama olması gerektiği gibi temizlenmiyor." (ETGL9)

4.3.5. Çalışanlar

Çalışanlar teması ile ilgili yorumlar incelendiğinde birkaç olumsuz yorum dışında yorumların genel olarak olumlu olduğu görülmektedir. Hatta tren yolculuğunun genel memnuniyetini etkileyen en önemli bileşenin çalışanlar olduğu söylenebilir. Çalışanlar tren seyahatine katılan yolcuların bireysel olarak ihtiyaçlarının karşılanmasına özen göstererek kendilerini çok özel hissetmelerine, seyahatin ise unutulmaz ve eğlenceli olmasına en büyük katkıyı sağlamışlardır. Van Hagen ve Bron (2014) yolcuların seyahat deneyiminin duygusal boyutunu iyileştirmenin doğrudan müşteri memnuniyetine odaklanmakla gerçekleştirilebileceğini bunun da ancak çalışanlar ve yolcular arasındaki iletişimle sağlanabileceğini belirtmektedir. Çalışanlar ile ilgili yorumlarda güler yüzlü, yardımsever, çözüm odaklı, eğitimli ifadelerinin sıklıkla kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu konularda yapılan yorumlar aşağıda yer almaktadır:

"Tüm personel birkaç saat içinde isimlerimizi öğrendi ve biz her karşılaştığımızda bizi kişisel olarak selamladı. Her yerde gülümsüyor, sürekli ve detaylara kesinlikle mükemmel dikkat." (BAE8)

"Kızım teknede biraz üşüdü ve ona bir sıcak su şişesi verdiler ve ertesi gece şişe doldurulup yatağına konmuştu." (BRS3)

"Tren, gidilecek yerler, trendeki personel ve rehberler sürekli olarak beklentilerimizi aştı. Trendeki Deccan Odyssey personeli son derece iyi eğitimlidir. Hizmet, gezinin her alanında birinci sınıftır." (DO12)

"Tren personeli, bir Rus tarihi öğretim görevlisi, bir tren doktoru ve uçak içi seyahat rehberlerinden oluşur." (AK9)

"Hizmet, Pretoria'daki Rovos tesislerine geldiğim andan itibaren olağanüstüydü. Trendeki tüm personel harika ve çok dikkatliydi." (RPA13)

Tüm yorumlar değerlendirildiğinde çalışanlar ile ilgili az sayıda olumsuz yoruma rastlanmıştır. Olumsuz yorumlar ise genel olarak çalışanların yabancı dil bilgisi ile ilgilidir. Bu yorumlar aşağıda yer almaktadır:

"İnternette İngilizce konuşan personel olduğuna dair güvencelere rağmen, benden başka kimse İngilizce konuşmuyordu.!! (AK4)

"Çalışanlar çok kötü değil ama kimse tek kelime İngilizce bilmiyor.'' (ETGL9)

4.3.6. Tren İçi Aktiviteler

Tren içi aktiviteler teması ile ilgili yorumlarda en fazla sosyalleşme ile ilgili ifadelerin yer aldığı tespit edilmiştir. Tren seyahatine katılan bireylerin çoğunluğu tren içerisinde diğer yolcularla tanışmanın ve sohbet etmenin tren seyahatinin en önemli aktiviteleri içerisinde yer aldığını belirtmiştir. İfade örnekleri aşağıda yer almaktadır:

"Odalar dar, şüphesiz, ama odada fazla zaman geçirmedik, boş zamanımızın çoğunu salonda, mürettebatın ve diğer yolcuların arkadaşlığının bir veya iki içki eşliğinde tadını çıkararak geçirmeyi tercih ettik." (TG10)

"Trende farklı ülkelerden birçok insan vardı ve yolculuk sırasında onlarla sosyalleşmek harikaydı." (BAE14)

"Her türden insanla tanışmanın harika bir yolu, özellikle Rusya, Moğolistan ve Çin tabii ki." (AK2)

"Yemek vagonları büyüleyici ve masalarımızda tek başımıza yemek yiyebileceğimizi veya arzu edersek diğer konuklara katılabileceğimizi sevdik. Aynı fikirdeki gezginlerle aynı yemeği paylaşmak ve sohbet etmek her zaman harikadır." (BAE6)

Tren içi aktiviteler teması ile ilgili yorumlarda sosyal etkinlik vagonları ve bu vagonlarda düzenlenen etkinler ile ilgili ifadeler yer almaktadır. Özellikle gözlem vagonunun tren seyahati deneyim kalitesini etkileyen en önemli sosyal etkinlik vagonu olduğu tespit edilmiştir. *"Seyahat ederken biraz hava almak için gözlem vagonunun olmaması üzücü*" ifadesinde belirtildiği üzere vagonun olmaması tren seyahati

deneyiminin kalitesini olumsuz etkilemektedir. Aşağıda gözlem vagonu ile ilgili ifadeler yer almaktadır:

"Gözlem platformunda bir gün batımına sahip olmak ne büyük bir deneyim." (RPA13)

"Zamanımızın çoğunu gözlem arabasında manzaranın tadını çıkararak geçirdik." (TC10)

Gözlem vagonu dışında lounge ve yemek vagonlarında yer alan canlı müzik etkinliklerinin de tren seyahati deneyiminin önemli bir parçası olduğu hatta bazı gecelerde resmi kıyafet ile katılım sağlanmasının yolcular tarafından çok eğlenceli bulunduğu bulgularına ulaşılmıştır. Ayrıca seyahat süresince düzenlenen geleneksel eğlencelerin yer aldığı etkinliklerin de yolcuları çok etkilediği ve deneyimin kalitesini arttırdığına ilişkin örnek yorumlar aşağıda yer almaktadır.

"Akşam yemeğinden sonra, müzisyenlerin bizi eğlendirdiği lounge vagonuna ve trenin arkasından tüm güzel manzarayı görebileceğiniz yandaki gözlem arabasına çekildik." (BHB12)

"Cazcı ve piyanist çok yüksek bir standarttaydı." (BHB18)

"Tekerlekli harika bir ev partisi gibi hissettiriyor ama canınız nasıl isterse katılması veya dışarıda oturması kolay". (BRS2)

"Bir akşam personel çok eğlenceli bir 'Hint gecesi' düzenledi. Hepimize giymemiz ve saklamamız için geleneksel kıyafetler verildi." (ME5)

"Trende personel tarafından düzenlenen ve herkesin dâhil olduğu mükemmel bir Hindistan gecesi geçirdik." (ME11)

"Yemek olağanüstüydü, eşim ve ben akşam yemeği için giyinmekten keyif aldık. Salonda bir puro içmekten gözlem arabasında ikindi çayına kadar her şey çok unutulmaz bir deneyim oldu." (BT5)

"Her vagon farklıdır ve vagonlar arasında dolaşmaya değer. Ve elbette, etkinlikler giyinmek için harika bir fırsat." (BBP1)

İfadelerde görüldüğü gibi sosyal etkinlik vagonları ve bu vagonlarda düzenlenen eğlence aktiviteleri tren seyahati memnuniyetini olumlu etkilemektedir. Ancak aşağıdaki yorumlarda da görüldüğü gibi yolcu kapasitesi doğrultusunda sosyal

etkinlik vagon kapasitesinin planlanması gerekmektedir. Aksi durumda memnuniyetsizliğe sebep olabilmektedir:

"Bar arabası son derece kalabalık ve gürültülüydü". (BHB17)

"Piyano bar harikaydı ama bir koltuk bulmak çok zordu." (VSOE17)

"Trende müzik olduğunu ilan ettiler ama hepsi korkunç, aşırı kalabalık bar arabasında oldu." (BHB20)

4.3.7. Tren dışı aktiviteler

Tren dışı aktiviteler ana teması ile ilgili olumlu ve olumsuz yorumlar yer almaktadır. Olumlu olan yorumlar incelendiğinde tren dışı gezilerin planlamasının çok iyi yapıldığı ve güzergâhların çok iyi seçildiği, özel ilgiye göre farklı seçeneklerinde yer aldığı aktivitelerin planlandığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte popüler yerler dışında kişilerin asla bireysel olarak gidip göremeyecekleri yerlerinde gezi programına dâhil edildiğini belirten birçok yorum bulunmaktadır. Tren dışı aktivitelerde seyahat eden yolcuların ihtiyaçları ile ilgili her ayrıntının düşünüldüğü ve bireysel ihtiyaçların da dikkate alındığı ifadelerinin de yer aldığı görülmektedir. Bu ifade örnekleri aşağıda yer almaktadır:

"Her gün yapılan geziler iyi organize edilmişti ve belli başlı yerlere harika bir genel bakış sunuyordu." (ME2)

"Trene otobüsler/araçlar eşlik eder ve her gün geziler düzenlenir. Çok iyi organize edilmiş." (DO9)

"Personel olağanüstüydü. Yemekler harikaydı ve iyi planlanmış günlük geziler ve Hindistan'ın birçok zıtlığını gösterdi, ilginçti". (DO10)

"Geziler bizi daha iyi bilinenlerin yanı sıra adını duymadığımız yerlere de götürdü." (ETGL2)

"Güzergâhlar kapsamlı ve etkileyiciydi ve dünya mirası alanlarının yanı sıra kendi başımıza asla bulamayacağımız beklenmedik zevkler içeriyordu''. (SLE3)

"Mükemmel bir güzergâhımız vardı- kocam için golf, benim için geziler! Tüm geziler keyifli ve tek kelimeyle harikaydı." (RPA15)

"Tüm günlük turlar, konukların bireysel ihtiyaçlarına göre kusursuz bir şekilde planlanmış ve organize edilmişti." (ME9)

"La Raya'daki durağa ulaştığınızda yağmur yağıyor mu? İşte pançolar. İniş ve Sumbaya Mağaralarında Tırmanma Sorunu? İşte bastonlar.'' (BAE9)

"Trenden yapılan turlar çok keyifliydi ve Kundalila'da bir şelale görmek için otobüslerle kum yollarda seyahat ettik. Şaşırtıcı bir şekilde vardığımızda kırmızı kadife sandalyeler, beyaz masa örtüleri, cam ve çinilerle donatılmış bir açıklık vardı ve şef ve mutfak personeli öğle yemeğimizi mangalda pişiriyorlardı ve eğlenmemiz için güzel bir büfe hazırlanmıştı. Harika!" (RPA11)

Olumsuz yorumlar da ise gezi programı ile ilgili bilgilendirmenin eksikliği, gezilerin bazılarında karayolu ile seyahat süresinin çok uzun olduğu, turistik tren seyahati sırasında yaşanan rötarlar nedeniyle planlamış tren dışı gezilerde yaşanan aksaklıklar ile ilgili ifadelere ulaşılmıştır. Bu ifadelerden bazıları aşağıdaki gibidir:

"Tren güzergâhının uygun bir haritasına ihtiyacınız var, kabin kitapçığında bu ayrıntı eksik. Kalgoolie gezisi, akşam çok geç olduğu kadar zaman kaybıydı. Bunun yerine gemide kalın ve akşam yemeğinden sonra salonda zamanınızın tadını çıkarın.'' (IP8)

"Gezilerden biri olan "tepe yürüyüşü" çok yorucudur ve bu konuda yeterli uyarı yapılmamıştır." (EOE16)

"Ne yazık ki benim için deneyimi öldürdü ve cazibemi tekrar kazanmam günler aldı. Sadece otobüsten uzak dur. Tren harika." (BE20)

"Namibya'daki seyahat programımızın ilgi çekici yerlerinin çoğuna ancak saatlerce süren otobüs turlarıyla ulaşılabilen birkaç yüz kilometrelik kısımlar otobüsle kat edilmek zorundaydı." (RPA16)

"Geciken ayrılışımız nedeniyle Kimberley'e planlanandan daha geç ulaştık, bu nedenle Big Hole'da geçirecek zamanımız sınırlıydı." (BT11)

"Broken Hill turunun mevcut olmadığı hakkında bilgi, NSW'de yol sorunlarına neden olan yağmur nedeniyle Adelaide'den ayrılana kadar verilmedi. Bunun şirketlerin sorunu olmadığını biliyorum ama onlar tarafından önceden bilgi verilmeliydi ve alternatif planlar mevcut olabilirdi." (IP10)

4.3.8. Turist Rehberleri

Turist rehberleri ile yorumlar incelendiğinde olumlu ve olumsuz ifadeler olduğu görülmüştür. Olumlu yorumlarda "bilgili" ve "işini seven" kelimelerinin sıklıkla kullanıldığı tespit edilmiştir.

"Tren, gidilecek yerler, trendeki personel ve rehberler sürekli olarak beklentilerimizi aştı. Çeşitli destinasyonlarda kullanılan rehberler çok iyi ile mükemmel arasındaydı. Bazıları durakları ilgi alanlarımıza göre uyarladı." (DO12)

"Tur rehberleri çok bilgili ve işlerini çok seviyordu. Her zaman gözlem arabasında olan David, büyük açıklamalar yaptı ve seyahat ederken manzaranın ilginç kısımlarına işaret etti.'' (BAE16)

"Her zaman misafirperver ve çok bilgili olan harika rehberler, her günü tasasız bir macera haline getirdi." (SLE2)

"Tur rehberleri çok bilgili ve turlara çok şey kattı." (ME8)

"Otobüs turlarımız sırasındaki rehberler ziyaretimizi ilginç ve eğlenceli hale getirdi." ''(RM1)

Turist rehberleri ile az sayıdaki olumsuz yorumlarda ise bazı turist rehberlerinin aşırı ve gereksiz konuştuğu ve deneyimsiz olduğu ile ilgili ifadeler yer almaktadır.

"Günübirlik geziler ilginçti ama trenin sağladığı rehber sadece 19 yaşındaydı ve ikinci yolculuğunda bu yüzden keyifli ve hevesliyken, deneyim eksikliği hayal kırıklığı yaratan bir deneyim oldu." (ETGL8)

"Tüm geziler, bazen sözü çok uzatan İngilizce rehberlerle planlanmıştır." (DO16)

"Geziler iyi organize edilmişti, ancak genellikle çok ayrıntılı ve aşırı açıklayıcı rehberlerle çok uzun göründü." (DO18)

4.3.9. Manzara

Araştırma kapsamında turistik trenlerde seyahat eden yolcuların en çok değindiği temalardan bir diğerin ise manzara olduğu tespit edilmiştir. Trenle seyahatin

en önemli çekicilikleri arasında manzara deneyimi yer almaktadır. Manzara dünya çapında demiryolu yollarıyla yaygın olarak ilişkilendirilen önemli bir çekim unsurudur. Demir yolu güzergahları genellikle diğer ulaşım araçlarının ulaşamayacağı muhteşem doğal güzelliği olan manzaralara sahiptir (Reis ve Jellum, 2012: 10). Manzara ile ilgili genellikle olumlu yorumlar yer almaktadır. Manzara ile ilgili yapılan yorumların çoğunda nefes kesici, büyüleyici, harika, muhteşem, eğlenceli, şaşırtıcı, çok iyi ve inanılmaz gibi olumlu ifadeler yer almaktadır. Ayrıca yorumların birçoğunda gözlem vagonunda manzara seyretmenin ne kadar keyifli olduğu ve mutlaka tren yolculuklarında deneyimlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Buna ilişkin yorumlar aşağıda yer almaktadır:

"Manzara ve gün doğumu büyüleyiciydi." (BHB18)

"Şaşırtıcı manzarayı deneyimlemek ve çocukların geçerken trenin arkasından koşmayı sevdikleri küçük kasabaları görmek, bir uçuştan çok daha keyifli." (BAE10)

"Cenevre Gölü'nün manzarası nefes kesicidir ve dağların manzarası nefes kesicidir." (GPPE4)

"MP'ye yolculuk güzeldi ve müziğin olduğu gözlem arabasından 360 derecelik bir manzara elde etmek harikaydı." *(BHB1)*

Olumsuz yorumlarda ise manzaranın iç karartıcı olduğu ve gece seyahati olması nedeniyle manzara deneyiminin gerçekleştirilemediği yer almaktadır. Aşağıdaki yorumda ifade edildiği gibi nanzaranın iç karartıcı bulunduğu yorumlarda genellikle tren yolu güzergahındaki yerleşim yerlerinin yoksulluğundan ve rayların etrafındaki çöp yığınlarının çokluğundan bahsedilmektedir.

"Rayların kenarındaki evler gecekondu mahallelerindeki barakalar ve hükümet bu hizmeti yoksul bölgelere sağlamadığı için bir sürü çöple dolu. İç karartıcıydı." (RPA18)

4.3.10. Fiyat

Araştırma kapsamında incelenen bir diğer ana tema ise fiyattır. Fiyata yönelik hem olumlu hem olumsuz yorumlar bulunmaktadır. Tren seyahatinin her kuruşuna değdiğine dair yorumlar olduğu gibi, fiyatın yüksek olduğunu düşünenler de olmuştur. Yorumların bazılarında tren yolcuğunun ve hizmetin çok iyi olduğu ancak fiyatın aşırı

olduğu belirtilmektedir. Diğer yorumlarda ise hem hizmet kalitesinin düşük olduğu hem de fiyatın aşırı olduğuna vurgu yapılmaktadır. Örneğin;

"Bu fiyatla eşleşen inanılmaz bir lüks deneyim." (ETGL1)

"Pahalı ama her kuruşuna değer" (ETGL4)

"Personel harika, özenli ve profesyoneldi. Tren de güzel ama kişi başı 1350$ için değer mi? Hayır hayır hayır." (BAE19)

"Parasını ödediğim deneyim değil." (BT15)

4.3.11. Deneyim

Deneyim alt temasında yer alan olumlu yorumların incelenmesi sonucunda turistik tren seyahati deneyiminin çoğunlukla harika, büyülü, unutulmaz kelimeleri ile ifade edildiği tespit edilmiştir. Bunun yanında lüks ve yavaş deneyimi ifadeleri de yer almaktadır. Ayrıca doğum günü, evlilik yıl dönümü gibi özel günlerini kutlamak için turistik tren seyahatini tercih eden yolcuların yorumlarında ise yolculuk deneyimi "özel günleri farklı kılan deneyim" şekinde ifade edilmiştir.

"Yavaşlama lüksü ne harika bir yavaş deneyim. Trene biner binmez, şehrin koşuşturmacasından kurtulduk ve yavaşlığın lüksüne daldık.'' (BT5)

"Trende olma deneyiminin amaçlanan etkisi oldu: yavaşla, kendini kapat, her anın tadını çıkar." (BT9)

"Yavaş Lüks- Mavi Tren." (BT1)

"Singapur ve Bangkok arasındaki güzel treninizde üç büyük doğum gününü kutlamak bundan daha özel olamazdı." (EOE2)

"30 yıllık evliliği kutlamak için kocam ve ben ömür boyu bir kez yaşanacak inanılmaz bir deneyim yaşadık!" (BBP17)

"İnanılmaz bir deneyim. Tüm deneyim gerçekten unutulmazdı. Bence herkes hayatında en az bir kez bunu yaşamalı." (DO3)

"Ne yazık ki, deneyim umduğumuz gibi değildi." ifadesinde görüldüğü gibi seyahat eden yolcuların bazıları da tren yolculuğu ile ilgili olumsuz deneyime sahiptir.

4.3.12. Hizmet Kalitesi

Araştırma kapsamında incelenen ana temalardan olan müşteri memnuniyeti ile ilgili yorumlar incelendiğinde hizmet kalitesi ile ilgili olumlu ve olumsuz ifadelerin yer aldığı belirlenmiştir. Bununla birlikte turistik tren yolculuğunu tavsiye eden ve tekrar gitme isteğini belirten ifadeler de bulunmaktadır. Müşterilerin hizmet kalitesini değerlendirme unsurları içinde işletmenin fiziksel özellikleri, çalışanların davranış biçimleri, güvenilirlik gibi unsurlar yer almaktadır. Bu unsurlar çerçevesinde işletmeler tarafından verilen hizmetler müşteri memnuniyetini sağlayacaktır (Şahin ve Şen, 2017: 1176). Aynı zamanda işletmeler rekabet üstünlüğü sağlayarak, yeni müşteri kazanma ve mevcut müşterilerini elde tutma konusunda önemli üstünlük elde edecektir (Tuncer, 2017: 327). Araştırma kapsamında hizmet kalitesi ile olumlu ifadeler incelendiğinde çalışanların davranış biçimleri boyutunun etkili olduğu görülmektedir. İfade örnekleri aşağıda yer almaktadır:

"Her ayrıntı düşünüldü ve hizmet kusursuzdu." (BAE2)

"Her bir ayrıntıya verilen hizmet ve dikkat mükemmelden daha fazlaydı." (BHB2)

"Tren, gidilecek yerler, trendeki personel ve rehberler ile sürekli olarak beklentilerimizi aştı. Trendeki Deccan Odyssey personeli son derece iyi eğitimlidir. Hizmet, gezinin her alanında birinci sınıftır." (DO12)

"İhtiyaçlarınız, siz sahip olduğunuzu bile fark etmeden tahmin edildi." (BAE6)

Olumsuz yorumların çoğunun ise fiziksel özellikler ve güvenilirlik boyutu ile ilgili olduğu tespit edilmiştir:

"Koltuklar o kadar rahat değil ve seyahat ettiğimiz ülkeler ve bölgeler hakkında çok az duyuru olması bizi hayal kırıklığına uğrattı. Yol boyunca birçok uzun açıklanamayan duraklama var. Bunun, trenin tarifeli servislerin geçmesine izin vermek için kenara çekilmesinden kaynaklandığını varsaydık." (VSOE19)

"Gecikmenin ne kadar uzun olduğu ve nedenleri konusunda açıklamalar iyi değildi." (BT14)

"Beş yıldızlı safaritipi bir deneyimle karşılaştırıldığında, personelin mümkün olduğu kadar konforlu hale getirme çabalarına rağmen bu, acı verici bir şekilde yetersiz kalıyor." (EOE18)

Turistik tren yolculuğunun tavsiye edildiği ve tekrar gitme isteğinin belirtildiği ifadeler de aşağıda yer almaktadır:

"Genel olarak harika zaman geçirdik, kesinlikle bu gezi için tekrar rezervasyon yaptırırdım." (TC4)

"Doğum günü gezimiz harika ve unutulmazdı. E&O Ekibi mükemmel! Kesinlikle sizinle başka bir yolculuğa döneceğiz!" (EOE2)

"Son olarak doğum günün kutlu olsun serenatı için çok teşekkür ederim, bu trende harika bir deneyim ve herkese tavsiye ederim". (BAE13)

"Şiddetle tavsiye ederim! Kraliyet ailesi gibi davranıldı! (BBP6)

4.3.13. Turistik Tren Seyahatinin Geliştirilmesine Yönelik Öneriler

Aşağıdaki ifadelerde belirtildiği gibi tren seyahatinin geliştirilmesine ilişkin önerilerin çoğunluğu sosyal aktivite vagonlarının sayısının arttırılması ya da gözlem vagonunun mutlaka her turistik tren seferde yer alması gerektiği ile ilgilidir. Aynı zamanda tren içindeki sosyal aktivitelerin arttırılmasına ilişkin öneriler de yer almaktadır.

"Bu deneyimden gerçekten keyif aldım ama keşke ayrı bir gözlem vagonu olsaydı." (GE15)

"Ayrıca, akşam yemeğinden sonra yapacak pek bir şey olmadığı için (ki bu arada gerçekten oldukça mükemmel) trene akşam erken bindiğinizde, bu inanılmaz ülkenin geçişini izleyeceğiniz verandalar yok." (DO15)

"Bar oldukça küçük ve özellikle ilk akşam yemeğinin bitiminden sonra bu lokantalar bara giderken çok sıkışık. İkinci bir bar vagonu bu sorunu çözecektir." (VSOE3)

"Öğle ve akşam yemekleri için 3 yemek saati planlaması yaptılar, saatler bize bildirildi, başka seçeneğiniz yok! 1. gün, akşam yemeğini saat 9'da aldık. Ertesi gün saat 11.00'de öğle yemeği ve saat 17.00'de akşam yemeği! Keşke daha çok personeli ve daha çok yemekli vagonları olsa." (TC9)

"İyileştirme için yapmak istediğim tek öneri, akşam için biraz eğlenceye yer vermek olacaktır. Bir solo sanatçı, hatta bir müzik kutusu veya müzik videoları içeren bir TV harika olurdu." (TG4)

Yukarıdaki önerilerin yanı sıra yolculara seyahat sırasında meteorolojik bilgiler ve seyahat edilen rota hakkında bilgilendirilme yapılması adına öneriler de yer almaktadır. Ayrıca tren dışı aktivite planlaması için de öneriler yer almaktadır. Öneriler ile ilgili ifade örneği aşağıdaki gibidir:

"Bulunduğumuz üç gün boyunca kesinlikle hiçbir yorum, nerede olduğumuz ilgi çekici şeyler veya sıcaklık vb. yapılmadı. İnternet hizmeti olmadığı için neler olup bittiğini bilmek harika olurdu ya da en azından uçarken aldığınız gibi güncel bilgilerle bir TV ekranının olması harika olurdu." (TG17)

4.4. Bölüm Sonucu

Araştırmanın ikinci bölümünde turistik trenlerde seyahat eden yolcuların Tripadvisor üzerinden yaptıkları e-yorumlar analiz edilmiştir. Analiz sonucunda Tablo15'teki temalara ulaşılmıştır. Temalar olumlu ve olumsuz alt kodlar şeklinde sınıflanladırılmıştır. Bu tablo bulgulara toplu olarak ulaşılması için oluşturulmuştur. Oliver (1981) tren yolculuğunu tercih etme nedenleri içerisinde yolcunun ihtiyaçlarının ve tren yolculuğuna ilişkin beklentilerinin karşılanması gibi etmenlerin yer aldığını belirtmiştir. Bu duğrultuda turistik tren seyahatleri sırasında yolcuların ihtiyaç ve beklentilerinin belirlenmesinin oldukça önemli olduğu söylenebilir. Tablo 15'te yer alan temalar ve temalar altında yer alan kodlar doğrultusunda planlanacak turistik tren seyahatleri yolcuların ihtiyaç ve beklentilerini karşılayacak dolayısıyla demir yolu işletmelerinin turizm yoluyla yolcu sayısının ve gelirinin artırmasına yardımcı olacaktır.

Tablo 15

Araştırma Sonucunda Ulaşılan Tema ve Kodların Tablosu

Ana Temalar	**Kodlar**	
	Olumlu	**Olumsuz**

Tren Tasarımı ve Fiziksel Özellikler	Tren dekorasyonu lüks, nostaljik, otantik	Nostaljik ama yıpranmış
	Konaklama kompartımanı küçük ama kullanışlı, Konforlu yatak, Kullanışlı banyo	Üst ranzaya erişim zor, ranzalar dar
	Pulman vagonlardaki koltuklar rahat, panoramik pencereler manzara izlemek için kullanışlı	Panoramik pencere parlıyor ve fotoğraf çekimi kalitesiz
Yiyecek İçecek Olanakları	Yiyecek içecek çeşitliliği çok fazla (batı, hint, vegan)	Servis aksıyor
	Yiyecekler içecek taze, yerel ve lezzetli	İçecekler pahalı
Trende Konaklama	Tren hareketi uykuyu etkilemedi	Hareket halindeki trende uyuma zorluğu
		Tren gece hareket halinde olmadığı durumlarda daha kaliteli bir uyku
Temizlik	Kompartımanlar günlük temizlendi	Banyo ve tuvalet temizliği ortalama
	Mutfak hijyenine dikkat ediliyor	
	Ortak alanlar temiz	
Çalışanlar	Güler yüzlü, yardımsever, çözüm odaklı, eğitimli	İngilizce seviyesi düşük
	Harika hizmet (Kişiye özel hizmet odaklı)	
Tren İçi Aktiviteler	Sosyalleşme (diğer yolcularla tanışma ve sohbet etme imkânı)	Sosyal vagonların kapasitesi
	Gözlem vagonu olması	Gözlem vagonu olmaması
	Canlı müzik, dans (bazı geceler resmi kıyafet zorunluluğu)	
	Geleneksel eğlence etkinlikleri	
Tren Dışı Aktiviteler	Tren dışı gezi planlaması	Bilgilendirme Eksikliği
	Gezi güzergahı	Kara yolu ile seyahat süresi uzunluğu
	Özel ilgiye göre aktivite seçeneği	Tren rötarları sebebiyle gezi planının aksaması
	Farklı yerler ve etkinliklerin gezi programına dahil edilmesi	
	Bireysel ihtiyaçların karşılanması	
Tur Rehberleri	Bilgili	Aşırı ve gereksiz konuşma
	İşini seven	Deneyimsiz
Manzara	Nefes kesici, Büyüleyici, Harika,	İç karartıcı (şehrin banliye bölgesi ve çöplükler)
	Eğlenceli, Şaşırtıcı, İnanılmaz, Muhteşem	Gece yolculukları (Manzarayı gözlemini kaçırma)
	Gözlem vagonu manzara deneyimi	
Fiyat	Fiyat performansı iyi	Hizmet kalitesi iyi ancak çok pahalı
		Hizmek kalitesi düşük ve çok pahalı
Deneyim	Harika, Büyülü, Unutulmaz	Umulduğu gibi değil
	Lüks, Yavaş	

	Özel günleri farklı kılan (Doğum günü gibi)	
Hizmet Kalitesi	Çalışanların davranış biçimleri	Fiziksel özellikler
	Tavsiye etme ve tekrar gitme isteği	Güvenilirlik
Öneriler	Sosyal aktivite vagonlarının sayısının arttırılması	Bilgilendirme (meteoroloji, tren rotası gibi)
	Gözlem vagonunun mutlaka olması	
	Tren içi etkinliklerin çeşitlendirilmesi	

Tren istasyonunda karşılama aktiviteleri yolcuların memnuniyetini arttırmakta ve seyahatin tamamı hakkında iç upları sunmaktadır. Seyahatin ayrılmaz bir parçası olan yiyecek içecek olanakları yolcuların memnuniyeti etkileyen en önemli faktörlerden biridir. Yolcu yorumlarında içerisinde memnuniyeti etkileyen en önemli hususun ikram planlamasında vejetaryen menüleri, ya da tuzsuz menüler gibi çeşitlendirmeye yer verilmemesidir. Dolayısıyla ikram menüleri oluşturulurken yolcuların beslenme alışkanlıkları, sağlık gereklilikleri ve dini inançları dikkate alınarak planlama yapılmalıdır. Aynı zamanda rota üzerinde noktalara özgü yöresel malzemelerden oluşan menüler yer almalıdır.

Trenlerin fiziksel olanakları nedeniyle konaklama küçük odalarda gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla odalarında fazla zaman geçirmek istemeyen yolcular için kaliteli vakit geçirmeye imkân sağlayan tren içi aktivitelerin eğlendirici, bilgilendirici ya da dinlendirici şekilde tasarlanması gerekmektedir.

Seyahatin gerçekleştirilmesinde en önemli motivasyon kaynaklarından biri olan manzara çekiciliği dikkate alınarak tren dışı aktivitelerin planlanması, rotalardaki tarihi ve kültürel yerlerin iyi araştırılarak aktivitelerin çeşitlendirilmesi ve turist tipleri dikkate alınarak planlanması gerekmektedir.

Hemen hemen tüm yolcu yorumlarında yer alan hareket halinde uyumama problemi dikkate alınarak bazı gecelerde trenin park halinde kalması gibi çözümler üretilerek turun planlaması gerekmektedir.

Yolculuk sırasında internet hizmetlerinin sık sık kesintiye uğrayacağı durumu dikkate alınarak yolculara bilgilendirilmelerinin yapılması gerekmektedir. Trenin fiziksel özelliklerinin ve tren seyahatinin farklı dinamiklere sahip olduğu düşünüldüğünde çalışanların yolcu memnuniyetinin sağlanmasında en önemli faktör

olduğu görülmektedir. Seyahat esnasında yaşanan birçok problemin telafisinin çalışanların olaylara çözüm üretme biçimleri ve yolculara davranış tarzlarının olduğu görülmektedir.

4.5. Araştırmanın Üçüncü Aşamasından Elde Edilen Verilere İlişkin Bulgular

Bu bölümde Türkiye'deki turistik tren taşımacılığının mevcut durumu, gelişimi ve turizme katkısının belirlenmesi için turistik tren işletme yöneticileri ile yapılan görüşmelerden elde edilen bulgulara yer verilmiştir. Araştırma verileri dört tema altında değerlendirilmiştir. Bu temalar "turistik tren taşımacılığının mevcut durumu", "turistik trenlerde hizmet kalitesi", "alternatif turizm ve yeni turistik rotaların geliştirilmesine ilişkin öneriler" ve "turistik trenlerin turizme katkısı" şeklindedir.

4.5.1. Türkiye'deki Turistik Tren Taşımacılığının Mevcut Durumuna İlişkin Bulgular

Katılımcıların görüşleri incelendiğinde, Türkiye'de turistik tren işletmeciliğinin en belirgin örneğinin 2019 yılından beri faaliyet gösteren Turistik Doğu Ekspresi olduğu belirlenmiştir. Bu turistik tren Aralık-Mart olmak üzere sadece kış aylarında haftada üç gün Ankara-Kars-Ankara güzergahında faaliyetlerini sürdürmektedir. Bunun yanında tam olarak turistik tren olarak değerlendirilmese de özel etkinliklere toplu olarak gitme talebinde bulunan kurumların istekleri doğrultusunda özel tren seferleri de düzenlenmektedir. Bu doğrultuda yapılan yorumlar aşağıda yer almaktadır.

"...Bu Turistik Doğu Ekspresi özellikle kış sezonunda rağbet olduğu için sadece kış sezonunda düzenleniyor. ... Bir dernek üyelerini Konya' da bir etkinliğe götürmek istiyor ancak tarifeli trenlerimizde yer bulamıyor veya yeterli sayıda yer bulamıyorlarsa bizden özel tren talep ederler." (K3)

"... Haftada 3 sefer olarak planlandı. Şu anda da haftada 3 sefer olarak yapılıyor. Ankara'dan Kars'a ve Kars'tan Ankara'ya dönüş yapıyor.'' (K1)

Görüşmelerde katılımcılar Turistik Doğu Ekspresi güzergâhının dünyadaki en güzel rotalardan biri olduğunu dolayısıyla yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çektiğini

ve yıllık yaklaşık 20.000-25.000 yolcu taşıdığını belirtmiştir. Bunu destekleyen ifade örnekleri aşağıda yer almaktadır.

"…… *Turistik Doğu Ekspresi'nin güzergâhı dünyadaki en güzel rotalardan bir tanesi. İlk dört rota içerisinde yer alıyor.*" (K1)

"*...Uluslararası dergilerde ve gazetelerde Türkiye/Kars rotasının ilk dört en iyi rota seçildiğini biliyoruz. ….. her yıl yaklaşık 20-25.000 yerli ve yabancı turist seyahat ediyor…*'' (K5)

Trenlerin seyahat güzergâhı üzerinde duraklama yaptığı noktalarda ikmal hizmetlerinin sağlanabilmesi için gerekli alt yapının yeterli olduğu, tren yolu olan her bölgeye turistik tren seferi düzenlenebileceği ancak çeken ve çekilen araçlar ile hizmet veren personelin yeterli olmadığı ifade edilmiştir. Özel sektörün bu alan ile ilgili yatırım planlarının olduğu ancak henüz faaliyete geçmediği belirtilmiştir. Dünyadaki uygulamalara bakıldığında ise özel sektörün bu alanda yoğun faaliyet gösterdiği, turistik trenler için özel tasarlanmış vagonların kullanıldığı ve özel eğitim görmüş personelin hizmet ettiği vurgulanmıştır. Bu bağlamda katılımcılar şu ifadeleri kullanmıştır.

"Yani devlet hem özel sektör anlamında çok şey de yapılmıyor, yatırım da yapılmıyor. …Turistik trenleri biz şu anda kendi dâhili hatlarımızda kullandığımız konvansiyonel vagonlarla yapıyoruz. Yani her ne kadar da işte kullandığımız vagonlar klimalı konforlu vagonlar olsa da tam anlamıyla turistik bir vagon ihtiva etmiyor. Ancak özel sektörün şu anda bizim kurumun kullanım dışı olan vagonlarını 20-25 yıllığına kiralamak suretiyle bunları Orient Ekspresi veya Sibirya Ekspresi tarzında tam turistik tren vagonu yapma konusunda çalışmaları var. "(K2)

"*Bir de turistik trenlerimizin personelinin eğitimli personel olması bizim için çok önemli ama kurum personel istihdamı bugüne kadar buna yönelik yapılmadığı için bu konuda da seyahat eden yolcularımızdan çok şikâyet alıyoruz. Personelimizin yetersizliğini biz biliyoruz. (K4).*

"Vagonları biz işletmede 24 saat tutuyoruz. İşletmemiz açısından bir sorun yok. Talep olan tüm hatlarda trenleri sefere koyar hizmet veririz. (K5)

Türkiye'de turistik trenlerin işletmesi, turistik tren biletlerinin satışı ve diğer hizmetlerin farklı işletmeler tarafından gerçekleştirildiği dolayısıyla bu durumun

koordinasyon eksikliklerine yol açarak hizmetin aksamasına neden olduğu ve müşteri memnuniyetini etkilediği vurgulanmıştır. Bu bağlamda ifadeler aşağıdaki gibidir:

"Bizde ise demir yolu turistik trenlerin işletmesini TCDD yapıyor. Vagonları hazırlıyor. Satışını acente yapıyor. Kars'ta başka bir acenteye devrediyor. Gezintiyi başka bir acente yapıyor. Bu zincir halkası tek bir noktadan olursa bence en güzeli. ... planlama tek elden çıkar ise en güzel hizmet verilir diye düşünüyorum. (K5).

Katılımcılar Ankara-Tatvan ve Ankara-Diyarbakır olmak üzere yeni turistik tren seferlerinin planlama aşamasında olduğunu ve Nisan ayı içerisinde de seferlerin başlayacağını belirtmiştir. Bununla birlikte Ankara-Çankırı güzergâhında Karabük ve Zonguldak rotasını da içeren bir turistik tren planlamasının daha yapılacağı ve 2024 yılı içerisinde bu turistik trenin de faaliyete geçeceği belirtilmiştir. Bu bilgileri destekleyen ifadeler aşağıdaki gibidir.

"... Ankara'dan kalkıp Karabük, Safranbolu buradan giderken Kalecik gezilecek. Çankırı tuz mağarası gezilecek, Karabük Safranbolu gezilecek, orada konaklama. Ertesi sabah doğal güzellik olan Karabük, Zonguldak dağlarının eteğinden Zonguldak'a varacak yine dönüşte de aynısını yapacak. (K5)

''...Tatvan Van Gölü Ekspresi işte Güney Ekspresi, Diyarbakır gibi turistik tren anlamında yaptığımız çalışmalar var'' (K2)

''... Ankara, Diyarbakır ve Ankara Tatvan arasında. Haftada bir gün Diyarbakır'a bir gün Tatvan'a gidecek şekilde bir planlamamız var '' (K1)

4.5.2. Turistik Trenlerde Sunulan Hizmet Kalitesine İlişkin Bulgular

Katılımcılar turistik tren işletmeciliğinde yolcuların beklentilerinin önemli bir rol oynadığını ve memnuniyetin bu beklentilere bağlı olarak değiştiğini vurgulamaktadır. Aynı zamanda Turistik Doğu Ekspresinin talep gördüğünü ancak özellikle fiziksel olanaklarının iyileştirilmesine ihtiyaç olduğunu ifade etmiştir. Dolayısıyla vagonların sadece mevcut sorunlarının giderilmesi değil, tamamen yeni bir anlayışla imal edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Uzun seyahatler için mevcut vagonların yeterli konforu sağlamadığı ifade edilmektedir. Turistik trenlerde uzun vadeli çözümler üretmek için yeni vagonlar tasarlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Katılımcılar tarafından Avrupa'daki demir yolu turizmi örneklerinde olduğu gibi, turistik trenlerin daha lüks ve özel hizmetler sunması gerektiği vurgulanmaktadır.

Trende verilen hizmetlerin kalitesinin (yemek, temizlik, konfor vb.) yolcuların genel memnuniyetini doğrudan etkilediği dolayısıyla Orient Ekspresi gibi trenlerdeki duruma benzer şekilde yolcuların 3 gün boyunca trende kalabileceği, tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri bir sistem geliştirilmesi önerilmektedir.

"Mevcut trenlerdeki eksiklikleri biz bildiriyoruz. Bizim kurum olarak bunu yapabilecek kapasitemiz var mı? Var. Ancak sorun burada vagonlardaki eksikliklerin giderilmesi değil. Yeniden bir vagon dizayn edilmesi. Eğer turistik trenlerden bahsediyorsak turistik trenler için yeni bir anlayışla yeni konseptle vagonlar imal edilmesi lazım." (K3)

"*Kullandığımız vagonlar klimalı, konforlu vagonlar olsa da tam anlamıyla turistik bir vagon ihtiva etmiyor. Avrupa'daki veya dünyadaki turistik tren örneklerine baktığımızda orada seyahat eden yolcular trende 3 gün seyahat edip bir gün otelde kalabiliyor. O üç gün içerisinde trende bütün ihtiyaçlarını karşılayabiliyorlar ama bizim vagonlarda böyle bir şey mümkün değil." (K2)*

"Yurt dışından da misafir getiriyorsanız kalitenizi de buna göre arttırmanız, sunduğunuz hizmeti arttırmanız gerekiyor. Bunun içerisinde yemekli vagon, hizmet personel kalitesi hepsi içerisinde gezdirdiğiniz yerler, güzergâhlar bunların hepsinin kalitesini arttırmanız lazım." (K1)

Dünya genelinde, turistik trenler gerek yemek hizmetleri gerek trenin iç dizaynı ya da güzergâh üzerindeki manzaraları ön plana çıkaran hizmetlerle yolcu deneyimini zenginleştirmektedir. Dolayısıyla bu faktörlerin daha bütüncül ele alınması ve daha fazla yatırım yapılması gerektiği, özel sektör ve kamu iş birliğinin bu gelişimi hızlandırabileceği ifade edilmektedir. Yine dünyadaki örnekleri ile karşılaştırıldığında özel sektör yatırımlarının teşviğinin hizmet kalitesinin artmasına yönelik en büyük adımı oluşturacağı da belirtilmiştir.

"*Tren turizmi Türkiye'de çok fazla gelişmedi. Bundan sonra gelişebileceği yönünde işaretler var. Tabi özel sektörün de yatırım yapmaya başladığını söyleyebilirim. …Özel sektörün şu anda Orient Ekspresi veya Sibirya Ekspresi tarzında tam turistik tren, turistik vagon yapmak konusunda çalışmaları var. Avrupa'daki örnekler gibi turistik trenleri Türkiye'de görmeye başlayacağız diye düşünüyorum." (K2)*

"Özel sektörün bakış açıları değişiyor. Bu da bir gerçek. Benim görevlendirdiğim temizlikçi ya da görevlimin bakış açısıyla özel sektördekinin bakış açısı çok değişir. … Her şeyi devletten beklememek lazım, özel sektörün el atması gerekiyor." (K5)

Katılımcılar mevcut turistik trende çalışan personel ile yolcu taşımacılığı yapan trenlerde çalışan personelin aynı olduğunu dolayısıyla yolcuların beklentilerinin karşılanmasında yetersiz kalındığını belirtmiştir. Yolcu taşımacılığı yapan trenlerde görev yapan personelin, turistik trenlerde keyifli bir seyahat beklentisiyle gelen yolcuların ihtiyaçlarına cevap veremediği ve dolayısıyla turistik trenlerde görev alacak personelin seçim kriterlerinin farklı olması, turizm otelcilik konusunda eğitim almış ya da bu alanda tecrübeye sahip personelin istihdam edilmesi ve bu konuda eğitim alması gerekliliği vurgulanmıştır.

"Bir de turistik trenlerde çalışanların eğitimli personel olması gerekir. Çünkü aynı personel yolcu trende sadece seyahat etmek için giden insana hizmet veriyor ama orada yolcu keyif almak için gelmiş. … Turistik trenlerde ve özel trenlerdeki müşteriler gerçekten de yolcu trenlerindeki müşterilerine benzemez." (K4)

"Hizmet kalitesini artırabilmek için de neler yapılabilir işte restoranın kalitesi artırılabilir. Çalışan personelimiz turizm otelcilik sektöründen temin edilebilir." (K3)

Turistik tren işletmeciliğinde hizmet kalitesinin artırılması için acenteler, demiryolu işletmeleri ve ilgili tüm tarafların tek bir koordinasyon altında çalışması gerektiği vurgulanıyor. Özellikle müşteri memnuniyetine odaklanılması gerektiği belirtiliyor. Örneğin, Orient Ekspresi'nde her şey tek bir firma tarafından yürütülürken, Türkiye'deki sistemde farklı aşamalar (satış, gezi organizasyonu, tren işletmesi vb.) farklı acentelere devrediliyor. Bu zincirin koptuğu noktada hizmet kalitesinde düşüş yaşanabiliyor.

"Dünyanın en prestijli treni Orient Ekspresi. …Pazarlamasını bu Orient Ekspres bir sene önceden yapıyor. Tüm Avrupa'ya pazarlıyor. Vereceği hizmetler tek noktadan çıkıyor. Orient Ekspres firması satışını, tren işletmesini müşteri ilişkilerini sadece kendisi yapıyor." (K5)

4.5.3. Alternatif Turizm ve Yeni Turistik Rotaların Geliştirilmesine Yönelik Bulgular

Bir katılımcı Türkiye'deki vatandaşların deniz, kum, güneş yani kitle turizmi dışında alternatif turizm faaliyetlerine yöneldiğini ve turistik tren seferlerinin önemli bir alternatif olarak görüldüğünü ifade etmiştir. İfade örneği aşağıdadır;

"Artık vatandaşlarımızın mevcut tatil anlayışından bıktıkları kanaatindeyim. Batıya tatile giden insanlar artık her sene rutine binmiş, aynı yere git, aynı denize gir bundan bıkmışlar, insanlar farklı bir şey arıyorlar. Bugün gelişen teknoloji de insanlar artık yalnızlaştılar. Bu trenlerde kendilerini buldukları için bu trenlere binmeyi istiyorlar. Düşünün 2-3 metre karelik bir odada aynı evde göremediği eşiyle çocuklarıyla vakit geçiriyorlar. Yeri geliyor, telefonlarını çekmiyor ama sohbet ediyorlar." (K5)

Katılımcılar Türkiye'nin coğrafi güzelliklere ve zengin tarihi geçmişe sahip olduğunu dolayısıyla turistik tren taşımacılığı potansiyelinin oldukça yüksek olduğunu ifade etmiştir. Aynı zamanda demir yolu ulaşım ağının geniş ve tren istasyonlarının fiziksel olanaklarının yeterli olduğunu bu durumun yeni turistik rotaların oluşturulması adına büyük fırsatlar sunduğunu ifade etmiştir. Bu bağlamda Türkiye'de 12 ay boyunca turistik tren işletmeciliğinin yapılabileceği belirtilmiştir. Katılımcıların ifade örnekleri aşağıda yer almaktadır:

"Anadolu turistik tren güzergâhı bakımından çok zengin ve keşfedilmemiş bir coğrafya. ...Muazzam rotalar var. Biz şu anda bunun planlamasını yapıyoruz, araştırmalarını yapıyoruz. .... Hedefimiz Türkiye 'de 12 ay boyunca turistik tren yapmak ve inşallah bu planımızı gerçekleştireceğiz." (K1)

"Türkiye'de çok fazla turistik bölgemiz olmasına rağmen hatta bu bölgelerin demiryolu hattında olmasına rağmen maalesef çok geride kaldık." (K2)

"12 ay boyunca bir bölgeye bir kesime turizm treni işletmek hedefimiz var. İlerleyen süreçte nasip olursa bunu yapmak istiyoruz." (K3)

"*Erzurum'da bekliyorsanız lokomotifin bir ihtiyacı varsa vagonların su ihtiyacı varsa veya vagonlardan herhangi bir arızalanma varsa o süre içerisinde giderilebiliyor. Bunlar bizi zorlayacak şey değil. Çok fazla sıkıntı yaşanabileceğini düşünmüyorum." (K2)*

Katılımcı ifadelerinde yeni rotaların başarıya ulaşmasında en önemli faktörün doğru pazarlama stratejisi oluşturmak olduğunun da altı çizilmiştir. Özellikle acentelerin profesyonel ve kurumsal bir yaklaşım benimseyerek pazarlama faaliyetlerini daha iyi yönetmeleri gerektiği ifade edilmiştir. Rota ne kadar güzel olursa olsun, doğru pazarlama olmadan başarıya ulaşılamayacağı belirtilmiştir. Sosyal medyanın bu konuda önemli bir itici güç olarak görüldüğü vurgulanmıştır. Bu bağlamda ifade örnekleri aşağıdaki gibidir:

"En büyük sorun tren turizminin reklamını iyi yapamıyoruz. Halka iyi anlatamıyoruz." (K5)

"Türk insanının yönelimi şu şekilde, işte sosyal medyada gördüğü rotalara çok çabuk kayıyor. Dünyada da böyledir işte Doğu Ekspresi'nin rotası mesela dünyada şu anda dördüncü güzel rota olarak seçilmiş durumda. Yani birazda sosyal medyanın iteklemesiyle… (K2)

… Kars'ta başka bir acenteye devrediyor. Gezintiyi başka bir acente yapıyor. Bu zincir halkası tek bir noktadan olursa bence en güzeli. Nasıl yapılır? Örneğin tüm vagonları Kurumsal bir firmaya verdik. O bütün zincir aksların hepsini planlar tek elden çıkar ise planlama en güzeli hizmet verilir diye düşünüyorum." (K5)

K2 ise turistik trenin tur rotası oluşturulurken daha etkin bir planlama yapılması gerektiğine dair vurgu yapmıştır. İfade örnekleri aşağıda yer almaktadır.

Rota zaten tek bir rota ama gittiği yerde işte bir Erzincan yerine bir başka il veya ilçe konulabilirdi. Erzincan'da insanlar gittiğinde hiçbir şey bulamıyor. Sadece çarşı gezip işte bakırcılar çarşısı mı var bakırcılar çarşısı gezip binip geliyor. …Erzurum çok önemli. Mesela Erzurum merkezinde bütün tarihi şeyleri görebiliyorsunuz. Onun yerine işte Erzincan yerine Sarıkamış'ı koyup Sarıkamış'tan transferlerle işte şey şehitlikleri, Sarıkamış'ın içini gezdirebilirler diye düşünüyorum. (K2)

Katılımcılar Türkiye'de demir yolu hattına sahip manzara ve tarihi turistik yerler açısından zengin olan dolayısıyla turistik tren taşımacılığı yapılabilecek rotalar hakkındaki görüşlerini belirtmiştir. Aynı zamanda yurt dışındaki örneklerden yola çıkarak günlük temalı turlar düzenlenebileceğini ve bu turların düzenlenmesi için gerekli teknik alt yapı imkânlarına da sahip olunduğunu belirten ifadeler yer almaktadır.

"Örneğin geçen gün sosyal medyada şuna rastladım. 14 Şubat'ta sevgililer gününe özel Macaristan'da belli bir noktadan belli bir noktaya özel bir akşam yemeği treni yapıyor. Sevgililer Günü treni yapıyor. ...Örneğin bizim de eskiden İzmir Selçuk bölgesinde bu tür turlarımız vardı işte şu an itibariyle Adana İskenderun Belemedik arasında bu tür turlar var ama tam turistik değil. Günübirlik turlar, piknik turları gibi turlar yapılıyor. Bunların daha geliştirilmesi gerektiğine inanıyorum. ... Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Ege Bölgesi'ne yoğunlaşması gerekiyor diye düşünüyorum." (K2)

"Örneğin Eskişehir'de ne yapılabilir? Sakarya, Polatlı bölgesi, yani muharebelerin yapıldığı yerlere trenler koyulabilir. Eskişehir Yunus Emre arasında sefer yapılabilir. ...İzmir, Selçuk ve Çamlık Bölgesi zaten geçmişte günübirlik yapılıyordu. Orası harika, orası yapılabilir, Yine Sivas Samsun. Çok güzel bir hat. Ankara'dan Kalecik' kadar ya da Irmak'a kadar ya da Kırıkkale'ye kadar trende kahvaltıda bunu pazarla sabah sekize çıkalım orayı bir saatte git. Kahvaltın içeride ver, eğlen öğlen gel. Bu her türlü alternatif tren içerisinde olabilir. Bunu Eskişehir'den Kütahya da yapabilirsin." (K5)

"Yurt dışına da planlamamız yapılıyor. Özellikle Selanik, Sofya zaten trenimiz var. O Sofya üzerinden Bükreş ya da Budapeşte'ye Macaristan tarafına bir tren çalışmamız var ama netleşmedi." (K1)

"İzmir Isparta Burdur tarafında çalışan trenimiz var. Tren kültür turları İzmir'den planlanıyor." (K4)

Turistik tren rotaları ile ilgili yorumlar incelendiğinde Doğu Anadolu ve Güney Doğu Anadolu Bölgeleri'nin potansiyelinin yüksek olduğu ve bu bölgelere yeni turistik trenlerin planlandığı görülmüştür. Bunların dışında Ege Bölgesi'nin özellikle İzmir-Selçuk-Çamlık rotası için bir planlama yapılabileceği, Akdeniz Bölgesinde Adana-İskenderun-Belemedik rotası ve İzmir-Burdur-Isparta rotası, Karadeniz Bölgesinde Samsun-Sivas rotası, İç Anadolu Bölgesi'nde Kurtuluş Savaşı Rotası (Polatlı-Eskişehir-Sakaya-Kütahya) oluşturulabileceği belirtilmiştir. Ayrıca yurt dışına da turistik tren turların yapılabileceği özellikle İstanbul-Selanik rotası oluşturulabileceği, Sofya-Bükreş-Budapeşte rotası planlanabileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte günlük temalı turlarında gerçekleştirilebileceği belirtilmiştir ve Ankara-Kalecik-Irmak-Kırıkkale hattında pazar kahvaltısı teması ile bir tur planlanabileceği ifade edilmiştir.

4.5.4. Türkiye'deki Turistik Tren Taşımacılığının Turizme Katkısına İlişkin Bulgular

Katılımcılar Turistik Doğu Ekspresi ile gerçekleştirilen turistik tren taşımacılığının turizme olan katkısının çok boyutlu olduğunu ifade etmiştir. Turistik trenlerin bölge ekonomisine olan katkısının oldukça yüksek düzeyde olduğu özellikle varış noktası olan Kars ekonomisinin turizme bağlı olduğuna vurgu yapılmıştır.

"*Turistik trenin sadece 160 yolcuyu oraya götürmesi değil, orada haber değeri oluşturup dünyaya tanıtımını sağlama açısından turizm treninin çok değerli olduğunu düşünüyorum.'' (K3)*

"Bu trenleri denetleme için yaptığımız seyahatlerde biz şunu gördük, her gittiği il de mutlaka o ilin ekonomisine bir faydası oluyor. Özellikle Kars'a çok büyük faydası oldu. Kemaliye'yi gördük. Kemaliye ekonomisine olumlu yönde çok faydası olduğunu söylüyor esnaf. " (K2)

"Kars'ın ekonomisi inanın sadece tren turizmine bağlı. Turizm il müdürlüğünden biz yıllık verileri alıyoruz. Trenle kaç geldi, uçakla kaç geldi efendime söyleyeyim, otellerin doluluk oranları neler? ....Dolaylı olarak ta fazla döviz ya da gelir bırakıyorlar. Çünkü gidenler tamamen oraya turizm amaçlı gittiği için harcamaya gidiyorlar elbette. '' *(K5)*

"Kars'ı patlattı oraya giden diğer ulaşım araçlarındaki talebi de arttırdı inanın. Yani bazen uçak seferlerinin arttığını yani bizi orayı canlandırmamızla, uçak otobüs firmalarının daha çok sattığını, otellerin daha çok müşteri bulduğunu gittiğim zaman orada gördüm." (K3)

Katılımcılar Turistik Doğu Ekspresi ile seyahat eden yolcuların sosyal medya ve dijital platformlar üzerinden yaptıkları tanıtımlar ile turistik tren güzergâhındaki bölgenin tanınırlığının dünya çapında arttığını belirtmiştir.

"Turizm katkısının da çok fazla olacağını düşünüyorum. Sonuçta biz bir insanı taşıyoruz ama o insan etkileşimine baktığınız zaman çok daha fazla insanları etkileyebiliyor. Bunu görüp tekrar trenle buraya gelmek isteyen var. Tren olmadan da gelmek isteyen var. Yurt dışından birçok bizim yolcumuz var. Gerçekten

Instagram'dan görmüşler. Hem Türk hem yabancı sırf bu atmosferi yaşamak için geliyorlar." (K1)

K5 'in *"Uluslararası dergilerde ve gazetelerde Türkiye/Kars rotasının ilk dört en iyi rota seçildiğini biliyoruz''* ifadesi Türkiye'nin uluslararası turizmdeki imajını güçlenmesine Turistik Doğu Ekspresinin katkısının yüksek olduğunun göstergesidir.

Katılımcılardan bazıları ise demir yolu turizminin katkısının sadece ekonomik değil kültürel ve sosyal boyutlarına da değinmiştir. Örneğin; K4 bu durumu

"Oradaki esnaf, oradaki yaşayan insanlar gelen turistlerin kültüründen bile faydalanıyorlar. Yani bırakın onları bıraktığı parayı oradaki insanların kültüründen bile faydalanırlar. Yani çok küçük bir yer oraya gittiğiniz zaman orada bütün insanlar gelen insanlarla oturup muhabbet edip konuşmak için can atıyorlar. Bu da tabi oradaki yaşayan insanların da hayata bakışını değiştiriyor. Kars'ı ben çok böyle bir doğu ili olarak görmedim açıkçası. Son zamanlarda batı kültürünü bizim turistik Doğu Ekspresimiz ile alan bir kent olmuş." şeklinde ifade etmektedir. Benzer şekilde K5'te

"Örf âdetlerin bu tarafa gelmesi buradan gitmesi, Kars'a insanların ya da Erzurum'a bakış açısı, batılılar oralar çok doğu ama bir bakıyorlar İstanbul'dan bir farkı yok. Orada kültürel bağlamda çok güzel şeyler var. Dolayısıyla hem ekonomik hem kültürel efendime söyleyeyim, her türlü desteği var bu trenlerin." yorumuyla konuya açıklık getirmektedir.

4.6. Bölüm Sonucu

Araştırma sonuçlarında da görüldüğü gibi Avrupa kıtası turistik tren işletmeciliğinin en yoğun yapıldığı kıtadır ve çok fazla turistik tren rotası bulunmaktadır. Ancak turistik tren taşımacılığı Türkiye'de daha başlangıç aşamasındadır ve popüler olan tek bir rota bulunmaktadır. Bu rota dışında birkaç yeni rotada deneme seyahatleri yapılmaya başlanmıştır. Turistik tren işletmeciliği başlangıç aşamasında olmasına rağmen rota üzerindeki bölgelerin ekonomisine olan katkısı oldukça yüksek düzeyde ve çok boyutludur. Özellikle varış noktası olan Kars ekonomisine katkısı göz ardı edilemeyecek düzeydedir. Bununla birlikte sosyal medya ve dijital platformlar üzerinden yolcular tarafından yapılan tanıtımlar ile turistik tren güzergâhındaki bölgenin tanınırlığı dünya çapında artmıştır ve Türkiye'nin

uluslararası turizmdeki imajının güçlenmesine katkı sağlamıştır. Dolayısıyla turistik tren işletmeciliği ile ilgili faaliyetlerin arttırılması genel ve bölgesel açıdan oldukça önemlidir.

Türkiye'de demir yolu ağı tüm ülke geneline yayılmıştır. Neredeyse demir yolu ile ulaşılamayacak nokta yok gibidir ve demir yolu alt yapısı dünya standartlarındadır. Çeken ve çekilen araçların standardı yolcu taşımacılığı için uygundur. Ancak turistik tren taşımacılığı için kullanılan vagonların fiziksel yapısı dünyadaki örnekleri ile kıyaslandığında özellikle uzun seyahatler için yeterli konforu sağlayacak düzeyde değildir. Dolayısıyla turistik tren işletmeciliği için özel olarak dizayn edilmiş çeken ve çelilen araçlara ihtiyaç bulunmaktadır. Aynı zamanda özel sektörün bu alanda faaliyetleri henüz bulunmamakla birlikte planma aşamasındadır. Turistik tren verilen hizmetlerin hizmet kalitesinin arttırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için ise öncelikle özel sektörün bu alana yatırım yapması, konu ile ilgili tüm paydaşların iş birliği içinde ve dünyadaki uygulamalar örnek alınarak faaliyetlerin planlaması ve uygulaması gerekmektedir. Aynı zamanda tanıtım ve pazarlama faaliyetleri kapsamında yoğun ve yaratıcı çalışmaların da yapılması gerekmektedir.

SONUÇ

Tüketicilere daha kişiselleştirilmiş bir seyahat deneyimi sunan alternatif turizm heterojen bir yapıya sahiptir ve birçok türü bulunmaktadır. Daha küçük ölçeklidir, yerel topluluklarla etkileşimi yüksek düzeydedir. Yerel halkın gelenek ve göreneklerine saygıyı gerektirmekte, yerli halkı turizm sürecine dâhil etmekte ve turizm geliştiricileri ile ev sahibi topluluklar arasında hem ekonomik maliyetlerin hem de faydaların daha adil bir şekilde dağıtılmasına olanak sağlamaktadır. Dolayısıyla alternatif turizmin destinasyonlar, çevre ve yerel halk üzerinde daha az şiddetli olumsuz etkilere sahip olduğu düşünülmektedir. Alternatif turizmin yerel ve bölgesel kalkınma için önemli olması sebebiyle (Egresi, 2016: 61-62) ülkeler alternatif turizm faaliyetlerine önem vermekte ve alternatif turizm çeşitliliğini arttırmaya yönelik çalışmalar yapmaktadır.

Turistik tren seyahatinin kendisi alternatif turizm çeşitleri içerisinde yer almakla birlikte seyahatler sırasında yapılan tren içi ve tren dışı etkinlikler de alternatif turizm çeşitlerinin birçoğunu barındırmaktadır. Green (2009) ve Reis (2009) demir yolu rotalarının diğer ulaştırma çeşitlerinin ulaşamadığı doğal güzellikleri izlemek için olanak sağladığını bunun ötesinde bu alanları bizzat deneyimleme fırsatı sunduğunu belirtmiştir. Doğayla bu şekilde somut bir etkileşimin, açık hava rekreasyonunda ve doğa temelli turizm deneyimlerinde önemli olduğunu kanıtlamıştır (Reis ve Jellum, 2012: 10). Baker (2001) turistik trenler ile gerçekleştirilen seyahatlerin ülkenin kültürel mirası açısından çok önemli olduğunu, uzun demir yolu rotalarının birçok küçük yerleşim yerlerini birbirine bağladığını böylece yerli veya yabancı turistlere farklı yerleşim yerlerini görme; gerek manzara deneyimiyle gerekse çevredeki topluluklarla aktif olarak etkileşime girerek tarihlerini öğrenme fırsatı sunduğunu belirtmektedir. Demiryolu rotaları üzerindeki tünel, viyadük, köprü gibi yapıları ile demir yolu istasyon binaları buharlı ya da dizel trenler demir yolu mirası kapsamında değerlendirilmektedir. Bununla birlikte rota üzerindeki bölgelerde yerel halkın kültürel özelliklerini tanıtmayı amaçlayan tren dışı etkinlikler de alternatif turizm faaliyetleri kapsamında değerlendirilmektedir. Dolayısıyla turistik tren seyahatleri alternatif turizm aktivitelerinin yapılması için de oldukça uygun ortam sağlamaktadır. Özetle turistik tren seyahatlerinin birçok alternatif turizm faaliyetinin gerçekleştirilmesine olanak sağladığı söylenebilir. Tüm bunların yanında rota üzerindeki ve varış noktasındaki bölgelerin ekonomisine olan etkisi oldukça yüksek

düzeyde olup, yerel halka ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlamaktadır. Özbay ve Çekin (2020) yaptıkları çalışmada Turistik Doğu Ekspresi'nin işlevsellik kazanmasıyla birlikte Kars'taki konaklama işletmelerinin doluluk oranlarının arttığını bu durumun istihdama da olumlu yansıdığını ifade etmiştir.

Araştırma bulgularına göre demir yolu turizmi kapsamında düzenlenen turistik trenler, gündüz trenleri ve gündüz/gece trenleri olmak üzere iki kategoride düzenlenmektedir. Gattusa vd. (2019) ise yaptığı çalışmada turistik trenleri sınıflandırmaya tabi tutmuş ve turistik trenler ile yapılan seyahatleri kültürel değeri yüksek ve manzara çekiciliği olan rotaları kapsayan kısa seyahatler ile uzun rotaları kapsayan otel trenler olmak üzere iki kategoride sınıflandırmıştır.

Gündüz ve gündüz/gece trenlerinin fiziksel özellikleri birbirinden farklılık göstermektedir. Gündüz trenleri ile genellikle kısa mesafelerde 24 saati geçmeyen turistik tren seyahatleri düzenlenmektedir. Dolayısıyla bu trenlerde konaklama imkanı bulunmamaktadır. Pulman vagon yani yolcu koltuklarından oluşan vagonlar şeklinde dizayn edilmektedir ve çoğunlukla panoromik penceleri bulunmaktadır. Gattusa vd.'nin (2019) çalışmasına göre kısa mesafe seyahatlerinin yapıldığı turistik trenlerin güzergâhları çoğunlukla manzara çekiciliği yüksek rotalardır. Dolayısıyla yolcu yorumlarında da belirtildiği gibi özellikle gündüz turistik trenlerinde panaromik pencerelerin bulunması manzara deneyim kalitesini arttırmaktadır. Gündüz/gece turistik trenleri ile ise genellikle uzun mesafe turistik tren seyahatleri düzenlenmektedir. Dolayısıyla bu trenlerde konaklama imkânı bulunmaktadır. Bu trenler yataklı vagonlardan oluşmaktadır. Yataklı vagonların fiziksel özellikleri konaklama sınıfına göre farklılık göstermektedir. Bu turistik trenler seyahatlerinde de manzara deneyimi önemli olmakla birlikte yolcu seyahatleri uzun süreli olduğu için konaklama vagonlarının fiziksel özellikleri memnuniyeti etkileyen önemli faktörler arasında yer almaktadır. Hem gündüz turistik trenlerinde hem de gündüz/gece turistik trenlerinde sosyal etkinlik vagonları bulunmaktadır. Bu vagonların sayısı ve çeşitliliği değişiklik göstermektedir. Turistik trenlerdeki sosyal etkinlik vagonları ve düzenlenen sosyal etkinlikler de birbirinden farklıdır. Her iki turistik trende yemek ve bar vagonu yer almaktadır. Gözlem vagonu da çoğunlukla bulunmaktadır ancak gündüz/gece turistik trenlerinde bulunan sosyal etkinlik vagonlarının sayısı ve çeşitliliği daha fazladır. Bu turistik trenlerin bazılarında yemek, lounge, bar ve gözlem vagonu dışında

SPA ve hediyelik eşya vagonları da bulunabilmektedir. Konferans vagonunun yer aldığı turistik trenler de bulunmaktadır.

Demir yolu turizmi kapsamında yer alan turistik trenler hem destinasyon noktasına erişim sağlayan seyahat türü hem de destinasyon noktası olmak üzere iki işlevi kapsamaktadır (Blancheton ve March, 2013: 32; Dickinson ve Lumsdon, 2010: 105-106). Su (2007) ise turistik tren yolculuklarının, yolcular için benzersiz tren içi deneyimler sağlama konusunda uzmanlaşmış yeni bir turizm kategorisi olduğunu ifade etmiştir. Trenlerin bir ulaşım biçimi olması yanında, demiryolu hattı boyunca doğal manzaranın ve yaban hayatının benzersiz keşfini, tren içi tesislerin ve hizmetlerin konforunu ve diğer yolcularla anlamlı sosyal etkileşimler için fırsat oluşturduğunu böylece niş bir pazarda benzersiz bir seyahat deneyimi sağladığını belirtmiştir. Dolayısıyla turistik tren seyahatleri yolcular açısından bir yerden başka bir yere gitmek için kullanılan bir rota olmaktan çok, aktivitelerin gerçekleştirilmesi ve deneyimlerin yaşanması için ortamlar sağlamaktadır (Moore ve Shafer, 2001: 2). Khadaroo ve Seetanah (2008) ise ulaşım deneyiminin kalitesinin varış yerinin çekiciliğinin bir belirleyicisi olduğunu turistik tren yolculuklarının ise başlı başına turizm deneyiminin ana odağı olabildiğini belirtmiştir. Son yıllarda oldukça popüler hale gelen turistik tren seferlerinin sürdürebilirliğinin sağlanması için yolcuların bu deneyimden elde ettikleri değer algısının yüksek olması gerekmektedir. Dolayısıyla yolcuların turistik tren seyahati boyunca yaşadıkları deneyim hakındaki yorumlarının analiz edilmesi turistik tren seyahatlerinin planmasında kilit bir faktör oluşturmaktadır (Juvan vd., 2017). Turistik trenler hem ulaşım hem de rekreasyon amaçlı kullanılmaktadır. Dolayısıyla farklı dinamiklere sahiptir ve turistler için çekici bir seyahat türüdür. Turistik tren seyahatlari sırasında yolcuların deneyim algısını etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Araştırma sonucunda elde edilen bu faktörleri 5 kategoride sınıflandırmak mümkündür. Bunlar; trenin fiziksel özellikleri, tren istasyonunda karşılama, tren içi etkinlikler, tren dışı etkinlikler ve sunulan hizmetlerin kalitesidir. Avrupa Komisyonu, Genel Ulaşım ve Taşımacılık Müdürlüğü tarafından Avrupalıların demir yolu hizmetlerinden memnuniyetini analiz etmek için yürüttüğü çalışmada ise tren seyahati deneyimi tren istasyonlarından memnuniyet, demir yolu seyahatlerinden memnuniyet ve tren istasyonlarının erişilebilirliğinden memnuniyet olmak üzere üç ana kategoride değerlendirilmiştir (Avrupa Komisyonu, 2013).

Tren içi dekorasyon ve yol boyunca geçilen manzaralar yolculuk deneyimini etkilemektedir. Halsall (2001) turistik tren yolculukları sırasında değişen manzarayı izlemenin ve güzergâh boyunca faklı coğrafyayı hissetmenin yolcuların keyfini arrtırdığını, trenlerin tasarımının, hızının, güzergâhlarının geçmişi temsil ettiğini dolayısyla sundukları nostaljik atmosferin önemli tercih nedenleri arasında yer aldığını belirtmiştir. Bununla birlikte yolcular için seyahat sırasında konforda önemli bir memnuniyet aracıdır. Lee ve Chen (2016) de yaptıkları çalışmada yolcu koltuklarının uygun ergonomik tasarımının ve tren vagonundaki düzenlerinin yolculuk konforunun iyileştirilmesini önemli ölçüde etkilediğini belirtmiştir. Dolayısıyla gündüz turistik trenlerindeki koltuklar ve gündüz/gece turistik trenlerindeki konaklama vagonlarının fiziksel özellikleri yolculuk deneyimi için oldukça önemlidir. Tren istasyonları, tren istasyonlarındaki fiziksel özellikler ve yolcuların karşılanması turistik tren yolculuklarının çekicilikleri arasında yer almaktadır. Nitekim Lee ve Chen (2016) çeşitli niteliklerin demir yolu turizmine katkıda bulunduğunu bunlar içerisinde tren istasyonlarının ve burada yolculara verilen hizmetlerin yer aldığını belirtmiştir.

Turistik tren yolculukları rekreasyon amaçlı da kullanılmaktadır ve bu durumda yolculuk sırasında tren içi ve tren dışı olmak üzere çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir. Tren yolculukları sırasında sosyal etkinlik vagonlarında birçok tren içi etkinlik düzenlenmektedir. Yolcuların en önemli turistik tren seyahat motivasyonları içesinde yer alan sosyalleşmenin sağlanabilmesi için sosyal etkinlik vagonları ve tren içi etkinliklerin çeşitliliği ve kalitesi önemlidir. Nitekim yolcu yorumlarında da belirtildiği gibi yolcuların birbiriyle iletişim içinde olmasına olanak sağlayan ve seyahat edilen ülkenin kültürel özelliklerini yansıtan tren içi etkinlikler yolcu memnuniyetini arttırmaktadır. Bingöl ve Kozak (2020) Türkiye'de turistik amaçlı tren seyahatlerine katılan yolcuların seyahat deneyimi hakkındaki görüşlerini belirlemek için yaptıkları çalışmada yolcular için tren içi etkinliklerin olmadığını dolayısıyla canlarının sıkıldığını belirtmiştir. Tren içi etkinliklerin düzenlenmesi yolcu memnuniyetini arttırmakla birlikte sosyal etkinlik vagonlarının kalabalık olması yolcuların memnuniyetsizliğine yol açmaktadır. Tren dışı etkinlikler ise tren seyahatleri sırasında yolcuların ara noktalarda durarak birçok alternatif turizm faaliyetlerine katılmasına, yerel halk ile etkileşime geçmesine, seyahat edilen rota üzerindeki kültürleri tanımaya olanak sağlamaktadır. Bu faaliyetler turistik tren deneyiminin kalitesini arttırmaktadır. Ancak bu etkinliklerin planlaması sırasında gezi

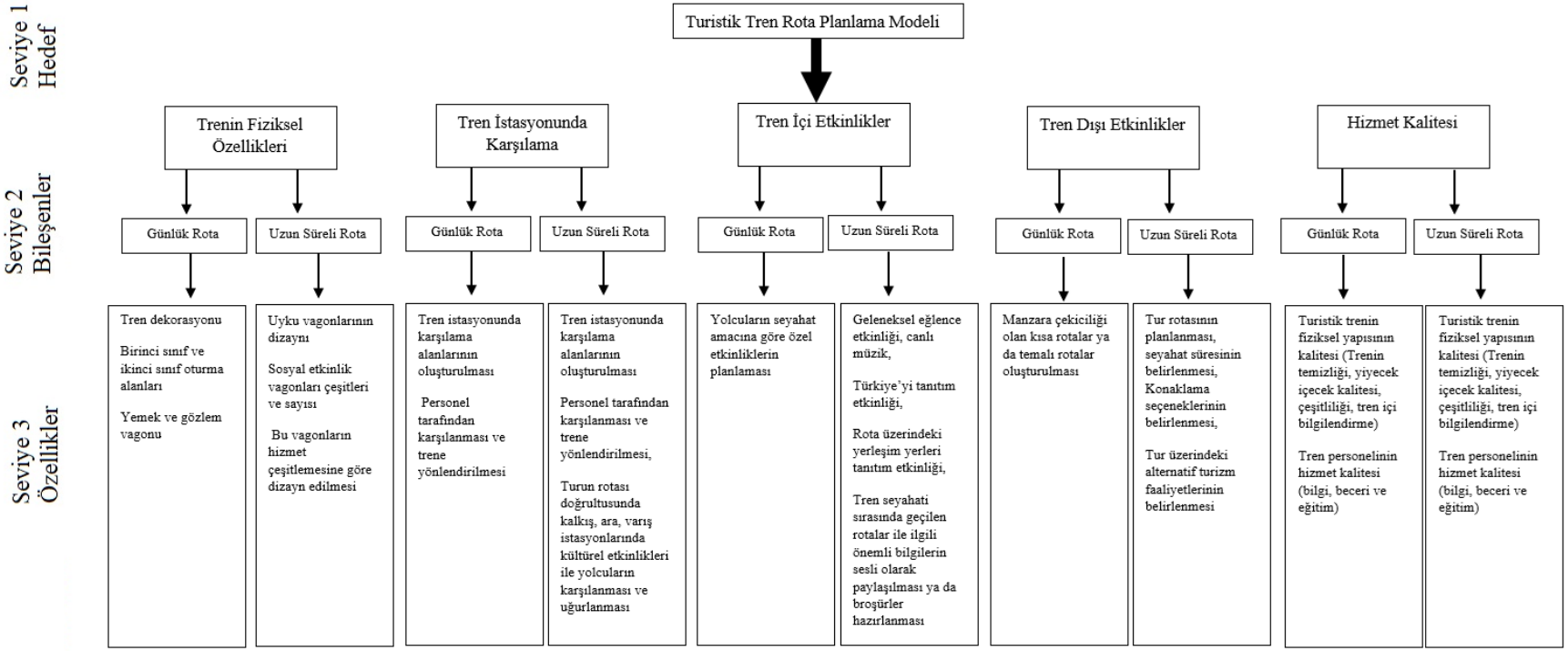
güzergâhında yer alan duraklama noktaları ve yapılacak etkinlikler, bunların zamanı ve süresi, etkinlikler sırasında yer alan tur rehberlerinin seçimi gibi birçok faktör göz önünde bulundurulmadır. Nitekim Lee ve Chen (2016) yaptıkları araştırmada tren içi ve tren dışı cazibe merkezlerinin çeşitliliği, trene erişim kolaylığı, tren içi ve tren dışı olanakların mevcudiyeti (ör. konaklama tesisleri, yemek tesisleri), tren içi ve tren dışı tamamlayıcı hizmetlerin sağlanmasının demir yolu turizminin genel deneyimini etkilediğini belirtmiştir.

Turistik tren yolculukları sırasında genel deneyimi etkileyen birçok husus bulunmakla birlikte yolculuk sırasında tren temizliğinin, tren de sunulan yiyecek içeceklerin kalitesinin ve çeşitliliğinin ve en önemlisi hizmet personelinin genel deneyimi etkileyen önemli faktörler olduğu belirlenmiştir. Araştırma sonuçlarında çalışanların, hizmet kalitesinin ve genel deneyimin en önemli belirleyicisi olduğu tespit edilmiştir. Van Hagen ve Bron (2014) yaptıkları çalışma sonucunda turistik tren yolculukları sırasında sunulan hizmetten memnuniyetin yüksek düzeyde olması durumunda turistik tren işletmesi ile yolcular arasında duygusal bir bağ oluştuğunu ve çalışanların kişisel ilgisinin burada önemli bir rol oynadığını belirtmiştir.

Türkiye'de demir yolu ağı tüm ülke geneline yayılmıştır. Neredeyse demir yolu ile ulaşılamayacak nokta yok gibidir. Demir yolu alt yapısı ve duraklama noktalarındaki ikmal hizmetlerinin sağlanabilmesi için gerekli altyapı olanakları yeterli düzeydedir. Ancak Türkiye'de turistik tren taşımacılığı başlangıç aşamasındadır ve popüler tek bir rota bulunmaktadır. Bu rotadaki mevcut turistik trende verilen hizmetlerin hizmet kalitesinin arttırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Yeni rotalarda deneme seyahatleri yapılmaya başlanmıştır. Özel sektörün ise bu alanda faaliyetleri henüz bulunmamakla birlikte planlama aşamasındadır. Dolayısıyla bu alanda yapılacak olan faaliyetlere katkı sağlamak amacıyla araştırma sonuçları doğrultusunda Türkiye'de turistik tren rota planlaması için bir model tasarlamış ve model Şekil 6'da gösterilmiştir. Modelde günlük turistik tren rota planlaması ve uzun süreli turistik tren rotası planlaması ile ilgili özellik ve bileşenler yer almaktadır.

Şekil 6

Turistik Tren Rota Planlama Modeli



Kısa mesafede gerçekleştirilen günlük turistik tren rota planlaması ile uzun süreli turistik tren rota planlaması genel özellikleri aynı olmakla birlikte bileşenleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. Aşağıdaki bölümde modelin genel özellikleri ve bileşenleri günlük tren rota planlaması ile uzun süreli turistik tren rota planlaması arasındaki farklılıklar doğrultusunda tartışılmıştır.

Trenin Fiziksel Özellikleri

Kısa mesafe rota planlamasında konaklama vagonları bulunmamaktadır. Vagonlar pulman koltuklardan oluşmaktadır. Yolcu koltuklarının rahatlığı memnuniyeti artıran faktörler arasında yer almaktadır. Ancak yolcu istek ve beklentileri kişiden kişiye değişiklik göstermektedir. Bu durumda hizmet çeşitlenmesine gidilmesi gerekmektedir. Business ve ekonomi sınıflandırması yapılmalıdır. Business hizmet sınıfındaki koltuk dizaynları daha geniş olarak tasarlanmalıdır. Manzara çekiciliğinin ön plana çıktığı bu turlarda vagonların pencerelerinin panaromik olması manzaranın izlenme kalitesini arttırmaktadır. Ancak yolcu yorumlarında belirtildiği gibi manzaranın fotoğraflanması sırasında bu pencereler parlama yapmakta ve fotoğraf kalitesi düşmektedir. Dolayısıyla gözlem vagonunun bulunması yolcuların fotoğraf çekimi sırasında yaşanan olumsuzları azaltacaktır. Kısa mesafe rota planlaması sırasında temalı turlar ya da özel günleri kutlama etkinlikleri yapılabilmektedir. Dolayısıyla yemek vagonunun donanımlı olması özetle yolculara özel bir yemek sunabilecek kapasitede olması gerekmektedir.

Uzun süreli turistik tren rota planlamasında ise konaklama vagonlarının bulunması gerekmektedir. Konaklama standartları ve örnek resimler bulgular bölümünde yer almaktadır. Bu kapsamda tasarlanacak olan vagonlar özellikle seyahat süresince konaklamanın trende yapılması durumunda çok daha önemlidir. Konaklama vagonlarında hizmet çeşitlemesine gidilmesi gerekmektedir. Bu durumda yolculuk maliyetlerinin karşılanması açısından hizmet çeşitlendirmesi önem arz etmektedir. Sosyal etkinlik vagonları yolcu memnuniyetini etkiyen önemli faktörler içerisinde yer almaktadır. Bulgular bölümünde de görüldüğü gibi vagonların çeşitliliği ve kalabalık olup olmaması konusuna vurgu yapılmıştır. Dolayısıyla bu vagonların sayısı yolcu kapasitesiyle doğru orantılı olarak belirlenmelidir. Özellikle gözlem vagonu her iki turistik tren rota planlasında memnuniyeti belirleyen faktörler arasında yer almaktadır.

Tren İstasyonunda Karşılama

Hem günlük turistik tren rotası hem de uzun süreli turistik tren rotasında yolcuların istasyonda karşılanması ve bu karşılamanın kalitesi yolculuk geneli hakkında ipucu oluşturmaktadır. Karşılama etkinlikleri her iki rota planlaması için farklılık göstermektedir. Günlük turlarda tren istasyonunda oluşturulmuş bir noktada yolcuların karşılanması ve tren yerleşmelerine yardımcı olma hizmeti sağlanmalıdır. Ancak uzun mesafeli turistik tren seyahatleri sırasında yolcu karşılama ve trene yerleşmeye yardımcı olma hizmeti ile birlikte treni beklerken aperatif servisi yapılması, yolcuların kalkış, varış istasyonlarında destinasyonun kültürene özgü etkinlikler ile karşılanması ve uğurlanması gibi aktivitelerinde yapılması gerekmektedir. Bu akviteler yolcu memnumiyeti olumlu yönde etkilemektedir. Aynı zamanda yolcuların destinasyonun kültürel özelliklerini tanımasına olanak sağlamaktadır.

Tren İçi Etkinlikler

Yolcuların bir bölümü kendi ve ailesi ile başbaşa kalmak için turistik tren seyahatlerini tercih ederken büyük çoğunluğu sosyalleşmek, trendeki diğer yolcularla iletişim kurmak için turistik tren seyahatlerini tercih etmektedir. Aynı zamanda tren yolculukları sırasında zaman geçirme etkinlikleri kısıtlı olduğu için trende hoş vakit geçirmek oldukça önemlidir. Bu durumda özellikle uzun süreli turistik tren yolculukları sırasında çeşitli etkinliklerin planlanması yolcu memnuniyeti açısından önemlidir. Bu etkinliklerin planlamasında destinasyonun kültürel özelliklerini yansıtacak şekilde planlama yapılması hem yolcuların sosyalleşmesine hem de destinasyonun kültürel özelliklerinin tanıtılmasına olanak sağlayacaktır. Bununla birlikte seyahat eden yolcuların internet erişimi kesintiye uğradığı için gerek sesli olarak gerek seminer şeklinde seyahat rotası üzerindeki yerler ile bilgilerin paylaşılması deneyimin kalitesini arttıracaktır.

Tren Dışı Etkinlikler

Günlük rotalarda tren dışı etkinliklerin planlaması yapılırken ziyaret edilecek yerler dışında manzara çekiciliğinin yüksek olduğu noktalarda kısa süreli duraklamalar yapılarak doğa ile iç içe olma duygusu yaşatılmalıdır. Bu duraklamalar aynı zamanda fotoğraf çekmek için uygun ortam ve uygun zaman sağlamış olacaktır. Böylece doğa temelli alternatif turizm faaliyetlerine ilgi duyan yolcular için cazip bir etkinlik olanağı

sunulmuş olacaktır. Uzun süreli rotalarda tren dışı etkinliklerin planlanması biraz daha karmaşıktır. Duraklama noktaları ve bu noktalarda yapılacak etkinliklerin seçimi ve planlaması da tren seyahat deneyimini etkilemektedir. Dolayısıyla etkinlikler planlanırken trenlerin rötar yapma ihtimali göz önünde bulundurulmalıdır. Etkinliklerin süreleri için ayrılan zaman aralıkları geniş tutulmalıdır. Bununla birlikte turist tipleri ve demografik özellikleri dikkate alınarak etkinlik seçenekleri oluşturulmalıdır. Etkinliklerin yapılacağı alana başka bir ulaştırma çeşidi ile erişim sağlanması gereken durumlarda etkinlik noktasına erişim süresi dikkate alınmalıdır. Bu sürenin mümkün olduğunca kısa tutulması seyahat deneyimini olumlu etkilemektedir. Trenler küçük yerleşim yerlerine ve diğer ulaşım araçlarıyla ulaşılamayan yerlere ulaşma imkânı sağlamaktadır. Dolayısıyla bu yerlere özgü alternatif turizm faaliyet etkinlerinin tur programına dâhil edilmesi gerekmektedir. Tren dışı etkinlik planlaması yapılırken etkinliklerin sayısının, süresinin ve çeşitlerinin belirlenmesi dışında rota boyunca manzara çekiciliğinin yüksek olduğu bölgelerde tren seyahatinin gündüz yapılabilmesi önemli faktördür. Tren seyahatinin en önemli çekiciliği trende olma duygusu ve tren penceresinden güzergâh üzerindeki yol boyunca manzaranın deneyimlenmesidir. Bu durumda seyahat konaklamasının sadece trende ya da tren/otel seçenekleri değerlendirerek planlanması gerekmektedir. Tüm konaklamanın sadece trende yapılması durumunda gece trenin uygun park alanında bekleme yapması seçeneğinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu seçenek seyahat halindeki trende uyku kalitesini etkilediği için yolcuların daha kaliteli bir uyku süreci yaşamasına olanak sağlayacaktır. Tren seyahati boyunca konaklama için tren/otel seçeneği tercih edildiğinde tren dışındaki konaklama ve yiyecek içecek yerlerinin planlanması da önemli bir faktördür. Tren dışındaki konaklamalar süresince yaşanacak olumsuzluklar genel tren seyahati deneyiminin kalitesini etkileyecektir.

Hizmet Kalitesi

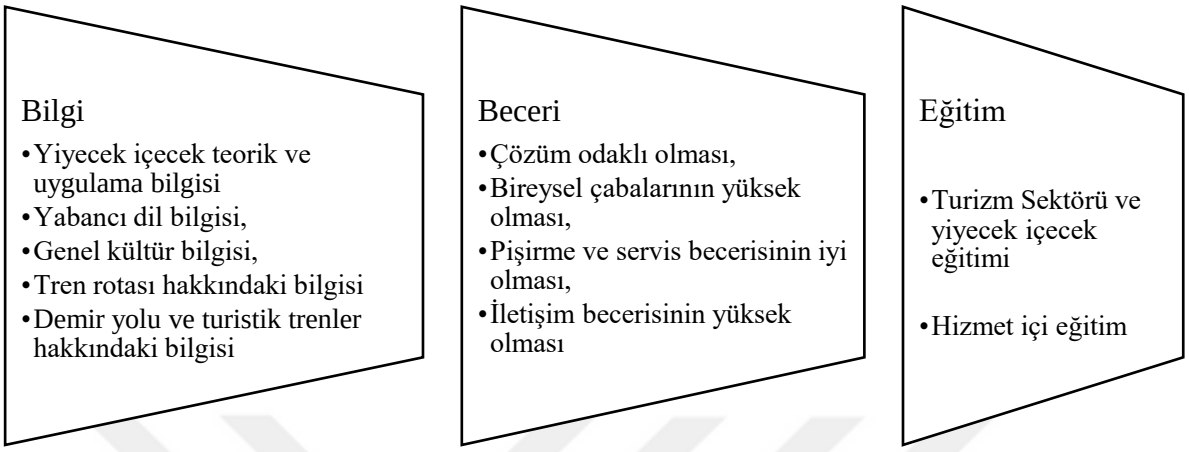
Hizmet kalitesi iki boyutta değerlendirilmektedir. Birinci boyut turistik trenin fiziksel özeliklerini kapsayan kalite, ikincisi ise hizmet personelinin kalitesidir. Modelin trenin fiziksel özellikleri bölümünde belirtilen nitelik ve özelliklere sahip vagonlar ile gerçekleştirilecek turistik tren seyahatleri hizmet kalitesinin birinci boyutu için oldukça önemlidir. Bunun yanında tren içinde ikram edilen yiyecek ve içeceklerin kalitesi ve sunumu ile çeşitliliği diğer önemli faktördür. Çeşitlilik özellikle üzerinde durulması gereken bir konudur. Bingöl ve Kozak (2020) yaptıkları çalışmada turistik

tren yolculuklarında yolcuların hizmet kalitesini etkileyen faktörler arasında yiyecek içecek çeşitliliği ve kalitesi ile çalışanların yer aldığını, yiyecek içecek çeşitliliğinin arttırılmasının ise yolcuların en önemli beklentileri içerisinde olduğunu belirtmiştir. Yiyecek ve içeceklerin çeşitliliğinde yolcuların kültürel özellikleri ve beslenme alışkanlıkları göz önünde bulundurulmalıdır. Özellikle dini faktörler ve beslenme alışkanlıkları dikkate alınarak menü planlaması yapılmalıdır. Bu kapsamda daha iyi hizmet vermek adına tura katılacak yolcuların rezervasyon aşamasında yiyecek içecek isteklerinin belirlenmesinde fayda bulunmaktadır. Bununla birlikte seyahate katılan yolcuların çoğunluğu tren rotasına özgü yiyecek ve içecekleri deneyimlemek isteyeceklerdir. Bu durumda tüm bu faktörler göz önüne alınarak menü planlaması yapılması memnuniyeti ve dolayısıyla hizmet kalitesini olumlu yönde etkileyecektir. Tüm bunların dışında seyahat süresi boyunca hem konaklama vagonlarının hem de sosyal etkinlik vagonlarının temizliği de önemli fiziksel kalite boyutu içesinde yer almaktadır ve yolcuların deneyimini etkilemektedir. Van Hagen ve Bron (2014) tren seyahatlerinde hoş bir deneyimin sağlanması gerektiğini bunun ise mimari, tasarım, temizlik, renk ve kullanılan malzemeler gibi görsel unsurlardan etkilendiğini belirtmiştir.

Fiziksel boyutta kalite değerlendirmesi yolcu memnuniyetini etkilemektedir. Ancak araştırma sonuçları turistik tren memnuniyetini etkileyen en önemli faktörün çalışanlar boyutu olduğunu göstermiştir. Van Hagen ve Bron (2014) yaptıkları çalışma sonucunda çalışanların demir yolu şirketinin imajı olduğunu yolcular için çalışanların müşteri odaklı olması gerektiğini ve hizmette fark yaratmanın çok önemli olduğunu belirtmiştir. Turistik tren seyahatleri farklı dinamiklere sahiptir ve bu seyahatlerde kullanılan trenlerin fiziksel özellikleri yolcu trenlerinden farklıdır. Dolayısıyla turistik tren seyahatlerinde görev alacak çalışanların sahip olması gereken özellikler de farklılık göstermektedir. Bu özellikler Şekil 7'de görülmektedir.

Şekil 7

Turistik Tren Çalışanlarının Sahip Olması Gereken Nitelikler



Şekil 7'de yer alan bilgi beceri ve eğitime sahip personelin yüksek düzeyde yolcu memniyetini sağlayacağı dolayısıyla genel hizmet kalitesini arttıracağı düşünülmektedir.

Çalışma sonuçları doğrultusunda turizm ve ulaştırma sektörü ile araştırmacılara yönelik geliştirilen öneriler aşağıda yer almaktadır.

- Uzun vadede turistik rota planlaması yapılırken kalitenin arttırılması için vagonların fiziksel yapısının yeniden tasarlanması önemlidir. Tasarım yapılırken turistik tren seyahat gelirlerini arttırmak ve farklı gelir seviyesine sahip turistlerin katılımını sağlamak adına konaklama sınıflarında çeşitlendirmeye gitmek gerekebilir. Dolayısıyla konaklama sınıflarını 3 çeşit (grand cabin, middle cabin ve small cabin) olacak şekilde planlanması ve bu sınıflara özgü konaklama kompartımanı tasarlanması önerilebilir.
- Turistik trenlerde hizmet edecek personelin seçim kriterlerinin turistik tren seyahatlerinin dinamiklerine göre oluşturulması önemlidir. Turistik trenlerde görev yapacak çalışanlar için turistik tren işletmeciliği ile ilgili bir eğitim modülü oluşturulabilir. Aynı zamanda turizm fakültelerinde ve ulaştırma alanında eğitim veren meslek yüksekokullarında/yüksekokullarda demir yolu turizmi ile ilgili dersler açılabilir.

- Özel sektör, kamu ve yerel yatırımcıların turistik tren işletmeciliğinin geliştirilmesi konusunda ortak hareket etmeleri önerilebilir.
- Kısa vadede Avrupa'da faaliyet gösteren başarılı turistik tren işletmeleri ile ortak turlar düzenlenebilir. Böylece özellikle Avrupalı turistlerin Türkiye'deki turistik tren seyahatlerine katılımı sağlanabilir. Araştırma sonuçlarında ve akademik çalışmalarda da görüldüğü gibi Türkiye'deki turistik tren seferleri sosyal medyada yolcuların paylaşımları sonucu popüler olmuştur. Bu alanda sürdürelebilirliğin sağlanması için tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin daha etkin yapılması gerekmektedir. Düzenlenecek ortak turların tanıtım faaliyetleri adına da önemli etkilerinin olacağı düşünülmektedir.
- Hızlı trenler ile konvansiyonel trenlerin ortaklaşa kullanıldığı rotalar oluşturulabilir. Aynı zamanda diğer ulaştıma modları ile entegrasyonu sağlanarak seyahat rotaları genişletilebilir.
- Trenler geniş depolama alanına sahiptir ve tren rotasındaki doğal alanlar yakınında patika yollar bisiklet turizminin yapılmasına olanak sağlamaktadır. Dolayısıyla bisiklet turizmi ve turistik tren seyahatlerin birleştirildiği çok modlu hareketlilik paketleri oluşturulabilir. Aynı zamanda turistik tren seyahatleri sırasında kuş gözlemciliği, trekking, atlı tur gezileri gibi doğa temelli alternatif turizm faaliyetlerini kapsayan özel turlar düzenlenebilir.
- Araştırma bulguları The Society of International Railway Travellers'ın (IRT) internet sitesinde yer alan 25 turistik tren ve bu trenler ile ilgili Tripadvisor üzerinde yer alan yolcu yorumları ile sınırlıdır. Dolayısıyla yeni yapılacak çalışmalarda farklı turistik trenler ve bu trenler ile ilgili farklı platformlarda yer alan yolcu yorumları kullanılarak değerlendirmeler yapılalabilir. Aynı zamanda bloglar veya sosyal medya paylaşımları gibi veri kaynaklarının kullanıldığı araştırmalar yapılabilir.
- Araştırma verileri nitel araştırma yöntemi ile analiz edilmiştir. Araştırma konusu ile ilgili nicel araştırma yöntemlerinin kullanılacağı çalışmalar yapılabilir.
- Araştımanın üçüncü aşama bulguları Türkiye'de faaliyet gösteren turistik tren işletmesi yöneticilerinin görüşleri ile sınırlıdır. Gelecek araştırmalarda turizm profesyonellerinin görüşlerinin alınacağı çalışmalar yapılması da önerilebilir.

KAYNAKÇA

Acuner, Ş. A. (2006). Turizmde sürdürülebilirlik anlayışı içerisinde alternatif turizm türlerinin yeri. *Verimlilik Dergisi*, (4), 1-12.

Akbulut, G. (2010). *Siyasi coğrafya açısından Türkiye'de demir yolu ulaşımı*. Ankara: Anı Yayıncılık.

America's Railroad (2024). Durango and Silverton. https://whc.unesco.org/en/list/ Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

Ana Hat Tren (2024). Ana Hat Trenleri. https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/ana_hat_trenleri Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

Arıkan, İ. ve Ahipaşaoğlu, S. (2005). *Ulaştırma işletmeleri ve Türkiye'de düşük maliyetli taşıyıcıların yolcu profilini belirlemeye yönelik bir araştırma*. Ankara: Gazi Kitabevi.

Arslan, E. (2021). *Turistik Tüketimin Kimlik İnşasındaki Rolü*. [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Arslan, E. (2022). Nitel araştırmalarda geçerlilik ve güvenilirlik. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (51), 395-407. https://doi.org/10.30794/pausbed.1116878

Avrupa Komisyonu. (2013). Europeans' satisfaction with rail service. https://vialibre-ffe.com/pdf/fl_382a_en.pdf Adresinden 12.11.2024 tarihinde alınmıştır.

Avşar, Z. ve Yüksel, M. (2012). Türkiye'nin ilk turizm rehberi "Türkiye kılavuzu" ve hazırlayıcısı Hüseyin Orak. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(1), 33-44.

Aydın, İ. (1990). *Açıklamalı turizm terimler sözlüğü*, Aydın.

Bahçe, S. (2013). Alternatif turizme giriş. S. Bahçe (Ed.), Alternatif Turizm içinde (s.2-25) içinde. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.

Baker, T.R. (2001) *A method to assess the potential value of railway corridors as recreation trails: a case study of three Nova Scotia rail-trails*. [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Queen's University, Kingston, Ontario, Canada.

Bakırcı, M. (2013). Türkiye'nin uluslararası ulaşımında demir yolu sınır kapılarının yeri ve etkinliği. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 370-407.

Batman, O. ve Çınar, O. (2008). Turistik ürün çeşitlendirmesi. C. Avcıkurt ve N. Hacıoğlu (Ed.), *Kültür Turizmi* içinde (s.189-208) içinde. Ankara: Nobel Yayınevi.

Bayat, G. (2021). Turistik Doğu Ekspres Tren Yolculuğunun Değerlendirilmesi. Türk *Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 783-798. https://doi.org/10.26677/TR1010.2021.738

Baykal, F. (2015). Uluslararasi Turizm Ulaştırmasının Akış Yönü Ve Dağılış Dokusu. *Ege Coğrafya Dergisi*, 24(2), 57-68.

Bayraktar, Y. (2020). *Deneyimsel Turizm Bağlamında Tren Turizmi: Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi Seyahatleri Örneği*. [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Bayraktar, Y. ve Selçuk, G. N. (2022). Train tourism in the context of experiential tourism: The example of the touristic Eastern Express travel. *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*, 10(2), 1436-1463. https://doi.org/10.21325/jotags.2022.1051.

Baytok, A., Pelit, E. ve Soybalı, H. H. (2017). Alternatif turizm mi turizmde çeşitlilik mi? Kavramsal bir değerlendirme. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* ÖS IV, 1-14.

Bekem, B. R. (2016). *Demir yolu ulaştırma sektöründe serbestleşmenin demir yolu ulaştırmasının gelişimine etkisi* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Ankara: Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bhati, A., Prcye, J. ve 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. https://doi.org/10.1080/1743873X.2013.867963

Bingöl, S. ve Kozak-Akoğlan, M. (2020). Turistik tren yolculuklarina nostaljik yaklaşim: Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspresleri. *Journal of Recreation and Tourism Research*, 7 (3), 325-349, https://doi.org/ 10.31771/jrtr.2020.67.

Blancheton, B. ve Marchi, J. J. (2013). The three systems of rail tourism: French case. *Tourism Management Perspectives*, 5, 31-40. https://doi.org/10.1016/j.tmp.2012.09.008.

Bonnett, C.F. (2013). *Raylı sistemlerin temelleri*. (Erkaya, H. H., Çev.). İstanbul: Nobel Yayın Dağıtım.

Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journa*l, 9(2), 27-40.

Bölgesel Tren (2024). Bölgesel Trenler. https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/seferler/bolgesel-trenler Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

Buluk, B. ve 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. (1990). Alternative tourism: Pious hope or trojan horse. *Journal of Travel Research*, Winter, 40-45. https://doi.org/10.1177/004728759002800310.

Büyüköztürk, Ş., Kılıç Çakmak, E., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş. ve Demirel, F. (2008). *Bilimsel araştırma yöntemleri*. Ankara: Pegem Akademi.

Cebeci, G. ve Küçükkancabaş Esen, S. (2018). Netnografi yöntemi kullanılarak arabesk ve Türk sanat müziği sanal topluluklarının incelenmesi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(1), 129-142. https://doi.org/10.18037/ausbd.550780.

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* (s.134-144) içinde. Türkiye.

Ceylan, S. Ahmet Çetin, A. ve Özdipçiner, N.S. (2019). Alternatif Turizm Türleri İle İlgili Bir Literatür Taraması. *SETSCI Conference Proceedings* (s. 227-230) içinde.

Cohen, E. (1987). Alternative tourism-A critique. *Tourism Recreation Research*, 12(2), 13-18. https://doi.org/10.1080/02508281.1987.11014508.

Cook, R. A., Yale, L. J. ve Marqua, J. J. (2016). *Tourism: The business of travel*. Pearson Prentice Hall.

Creswell, J. (2014). Research design: *Qualitative, quantitative and mixed methods approaches* (4. baskı). Los Angeles, CA: SAGE.

Çakmak, V. ve Altaş, A. (2018). Train travels in social media ınteraction: analysis of youtube videos related to The Eastern Express. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(1) 390-408.

Çelik, S. (2018). Alternatif turizm. *Journal of International Social Research*, 11(56), 193-204.

Çanakçı, S. D., Çanakçı, T. ve Geçgin, E. (2019). Kars ilinin destinasyon imajı ve Doğu Ekspres'i deneyimi. *OPUS International Journal of Society Researches*, 11(18), 1876-1896. https://doi.org/10.26466/opus.567950.

Çulha, O. (2008). Kültür turizmi kapsamında destekleyici turistik ürün olarak deve güreşi festivalleri üzerine bir alan çalışması. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 3(12), 1827-1852.

Demiral, A.B. ve Gelibolu, L. (2019). Turistik destinasyon olarak Kars'ın tercih edilmesinde sosyal medya paylaşımlarının motivatör etkisi: Doğu Ekspresi Örneği. *International Social Sciences Studies Journal*, 5(49),6 174-6187.

Danziger, N. (1992). *Danzigers adventures: From Miami to Kabul*. London: Harper-Collins.

Denzin, N. K. (2014). Writing and/as Analysis or Performing the World. Flick, U. (Ed), The SAGA handbook of qualitative data analysis içinde (s. 568-585) içinde. Los Angeles: SAGE.

Dickinson, J. ve L. Lumsdon. (2010). *Slow travel and tourism*. London: Earthscan.

Doğan, M., Pekiner, A. B. ve Karaca, E. (2018). Sosyal medyanın turizm ve turist tercihlerine etkisi: Kars-Doğu Ekspresi örneği. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 15(3), 669-683. https://doi.org/10.24010/soid.443504.

Egresi, I. (Ed.). (2016). *Alternative tourism in Turkey: Role, potential development and sustainability* (Vol. 121). Springer.

Emekli, G. (2006). Coğrafya, kültür ve turizm: Kültürel turizm. *Ege Coğrafya Dergisi*, 15(1-2), 51-59.

Eryılmaz, B. ve Yücetürk, C. (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 & Gastronomy Studies*, 6(4), 210-228. https://doi.org/10.21325/jotags.2018.305

Eser, E. ve Asmadili, V. U. (2019). Bir kültür mozaiği olan Ani kentine götüren raylar: Turistik Doğu Ekspresi. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 6(4), 2132-2166.

Esterberg, K. G. (2002). *Qualitative methods in social research*. NY, New York: McGrawHill.

Fedecrail. (2024). Key Facts About FEDECRAIL https://fedecrail.org/about-fedecrail/introduction/ Adresinden 12.11.2024 tarihinde alınmıştır.

Frederiksen, M., Gundelach, P. ve Nielsen, R. S. (2014). *Mixed method-forskning: Principper og praksis*. Copenhagen: Hans Reitzels Publishers.

Gattuso, D., Cassone, G, C. and, M. (2019). Transport- tourism integrated policies: A luxury train in a multimodal corridor along the Italian Ionian coast to support economic development. *Proceedings of the Multidisciplinary Academic Conference*.

Gazelci, S. C. (2021*). Gastronomi turizmi kapsamında tören yiyecek içeceklerinin tespiti: Antalya döşeme altı örneği* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi.

Gegez, A. E. (2007). *Pazarlama araştırmaları*. Beta Basım Yayım Dağıtım AŞ.

Genç, K. (2013). *Sürdürülebilir destinasyon yaratma sürecinde örgütlenmenin önemi: Çanakkale turizmi üzerine bir araştırma* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi.

Goffman, E. (1963). *Behavior in Public Places*. New York: Free Press.

Green, J. (2009). Walk this way: Public health and the social organization of walking, *Social Theory and Health*, 7(1), 20–38.

Guba, E. G. (1981). Criteria for assessing the trustworthiness of naturalistic inquiries. *Educational Communication and Technology Journal*, 29(2), 75-91.

Gülbay, F. (2016). Alternatif turizme genel bir bakış. *I. Ulusal Alternatif Turizm Kongresi* (s. 217-222) içinde. Erzincan.

Güleryüz, U. (2020). Thomas Cook Şirketi' nin tarihçesi ve batışı. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 24 (3), 1433-1445.

Güney, T. ve Kızılırmak, İ. (2021). Nostaljik turizm: Doğu Ekspresi. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 11(4), 1702-1716. https://doi.org/10.30783/nevsosbilen.885481

Gürçayır Teke, S. (2014). Dönüşen anneliğe yönelik netnografik bir analiz: Blogger anneler. *Milli Folklor*, 26(103), 32-47.

Hall, M. ve Weiler, B. (1992). Introduction: What's special about special ınterest tourism? B. Weiler ve C. M. Mall (Ed), *Special Interest Tourism* içinde (s. 1-14) içinde. Londra: Bellhaven Press.

Halsall, D. A. (2001). Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn–Medemblik. *Journal of Transport Geography*, 9(2), 151-160. https://doi.org/10.1016/S0966-6923(00)00030-2

Haq, Z. U., Rasheed, R., Rashid, A. ve Akhter, S. (2023). Criteria for assessing and ensuring the trustworthiness in qualitative research. International Journal of Business Reflections, 4(2). DOI: 10.56249/ijbr.03.01.44

Healy, B. (2024, 08 Şubat). Ascending 7000ft on Taiwan's historic Alishan Forest Railway. https://www.lonelyplanet.com/articles/slow-travel-alishan-forest-railway-taiwan Adresinden 12.09.2024 tarihinde alınmıştır.

Heydarov, M. S. ve Gülmez, M. (2021). Alternatif turizm kapsamında eğitim turizmi ve Akdeniz Üniversitesinde bir uygulama. *Verimlilik Dergisi*, 3, 263-275. DOI: 10.51551/verimlilik.724452.

Higgins-Desbiolles, F. (2008). Justice tourism and alternative globalisation. *Journal of Sustainable Tourism*, 16(3), 345-364. https://doi.org/10.1080/09669580802154132.

International Union of Railways, (1922). https://uic.org/com/enews/article/uic-toprail-members-and-etoa-european-tourism-association-held-an-online. Adresinden 12.09.2024 tarihinde alınmıştır.

İlhan, İ. (2019). Alternatif Turizm. Aydın, Ş. Ve Eren, D. (Ed.), *Alternatif Turizm* içinde (s.19- 43) içinde. Ankara: Detay Yayıncılık.

Jovicic, D. (2016). Cultural tourism in the context of relations between mass and alternative tourism. *Current Issues in Tourism*, 19(6), 605-612. https://doi.org/10.1080/13683500.2014.932759

Juvan, E., Omerzel, D. G. ve Maravić, M. U. (2017). Tourist behaviour: An overview of models to date. *In Management International Conference* (s.24-27). Italy: Monastier di Treviso.

Kahraman, O. C. (2019). *Turist deneyimi ve tekrar ziyaret etme niyeti arasındaki ilişkide kişilik özelliklerinin aracı rolü: Alternatif turizm türlerine katılan turistler üzerine bir araştırma* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul, İstanbul Üniversitesi SBE.

Karadaban, A., Kaplan, C., Özek, Ö., Çaksu, C., Aküzüm, F. ve Aydın, M. (2023). Nitel araştırma yöntemlerinden doküman incelenmesi. *Socıal Mentalıty And Researcher Thınkers Journal (Smart Journal)*, 9(67), 2666-2670. http://dx.doi.org/10.29228/smryj. 67567.

Karakaya, Ş. (2019). Sosyolojik araştırma, yöntem ve tekniklerinin sosyal medya üzerinden kullanımı. *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (6) 37-56.

Katlav, Ö.E. (2019). Alternatif Turizm ve Kapsamı. Aydın, Ş. (Ed.). *Alternatif Turizm* içinde (s.4-21) içinde. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını.

Kaynak, M. (2002). Yeni demir yolu çağı yüksek hızlı trenler ve Türkiye. Ekonomik yaklaşım. *Cem Alpar Özel Sayısı*, 13(42-43), 23-52.

Khadaroo, J. ve Seetanah, B. (2008). The Role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, 29(5), 831-840. https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.09.005

Kılıç, B. ve Kurnaz, A. (2010). Alternatif turizm ve ürün çeşitliliği oluşturmada ekolojik çiftlikler: Pastoral Vadi örneği. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 2(4), 39-56.

Kılınç, M.K. (2022, 31 Ağustos). Tarihi Orient Express treni İstanbul'a ulaştı. https://www.aa.com.tr/tr/gundem/tarihi-orient-express-treni-istanbula ulasti/2673785 adresinden 12.09.2024 tarihinde alınmıştır.

Kızılırmak, İ. ve Kurtuldu, H. (2005). Kültürel turizmin önemi ve tüketici tercihlerinin belirlenmesine yönelik bir çalışma. *Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı 1, Ankara.

Kolay, A. (2011). *İzmir-kasaba ve uzantısı demiryolu hatları (1863-1897).* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. Marmara Üniversitesi

Korkusuz, T. ve Özdemir, M. (2020). Turistik ürün çeşitlendirmede sosyal medyanın etkisine bir örnek: Doğu Ekspresi. *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 143-160. https://doi.org/10.31463/aicusbed.541531.

Kozak, M. A. ve Bahçe, A. S. (2009). *Özel İlgi Turizmi*. Ankara: Detay Yayıncılık.

Kozak, M. A. ve Bahçe, A. S. (2012). *Özel ilgi turizmi*. Ankara: Detay Yayıncılık.

Kozak, M. A., Evren, S. ve Çakır, O. (2013). Tarihsel süreç içinde turizm paradigması. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 24(1), 7-22.

Larsen, J. (2001). Tourism mobilities and the travel glance: Experiences of being on the move. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 1(2), 80-98. https://doi.org/10.1080/150222501317244010

Lee, C. F. ve Chen, K. Y. (2017). Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 34(4), 461-474. https://doi.org/10.1080/10548408.2016.1182460.

LeCompte, M. D., ve Goetz, J. P. (1982). Problems of reliability and validity in ethnographic research. *Review of Educational Research*, 52(1), 31-60. https://doi.org/10.3102/00346543052001031.

Loon, R. M. ve Polakow, D. (2001). Ecotourism ventures: Rags or riches?. *Annals of Tourism Research*, 28(4), 892-907. https://doi.org/10.1016/S0160-7383(00)00079-7

Lundberg, E. D. (1990). *The tourist business* (6.baskı). NewYork: Van Nostrand Reinhold.

Watts, L. ve Lyons, G. (2007). Travel remedy kit: Interventions into train lines and passengers. In Centre for Transport and Society Seminar, University of the West of England (Vol. 18).

Marsan, D. (2011). From mass tourism to niche tourism. *Research Themes For Tourism*, 1-11. https://doi.org/10.1079/9781845936846.0001.

Merciu, F. C., Păunescu, C., Dorobanţu, M. ve Merciu, G. L. (2022). Assessing the value of railway heritage for sustainable development: The case study of the Oraviţa-Anina railway, Romania. *Sustainability*, 14(20), 13262. https://doi.org/10.3390/su142013262.

Mertena, I. ve Kaaristo, M. (2024). Understanding train tourism mobilities: a practice theories perspective. *Mobilities*, 1-17.

Metin, O. Ve Ünal, Ş. (2022). İçerik analizi tekniği: İletişim bilimlerinde ve sosyolojide doktora tezlerinde kullanımı. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(Özel Sayı 2), 273-294. https://doi.org/10.18037/ausbd.1227356

Mik-Meyer, N. (2020). Multimethod qualitative research. *Qualitative research*, 5, 357-374.

Michniak, D. (2016). Role of railway transport in tourism: Selected problems and examples in Slovakia. *Quaestiones Geographicae*, 35(4), 107-120.

Mogaji, E., ve Erkan, I. (2019). Insight into consumer experience on UK train transportation services. *Travel Behaviour and Society*, 14, 21-33. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.09.004.

Moore, R. L. ve Shafer, C. S. (2001). Introduction to special ıssue trails and greenways: Opportunities for planners, managers, and scholars. *Journal of Park and Recreation Administration*, 19(3), 1-16.

Oliver, R. L. (1981). Measurement and evaluation of satisfaction processes in retail settings. *Journal of retailing*. 57 (Fall) 25-48.

Orbaşlı, A. ve Woodward, S. (2005). Conserving and interpreting the Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia. *15th ICOMOS General Assembly and International Symposium: 'Monuments and sites in their setting- conserving cultural heritage in changing townscapes and landscapes*. Xi'an/China.

Orhan, F. ve Hocaoğlu, H. (2023). Orient Ekspres'ten Turistik Doğu Ekspresi'ne: Türkiye'de demiryollarının turistik önemi üzerine bir inceleme. *International Journal of Geography and Geography Education*, (50), 247-266. https://doi.org/10.32003/igge.1307140.

Orhan, F. ve Hocaoğlu, H. (2024). Turistik Doğu Ekspresi ile Erzincan'a gelen ziyaretçilerin seyahat deneyimlerine ve Erzincan'a ilişkin görüşleri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 29(51), 50-60. https://doi.org/10.17295/ataunidcd.1475501

Ovalı, P.K. (2007). Kitle turizmi ve ekolojik turizmin kavram, mimari ve çevresel etkiler bakımından karşılaştırılması. *MEGARON*, 2(2), 64-79.

Özbay, G. ve Çekin, A. (2020). Turizm, ulaşım ve sosyal medya etkileşimi: doğu ekspresi ve Kars' taki konaklama işletmelerine yönelik bir araştırma. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 327-344.

Özdemir, M. (2012). "Tren gelir, hoş gelir…" Kara trenin hikâyesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(1), 117-123.

Özsoy, A. ve Eren, D. (2019*). Kültür temelli alternatif turizm türleri*. Detay Yayıncılık.

Özkurt, S. (2024, 19 Şubat). Dünyanın en etkileyici 15 Tren yolculuğu. [Web obilet] Erişim adresi https://blog.obilet.com/dunyanin-en-etkileyici-tren-yolculuklari/

Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğundan günümüze demir yollarının gelişimi* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Özyüksel, M. (2000). *Hicaz demir yolu*. İstanbul: Nadir Vakfı Yurt Yayınları.

Page, S. (2009). *Transport and tourism: Global perspectives*. Pearson Prentice Hall, 2005.

Patton, M. Q. (2014). *Qualitative research and evaluation methods: Integrating theory and practice*. Sage Publications.

Peira, G., Lo Giudice, A. ve Miraglia, S. (2022). Railway and tourism: A systematic literature review. *Tourism and Hospitality*, 3(1), 69-79.https://doi.org/10.3390/tourhosp3010005.

Peira, G., Bonadonna, A. ve Beltramo, R. (2024). Improving the local development: the takeholders' point of view on Italian railway tourism. *Leisure Studies*, 43(2), 327 341. https://doi.org/10.1080/02614367.2023.2230535.

Prideaux, B. (1999). Tracks to tourism: Queensland rail joins the tourist industry. *International Journal of Tourism Research*, 1, 73-86.

Reis, A.C. (2009) More than the kill: hunters' relationships with landscape and prey. *Current Issues in Tourism*, 12(5-6), 573-87. https://doi.org/10.1080/13683500903042881

Reis, A. C. ve Jellum, C. (2012). Rail trail development: A conceptual model for sustainable tourism. *Tourism Planning & Development*, 9(2), 133-147. https://doi.org/10.1080/21568316.2011.630748.

Rhoden, S., Ineson, E. M. ve Ralston, R. (2009). Volunteer motivation in heritage railways: a study of the West Somerset Railway volunteers. *Journal of Heritage Tourism*, 4(1), 19-36. https://doi.org/10.1080/17438730802233864

Rhoden, S. ve Kaaristo, M. (2020). Mobile landscapes and transport tourism: the visual experience of mobility during cruises and coach tours. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 14(3), 307-319.

Rodríguez, B., Molina, J., Pérez, F., Caballero, R. (2012). Interactive Design of Personalised Tourism Routes. *Tourism Management*, Vol. 33, 926-940. https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.09.014

Rolando, A. ve Scandiffio, A. (2022). Multimodal access to minor places in heritage-rich landscapes: GIS mapping to define slow-tourism routes from the stations in the railway networks in-between Turin and Milan. *Sustainability*, 14(23), 15723. https://doi.org/10.3390/su142315723

Roney, S.A. (2002). Fordizmden post fordizme geçiş sürecinin turizme yansımaları: kitle turizmi ve alternatif turizm. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 13 (1), 9-14.

Roney, S.A. (2011). *Turizm: Bir sistemin analizi*. Ankara: Detay Yayıncılık.

Rota, Y. (2012). Demir Yolu Ulaştırması. M. Cavcar (Ed.), *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 52-77) içinde. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.

Samsa, Ç. (2023). The path from customer experience to customer citizenship: New adventure is a touristic railway journey. *The TQM Journal*, 35(7), 2092-2109.

Satan, A. (2012). Osmanlı devri demir yolu kronolojisi. V. Engin, A. Uçar ve O. Doğan (Ed.), *Osmanlıda Ulaşım* içinde (s.309-343) içinde İstanbul: Çamlıca Yayınevi.

Shaw, G. ve Williams, A. M. (1994). Critical issues in tourism: A Geographical Perspecrive. Malden: Blackwell Publishers.

Saylan, U. (2021). Turistik tren yolculukları ve sosyal medya etkileşimi: Van Gölü ekspresi hakkındaki youtube paylaşım videosunun analizi. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (Van Özel Sayısı), 803-830.

Saunders, M., Lewis, P. ve Thornhill, A. (2007). *Research Methods for Business Students* (4. Baskı). England: Pearson Education Limited.

Severino, A., Martseniuk, L., Curto, S. ve Neduzha, L. (2021). Routes planning models for railway transport systems in relation to passengers' demand. *Sustainability*, 13(16), 8686. https://doi.org/10.3390/su13168686

Shenton, A. K. (2004). Strategies for ensuring trustworthiness in qualitative research projects. *Education for information*, 22(2), 63-75.

Soykan, F. (2003). Kırsal turizm ve Türkiye turizmi için önemi. *Ege Coğrafya Dergisi*, 12(1).

Soylu, A., Ceylan, S. ve Özdipçiner, N. S. (2019). Turizmde Deneyim İnovasyonu: Doğu Ekspresi Örneği. *In SETSCI Conference Proceedings* (s. 231-235) içinde. https://doi.org/10.36287/setsci.4.8.043

Sönmez, V. ve Alacapınar, F. G. (2011). *Örneklendirilmiş bilimsel araştırma yöntemleri*. Ankara: Anı Yayıncılık.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2024. http://www.surdurulebilirkalkinma.gov.tr/temel-tanimlar/. Adresinden 12.09.2024 tarihinde alınmıştır.

Su, M. M. (2007). *The Qinghai-Tibet Railway and Tibet Tourism: Travelers' Perspectives*. [Yayımlanmamış Yükseklisans Tezi]. University of Waterloo, Ontario, CA.

Suna, B. ve Yaldız, E. (2020). Nostaljinin turizme yansıması: Doğu Akdeniz Nostalji Ekspresi örneği. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(46), 584-604.

Sünnetçıoğlu, A., Sünnetçioğlu, S., Mercan, Ş. O.ve Özkök, F. (2019). Seyahat Etme Niyetinde Sosyal Medyanın Rolü: Instagram'daki Kars-Doğu Ekspresine İlişkin Yorumların Değerlendirilmesi. *The Thırd Internatıonal Congress On Future Of Tourısm: Innovation, Entrepreneurship And Sustainability (s.283-290)*. Mersin

Şahin, A. ve Şen, S. (2017). Hizmet kalitesinin müşteri memnuniyeti üzerine etkisi. *Journal of International Social Research*, 10(52). http://dx.doi.org/10.17719/jisr.2017.1971.

Tan, H. (2008). *Havaalanlarının turizmdeki etkinliği ve verimliliği: Veri zarflama analizi (Dea) kullanılarak Türkiye Cumhuriyeti havalimanlarında ölçümü*. [Uzmanlık Alan Tezi]. Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve AB Koordinasyon Dairesi Başkanlığı.

Tanrısevdi, A. ve Çavuş, Ş. (2003). Özel ilgi turizmi ve özel ilgi turizmi kapsamında Kuşadası ve çevresinde var olan potansiyel kaynaklar üzerine kuramsal bir inceleme. *Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi*, 14(1), 9-22.

TCDD (2014). 2014 Demir Yolu Sektör Raporu. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/tcdddemiryolusektorraporu-80387.pdf. Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

TCDD (2016). Türkiye Ulusal Ajansı 2016. E- rail Demir Yolu Yol Yapım Bakım ve Onarımcısı Öğretim Modülleri. Hayat Boyu Öğrenme Programı Ankara.

TCDD (2017). 2016 Demir yolu Sektör Raporu. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı. https://www.utikad.org.tr/images/bilgibankasi/tcdddemiryolusektorraporu-5828.pdf Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

TCDD (2023). Faaliyet Raporu 2023. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2023faaliyetrpr.pdf Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

Turistik Tren Detay (2024). Turistik Trenler. https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/turistik/detay/1 Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

Turizm Şurası. (2017). Turizmde Ürün Çeşitliliği ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Sonuç Raporu. 3. Turizm Şurası: https://turizmsurasi.ktb.gov.tr/TR-204576/turizmde-urun-cesitliligi-ve-surdurulebilirlik-komisyon-.html. Adresinden 22.02.2024 tarihinde alınmıştır.

Tiryaki, S. (2023). Sosyal medya araştırmalarında yeni bir bakış açısı: Netnografi. *SDÜ İFADE*, 5(1), 54-62.

Tuncer, İ. (2017). Yiyecek içecek işletmelerinde hizmet kalitesi boyutları ve ölçeklerinin incelenmesi. *International Journal of Academic Value Studies*, 3(16), 321-329.

Türnüklü, A. (2000). Eğitim bilim araştırmalarında etkin olarak kullanılabilecek nitel bir araştırma tekniği: Görüşme. *Kuram Ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 24(24), 543-559.

Uca, S. (2019). Özel İlgi Turizmi. G. Yüksek (Ed.), Alternatif Turizm içinde (s.46-68) içinde. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.

Uçev E. S ve Mahdum N. (2015) Dünyada ve Türkiye'de Hızlı Tren İşletmeciliği. *T. C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Çalışma Raporları*.

UIC TopRail. (2020). *Guidelines on How to Increase Attractiveness for Rail Tourism*. International Union of Railways (UIC)- Paris, 2020.

UIC TopRail. (2023). *A Classification and Categorization System for Tourist-Friendly Railway Services and Experiences*. International Union of Railways (UIC)- Paris, 2023.

Uluçeçen, T. H. (2011). *Özel ilgi turizmi: Kapsamı, çeşitleri ve Türkiye'de uygulanabilirliği* [Uzmanlık Alan Tezi]. Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Dairesi Başkanlığı.

Unesco. (2024). World Heritage List. https://whc.unesco.org/en/list/ Adresinden 12.09.2024 tarihinde alınmıştır.

Urry, J. (1995). *Consuming places*. London: Routhledge.

Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Uzak Rota, (2014). https://www.uzakrota.com/dunyanin-en-ozel-16-tren-hatti/ Adresinden 12.09.2024 tarihinde alınmıştır.

Van Hagen, M. ve Bron, P. (2014). Enhancing the experience of the train journey: changing the focus from satisfaction to emotional experience of customers. *Transportation Research Procedia*, 1(1), 253-263. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.07.025

Van Hagen, M., De Bruyn, M. ve Ten Elsen, E. (2017). The power of a pleasant train journey. *Transportation Research Procedia*, 26, 177-186. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.07.018

Varnalı, K. (2013). *Dijital kabilelerin izinde: Sosyal medyada netnografik araştırmalar*. İstanbul: Mediacat.

Varnalı, K. (2019). *Dijital kabilelerin izinde: Sosyal netnografik araştırmalar*. İstanbul: MediaCat Yayınları.

Venice Simplon-Orient-Express. (2024). A Belmond Train. https://www.belmond.com/trains/europe/venice-simplon-orient-express/ Adresinden 12.09.2024 tarihinde alınmıştır.

Weaver, D. (1991). Alternative to mass tourism in Dominica. *Annals of Tourism Research*, 18, 414-432. https://doi.org/10.1016/0160-7383(91)90049-H.

Weaver, D. (1995). Alternative tourism in Montserrat. *Tourism Management*, 16(8), 593-604. https://doi.org/10.1016/0261-5177(95)00082-8

Weaver, D. (2006). *Sustainable tourism: Theory and practice*. London: Butterworth-Heinemann.

Weaver, D. (2011). Small can be beatiful, but big can be beatiful too-and complimentary: Towards mass/alternative tourism synergy. *Tourism Recreation Research*, 36(2), 186-189. https://doi.org/10.1080/02508281.2011.11081319

Yağmur, Y. (2023). Could the Southern-Kurtalan Express be as popular as the Eastern Express? Comparative SWOT analysis. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 20(3), 490-510. https://doi.org/10.24010/soid.1303541

Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı demir yolu politikasına bir bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 311-324.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yıldız, Özay Emre. (2009). *Türkiye'de şarap turizmi: Çeşme örneğinde ürün geliştirme modeli* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yüce, A., Samsa, Ç. ve Meriç, K. (2019). Nostalji eğiliminin tüketici temelli marka değeri üzerine etkisi: Doğu Ekspresi üzerine bir çalışma. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(1), 199- 212.

Yüksek, G. (2013). Doğa temelli turizm türleri. S. Bahçe (Ed.), Alternatif Turizm içinde (s.76-99) içinde. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Açık Öğretim Yayınları.

Yüksek, G. ve Arıkan, İ. (2015). Turizm ve Demir Yolu Ulaştırması. İ. Arıkan (Ed.). *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 49- 74) içinde. Ankara: Detay Yayıncılık.

Zengin, B. ve Sancar, M. F. (2014). Alternatif Turizm Türlerinin Pazarlanabilirliği ve Seyahat Acentalarının Bakış Açıları: Şanlıurfa Örneği. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5(10).

Zoğal, V. (2014). Seferihisar'da turistik ürün çeşitlendirmesi ve bütünleşik turizm olanakları. *VII. Lisansüstü Turizm Öğrencileri Araştırma Kongresi*. Kuşadası / Aydın.