

T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
REKREASYON YÖNETİMİ ANABİLİM DALI



REKREASYONEL SEYAHATLERE İLİŞKİN İTME ÇEKME
FAKTÖRLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Alper KAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
DOÇ. DR. MEHMET DEMİREL

KONYA-2020

 KONYA	T.C. NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü	 SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
---	--	---

BİLİMSEL ETİK SAYFASI

Öğrencinin	Adı Soyadı	Alper KAYA		
	Numarası	19811701003		
	Orcid ID	0000-0002-0364-4122		
	Anabilim \ Bilim Dalı	Rekreasyon Yönetimi Anabilim Dalı		
	Program	Yüksek Lisans	X	
		Doktora		
	Tez Danışmanı	Doç. Dr. Mehmet DEMİREL		
Tezin Adı	Rekreasyonel Seyahatlere İlişkin İtme Çekme Faktörleri Üzerine Bir Araştırma			

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, içindeki tüm bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

Ad Soyad ve İmza



Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakültesi A1-Blok 42090 Meram Yeni Yol, Meram\KONYA

Tel: 0 332 201 0060 Faks: 0 332 201 0065 Web: www.erbakan.edu.tr

E-posta: sosbil@erbakan.edu.tr.

 KONYA	<p>T.C.</p> <p>NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ</p> <p>Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü</p>	 NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
---	---	--

Öğrencinin	Adı Soyadı	Alper KAYA		
	Numarası	19811701003		
	Orcid ID	0000-0002-0364-4122		
	Anabilim \ Bilim Dalı	Rekreasyon Yönetimi Anabilim Dalı		
	Program	Yüksek Lisans	X	
		Doktora		
	Tez Danışmanı	Doç. Dr. Mehmet DEMİREL		
Tezin Adı	Rekreasyonel Seyahatlere İlişkin İtme Çekme Faktörleri Üzerine Bir Araştırma			

ÖZET

Bu araştırmanın amacı, Doğu Ekspresi ile Kars'a seyahat eden bireylerin destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivelere, İçsel ve Dışsal seyahat motivasyonlarına ne düzeyde önem verdiklerini ve ortaya çıkartılmış olan önem düzeylerinin çeşitli değişkenlere göre farklılaşıp farklılaşmadığının ortaya çıkartılmasına yöneliktir. Araştırmadaki örneklem grubu, Ocak-Şubat ayları arasında Doğu Ekspresini ve Kars Destinasyonunu tercih eden bireyler üzerinde gönüllülük ilkesine dayalı olarak uygun örnekleme yöntemiyle örneklendirilerek oluşturulmuştur. Araştırmada toplam 432 kişiye erişilmiştir (n=432). Çalışmada elde edilen verilerin analizinde SPSS 21.0 programı kullanılmış olup katılımcıların kişisel bilgilerinin dağılımlarını belirlemek için yüzde ve frekans tanımlayıcı istatistik yöntemleri, verilerin normal dağılım gösterip göstermediğini belirlemek için verilerin çarpıklık ve basıklık değerleri kontrol edilmiştir. Yapılan incelemeler sonucu verilerin normal bir dağılıma sahip olduğu belirlenmiştir. Verilerin istatistiksel analizinde tanımlayıcı istatistiksel modellerin yanı sıra t-testi, anova,

anlamli grupların tespiti için Tukey HSD çoklu karşılaştırma testi ve korelasyon analiz yöntemleri kullanılmıştır ($\alpha = 0.05$).

Sonuç olarak destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivitelere verilen önem ile Doğu Ekspresi yolculuğuyla Kars'a seyahat eden bireylerin demografik özellikleri arasında herhangi anlamlı bir farklılık saptanmamıştır. İçsel seyahat motivasyonlarının belirtilmiş olan demografik özelliklerin hepsinde farklılıklaştığı ortaya çıkartılmıştır. Çekici seyahat motivasyonlarının ise sadece bireylerin gelir değişkeni açısından anlamlı bir farklılığı bulunmamış olup bunun dışında diğer demografik değişkenler arasında anlamlı farklılıklar arz ettiği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Rekreasyon, Seyahat Motivasyonu, İtme ve Çekme Faktörleri, Doğu Ekspresi, Kars.

 KONYA	<p>T.C. NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü</p>	 NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
---	---	---

Author's	Name-Surname	Alper KAYA		
	Student Number	19811701003		
	Orcid ID	0000-0002-0364-4122		
	Department	Recreation Management		
	Study Program	Master's Degree (M.A.)	X	
		Doctoral Degree (Ph.D.)		
	Advisor/Supervisor	Doç. Dr. Mehmet DEMİREL		
Title of the Thesis/Dissertation	A Research on Push and Pull Factors Related to Recreational Travels			

ABSTRACT

The purpose of this study is to reveal to what extent individuals who travel to Eastern Express and Kars give importance to recreational activities, internal and external travel motivations in their destination preference and whether the levels of significance differ according to various variables. The sample group in the study was formed by sampling with the appropriate sampling method based on the principle of volunteering on individuals who prefer Eastern Express and Kars Destination between January-February. In the study, a total of 432 people were reached ($n = 432$). In the analysis of the data obtained in the study, SPSS 21.0 program was used and percentage and frequency descriptive statistical methods were used to determine the distribution of the personal information of the participants, and skewness and kurtosis values of the data were checked to determine whether the data showed normal distribution. As a result of the examinations, it is determined that the data has a normal distribution. In addition to descriptive statistical models, t-test, anova, Tukey HSD multiple comparison test and correlation analysis methods were used in the statistical analysis of data ($\alpha = 0.05$).

As a result, no significant difference was found between the importance given to recreational activities in destination preference and the demographic

characteristics of individuals traveling to Kars with the Eastern Express journey. It has been revealed that the push factors differ in all of the demographic features mentioned. Withdrawal factors, on the other hand, did not differ significantly in terms of individuals' income variable. Apart from this, it has been determined that there are significant differences between other demographic variables.

Keywords: Railway, Recreation, Travel Motivation, Push and Pull Factors Eastern Express, Kars.



Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakóltesi A1-Blok 42090 Meram Yeni Yol, Meram\KONYA

Tel: 0 332 201 0060 Faks: 0 332 201 0065 Web: www.erbakan.edu.tr

E-posta: sosbil@erbakan.edu.tr.

KISALTMALAR

DSMÖ: Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği

DTRÖ: Destiasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği

İSMÖ: İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği

M.Ö.: Milattan Önce

M.S.: Milattan Sonra

SBE: Sosyal Bilimler Enstitüsü

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TDK: Türk Dil Kurumu

UNECE: United Nations Economic Commission for Europe (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu)

UNWTO: United Nations World Tourism Organization (Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü)

YHT: Yüksek Hızlı Tren

YY: Yüzyıl

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: Seyahat Motivasyonu İtici ve Çekici Faktörler	48
Tablo 2.: Kars Şehri Osmanlı ve Rus Mimarisi Eserleri	51
Tablo 3.: Katılımcıların Demografik Bilgileri	53
Tablo 4.: Ölçek Puanlarının Dağılımı	57
Tablo 5.: Cinsiyet Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin T-Testi Tablosu	59
Tablo 6.: Yaş Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu	60
Tablo 7.: Medeni Durum Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin T-Testi Tablosu	61
Tablo 8.: Eğitim Durumu Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu	62
Tablo 9.: Gelir Seviyesi Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu	64

Tablo 10.: Meslek Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu 66

Tablo 11.: Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) İlişkinine Dair Korelasyon Analizi Tablosu 69



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.: Zaman Bölümleri	14
--	----



İÇİNDEKİLER

BİLİMSEL ETİK SAYFASI	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
KISALTMALAR	vii
TABLolar LİSTESİ	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	x
İÇİNDEKİLER	xi
ÖNSÖZ.....	xiv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM DEMİRYOLU KAVRAMI

1.1. Demiryolu Kavramı.....	3
1.2. Demiryolu Ulaşımı Tarihçesi.....	3
1.2.1. Dünyada Demiryolu Ulaşımının Gelişimi.....	4
1.2.2. Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolu Ulaşımının Gelişimi	5
1.2.3. Türkiye Cumhuriyeti'nde Demiryolu Ulaşımının Gelişimi	7

İKİNCİ BÖLÜM ZAMAN, BOŞ ZAMAN VE REKREASYON KAVRAMI

2.1. Zaman Kavramı.....	11
2.1.1. Boş Zaman Kavramı.....	13
2.2. Rekreasyon Kavramı	17
2.2.1. Rekreasyonun Sınıflandırılması	20
2.2.2. Rekreasyonun Özellikleri	26
2.2.3. Rekreasyonun Bireysel ve Toplumsal Faydaları	29

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM SEYAHAT ve ULAŞTIRMA

3.1 Seyahat ve Ulaştırma Kavramı.....	32
3.1.1. Seyahat ve Ulaştırmanın Tarihçesi.....	33
3.2. İnsanları Seyahate Yönelten Nedenler.....	41
3.2.1. Seyahat Motivasyonu	44
3.2.1.1. İtme ve Çekme Faktörleri	46
3.3. Rekreatif Seyahat Kavramı	48
3.4. Doğu Ekspresi ve Kars Destinasyonu.....	49

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

4.1. Araştırma Yöntemi	53
4.1.1. Araştırma Modeli	53
4.1.2. Evren ve Örneklem.....	53
4.2. Veri Toplama Yöntemi	55
4.2.1. Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ)	56
4.2.2. İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ)	56
4.2.3. Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ).....	56
4.3. Verilerin Analizi.....	58

BEŞİNCİ BÖLÜM BULGULAR

5.1. Bulgular.....	59
--------------------	----

ALTINCI BÖLÜM TARTIŞMA VE SONUÇ

Tartışma ve Sonuç.....	71
KAYNAKÇA.....	85
EKLER	101
EK.1: Etik Kurul Onayı.....	101

EK.2: TCDD Araştırma İzni	104
EK.3: SBE Araştırma İzni	105
EK.5: Ölçek Kullanım İzni	110
ÖZGEÇMİŞ	111



ÖNSÖZ

Gerek tez sürecinde gerekse meslek hayatımda desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen danışman hocam Doç. Dr. Mehmet DEMİREL'e, Prof. Dr. Pars ŞAHBAZ'a ve Dr. Öğr. Üyesi Yalçın TÜKEL'e teşekkürlerimi iletirim.

Veri toplama sürecinde yardım ve desteklerinden dolayı kadim dostlarım Sadık KILAVUZ, Şenol Işıltan ÇELİK ve Arş. Gör. Hasan Suat AKSU'ya teşekkürlerimi bir borç bilir, göstermiş oldukları kadirşinaslık, tevazu ve inayetten dolayı Devlet Demiryolu çalışanlarına can-ı gönülden minnettarlığımı beyan etmek isterim.

Bugünlere gelmemi sağlayan her daim yanımda olan, eğitim hayatıma katkı sağlayıp okumama vesile olan Yüce Türk Devletine ve aileme teşekkür eder, yetişmeme katkı sağlamış olan sayın büyüklerim merhum Ali UĞURLU ve ustam merhum Hüseyin Yetiş BARLAK'ı şerefle yad ederim.

GİRİŞ

Günümüzde seyahat kavramı gelişen teknolojik atılımlarla birlikte giderek yaygın bir hal almaktadır. Ulaşım çeşitliliğinin ortaya çıkmasıyla birlikte, bireyler istedikleri tarzda ulaşım modelini kullanarak seyahat etmek istedikleri destinasyona ulaşabilmektedir. Nitekim internet teknolojisinin gelişimi, sosyal medyanın yaygın kullanımı, yapılan reklamlar ve tanıtımlar ile birlikte seyahat destinasyonları da daha çok tanınır, tercih edilebilir bir hale gelebilmektedir (Doğaner ve Armağan, 2018).

Kişiler boş zamanlarını daha iyi bir şekilde değerlendirebilmek için seyahat etmeye yönelebilirler. Demiryolu seyahati de kimi zaman ekonomik ve diğer ulaşım çeşitlerine göre daha güvenli olması sebebiyle tercih edilebilmektedir. Tarihsel açıdan sürekli olarak gelişim gösteren demiryolu taşımacılığı, bir ülkenin gelişmişlik seviyesini dışarıya karşı da yansıtabilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulduğundan bu yana demiryolu taşımacılığına ve anayurdun demir ağlarla örülmesi konusuna büyük önem vermiş, ileri medeniyetlerin seviyesine ulaşabilmek için demiryollarını gerekli görmüştür. Nitekim bu strateji Cumhuriyet'in ilk yılları ve sonrasında başarılı bir şekilde hayata geçirilebilmiştir (Aydemir, 1993). Hem yük taşımacılığı hem de seyahat için kullanılan demiryolları sonraki süreçlerde modernleşerek yüksek hızlı trenlere dönüşebilmiştir. Bu dönüşümler ve ilerlemeler seyahat kavramının da gelişimi etkileyen etmenlerden biri olmuştur. Bireylerin bu tür araçlara ulaşılabilirliğinin ve erişebilirliğinin kolaylaşmasıyla birlikte seyahat etme kısıtlılıkları azalabilmiştir.

İnsanlar yoğun iş hayatından kaçabilmek, rahatlayabilmek, kültür, yeni yerler keşfetmek, macera yaşamak vs. gibi nedenlerle seyahate çıkabilmekte ve seyahate

gittikleri yerlerde rekreatif etkinliklere katılabilmektedirler (Demirci Orel ve Yavuz, 2003). Örneğin bölgede, doğal güzelliklerin ve müzelerin ören yerlerinin olması, açık ve kapalı alan rekreasyon aktivitelerinin uygulanabileceği mekanların olması, kişilerin aktif ya da pasif olarak katılım sağlayabileceği etkinliklerin olması, o destinasyonun tercih edilme olanağını artırabilir. Bir destinasyonun doğal çekiciliğinin olmasının yanında kendi bünyesinde barındırmış olduğu kültürel çekicilikler de bölgenin tercih edilmesine etki edebilmektedir (Atsız ve Kızılırmak, 2017).

Bu araştırmanın amacı, Doğu Ekspresi ile Kars'a seyahat eden bireylerin destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivelere, İçsel ve Dışsal seyahat motivasyonlarına ne düzeyde önem verdiklerini ve ortaya çıkartılmış olan önem düzeylerinin çeşitli değişkenlere göre farklılaşıp farklılaşmadığının ortaya çıkartılmasına yöneliktir.

Araştırmanın ilk bölümünde demiryolu kavramı incelenmiş olup tarihsel açıdan demiryollarının gelişimi anlatılmıştır. İkinci bölümde zaman, boş zaman ve rekreasyon kavramları incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise seyahat ve ulaştırma kavramları, seyahat motivasyonları incelenmiş olup Doğu Ekspresi ve Kars Destinasyonu hakkında bilgiler verilmiştir. Araştırmanın dördüncü bölümünde yöntem kısmı incelenmiş, beşinci ve altıncı bölümlerde de araştırmanın bulguları, tartışma ve sonuç kısımları ele alınmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLU KAVRAMI

1.1. Demiryolu Kavramı

Türk Dil Kurumu'na (TDK) göre:

Demiryolu; Lokomotif, vagon gibi tekerlekli taşıtların üzerinde hareket ettiği birbirine paralel iki yol olarak yapılan tren yolu, demir hat olarak tanımlanmıştır (TDK, 2020).

Bir yerden bir yere madeni bir yol üzerinde, mekanik bir güçle hareket ettirilen araçlar içerisinde, insan ve eşya taşınmasını sağlayan tesislerin tümüne birden demiryolu denir (Bilgiç, 2017: 3).

1.2. Demiryolu Ulaşımı Tarihçesi

Taşımacılık olarak demiryolu az çekiş kuvveti ile çok yük taşıma gücünü elde edebilmek amacıyla birçok bilim adamının gerçekleştirdiği çalışmalar neticesinde gelişmişti. Maden ocaklarında çıkarılan ağır ham maddelerin taşımak amacıyla kullanılan ağaç ürünlerinin pahalılaşmasıyla demir işleminin ucuz ve kolay yöntem olması sebebiyle, ağaç ürünlerine ek olarak demir kullanımı yaygınlaştı (Sezgin, 2009). Eski ulaşım yöntemleri ve sistemlerinin yerine makine gücünün geliştirilmesi modern ulaşım sistemlerinin başlangıcı olarak kabul edilir. Batı Medeniyetindeki teknolojik ilerlemeler sayesinde kara ve deniz ulaşımında büyük gelişmeler meydana gelmiştir. Buharlı lokomotiflerin keşfedilip, kullanılması ulaşım sistemlerinin gelişmesini sağlamıştır (Öztürk, 2009). Tekniğin ve bilimin gelişim gösterdiği 19 yy'da, demiryolu yeni bir ulaşım vasıtası olarak ortaya çıkartılmıştır. Demiryolu konusunda önemli gelişmelerin meydana gelmesi, buharlı makinaların

kullanılmasıyla mümkün olabilmektedir. Ve bu makinalar günlük yaşamda çeşitli alanlarda kullanılmıştır. Bu alanlardan sadece biri de ulaşım alanıdır. Ulaşım alanının yanı sıra bu makinalar maden ve dokuma sanayisinde değişmesinde önemli rol oynamışlardır (Kahya,1988: 209).

1.2.1. Dünyada Demiryolu Ulaşımının Gelişimi

19. yy'dan önceki dönemde, demiryolu ulaşımı tam olarak gelişmemiş ve modernleşmemişken, karayolu sisteminin üzerine döşenmiş olan raylar üzerinde insan kuvveti ve çekme kuvvetleriyle hareket ettirilen araçların ulaştırmayı sağladıkları düşünülebilir. Farklı türden oluşan bu raylar tarihsel olarak taş veya tahta raylarda, ilk zamanlarda insan ve hayvan daha sonraki süreçte ise araçlar ile yapılan taşıma yapılan dönem gösterilebilir. İlk demiryollarının İngiltere'de 1630 yılında kullanıldığı ilk demiryolu servislerini hayata geçirdiği bilinmektedir."Tranvays" denilen bu taşıma sisteminin başarılı bir şekilde ulaştırmayı sağladığı bilinmektedir. Modern anlamda ise demiryollarının hayata geçirilip, kullanılmaya başlaması 19. yy'a denk gelmektedir (Murat ve Şahin, 2010).

İngiltere'de Richard Trevithic tarafından ilk lokomotif 1804 yılında üretilmiştir. Basit bir mekanizmaya sahip olan ve dişli trene benzeyen bu lokomotif, saatte sadece 8 km'lik bir hızla seyredebiliyordu. Sonraki süreçte Fransız bir mühendis olan R. Seguin lokomatifi daha da geliştirebilmiş, fakat bu konudaki asıl önemli gelişme, A.B.D.'de George Stephenson tarafından ortaya atılan "Roket" veya "Fusee" ile gerçekleşmiştir. İlk buharlı lokomotif sayılan bu roket, saatte ortalama 48 km yol katedebilmiştir. Bu lokomotif İngiltere'de ilk kez Liverpool-Manchester hattında çalıştırılmıştır. Ve bu hat, hem yük hem de yolcu taşımıştır (Karabulut, 1993: 164-165). Sanayi Devrimi'nin 19. yüzyıl ulaşım kavramında en etkileyici ürünü olarak ortaya çıkan demiryolları, öncelikli olarak geliştirildiği ülkelerde iç dinamikleri ve devamında ulaştığı her coğrafyadaki iç ve dış dinamikleri önemli

ölçüde değiştirmiştir. İlk demiryollarının, İngiltere'de ortaya çıkmasının temel nedeni Sanayi Devrimi'dir. İngiltere'de kömür madenlerinin denize yakın olması, iç kesimlerle bağlantının kanallar aracılığıyla sağlanması sebebiyle ve de coğrafi olarak ada devleti olmasının getirdiği avantajlarla Sanayi Devrimi'ni yaşamıştır (Akbulut, 2010: 10). İngilizler, demiryolu ulaştırmasının gücünün farkına vardıkları dönemde; demiryolu sistemlerini çok sayıda yerel yerleşime şehirlere, kasabalara bağlamışlardır. Farklı endüstrilerde uzmanlaşmış şehirlerin, demiryolu bağlantılarının kurulması sayesinde gelişmiş ve başka endüstrilerde de artış gösterildiği ortaya çıkmıştır. Sonraki süreçlerde ağ ve tren bağlantıları kuruldu. Ağların yapılandırılması ise çeşitli hatlar arasında bağlantı noktalarının yerleri tarafından belirlenmekteydi. Birkaç hattın birleştiği yerlerde demiryolu merkezleri ortaya çıktı. Motor hangarları, mal bahçeleri ve mühendislik işleri genellikle bu tür merkezler tarafından kurulup, yerleştirildi. İngiltere demiryolu sistemi uluslararası model sistem taşımacılığının önemli bir parçasıydı (Casson, 2009). Fransızlar, Amerikalılar da ulusal olarak kentlerinde ve bölgelerinde demiryolu ağları kurmuş ve genişletmişlerdir. Diğer Avrupa ülkeleri de bu gelişimleri süreç içerisinde uygulamışlardır (Murat ve Şahin, 2010).

1.2.2. Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolu Ulaşımının Gelişimi

Osmanlı Devletinde üretimin büyük bir bölümü tarıma dayalıydı. İmparatorluğun son yarım asrında ticaret, banka ve ulaşım hizmetleri önemli birikimleri teşkil etmektedir. Fakat bu hizmetlerin önemli bir bölümü azınlıkların ve yabancı sermayenin kontrolü altındadır. 1839 Tanzimat Fermanıyla Osmanlı İmparatorluğu kapılarını batı medeniyetine açmıştır. Tanzimat döneminde demiryolu kavramı ve gelişimi batı medeniyetinin bir sembolü olarak görülmekteydi. İmparatorluk, sanayi yönünden gerekli değişimleri ve dönüşümleri sağlayamamıştır. Fakat değişen dünya şartlarına ayak uydurabilmek ve dönemin ekonomik şartları

geliştirebilmek için demiryolunun önemli olduğunu anlayan Osmanlı, yabancı ortaklıklara sermayeleri karşılığında kar ve işletme hakkı vererek demiryollarına yatırım yapılmasını sağlamıştır. O dönemki yabancı sermayenin %68’lik bir bölümü demiryolu ulaşımına harcanmaktaydı. Yabancı sermayenin büyük bir bölümünü (%57) Almanlar oluşturmaktaydı. Almanlardan sonra Fransız (%23) ve İngiliz (%20±) sermayeleri belirleyici bir konumdaydı (Türker, 1987; Yentürk ve Kepenek, 2001).

Avrupa Devletleri, yapmayı planladıkları demiryolu ve ağ sistemleri hakkında kendi aralarında bir yarış halindeydiler. İmparatorluğun toprakları da bu yarışın içine alınmıştı. Konu imtiyazlara gelince birleşik bir topluluk halini alıp birbirlerini kollayan Avrupalılar; kendi devletlerinden bir devlet demiryolu imtiyazı alınca Osmanlı üzerine baskı kurarak istediği demiryolu imtiyazını elde etmekteydi (Öztürk, 2009). Devlet, demiryolu yapımının özellikle geliştirilmesinden askeri, idari ve ekonomik olarak çeşitli yararlar umuyor ve bu girişimleri desteklemekteydi. Anadolu’da üretilmekte olan tarımsal ürünleri rahat bir şekilde payitahta getirmesi, askeri birliklerin rahat ve hızlı bir şekilde ulaşımını sağlaması sebebiyle devlet otoritesinin daha da gelişmesine fayda sağlayacağı için yatırımlara izinler veriliyordu (Yücel, 2017).

Osmanlı Devletinde ilk demiryolu, 1856 tarihinde İngiliz şirketine verilen imtiyaz neticesinde İzmir - Aydın arasında inşa edilmeye başlanmıştır. Bu hattın yapımı 1866 yılında tamamlanmış ve hattın uzunluğu ise 130 kilometreden oluşmaktadır. İmtiyaz verilen başka bir İngiliz şirketi tarafından yapılan ‘‘İzmir - (Kasaba) Turgutlu – Afyon’’ hattı ile ‘‘Manisa – Bandırma’’ hattının 98 kilometrelik kısmı da 1865 yılında tamamlanarak işletmeye açılmış, hattın kalan bölümleri ise sonraki yıllarda tamamlanmıştır (TCDD, 2016: 3). Avrupa’nın sömürgeci devletleri tarafından, Osmanlı İmparatorluğu dönemi ve Cumhuriyetin ilk

yılları dahil olmak üzere, en iyi ulaşım türü olarak demiryollarının seçilmesi önemlidir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryolu yapımının seçilmesi ülkenin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının belirlenmesi için yapılan bir planlamaya dahil olarak değil, Avrupa sermayesinin taleplerine göre yapılmıştır (Çakar, 2012: 3).

İstanbul'un Avrupa Demiryollarına bağlanması, 1869 yılında yapım hakkı Baron Hirsch'e verilen 2000 kilometrelik Şark Demiryollarının 336 kilometrelik (milli sınırlar içine dahil olan) "İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu" bölümünün 1888'de bitirilerek kullanıma açılmasıyla birlikte olmuştur. Anadolu'da da yapımı tasarlanan demiryollarının devlet eliyle inşaatı düşünülmüş, 1871 tarihinde çıkarılan bir irade ile "Haydarpaşa-İzmit" hattının yapımına başlanılmış ve üç bölümde yapılan 91 kilometrelik hat 1873 yılında bitirilmiştir fakat bundan sonraki süreçte maddi yetersizlikler nedeniyle yapımına devam edilemeyen Anadolu Demiryolları ile Bağdat ve Cenup Demiryollarının yapımları Alman sermayesi ile gerçekleştirilmiştir (TCDD, 2015: 3). İmparatorluğun kendi ekonomik gücünü kullanarak yapmış olduğu Hicaz Demiryolları ise milli değerlerle yapılan ilk demiryolu olma özelliğini taşımaktadır. Hicaz Demiryolları hızlı ve planlı bir şekilde yapımı gerçekleşmiştir. İmparatorluk döneminde toplam 8.343 km demiryolu yapılmıştır (As, 2006). İngiltere, Fransa ve Almanya gibi Avrupa ülkelerinin desteğiyle, Türkiye'de ilk demiryolları inşa edilmeye başlandığında, Avrupa Devletleri demiryollarının yapımını üstlenirken, öncelikle kendi ekonomik ve siyasi menfaatlerini gözettilerini görülmektedir (Çağlayan ve Yıldız, 2013).

1.2.3. Türkiye Cumhuriyeti'nde Demiryolu Ulaşımının Gelişimi

Cumhuriyet'e, İmparatorluğun son dönemindeki Trablusgarp, Balkan Savaşı, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllar boyunca savaşlarla uğraşmış bir ülke

kalmıştır. Devralınan ülkede yol, okul, hastane, fabrika vs. oldukça azdı. Savaşların yoğun olması sebebiyle insan kaynakları da yetersizdi. Nüfus 13 milyon civarında olup büyük bir bölümü hastalıklarla uğraşmaktaydı. Elektrik, İstanbul, İzmir ve Tarsus dışında herhangi bir Anadolu toprağına ulaşmamıştı (Yücel, 2015). Osmanlı İmparatorluğu'ndan, Türkiye Cumhuriyeti'ne toplam 4018 kilometre uzunluğunda demiryolu kalmıştır (Karabulut, 1993: 168). Bunlar;

- 2064 kilometrelik uzunlukta Anadolu-Bağdat arası demiryolu hattı
- Fransızların imtiyazında olan 703 kilometrelik İzmir-Kasaba arası demiryolu hattı
- İngilizlerin imtiyazı altında bulunan 609 kilometrelik İzmir - Aydın demiryolu hattı
- Fransızların imtiyazı altında olan 336 kilometrelik alana yayılmış Trakya hattı olarak da bilinen Şark demiryolu
- Devlet idaresinde bulunan 355 kilometrelik Erzurum - Arapçay demiryolu hattı
- 41 kilometrelik Mudanya - Bursa arası demiryolu hattı
- 29 kilometrelik İlhca-Palamutlu arası demiryolu hattı
- 4137 kilometrelik demiryolu uzunluğuna sahip olan Yekum hattı (Zarakoğlu, 1950).

Bu demiryolların 2350 kilometrelik sahası yabancı şirketlerin kullanımındaydı. 1924 yılında Cumhuriyet tarafından çıkartılan bir yasada demiryolu devlet kontrolüne alındı. 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkartılan Kabotaj kanunu ile birlikte yabancılara ayrılan kapitülasyonlar kaldırılmıştır (Yücel, 2015). Ayrıca zamanında

imtiyaz verilmiş işletmelerden satın alınarak millileştirilen şirketlerin belli başları aşağıdaki gibidir.

- İzmir-Kasaba arası demiryolu hattı ve ek olarak İzmir-Aydın arasında faaliyet gösteren demiryolu
- Ereğli Kömür Madeni,
- Şark (Doğu) Demiryolu hatları,
- Diyarbakır Ergani'de işletilen Bakır Madeni,
- Şirketi Hayriye olarak da bilinen İstanbul Boğaz Vapur İşletmesi,
- İstanbul'da bulunan rıhtım, tünel, tramvay, su, telefon, elektrik, şirketleri (Yücel, 2015).

Cumhuriyet ile demiryolu siyasetinde yeni bir süreç başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra yönetime gelen hükümetler ekonomik kalkınmayı süratlendirmek, siyasi otoriteyi güçlendirip, savunmayı kolaylaştırabilmek için faal ve istikrarlı bir demiryolu siyasetini özümseyip uygulamaya koymuştur. 1. Beşlik Sanayi Planı ile alakalı olarak 1930 İktisadi Programının ilkelerinden bazıları şöyle sıralanabilir (Aydemir, 1993; Yücel, 2014);

- Ulaşım ağları ekonominin ulusal anlamda kullanılan genel ve ortak araçlarıdır.
- Demiryolu ulaştırmasında kar amacı beklenemez. Ekonomik gelişmenin tam olarak sağlanabilmesi için demiryolu ve limanlar en ihtiyaç duyulan araçlardır.
- Ulusal anlamda Türk Lirasının değeri korunmalı ve bu durumdan Merkez Bankası mesul olmalıdır.
- Gümrüklerde uygulanan tarifeler ulusal üretimi koruyup destekleyecek, gereksiz yerde tüketim olgusunu sınırlayıp ve milli sınırlar içerisinde

bulunmayan malların yüksek meblağda olmasını önleyecek bir şekilde ayarlanmalıdır.

Uygulamaya konulan bu politikalar ile Cumhuriyet hükümetleri yeni demiryolu hatlarını ülkenin milli çıkarlarına uygun olacak şekilde genişletirken, ek olarak da Lozan Konferansı ile devralınan ayrıcalıklı hatları millileştirme işini değerlendirmiştir. 1924 yılından 1931 yılına kadar olan süreçte 1.630 km demiryolu yapılmıştır, bütün olarak yapılan bu hamleler herhangi bir yardım alınmaksızın, ülkenin ulusal anlamda bütün kaynakları kullanılarak meydana getirilmiştir. Atatürk döneminde inşası tamamlanan demiryolu uzunluğu 3.360 km'dir. 1950 yılına gelindiğinde demiryolu uzunluğu 7.671 kilometreyi bulmuştur 1950'li yılların dolaylarında karayolu ulaşımlarında gelişimlerin olması, karayolunun ucuz ve hızlı olması neticesinde demiryolları hem yük hem de yolcu çekmek mecburiyetinde kalmıştır. Van ile İran sınır hatları tamamlanmış, kullanılmaya başlanmıştır. Buna ek olarak, Ankara banliyo elektrifikasyonu, Samsun-Bafra arasına hat döşenmesi ve Gebze-Arifiye arasına da çift hat eklenmesi bu döneme den gelmektedir. 1963'lü yıllardan başlayıp 1997 yıllarına kadar olan sürede toplam 8.663 km demiryolu yapılmıştır (Aydemir, 1993; Karabulut, 1997; Yücel 2014).

Demiryolu ulaştırması, 2003 yılından bu yana Devlet politikası haline getirilerek büyük bir ilerleme kaydetmiştir. 2003-2016 yılları arasında demiryollarına toplam 56,9 Milyar TL kaynak aktarımı sağlanmıştır. Herhangi bir YHT ağına sahip olmayan Türkiye, 2003 yılında Ankara-Eskişehir, Ankara-İstanbul, Konya-Ankara, Eskişehir-Konya (YHT) hatlarının açılmasıyla birlikte toplam 1.805 kilometrelik demiryolu ağına sahip olmuştur. Bunun yanında 3.453 kilometrelik demiryolu yapımı da devam etmektedir. 2023 hedeflerinde toplam 25.00 km yol uzunluğuna, 2035 yılı hedefleri ise 31.000 kilometrelik demiryolu hattına sahip olmak olarak belirlenmiştir (TCDD, 2017).

İKİNCİ BÖLÜM

ZAMAN, BOŞ ZAMAN VE REKREASYON KAVRAMI

2.1. Zaman Kavramı

Zaman konusunda birçok tanımlamalar mevcuttur. Tanımlar dikkate alınıp değerlendirildiğinde hepsinin aşağı-yukarı birbirlerine yakın ifadelerle tanımlandığı görülmektedir. Fakat yapılmış olan tanımların ortak ve önemli noktalarından bazıları zamanın telafisi olmayan, değerli, algı ve süreç olayı olduğu, ayrıca zamanın etkin ve verimli bir şekilde yönetilmesi gerektiği vurgulanmıştır (Orçanlı ve diğerleri, 2019).

Türk Dil Kurumu, zaman kavramını;

- Bir işin, bir oluşun içinde geçtiği, geçeceği veya geçmekte olduğu süre
- Bu sürenin belirli bir parçası
- Belirlenmiş olan an.
- Çağ, mevsim
- Bir işe ayrılmış veya bir iş için alışılmış saatler
- Dönem, devir olarak tanımlamıştır (TDK, 2020).

Zaman: gözle görülemeyen, kesin bir şekilde ölçümlendirilmeyen birçok anlama gelebilen bir olgu olarak bilinir. Satın alınıp, birikimi yapılamayan, ödünç alınmayan, çalınamayan ve hiçbir şekilde mülkiyeti değiştirilemeyen bir kavramdır (Ardahan ve diğerleri, 2016).

Zaman kavramı; insan yaşamının, uzun veya kısa süreli, tekrarı imkansız ve sonu belli, saatle ölçülebilen bir bölümüdür (Hacıoğlu ve diğerleri, 2009: 15).

Zaman, sınırlı olan ve tersine çevirmesi, değiştirilmesi mümkün olmayan bir kaynaktır (Öztürk, 2018).

Bütün bireylere eşit olarak verilen fakat bireylerin zamanı aynı şekilde kullanmadığı değerli ve eşsiz bir kaynaktır. Para gibi toparlanmaması, depolanıp saklanamaması, satın alınması, kiralanamaması, çoğaltılamaması ve durdurulamaması, gibi özelliklere sahiptir. Ve sadece harcanır (Akgül, Karaküçük, 2015; Yılmaz ve Aslan, 2002).

Zaman, çeşitli faaliyetlerle ve çeşitli duygularla harcanan sürelerin birey tarafından deneyimlenmesidir (Gershuny, 2011).

Mckenzie (1989) zamanı; biriktirilmesi, toplanması olmayan eşsiz bir kaynak olarak tanımlamış ve kişilerin vakit konusunda, ancak ve ancak zamanlarını nasıl geçireceklerine karar verebileceklerini belirtmiştir (Kale, 2019).

Sabuncuoğlu (1995)'nun yapmış olduğu zaman tanımına göre; her bireyin eşit şartlarda sahip olduğu ama bütün herkesin aynı şekilde kullanmadığı değerli ve eşsiz olan bir kaynaktır (Bezci, 2018).

Alparslan, Kılıçgil ve Başpınar (2003)'ün yaptığı tanıma göre ise gözle görülmeyen, elle tutulamayan fakat gelip geçtiğinin farkında olunduğu ve süreci yıl, ay, gün saat, dakika olarak sınırlandırdığımız, başı ve sonu belli olmayan bir süreçtir (Alparslan, Kılıçgil ve Başpınar, 2003).

Zaman insanları duyularıyla algılayıp anlamlandıramadığı, felsefi, psikolojik, sosyolojik ve fizikel boyutları bulunan olgu ve gerçektir Drucker'e göre zaman 'en kıt ve en eşsiz olan' ve Lakien'e göre ise 'temel' bir kaynaktır (Demirel ve Ramazanoğlu, 2005).

Adair ve Adair (1996)'e göre ise zaman, zor bulunabilen kaynak ve harcanmış, tüketilmiş zamanın yerine ikamesi konulamaz, yenilenemez ve tüketilmiş zamana

tekrardan geri dönülemez. Eren (1996)'e göre, herhangi bir tasarrufu ve geri getirilmesi mümkün olmayan zamanın uygun ve yararlı bir şekilde kullanılması gerekmektedir. Çünkü her birey için aynı düzlemde ilerleyen fiziksel zamanı yönetmek olası değildir. Fiziksel zaman her varlık için aynı süreyi ifade etmektedir. Fakat her canlı için farklı süreleri belirten biyolojik ve psikolojik zamanın yönetilmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Biyolojik ve psikolojik zamanı yönetebilmek tamamıyla kişinin kendisine, iradesine ve hareketlerine bağlıdır (Gürbüz ve Aydın, 2012).

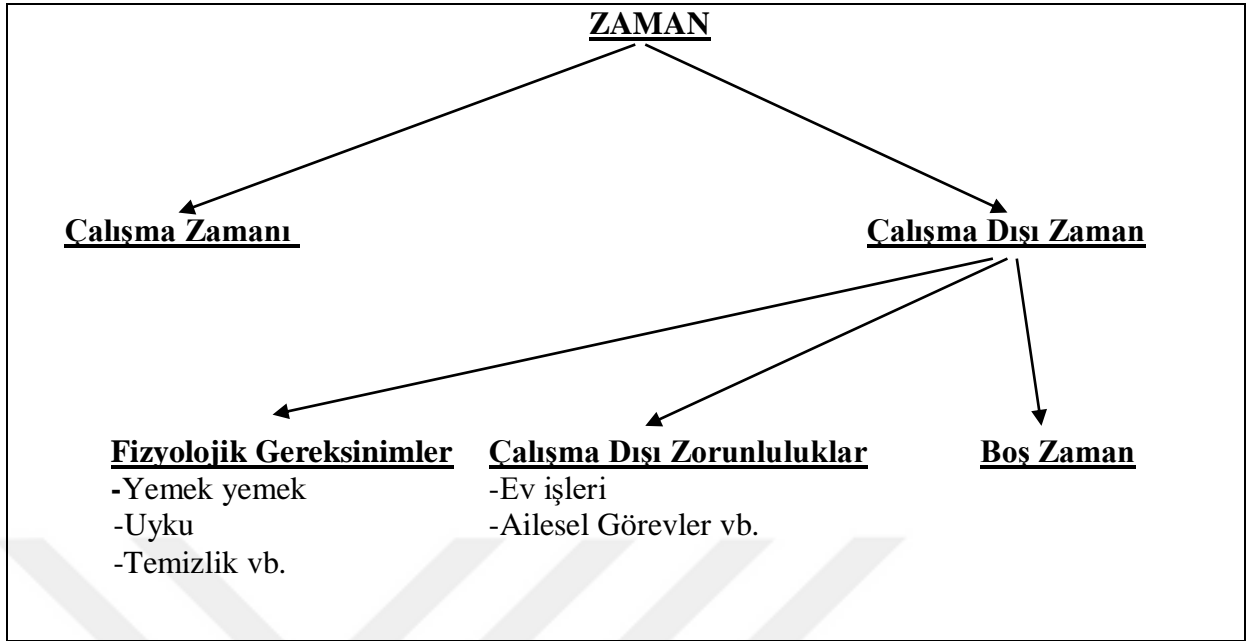
2.1.1. Boş Zaman Kavramı

Zaman kavramı ‘‘Bir eylemin bir hareketin içinde geçtiği, geçeceği ya da geçmekte olduğu süre’’dir. Burada değerlendirilmesi gereken önemli noktalardan biri ise zamanın türü, çeşidi ne olursa olsun mutlak olarak bir hareketi, eylemi belirttiğidir. Zaman kendi içerisinde çeşitli türlere ayrılmaktadır. Bunlar;

a)Varoluşla ilgili zaman,

b)Geçimle ilgili zaman,

c)Boş zaman, olarak 3 temel zamana ayrılmaktadır. Bu türlerden varoluşla alakalı zaman dilimi, kişinin fizyolojik ihtiyaçlarını devamlılığını sağlayabilmesi için biyolojik olarak yapması gerekenlerin olduğu zaman dilimidir. Geçimle ilgili zaman ise çalışmanın gerçekleştiği zaman olarak nitelendirilip boş zaman kavramının ise bu çalışma ve varoluş ilgili zaman diliminden geriye kalan zaman olduğu ifade edilebilir (Yılmaz, 1989).



Şekil 1.: Zamanın Bölümleri (Yılmaz, 1989).

Boş zaman kavramsal olarak iş ile alakalı bir zaman dilimi olarak görülmüş. Parker (1995) boş zamanı kişinin iş zamanından artan, geriye kalan zorunluluktan uzak zaman dilimi olarak tanımlamıştır (Aytaç, 2006). Zorba ve diğerlerine (2001)'e göre boş zaman çift yönlü bir kavram olarak; sanatsal, müziksel bilimsel uğraşlardan zevk alma, bireyin sağlığını ve çeşitli yeteneklerini ortaya çıkartıp geliştirdiği gibi aksi yönde ise başboşluk, bunalım gibi çeşitli düzensizlikleri meydana getirebilir. Demiray (1987)'e göre basit anlamıyla boş zaman; dolu olmayan zaman dilimidir (Sabbağ ve Aksoy, 2011).

Brightball (1960) ise boş zamanı, bireylerin yerine getirmekle yükümlü olunan fizyolojik ve biyolojik ihtiyaçların dışında kalmış olan ve tamamıyla kişilerin özgür iradesiyle değerlendirebileceği zaman olarak tanımlamıştır (İskender, 2019).

Richter (1980)'e göre boş zaman; bireyin mesleğiyle ilgili faaliyetlerinin olmadığı, işsel ve bedensel olarak gerekli olan her bakımından üretime dönük çabalardan geriye kalan zaman dilimidir (Ayaşlıgil ve Kubat, 2014). Boş zaman son

zamanlarda bireylerin; uygun vakitlerinde yer alan bir faaliyet biçimi ve yükümlülük zorunluluk gibi kavramların olmadığı bir zaman bölümü olarak tanımlandırılmıştır (Vogel, 2007).

Parker (1971) boş zamanı bireyin kendisi ve çevresindeki başkaları adına bütün sorumluluklardan azade olduğu, bizzat kendisinin seçimi sonucunda seçtiği faaliyetle uğraşacağı zaman dilimi olarak tanımlamış. Gist ve Fava (1974) ise bireylerin çalışmaları ve diğer yükümlülükleri dışında özgür bir şekilde dinlenme faaliyetini gerçekleştirdiği, toplumsal başarı, kişisel gelişimini sağlaması için kullanılan zaman olarak belirtmişlerdir. Dumazedier (1974) bireyin çalışma zamanı dışı zorunluluklarını ve faaliyetlerini yarı boş zaman faaliyetleri olarak tanımlamıştır. Kraus (1974) boş zaman tanımında; kişilerin istediği herhangi bir faaliyet ya da aktiviteyi doyum sağlamak amacıyla zamanını geçirmesi, buna ek olarak da bireylerin boş zamanlarında yapmış olduğu herhangi bir aktivitenin boş zamanların değerlendirilmesinde bir araç olduğunu vurgulamıştır (Onat, 2001).

Boş zaman kavramı, hayatın gerekliliklerinden geriye kalan zaman olarak nitelendirilirken boş zamana, zaman ögesi açısından yaklaşıldığı görülür. Faaliyetler vurgulandığında ise boş zaman süresince yapılan gerçekleştirilen olumlu yöndeki faaliyetler leisure kavramını oluşturur. Ruhsal durum öğelerinin yer aldığı tanımlarda da boş zaman kavramı, hayatın sınırları dışına çıkabilme, kişiyi yenileyen, hayat veren güçlere ulaşabilme kapasitesi olarak açıklanabilir. Bundan hareketle boş zaman kavramı ruhsal ve zihinsel tutumdur. İçsel sükunet, durgunluk, açıklık ve rahatlama gibi duyguları içermektedir (Karaküçük, 2008: 33). Boş zaman kavramının 1980'li yıllardan günümüze ulaşmış tüketim toplumunda oldukça büyük bir yeri bulunmaktadır (Akgül, 2001: 29).

Boş zaman ve serbest zaman kavramları bazen birbirleriyle karıştırılmaktadır. Buna açıklık getirebilmek amacıyla bu iki kavram şu şekilde açıklanabilir:

- Serbest zaman; İşten ve zorunlu bireysel faaliyetlerden geriye kalan zaman olarak tanımlanır.
- Boş zaman kavramı ise bireylerin çeşitli görevlerini ve yapmaktan yükümlü olarak tutulduğu faaliyetlerini tamamladıktan sonra kendi iradesiyle gerçekleştirebileceği; eğlenme, kendini geliştirme, dinlenme, herhangi sosyal bir aktiviteye katılma gibi, buna benzer faaliyetleri seçebileceği zaman dilimidir (Sevil ve diğerleri, 2012: 4).

Boş zamanın bir takım fonksiyonları vardır. Dumazedier'e (1967) göre boş zamanın üç temel fonksiyonu vardır. Bunlar eğlence, dinlenme ve kendini geliştirme fonksiyonlarıdır. Boş zamanın bu üç fonksiyonu sebebiyle, bireyler günlük yaşantılarından geriye kalan yorgunluklarını giderebilmesine, günlük rutinlerinden çıkabilmesine ve can sıkıntısından kurtulabilmektedir. Bir psikolog olan Neulinger (1974) boş zamanın fonksiyonlarının bireyin tutum ve algılarına göre değiştiği belirtmektedir. Ve bu durumda boş zaman paradigmasının 3 boyutlu olduğunu belirtmiştir. Bunlar, boş zaman algılanan özgürlüğü içerir, içsel olan boş zaman ve içsel olmayan boş zaman olarak boyutlandırılmıştır. Boş zaman faaliyet katılımları bireylerin özgür seçimlerinin birer algısıdır (Torkildsen, 2005).

Boş zaman faaliyetlerini Dumazedier (1974) 5 grupta incelemiştir. Bunlar;

- Fiziksel: Spor, yürüyüş, seyahat gibi rekreasyonel faaliyetler.
- Sanatsal: Güzel sanatlarla ilgilenmek.
- Pratik İşler: Evde yapılan el işleri, el sanatları.
- Entelektüel: Kitap, dergi okuma gibi.
- Toplumsal: Eğlence, ziyaretler vb (Tezcan, 1982).

2.2. Rekreasyon Kavramı

Tarihsel dönemlerden 21. Yy'a kadar olan süreçte insanoğlunun yaşamında değişmeyen üç unsur vardır. Bunlar çalışma, uyuma ve diğer günlük uğraşlardan geriye kalan zamandır. Günlük yapılması gereken zorunluluklardan geriye kalan zaman ise boş zaman olarak nitelendirilmiştir (Altuntaş, 1990). Yine tarihsel açıdan bakıldığında geçmişte rekreasyon bireyleri restore eden, işe dönüşlerinde eski enerjisine dönmüş bir şekilde olmasını sağlayan zevkli ve rahatlatıcı bir faaliyet olarak görülmekteydi (Kraus, 1998). Çetinkaya (2010)'un belirttiğine göre hafif dinlendiren, gönüllü olarak katılım sağlanan ve çalışma sürecinde kaybettiği enerjiyi yeniden kazandıran, işe yenilenmiş olarak devam etmenin olanağını sunan aktivitedir. Bu görüş oyun teorileriyle meydana getirilmiş olan rekreasyon teorisiyle temelde aynı anlamı taşır (Avşar, 2015).

Kişiler çeşitli vakitlerinde oluşan boş zamanlarında, dinlenmek, uzaklaşmak, hava değişiminde bulunmak vb. amaçlarla, açık ya da kapalı alanlarda, aktif ya da pasif katılım göstererek, kentsel ya da kırsal alanlardaki etkinliklere katılabilirler. Rekreasyon kavramı ise insanların boş zamanlarında yaptıkları bu etkinlikleri ifade eder. Rekreasyon, Axelsan (2009)'a göre İngilizce yaratmak oluşturmak anlamına gelen "create" fiinin önüne; yeniden tekrardan anlamına gelen "re" ekinin konulmasıyla oluşan "recreation" kelimesidir. Anlamsal olarak ise çalışma ve diğer sebeplerden dolayı yıpranan bireyin yeniden canlanmasıdır. Bir diğer değerlendirmeye göre rekreasyon; yenilenme, yeniden yaratılma veya yeniden yapılanma anlamına gelen Latince "recreatio" kelimesinden gelmektedir. Türkçe karşılığı yaygın bir şekilde boş zamanları değerlendirme olarak kullanılmaktadır. Bireylerin veya toplumun boş zamanlarında gönüllü olarak yaptıkları dinlendirici ve eğlendirici etkinlikler anlamını taşımaktadır (Sevil ve diğerleri, 2012: 6; Tütüncü ve diğerleri, 2012; Torkildsen, 2005).

Sosyoloji sözlüğünde rekreasyonun tanımı ise “boş zamanlarda, bireysel veya toplu olarak yapılan, kendi varlığı dışında ertelenmiş herhangi bir ödül vaad etmeyen, serbest olan ve bireye keyif veren aktiviteler” olarak yapılmıştır (Erkan, 2016).

Rekreasyon, çalışma faaliyetiyle enerjisi azalan insanın, fiziksel ve ruhsal kaynaklarını yeniden yaratma veya yenilenme amacı ile yaptığı faaliyetler bütünüdür (Karaküçük ve Akgül, 2016: 43).

İnsanın günlük yoğun çalışma temposu, alışılmış hayata tarzı veya olumsuz çevresel etkilerden tehlikeye giren veya olumsuz etkilenen bedeni ve ruhi sağlığını tekrar elde etmeyi istemektedir. Bunun yanında zevk ve haz almak amacıyla, kişisel doyum sağlayacak, tamamen çalışma ve zorunlu ihtiyaçlar için ayrılan zaman dışında kalan, bağımsız ve bireye ait boş zamanda isteğe bağlı ve gönüllü olarak ferdi veya grup içinde seçerek yaptığı etkinliklere rekreasyon denir (Hacıoğlu ve diğerleri, 2009).

Rekreasyon, bireylerin serbest zamanlarında özgür iradeleriyle bireysel veya grup olarak zevk alarak yapabildikleri ve bunun sonucunda eğlendikleri, dinlendikleri, bedenlen ve ruhen bir tazelenme, yenilenme hissettikleri ve haz elde ettikleri etkinlikler olarak tanımlanabilir (Ardahan ve diğerleri, 2016: 11).

Rekreasyon temel olarak rutin olandan kaçma yolu ve bireyin yenilenmesine hazırlıktır (Seeley, 1973). Rekreasyon insanların boş vakitlerinde katıldığı sosyalleştiği, zevk aldığı faaliyetlerdir (Hurd ve Anderson, 2010).

Klasik yaklaşımda rekreasyon kavramsal yönden “boş zamanlarda yapılan gönüllü faaliyetler” olarak adlandırılmıştır. Tütüncü (2012) rekreasyonu bireyin yaşam kalite standartlarını artırabilmesi için serbest ve boş zamanlarında doğaya

herhangi bir zarar vermen tamamıyla kendi iradesiyle gönüllü olarak yaptığı faaliyetleri kapsayan bir çalışma alanı olarak tanımlamıştır (Tütüncü, 2012).

Kraus (1977)'e göre bireylerin yerine getirmesi zorunlu faaliyetlerin, görevlerin dışında kalan boş zamanlarında; yenilenme, dinlenme, eğlenme ve bireysel olarak tatmin olmak amacıyla katıldıkları gönüllü etkinlik ve deneyimlerdir (Orel ve Yavuz, 2003).

Yurtseven (1992)'e göre rekreasyon, insanların günlük yoğunluklarından sonra oluşmuş olan stresi ortadan kaldırabilmek amacıyla doğal alanlarda kişiyi yaşama kenetleyecek dinlendirici, eğlendirici, zevk verici faaliyetleri yaparak ruhsal ve fiziksel yönden canlılıklarını kazanma faaliyetlerinin tümüdür (Tek, 2018).

Pehlivanoğlu (1987)'e göre rekreasyon birey ya da toplumların bireysel olarak içgüdülerine göre boş zamanlarında bedensel ve ruhsal yönden dinlenmelerini sağlayacak birey ya da toplumları boşaltan, tazeleyen ve yenileyen, sürdürüldüğü süreçte bireye haz veren, çalışma ve yaşam gücünü sağlayabilen, ayrıca gelir sağlama kaygılarından uzak her türlü faaliyeti kapsayabilen davranışlar bütünüdür (Uzun, 2012).

Kraus (1998) en modern rekreasyon tanımlarınının aşağıda verilen üç görüşten herhangi birine uygun olduğunu belirtmiştir. Bunlar

- Rekreasyon belirli koşullar altında, belirli motivasyonlarla yürütülen bir aktivite olarak görülmüştür.
- Rekreasyon, belirli bir türden faaliyetlerde bulunulurken belli bir beklenti ile kişinin içinde gerçekleşen bir şeyin süreç veya varlık hali olarak görülmüştür.
- Rekreasyon, sosyal bir kurum, bilgisel birikim veya profesyonel bir alan olarak algılanmıştır.

Genel anlamda rekreasyon; insanların boş zamanlarında eğlence ve tatmin dürtüleri ile gönüllü olarak etkinliklere katılımı olarak açıklanmaktadır. Bütün tanımlamaların ortak yönü ise faaliyetlere katılım esasında gönüllük esasının olması ve bu faaliyetlerde bulunan kimselerin, katılmış oldukları faaliyetleri bir rekreasyon faaliyeti olarak görüp, özümseyip benimsemeleridir (Sağcan, 1986; Altuntaş, 1990). Bu yüzden rekreasyonel faaliyetlerinin genel özelliklerinin anlaşılması ve rekreasyonun bilinçli bir şekilde değerlendirilmesine olanak sağlayabilecektir. Bunlar;

- Rekreasyonel aktivitelere katılımında zorunluluk yoktur, gönüllük vardır.
- Rekreasyonel aktiviteler kişilere psikolojik doygunluk verir, bireyin yaşam isteğini artırır.
- Rekreasyonel faaliyetler bir başkası ya da başkaları için yerine getirilemez.
- Rekreasyonel faaliyetler para kazanma olgusundan uzaktır.
- Rekreasyonel aktiviteler her yaştan bireylere imkan sunar.
- Açık ya da kapalı alanlarda yapılabilen bir rekreatif aktivite; ona katılım gösteren kişi tarafından aktivite olarak görülebilirken, bir diğer kişi tarafından rekreasyonel faaliyet olarak görülmeyebilir (Bingöl, 2011).

2.2.1. Rekreasyonun Sınıflandırılması

Rekreasyon kavramının sınıflandırılmasında mekan, amaç ve fonksiyon gibi bölümlendirmelerin yapılması; geniş bir alana hitap edebilen rekreasyonun anlaşılması hususunda önem arz etmektedir.

2.2.1.1. Mekansal Açıdan Rekreasyonun Sınıflandırılması

Mekansal açıdan rekreasyon; açık ve kapalı alan rekreasyonu olmak üzere iki kısma ayrılmaktadır. Bu sınıflandırma, gerçekleştirilen rekreasyonel aktivitelerin nerede yapıldığını esas alır.

a) Açık alan rekreasyonu: Açık alanda gerçekleştirilen boş zaman faaliyetleridir. Bireylerin boş zaman aktivitelerini açık alanlarda geçirme isteği nedeniyle ortaya çıkmıştır. Doğal ortamları da kendi bünyesinde barındıran rekreasyon kavramı, doğal alanları da faaliyet alanı olarak belirlemiştir. Açık alanda gerçekleştirilen her türlü sportif faaliyetler, sanatsal aktiviteler ve oyunlar bu grup içerisinde değerlendirilir. Kayak, tırmanma, futbol, açık hava konserleri, izcilik, piknik, doğa incelemesi ve doğayı koruma amaçlı yapılan faaliyetler açık alan rekreasyonuna örnek teşkil edebilmektedir (Ardahan ve diğerleri, 2016; Hacıoğlu ve diğerleri, 2003).

b) Kapalı alan rekreasyonu: İnsanlar tarafından yapay olarak üretilmiş, doğal olmayan alanlarda yapılan serbest zaman aktivitelerini içermektedir. İnsan eliyle düzenlenmiş bir çatı altında yapılan bu etkinlikler kapalı alan rekreasyonuna girmektedir. Sosyal kulüpler ya da derneklerdeki kapalı mekan aktiviteleri, evde yapılan aktiviteler (tv izleme, müzik dinlemek, kitap okumak gibi), kapalı alanlarda yapılan kültürel faaliyetler (sergi, müze gezisi vb.), kongreler, kapalı rekreasyon alanlarındaki sportif faaliyetler ve sağlıklı yaşam aktivitelerinde bulunmak, çeşitli kurslara katılım göstermek gibi aktiviteler kapalı alan rekreasyonuna örnek teşkil edebilmektedir (Ardahan ve diğerleri, 2016; Gökdeniz, 2003; Karaküçük ve Akgül, 2016).

2.1.1.2. Eylem Çeşide Göre Rekreasyon

İnsanların aktivitelere katılım şekline göre de bölümlendirilmektedir. Mirzeoğlu'na (2003) göre bu bölümlendirmede; bireyin rekreasyon faaliyetlerine katılımında seyirci ya da bizzat etkinliği gerçekleştiren kişi olduğu olarak katıldığı esas alınır ve esas olarak aktif ve pasif rekreasyon olarak değerlendirilir (Ardahan, ve diğerleri, 2016).

a) Aktif rekreasyon: Bireylerin aktif bir şekilde rol aldıkları ve katılım gösterdikleri boş zaman etkinliklerine denir. Resim yapmak, enstrüman çalmak, kamp yapmak, herhangi bir sportif faaliyette bulunma (futbol, basketbol, yüzme vb.) gibi faaliyetleri kapsamaktadır (Ardahan ve diğerleri 2016; Hacıoğlu ve diğerleri 2003).

b) Pasif rekreasyon: Bireyin aktivitelere bizzat katılım göstermesi yerine aktivitelere seyirci olarak bulunmasıdır. Sportif faaliyetlerin izlenmesi, kültürel ve sanatsal aktiviteleri izlemesi, televizyon izlemek, müzik dinlemek ve kitap okumak gibi faaliyetler pasif rekreasyona örnek olarak verilebilir (Ardahan, ve diğerleri, 2016; Gökdeniz, 2003).

Rekreasyon faaliyetleri ‘‘açık’’ ve ‘‘kapalı’’ mekanlarda yapılabildiği ve çeşitlendirilebildiği gibi katılım bazında değerlendirildiğinde de ‘‘aktif’’ ve ‘‘pasif’’ olarak da ayrılabilirler. Özgüç'e (2011) göre rekreasyonel faaliyet temel alındığında daha yaygın olarak yapılan çeşitlendirme ise ‘‘şehirsel’’ ve ‘‘kırsal’’ rekreasyonel faaliyetlerdir. Fakat Açık hava da yapılan bir takım faaliyetler, kapalı alanlarda ve kapalı alanlarda yapılan faaliyetlerin bir bölümü de açık alanlarda yapılabilmektedir (Kartal, 2015).

2.1.1.3. Katılımcıların Milliyetine Göre Rekreasyon

Hazar (1999) katılımcıların milliyetine göre rekreasyonu ulusal ve uluslararası olarak ik kısımda değerlendirilmiştir (Hacıoğlu ve diğerleri, 2003).

a) Ulusal rekreasyon: Ülkenin ulusal sınırları içerisindeki kişi veya kuruluşların katıldığı boş zaman etkinlikleridir.

b) Uluslararası rekreasyon: Ülke sınırları dışında gerçekleştirilen boş zaman aktiviteleridir. Örnek olarak uluslararası faaliyetler, olimpiyat organizasyonları gibi etkinlikler verilebilir (Hacıoğlu ve diğerleri, 2003).

2.1.1.4. Amaçlarına Göre Rekreasyon

Mirzeoğlu'na (2003) göre; rekreasyonel faaliyetlerin içeriksel olarak taşıdığı amaç bazında yapılan sınıflandırmalardır.

a) Dinlenme amaçlı rekreasyon: Vücut ve ruh sağlığın elde edilip sürdürülmesi amacıyla yapılan rekreasyonel faaliyetleri kapsamaktadır.

b) Kültürel Rekreasyon: Kültürel amaçlı katılım gösterilen rekreasyonel aktivitelerdir. Müze gezisi, tiyatro izlemek vb. gibi faaliyetler örnek olarak gösterilebilir.

c) Toplumsal Amaçlı Rekreasyon: Toplumsal ilişkilerin gelişimini kurabilmek ve sağlayabilmek amacıyla yapılan aktivitelerdir. Toplumsal yönden iyi ilişkiler kurmak, sosyal etkileşimi artırabilmek gibi fonksiyonları olan aktivitelerdir.

d) Sportif Amaçlı Rekreasyon: Aktif ve pasif katılımın mümkün olduğu bu rekreasyon çeşidinde; bireylerin boş zamanlarında izleyici ya da sportif faaliyetlere tam olarak katılım gösterdiği aktivitelerdir..

e) Turizm Amaçlı Rekreasyon: Tatil yapmak amacı bilinci güden seyahat türlerini içeren rekreasyonel faaliyetlerdir.

f) Sanatsal amaçlı rekreasyon: Sanatsal faaliyetlere ilgilenim sonucu bireylerin serbest zamanlarında katılım gösterdiği sanat odaklı faaliyetlerdir. Konserlere katılım göstermek, resim ve sanat galerini gezmek buna örnek olarak gösterilebilir (Ardahan ve diğerleri, 2016).

2.1.1.5. Çeşitli Ölçütlere Göre Rekreasyon

a) Yaş faktörüne göre rekreasyon: Yaş gruplarına göre yapılan bu sınıflandırmada, bireyler kendi yaşına uygun olarak seçtiği herhangi bir aktiviteye katılırlar (Ardahan ve diğerleri, 2016; Karaküçük ve Akgül, 2016).

b) Faaliyetlere katılım sayısına göre rekreasyon: Bireysel veya bir grup dahilinde katılım gösterilen aktivitelerdir (Ardahan ve diğerleri, 2016; Karaküçük ve Akgül, 2016).

c) Zamana göre rekreasyon: Rekreasyonel faaliyetlerin hangi mevsimde yapıldığına göre sınıflandırılmaktadır. Kış mevsiminde yapılan kar sporları ve yaz mevsiminde yapılan deniz sporları örnek olarak gösterilebilir (Ardahan, Turgut ve Kalkan, 2016; Karaküçük ve Akgül, 2016).

d) Sosyolojik muhtevaya göre: Lüks, geleneksel ya da belirli kitlelerin katılım gösterdiği rekreasyonel aktivitelerdir. Rekreasyonel aktiviteler genel olarak herkese hitap edebilirken bazı rekreasyonel aktiviteler belirli bir kesime hitap edebilir (Ardahan ve diğerleri, 2016; Karaküçük ve Akgül, 2016). Bu sınıflandırmaya golf aktivitesi örnek olarak gösterilebilir.

2.1.1.6. Özel Fonksiyonuna Göre Rekreasyon

Rekreasyon fonksiyonel açıdan da gruplandırılabilir.

a) Ticari rekreasyon: Bireyler rekreatif ihtiyaçlarını karşılayabileceği ücretsiz hizmet sunan kuruluşlar olacağı gibi bireylerin bizzat satın alarak katılım gösterdiği

rekreasyonel aktiviteler vardır. Ticari rekreasyon ise aktiviteleri kar amaçlı satan kurum ya da kuruluşların faaliyetini ifade etmektedir.

b) Sosyal rekreasyon: Bireylerin bir araya gelerek katıldıkları rekreasyonel faaliyetlerdir. Katılım gösterilen faaliyetler bireylerin hayat görüşlerine, aile geliri, eğitim ve kültür düzeyi gibi faktörlerine göre gerçekleştirilir (Ardahan ve diğerleri, 2016; Karaküçük ve Akgül, 2016).

c) Fiziksel rekreasyon: Fiziksel güç harcanarak yapılan faaliyetleri içerir. Dolayısıyla aktif katılım gerektiren fiziksel rekreatif aktiviteler açık veya kapalı alanlarda yapılabilen tüm sportif faaliyetleri kapsamaktadır (Ardahan, ve diğerleri, 2016).

d) Orman rekreasyonu: Orman kaynaklarının rekreatif alan ve aktiviteler amacıyla kullanılmasıdır. Orman içi trekking ve piknik gibi aktiviteler orman rekreasyonuna örnektir (Ardahan ve diğerleri, 2016).

2.1.1.7. Yerel Sınıflandırmaya Göre Rekreasyon Çeşitleri

Yerel sınıflandırmaya göre rekreasyon çeşitleri; kentsel ve kırsal olarak sınıflandırılmıştır.

a) Kentsel rekreasyon: Kent merkezinde gerçekleştirilen rekreasyonel faaliyetleri kapsar. Açık veya kapalı mekanlarda gerçekleştirilebilen bu faaliyetler, kısa süreli ve kişilerin yakın çevresini kapsayabilen, kolayca ulaşımı sağlanabilen aktivitelerden oluşmaktadır (Karaküçük ve Akgül, 2016).

b) Kırsal rekreasyon: Şehir merkezlerinin dışında özel olarak işlevsel opsiyonları olan kırsal alanlarda gerçekleştirilen faaliyetlerdir. Rekreasyonel aktivitelere duyulan talebi karşılayabilecek orman, su kenarları ve dağlık alanlarda yapılan faaliyetleri kapsar. Piknik, doğa yürüyüşü, dağcılık, su sporları vb.

aktiviteler kırsal alan rekreasyonuna örnek olarak verilebilir (Karaküçük ve Akgül, 2016).

2.2.2. Rekreasyonun Özellikleri

Her yaştan bireye, alansal özelliklere, coğrafik unsurlara, çeşitli amaçlara göre sınıflandırılabilen rekreasyon kavramını diğer bilimlerden ve alanlardan ayıran bir takım özellikler vardır. Bu farklılıklar rekreasyon olgusunun özelliklerini belirtmektedir. Rekreasyonun özellikleri şöyle sıralanabilir (Karaküçük ve Akgül, 2016; Karaküçük, 2001; Karaküçük ve Gürbüz, 2007; Hacıoğlu ve diğerleri, 2003; Ekal, 2010; Darendelioğlu, 2008);

- Rekreasyonel faaliyetlere katılım gönüllülük esasına dayanmalıdır. Kişi rekreasyonel aktiviteyi seçerken hiçbir zorlamaya maruz kalmadan kendi özgür iradesiyle yapmalıdır.
- Rekreasyon bireye özgürlük hissini verir
- Rekreasyon boş zamanda gerçekleştirilen bir deneyimdir.
- Rekreasyonel aktivitelere katılım bireylerin, etkinliklere devamlı olarak katılma zorunluluğu bulunmaktadır.
- Rekreasyon kendi bünyesinde çok çeşitli faaliyet içermektedir.
- Rekreasyon, rekreasyonel aktivitelere katılım sonucu meydana gelen bir deneyimdir.
- Her yaştan bireylerin katılımına imkan sağlar.
- Her mevsimde, her iklim şartlarında, açık ve kapalı alanlarda uygulanabilmektedir.

- Rekreatyonel faaliyetlere katılım belirli amaçlara göre aktive edilmiştir. Her kişiye göre belirli amaçları vardır. Aktivitelere katılım gösteren kişiler bu faaliyetleri bir bilinç halinde gerçekleştirir.
- Rekreatyon evrensel olarak uygulanabilmektedir.
- Rekreatyonel faaliyetler katılımcılara kişisel ve toplumsal yönden kazanımlar sağlar ek olarak bunun yanında zihinsel ve fiziksel altyapılarını geliştirmelerini sağlar. Bunun için rekreatyonel faaliyetler bireylere, kendilerini ifade edebilme ve üretken olabilme gibi gelişimsel faktörlere imkan verebilmelidir.
- Rekreatyonel faaliyetler düzenlenirken toplumsal geleneklere, törelere, ahlaki ve manevi değerlere uygun olmasına dikkat edilmelidir. Sosyal değerlerle çatışmamalıdır.
- Rekreatyon, haz ve neşe sağlayan bir faaliyettir.
- Rekreatyonel faaliyetler bizzat rekreatyonistler tarafından düzenlenir.
- Rekreatyon etkinlikler, planlı ya da plansız bir şekilde, beceri sahibi olan ya da olmayan kişilerle veya organize olan ya da olmayan mekanlarda gerçekleştirilebilir.
- Rekreatyonel bir aktivite gerçekleştirilirken, ikincil olarak ya da daha fazla faaliyete ilgi duyma ve gerçekleştirme imkanı tanımaktadır.
- Rekreatyonel faaliyetler, aktivitelere katılım gösteren bireylerin fiziksel, zihinsel ve duygusal durumlarına uygun olmalıdır.
- Rekreatyonel faaliyetler, aktivitelere katılım gösteren bireylerin sosyo-kültürel olanaklarına bağlı olarak gerçekleştirilebilir.

- Rekreasyon bireysel bir kavramdır ve bir başkası için yapılamaz. Birey boş zaman faaliyetlerine kişisel amaçlarla (doyum, rahatlama, dinlenme ve fazla enerjisini atma) katılabilir.
- Rekreasyon, faaliyet ve hareketlilik içerir. Bu hareketlilik fiziksel ve düşünsel yönde olabilir.
- Rekreasyon tembellik karşıtı bir aktivite bütünüdür.

Gönüllülük esasına dayalı olan ve boş zamanlarda, çeşitli amaçlara göre gerçekleştirilen rekreasyonel faaliyetlerin uygulanması için gerekli olan bir takım unsurlar bulunmaktadır. Barnet'e (1995) göre bunlar sosyal fiziksel ve doğal çevreden oluşmaktadır. Sosyal çevre, etkinliklerin festivallerin planlanmasını ve uygulanmasını içermektedir. Fiziksel çevre de golf sahası, yüzme, spor salonları gibi olan yerleri belirtmektedir. Doğal çevre de açık alan rekreasyon etkinlikleri için talep gören deniz, kıyılar, dağlar gibi doğal alanları kapsamaktadır (Kaya, 2013).

Gunter (1987) rekreasyonel aktivitelerle dayalı olarak deneyimin bir takım özellikleri olduğunu belirtmiştir;

- Rutin yaşam tarzından ayrılma
- Etkinliklere katılım göstermenin bireyin kendi iradesiyle gerçekleştiriyor olması
- Haz alma
- Vaktin varlığı
- Üretken hayal kurma
- Macera ve keşif
- Kendini gerçekleştirme (Köktaş, 2004).

2.2.3. Rekreasyonun Bireysel ve Toplumsal Faydaları

Teknolojinin gelişim göstermesi, bireylerin çalışma saatlerinde azalmalar, gelir düzeylerinin yükselmesi ve bunun sonucunda bireylerin boş zamanlarındaki artışın meydana gelmesi sebebiyle rekreasyonel etkinliklere olan katılımlar artmıştır (Mansuroğlu, 2002). Rekreasyonel etkinliklere katılım gösteren bireylerde bir takım faydalar görülmüştür. Rekreasyonel aktivitelere katılımların sonucunda; aktiviteler, bireylere hem kişisel yönden olumlu etkiler sağlayabilirken, toplumsal açıdan da olumlu etkileri olduğu görülmüştür. Eryılmaz ve Unur (2019) tarafından yapılan "Açık Alan Rekreasyon Etkinliklerine Katılan Bireylerin Pozitif ve Negatif Duygu Durumlarının Karşılaştırılması" adlı çalışmada; bireylerin herhangi bir etkinliğe katılım göstermediği dönemdeki pozitif duygu durumları ile bireylerin etkinliklere katılım gösterilen süreçteki pozitif durumlarının; bireylerin herhangi bir etkinlik yapmadığı dönemdeki negatif duygu durumları ile etkinlik yapılan dönemdeki negatif duygu durumlarının farklılık olup olmayacağı araştırılmıştır. Çalışma sonucunda, kişilerin rekreasyonel etkinliklere katılım gösterdikleri dönemde pozitif duygu (heyecanlı, güçlü, hevesli kararlı, dikkatli ve aktif olma) durumlarının etkinlik yapılmayan döneme göre daha çok yaşandığı ortaya çıkartılmıştır. Negatif duygu bağlamında bakıldığında ise etkinlik yapılmayan dönemde, bireylerin negatif duygu (sıkıntılı, üzgün, suçlu, ürkmüş, düşmanca, asabi, sinirli, tedirgin ve korkmuş) durumlarını daha çok yaşadıkları ortaya çıkartılmıştır. Çalışmada da ortaya çıkartıldığı gibi çeşitli rekreasyonel aktivitelere katılımın bireylerin üstünde bir takım olumlu etkileri vardır. Serdar ve Demirel (2019) tarafından yapılan "Üniversite Öğrencilerinin Rekreasyonel Etkinliklerden Algıladıkları Sağlık Çıktıları ile Mutluluk Düzeyleri Arasındaki İlişki" adlı çalışmada bireylerin rekreasyonel etkinliklere katılım sonucu algıladıkları sağlık çıktıları ne kadar artış gösterirse, mutluluk düzeylerinin düzeylerinin de aynı derecede artış gösterdiği

tespit edilmiştir. Demirel (2019) arafından Fitness salonu üyeleri üzerine yapılmış çalışmaya göre, bireylerin boş zaman faaliyetlerine katılım düzeylerinin artış göstermesi ile mutluluk düzeylerinin de aynı şekilde artış gösterdiği tespit edilmiştir.

Rekreasyonun bireysel faydalarını şu şekilde listelemek mümkündür (CNRA, 2005; Okuyucu, 2006; Smith, 1991; Koçyiğit ve Yılmaz, 2014);

- Stresin azaltılmasını sağlar
- Bağışıklık sisteminin güçlendirilmesini sağlar
- Kronik hastalık riskini azaltır
- Obezite ihtimalini düşürür
- Solunum fonksiyonları
- Kas gücünün artmasını sağlar
- Ruh halinin düzelmesini sağlar, depresyon ve kaygı durumlarını azaltır.
- Bireyin sosyalleşmesini sağlar
- Bireysel yönden beceri ve yeteneklerin gelişmesine katkı sağlar.
- Kişiyeye gelişmiş benlik duygusunu aşılır.
- Öğrenme kavramlarını geliştirir.
- Kişide daha fazla farkındalık yaratır
- Özgüveni artırır
- Bireyin yaşam memnuniyetinin artmasını sağlar
- Kişiyeye gelişmiş benlik duygusu aşılır
- Çalışma ve iş başarısını sağlar
- Bireyi mutlu eder.

Rekreasyonel faaliyetlerin toplumsal faydaları ise şu şekildedir (CNRA, 2005; Okuyucu, 2006; Smith, 1991; Koçyiğit ve Yılmaz, 2014; Hazar, 2014);

- Toplulukları güçlendirir
- İnsanları toplumsal gönüllüğe teşvik eder

- Toplumsal dayanışmayı güçlendirir
- Kültürel çeşitliliği ve uyumu sağlar
- Daha fazla çevresel farkındalığın oluşmasını sağlar
- Demokratik toplum yaratılmasını kolaylaştırır
- Rekreatif odaklı tesisler ve aktivitelerin teşvikiyle, çeşitli animasyon etkinlikleriyle de ülkesel ve yöresel turizmin gelişmesine, iyi ülke imajı yaratmayı sağlayabilir.

Rekreasyonun olumlu bireysel ve toplumsal faydalarının olmasının yanında olumsuz çevresel etkileri de olabilmektedir. Bu durum hem doğal kaynakları etkileyebilirken diğer yandan da vahşi doğaya zarar açabilirler. Rekreatif faaliyetlerin olumsuz çevresel etkileri şu şekilde açıklanabilir (Ewert, 1999; Hammit ve diğerleri, 2015);

- Bitki örtüsünün çirkinleşmesinin sonucunda topraktaki havalandırma ve su dolaşım hızının azalması meydana gelir.
- Çöplerin doğaya bırakılması
- Kamp ateşlerinden kaynaklanan hava kirlilikleri, yangın riski
- Vahşi yaşamın yerinden edilmesi, yaban hayatındaki meydana gelen azalma
- Avcılık gibi faaliyetlerin bölgedeki canlıların üremelerini olumsuz yönden etkilenmesine neden olabilir
- İnsanlar gitmiş oldukları çeşitli habitat bölgelerinde, hayvanlarla etkileşime girip onları modifikasyona uğratabilir (Örn. Normalde kendi içgüdüsel yönüyle avlanması gereken bir ayının; parka gelen bireyler tarafından yiyecek bırakılarak doğal beslenme alışkanlıklarının değişime uğratılması).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SEYAHAT ve ULAŞTIRMA

3.1 Seyahat ve Ulaştırma Kavramı

Dünya Turizm Örgütüne (UNWTO) göre seyahat kavramı, kişinin her zaman ki ikamet ettiği yerinden ayrılışından dönene kadar yaptığı yolculuktur. Bu nedenle gidiş-dönüş anlamına da gelebilmektedir. Bir gezi, farklı yerlere yapılan ziyaret anlamına da gelmektedir (UNWTO, 2008: 9). Vogel (2016) seyahati; bir yolculuk, bir iletim ve bir yerden başka bir yere hareket olarak tanımlamıştır. Türk Dil Kurumu sözlüğünde seyahat etmek ‘‘uzak yerleri görerek gezmek, yolculuk etmek’’ olarak tanımlamıştır (TDK, 2020). Seyahat; dinlenme, eğlenme, sağlık, gezi, macera gibi çeşitli nedenleri gerçekleştirmeye yönelik heyecan veren, keşfetme arzusu içinde olunan bir eylem olarak tanımlanabilir (Ekmekçi, 2020).

Tarihsel önceki süreçlerdeki insanların av, göç gibi hayatlarını devam ettirebilmeleri için zorunluluk arz eden faaliyetleri, güç şartlar altında yerine getirmesi nedeniyle; İngilizcesi ‘‘travel’’ olan seyahat kelimesinin etimolojik kökeni, Latince işkence entrümanı anlamında kullanılan ‘‘trepalium’’ kelimesinden evrilmiş olan ‘‘travail’’ kelimesine dayandığı düşünülmektedir (Çallı, 2015: 6). Özellikle son dönemlerde medyanın da etkisiyle seyahat kelimesine daha sık rastlanabilmektedir. Seyahat olgusunun bireylerin yaşamlarında önemli bir yeri olduğu; seyahatin bireylere yeni yerler tanımak, yeni tecrübeler edinmek gibi çeşitli fırsatları da sunduğu bilinmektedir (Aydın, 2020).

Ulaştırmak eylemi; bireylerin, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü olarak tanımlanmıştır. Ulaşma kavramı da yöresel, bölgesel veya uluslararası yönden bir yerden başka bir yere gidiş gelişini beyan etmektedir

(Alpöge, 2016). Ulaşım, insanların ve eşyaların yer değiştirmesi ve bunun organize edilmesi, bir nesneyi veya bir kişiyi bulunduğu yerden farklı bir yere aktarma anlamına gelmektedir. Ulaşım sadece “mobility” yani hareketlilik anlamına gelmez. Ulaşım kavramında önemli olan husus “erişilebilirlik” kavramıdır. Ulaşılabilirlik ise yolcuların, taşınan yükün, ve bilginin hareket etme hususundaki kolaylığını temsil eder. Ulaşım, hareketliliğin çeşitli koşullar bağlamında nasıl gerçekleştiği ile alakalıdır. Dünyadaki en önemli beşeri faaliyetlerinden birini temsil eden ulaşım, ülkeler arasında mekansal ilişkilerde önemli rol oynayan bir kavram olup, ekonominin vazgeçilmez bir bileşenidir (Ayataç, 2016; Rodrigue, Slack ve Comtois, 2006). Evren (2016) ulaştırmayı, “çok boyutlu, çok disiplinli, çok amaçlı ve aynı zamanda çok yönlü dışsal etkileri olan karmaşık bir sistem” olarak tanımlamıştır. Bireylerin hareketli olma durumları, ulaşımları ve erişimleri ulaştırma sistemleri ile sağlanmaktadır. Üretim merkezlerinde üretilmiş olan ürünlerin tüketicilere teslim edilmesi yönündeki gereksinimleri ulaştırma kavramı sağlamaktadır.

Ulaştırma, üretici ve tüketici kavramlarının arasında bir köprü görevi görmektedir. Sosyal ve kültürel yaşamın ayrılmaz bir parçası olan ulaştırma kavramı ekonomik yönden; ekonomiye güç kazandırabilmekte, rant sağlayabilmekte, ekolojik yönden: hava ve gürültü kirliliği oluşturabilmekte, yapılmış olan karayolları-demiryolları itibarıyla önemli arazileri işgal edebilmekte doğaya zarar verebilmektedir. Ek olarak, ulaştırma araçlarının çeşitli nedenlerden ötürü trafik kazalarına sebebiyet verebilmesi nedeniyle de can ve mal kaybına yol açabilmektedir (Evren, 2016).

3.1.1. Seyahat ve Ulaştırmanın Tarihçesi

Tekerliğin icat edilmesi ulaşım araçlarının kullanılmasında bir ilk olmuş olup, uygarlıkların tarihleri açısından önem arz eden buluşlardan biri haline

gelmiştir (Şendağ, 2007). Seyahat olayı insanlığın tarihçesi kadar eskiye dayanır ve insanlar tarih boyunca çeşitli amaçlarla seyahat etmiştir. Örnek olarak ticaret kavramı tarih boyunca, kişilerin önemli bir seyahat nedenini oluşturmuştur (İçöz, 2011: 1).

Ulaşımında tekerliğin kullanılması yük hayvanlarının yanına yük arabalarını da eklenmesini sağlamıştı. Gelişen ticari ilişkiler keşif amaçlı yolculuklara sebebiyet vermişti. M.Ö. 5. bininci yılın sonlarında Sümer Medeniyetinin yelkenli gemileri ile birlikte çeşitli hammaddeleri (bazalt, bakır ve değerli metaller) sağlamak amacıyla Basra Körfezini geçtikleri, Mısırlı tacirlerin Lübnan ve Suriye bölgelerindeki sedir ormanlarından kereste getirdikleri, M.Ö. 1000 yılları dolaylarında Akdeniz’de ikamet eden Fenike’lilerin keşif amacıyla denize açıldıkları bilinmektedir (Demircan, 2010). Gelişmiş ticaret ve siyasi gücün kullanılmasıyla birlikte imparatorluklar gelişmeye başlamış; imparatorlukların gelişmesiyle ilişkili olarak ulaşım gelişmeleri de meydana gelmiştir (Garrison, 2003).

M.Ö. 3000 yıllarına kadar batı Avrupa’dan Kuzey Afrika’ya ve buradan da Hindistan ve Çin’e uzanan kervan yolları vardır. Romalılar ilk geniş boyutlu seyahati yapan ulustur (İçöz, 2011). Roma İmparatorluğu’nun M.S. 5. yüzyılda dağılmasıyla birlikte, söz konusu uygarlığı simgeleyen düzen de yıkılmıştır. Buna karşın orta çağda dinsel hareketlerin önem kazandığına ve toplumları derinden etkilediğine tanık olunmaktadır. Örneğin Kuzey Avrupa’dan Orta Doğu’ya doğru gerçekleştirilen Haçlı Seferlerinin düzenlenmesi nedeniyle kıtalararası bir insan hareketi olarak değerlendirilmelidir. Bu uzun yolculukların, gidişlerin ve dönüşlerin, güzergah üzerindeki toplulukları da kapsamı bakımından toplumlararası etkileşime yol açan bir süreç olarak değerlendirilmelidir. Haçlı Seferlerinin Orta Doğu taraflarına düzenlenmesinin turizm alanına bir başka etkisi ise, kıtalararası

nitelikte inanç amaçlı seyahatleri başlatması ve bunu yaygınlaştırmasıdır (Eralp, 1983: 4).

İlk olarak İngiltere’de meydana gelen ve sonrasında diğer ülkelere sıçrayan Sanayi Devrimi, birçok alanda değişmelere sebep olmuştur. Teknik alanda meydana gelen gelişimler, kömürle ve buharla çalışan makinaların icat edilmesi; ulaştırmacılıkta ilk olarak gemilerin ve sonrasında da trenlerin kullanılmasını sağlamıştır. Kıtalararası ulaşımında gemicilik, ülke sınırları içindeki ulaşımında da tren ve otomobilin kullanılması seyahati kolaylaştırmıştır. Demiryolu ulaşımının kullanıma açılmasıyla birlikte organize turlar da başlamıştır. Hafta sonlarında şehirden, çevredeki tarihi ve doğal güzellikleri olan yerlere merkezi turlar düzenlenirdi. Bu tür seyahatlerde kullanılan ulaşım çeşidi ise trendi. Thomas Cook, 1840 yılından itibaren tren gezisi düzenlemeye başlamıştır. Thomas Cook’un ilk olarak 1841 yılında Leicester-Loughborough arasında bir dernek adına düzenlediği seyahatten sonra seyahat acentacılığının da başlangıcı olarak kabul edilir. 1845 yılına gelindiğinde Cook, Lecister’da bir seyahat acentası açarak bilet satışına başlar. Cook’un düzenlediği ve belirli olan gruba ulaştırma ve konaklama hizmetleri sunarak seyahatlere çıkarması organize turların başlangıcı olarak nitelendirilir (Hacıoğlu, 2013: 1-2).

İlk demiryollarının inşa edilmesinden sonra araçların hız ve verimlilik seviyelerinin artırılması ile paralel olarak demiryolları zaman içinde Kuzey Amerika ve Avrupa’ya yayılabilmiş bunun neticesinde de yeni bir kömür, buhar, çelik ve telgraf dönemi başlamıştır. 1930’lu yıllara kadar süren bu dönem Büyük Demiryolu Dönemi olarak adlandırılmıştır. O dönem içinde 1.3 milyon km uzunluğa erişmiş olan demiryolu taşımacılık sektöründeki ağırlığını da kaybetmiş bulunmaktaydı. 20. Yy’ın başında otomobilin üretilmesi, petrol, petro-kimya, elektrik, telefon üretimlerinin meydana gelmesi modern endüstriyel gelişiminin sembolü oldu.

Karayolları altyapılarının geliştirilmesinden sonra otomobil hız ve performansı da artırılmıştır. Bireysel ulaşım tarzında yaşanan esneklik, ulaşımı daha geniş tabakaya yayabilmişti. Karayolları ve demiryolları altyapılarına çeşitli yatırımlara kıyasla hava yolları ulaşımına yapılan altyapı yatırımları o dönem içerisinde daha azdı (Griibler ve Nakicenovic, 1991).

Kim (2009) tarafından yapılan bir araştırmada, ulaşımında meydana gelen önemli ilerlemeler kronolojik bir şekilde aşağıda verilmiştir.

1555: İngiltere'deki Karayolları Kanunu, yol çalışmalarını planlamak ve denetlemek için sörveyörlerin seçilmesiyle sonuçlandı.

1765: İngiltere'de Bridgewater Dükü'nün, Worsley'deki mülkündeki kömür madenlerinden Manchester kentine 12 km'lik kanal açıldı.

1780'ler: Buhar motorlarından elde edilen döner güç elde edildi.

1816: İngiltere ile Fransa'yı birbirine bağlayan kanalda vapur sefer hizmetleri uygulandı.

1825: Dünyanın ilk demiryolu-demiryolları olarak kabul edilen Stockton ve Darlington Demiryolları açıldı.

1835: Büyük Batı Demiryolu, baş mühendis I. K. Brunel tarafından organize edildi.

1837: Brunel tarafından yapılan "SS Great Western" vapuru on dokuz gün içinde İngiltere'den New York'a ulaştı.

1840: Frank Hillis, Londra ve Hastings arasında buharla çalışan bir araç işletti ve 200 km'de 40 km / s hıza ulaştı.

1870: Londra'da sokak teleferiği faaliyete geçti.

1870: E.W. Von Siemens, Berlin'de elektrikli bir demiryolu açtı.

1872: ABD'deki Büyük Epizootik salgını, özellikle solunum yolu hastalıklarının hızla yayıldığı kentsel alanlarda birçok atı öldürdü.

1873: A.S. Hallidie, San Francisco'da bir teleferik hattı açtı.

1880: Thomas Edison pil gücünü, basınçlı havayı ve kimyasal elektrik üretimini araştırdı. 1886: Karl Benz, içten yanmalı bir motorla çalışan üç tekerlekli bir araba üretti ve G. Daimler ve W. Maybach dört tekerlekli bir araba geliştirdi.

1887: Amerika'nın ilk elektrikli aracı William Morrison tarafından üretildi.

1888: Frank J. Sprague elektrikli tramvay sistemlerini inşa etti.

1896: Panhard ve Levassor şirketi otomobil motorunu aracın önüne yerleştirdi.

1899: ABD, 1930'larda dünyanın en büyük yapay limanı haline gelen Los Angeles'ı inşa etmek için Ordu Mühendisler Kolordusuna fon ayırdı. Projenin ilk aşaması 1912'de tamamlanabildi.

1900: ABD'de yaklaşık 8.000 kilometrelik tramvay hattı vardı ve 1900 yılında yaklaşık 4 milyar transit seyahat gerçekleştirildi. Avrupa'daki toplam otomobil sayısı yaklaşık 10.000'e ulaştı.

1903: Orville Wright, Kuzey Carolina'da uçakla kısa süreli ve kontrollü bir uçuş yaptı.

1908: İlk Model T otomobili Henry Ford tarafından üretildi.

1910: Avrupa'daki toplam otomobil sayısı yaklaşık 200.000'e ulaştı

1914: Panama Kanalı açıldı.

1915: ABD, Havacılık Ulusal Danışma Komitesi'ni kurdu.

1925: Otobüs servisleri tramvayların yerini almaya başladı.

1930: Yalnızca ABD'de toplu taşıma kullanımını yaklaşık 17 milyar seviyesine yükseldi ve kentte yaşayan bir vatandaş yılda ortalama 120'ye yaklaşık yolculuk yapıyordu.

1964: Japon Ulusal Demiryolu Tokyo ve Osaka şehirleri arasında "Shinkansen" olarak da bilinen yeni yüksek hızlı demiryolunun altyapısını açıldı.

1981: Fransa, 1981'de Paris ve Lyon arasında "TGV" adında yeni bir hızlı tren işletmeye başladı.

1991: ITS America firması, ABD Kongresi tarafından ABD'de akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve dağıtımını koordine etmek üzere görevlendirildi.

1997: ilk kez 7-10 Ağustos tarihleri arasında, Otomatik Karayolu Sistemleri (OKS) San Diego'da kamuoyuna tanıtıldı.

2001: Japonya, Kore ve birkaç Avrupa şehrinde sınırlı ulaşım lokasyonuna dayalı hizmetler (LBS) sunulmaktadır (Kim, 2009).

3.1.2. Seyahat ve Ulaştırma Endüstrisi

Endüstri kavramı herhangi bir iş bölümünü içeren, yatırım için sermaye gerektiren, çeşitli teknolojik ve organizasyonel yapıları olan kuruluşlara mal ve hizmet sunabilmek amacıyla kullanılan, zanaat, sanat, iş veya ticaret kavramlarının belirli bir bölümü anlamına gelmektedir (Vogel, 2016).

Ulaştırma sektörü, ulusal ekonominin genel hedeflerini karşılayabilmenin temeli olarak devlet tarafından kurulan bir sektör olup, ekonomik ve sosyal bir çerçeve içerisinde faaliyet gösterebilmektedir. Ekonominin bütün sektör ve bölümleri, her endüstri için tasarlanan özel politikalar dahilinde ulaşım endüstrisi çerçevesinde faaliyet göstermektedir (Bayliss, 1992). Ulaştırma sektörü iyi işlediği takdirde, tüm ülkelerin ekonomik ve sosyal bakımdan kalkınmasının yanında bölgesel veya uluslararası işbirliğini desteklemesi yönünden temel bir gereklilik halini alabilmektedir. Tarihsel yönden ulaşım sektörünün gelişimi, ülkelerin ekonomik refahlarının ve başarılarının bir göstergesi olmuştur. Gelişmiş, verimlilik arz eden ve güvenli olan iç ulaşım sistemleri yoksulluğun azaltılması için kritik önem arz eden pazarlara, istihdama, eğitime ve temel hizmetlere önemli erişim sağlar. Aynı zamanda enerji talebinin artmasının ardında önemli itici bir gücü oluşturmaktadır (UNECE, 2016). Bunların yanında ekonomik olarak bir ülkenin zenginliklerini harekete geçirip, pazarlama kolaylığının da sağlanmasıyla üretimin güçlendirilmesiyle ekonomi kalkınabilir. Ulusal anlamda ülkede bulunan bölgeler

arasındaki kalkınma düzeyinin farklılığını azaltabilir. Kültürel birliğin sağlanmasına, devlet tarafından hayata geçirilmiş, kamuya yönelik hizmetlerin daha etkin bir şekilde verilmesine ve böylelikle devlet otoritesinin gücünü artırmaya, savunma gücünün gelişmesine yardımcı olabilir. Ek olarak, iç ve dış turizmin teşvik edilmesini de sağlayabilir (Yayla, 2016).

Eski dönemlerde zorunluluklardan dolayı yapılan yer değiştirmeler ve seyahatler yaygın bir durumdaydı. Fakat endüstri devriminin meydana gelmesi bu durumu değiştirebilmişti. Sanayi devriminin yaşanmasıyla birlikte, işgücüne dahil olan bireyler, elde ettikleri birikimlerle eğlenme, dinlenme gibi çeşitli zevklere ve turizm amaçlı seyahatlere katılım göstermeye başlamıştır. Bu durum, seyahat endüstrisinin gelişip, yaygınlaşmasını önemli ölçüde etkilemiştir. Temel özeliği, turistik ürün üreticileriyle ya da üretilen ürünle hizmetlerin bütünleştirilerek satılmasını kapsayan seyahat endüstrisi; paket turlar halinde hizmetleri tüketicilere ulaştırmaktadır. Seyahat endüstrisindeki kuruluşlar; seyahat organizatörleri sektöründeki kuruluşlar ve ulaşım sektöründe yer alan kuruluşlar olarak iki kısımdan oluşmaktadır (Güngör, 2007). Turizm ve seyahat endüstrisini ve içindeki kuruluşları oluşturan kamu, özel ve gönüllülük gibi sektörler de vardır (Ingle ve diğerleri, 2010).

- **Kamu Sektörü;** Ticari olmayan, kar amacı gütmeyen, merkezi veya yerel yönetim tarafından finanse edilmektedir. Bu sebeple kar etmek yerine hizmet vermeyi amaçlayan bir sektördür. Müzeler, parklar, bahçeler, milli parklar örnek olarak verilebilir.
- **Özel Sektör;** Ticari sektör olarak da bilinen bu sektör; büyük ölçekli uluslararası şirketlerden orta ve küçük ölçekli bağımsız işletmelere kadar farklı büyüklükteki seyahat ve turizm organizasyonlarından oluşmaktadır. Bu kuruluşların mülkiyeti tamamıyla özel şahıslar veya hissedarlar tarafından kontrol edilmektedir. Kar amacı güden bu kuruluşlar konaklama sağlayıcıları, ulaşım şirketleri, tur operatörleri ve seyahat acentelerinden oluşmaktadır.

- **Gönüllülük Sektörü;** Üçüncü veya hayırsever sektör olarak da bilinen gönüllü sektör; kamu veya özel sektörün bir parçası olmayan kuruluşları içermektedir. Bu sektörün kuruluşları, belirli bir hizmet sunmayı belirli bir bakış açısını teşvik etmeyi amaçlayan bağımsız kuruluşlardır. Gönüllü sektör kuruluşları genellikle üyelikler, bağışlar, hibeler ve etkinliklerde mal ve hizmet satışının yapılması vb. aracılığıyla finanse edilmektedir.

Seyahat endüstrisi içerisinde yer alan ulaştırma hizmeti sunan işletmeler, turistin ikamet ettiği yerden gidecek olduğu destinasyona ve o destinasyondan ikamet ettiği yere geri dönüş sürecine kadar ulaşım hizmetlerini yerine getiren işletmelerdir. Seyahat endüstrisinde yer alan dört grup ulaştırma işletmesi vardır. Bunlar; Karayolu, Demiryolu, Denizyolu ve Havayolu işletmeleridir (Güngör, 2007).

- **Karayolu İşletmeleri;** Destinasyona ulaşabilmek amacıyla havaalanına gelen yolcuları kalacak oldukları otellere götüren, tatili biten turistleri otelden havaalanına ileten, turistlerin turizm faaliyetleri içerisindeyken de (günlük tur gibi çeşitli ulaştırma hizmetleri) çeşitli turistik alanlara ulaştıran otobüs işletmeleridir. İçsel turizm bazında da turistleri çeşitli turistik alanlara götüren ve turistlerin ikamet ettiği yerlere geri dönmelerini sağlayan işletmelerdir.
- **Demiryolu İşletmeleri;** Endüstri devrimi sürecinde seyahat hareketlerinin baş aktörlerinden biri olan demiryolu işletmeleri; şimdilerde karayolları gibi yaygın bir ağa sahip olamaması ve havayolu ulaştırması gibi zaman kazandırma gibi niteliklerinin olmaması nedeniyle seyahat endüstrisi içerisindeki gelişimini tam olarak sağlayamamıştır. Demiryolu işletmeleri sundukları hizmetleri bakımıyla, özel ilgi turizmi ve nostaljik seyahat etkinliklerini yerine getiren işletmeler olarak değerlendirilebilmektedir.
- **Denizyolu İşletmeleri;** Denizyolu ulaştırmasını tercih eden turistlere hizmet veren işletmelerdir. Deniz yolu seyahati genellikle uzun süreli bir seyahat olarak değerlendirilir. Kruvaziyer turizmi örnek olarak gösterilebilir.
- **Havayolu İşletmeleri;** Turistlerin ikamet ettiği ülkeden başka bir ülkeye götüren, turizm faaliyetin sona ermesi sonucunda da ikamet yerlerine dönme sürecindeki ulaşım hizmetlerini yerine getiren işletmelerdir.

Seyahat ve turizm endüstrisi dünyanın önemli sektörlerinden biri olarak bilinmektedir. En büyük seyahat markalarından en küçük tur operatörlerine, hostel sahiplerine kadar milyonlarca şirket ve işverenden oluşan bu endüstri; ülkelerin ekonomik yönden büyümelerinin sağlanmasını ve istihdamın yaratılmasını sağlayabilmektedir (Sofronov, 2018).

Ulaşım olanakları bireylerin seyahat etmesini mümkün kılan etmenlerden biri olup, turizmin önemli bir parçası olarak değerlendirilir. Turizm kavramının gelişmesinin sebebini ve sonucu oluşturan ulaşım olgusudur. Ulaşımdaki yaşanan ilerlemeler turizmi hareketlendirir, bunun sonucunda da turizmin yaygınlaşması ise ulaşımı geliştirmektedir (Doğaner, 1996). Ulaşımın yanında turizm ürünlerin seçilmesinin başka yönleri de olabilmektedir. Turizm talebi, bireylerin seyahat kolaylaştırıcılarına ya da seyahat motivasyonuna sahip olup olmamasına bağlı bir kavramdır. Boş zaman ve harcanabilir gelir, turizmin en önemli kolaylaştırıcıları arasında değerlendirilir. Çünkü bu iki etmen bireylerin seyahat etmelerini sağlayabilecek etmenlerdir. Bireylerin seyahat etmesini sınırlayabilecek başka etmenlerde vardır; yaş(sağlık kısıtlamaları, finansal sınırlamalar vb.), aile, politik istikrar ve barış (çatışmalar, terör eylemleri, savaşlar) gibi hususlar sınırlamalara örnek olarak gösterilebilir (Camilleri, 2018).

3.2. İnsanları Seyahate Yönelten Nedenler

Kişiler çeşitli nedenlerden dolayı tarih boyunca belirli amaçlar doğrultusunda seyahate çıkmıştır. Bu nedenler, amaçlar tarihsel olarak değişiklik göstererek, süreçlerden geçerek küreselleşen dünyaya da uyum sağlayabilmiştir. Bireyleri seyahata yönelten sebeplerin iyi bilinmesi ve doğru saptanması seyahatin hem amacına ulaşması hem de seyahatin yaratacağı ekonomik, sosyo-kültürel, çevresel ve politik sonuçların iyi yorumlanması açısından önemlidir. Altıntaş ve Balta (2017) insanları seyahate yönlendiren faktörleri şu şekilde ele almışlardır;

- **Din:** İnsanoğlu inanç kavramını bir ihtiyaç olarak görmüştür. Din kavramı tarihin başlangıcından bu yana seyahatin ana nedenlerini oluşturan unsurlardan biri olarak kabul edilmektedir.
- **Sağlık:** İnsanların hastalıklardan kurtulmak, güzelleşmek ve sağlıklı bir hayat sürebilmek adına farklı yerlere sağlık amaçlı seyahatler gerçekleştirdiği bilinmektedir. Geçmişten bugüne değin devam eden sağlık amaçlı seyahatler günümüzde tedavi amaçlı turizm faaliyetleri adı altında insanları seyahat etmeye iten faktörler arasında yer almaktadır.
- **Kültür:** Bir toplumun kendine has özellikleriyle geliştirdiği kültür öğelerinin başka toplumlar tarafından görölmek istenmesi, kültürün seyahatle ilişkilendirilmesini sağlayan temel nedenidir. Topulukların, farklı kültürleri, farklı yaşam biçimleri, gelenekleri, sanatı, tarihi ve eğlenceleri insanları seyahat iten bir başka etkenler olarak kabul edilmiştir.
- **Merak:** Bilinmeyen şeyleri öğrenme, anlama ve anlamlandırma süreci insanları merak faktörü altında seyahat etmeye yönelten önemli bir unsur olarak değerlendirilmektedir.
- **Dinlenme:** Rutinleşmiş yaşamın stres ve sıkıntılarında kaçış, bireysel motivasyonu yeniden canlandırma, fiziksel ve ruhsal olarak dinlenme ihtiyacı; insanları buldukları yerlerin dışında farklı arayışlar gerçekleştirmelerine sebebiyet verebilmektedir.
- **İş:** Çalışma hayatında iş görüşmeleri, toplantı ve ticaret gibi sebepler seyahate iten başka nedenler olarak kabul görmektedir.
- **Spor:** Amatör ya da profesyonel olarak sportif faaliyetlerle ilgilenen bireyler, çeşitli karşılaşmalara, ortak yarışma platformları ve sportif faaliyetlere katılım göstermek amacıyla seyahatlerde bulunmaktadır.

- **Ziyaret:** Akraba ziyaretleri, eş, dost ziyaretleri seyahatin en fazla gerçekleştirildiği alanlardan biridir. Farklı bölgeleri, ortamları ve kişileri ziyaret etmek kimi zaman prestij, kimi zamanda zorunlu olarak ve bazı durumlarda gelişen bir durum olarak seyahatin ziyaret boyutunda olan kavramlardır.
- **Eğitim:** Kişiler eğitimlerini devam ettirme, sunulan değişim programlarından yararlanabilmek ve yabancı bir dil öğrenebilmek amacıyla seyahat edebilmektedirler.
- **Alışveriş:** Çeşitli destinasyonlarda, çeşitli alışveriş amaçlı turlar organize edilmektedir. Alışveriş amaçlı kısa süreli seyahatlerin oluşturduğu bir turizm çeşiti olarak değerlendirilmektedir. (Altıntaş ve Balta, 2012: 7).

Iso-Ahola (1982) ortaya attığı sosyo-psikolojik motivasyon temelli teoride, bireylerin günlük ortamlarını bırakma isteği ve bir ortamda seyahat yoluyla psikolojik ödül elde etme arzusu gibi amaçlarla seyahat edip, turizm faaliyetlerine katılım gösterdiklerini belirtmiştir.

Vuuren ve Sleebbert (2011) tarafından yapılmış bir araştırmada ise turistlerin dinlenme ve rahatlama, öğrenme, rekreasyonel faaliyetlere katılım, kişisel değerler ve sosyal deneyimler elde edebilme gibi nedenlerle seyahat ettiklerini ortaya çıkartmışlardır. Pavon ve diğerleri (2016) tarafından yapılan bir araştırmada ise bireylerin seyahat motivasyonunda; destinasyon, kişisel faktörler ve sosyal faktörler olmak üzere üç temel faktör olduğu ortaya çıkartılmıştır.

Turistlerin seyahat motivasyonu hususunda çeşitli teoriler meydana getirilmiş olup, bu teoriler üzerinde de çeşitli araştırmalar yapılmıştır (Crompton, 1979; Dann, 1977; Fodness, 1994; Iso-Ahola, 1982; Pearce ve Caltabiano, 1983; Plog, 1974). Yıllardan beri yapılan bu araştırmalar turizm ve seyahat literatürünün temeline katkı sağlamaktadır. Bu araştırmada ‘‘İtme-Çekme’’ faktörleri kullanıldığı için diğer

teoriler işlenmemiş olup, sadece konuyla alakalı olan teoriden bahsedilmesi uygun görülmüştür.

3.2.1. Seyahat Motivasyonu

İnsan davranışları rastgele bir davranış olmadığı için belirli amaçlara dayanmaktadır. Davranışların temeli itici güçlere dayanmaktadır ve bu itici güçlere güdü denilmektedir. Motivasyon olarak da bilinen güdü kavramı uyarılmış ihtiyaç olarak değerlendirilmektedir (Kaçar, 2020). Motivasyon kelimesi Latince ‘‘hareket ettirme, hareketlendirme’’ anlamına gelen ‘‘movere’’ kelimesinden türemiştir (Alan, 2006). Motivasyon, genel olarak bireyleri belirli şekillerde davranışlar için harekete geçiren psikolojik uyarıcılardır (Medlik, 2003: 116). Motivasyon bir şey yapmanın nedeni olarak bilinir. İsteklilik ve irade kavramlarıyla belirli bir davranışın altında yer alan faktörleri ifade etmektedir. Algıların, çıkarların, değerlerin ve eylemlerin bir bütünüdür. Bireylerin belirli bir şekilde davranmasının ve o davranışların temelinde yatan unsurlarla ilgilidir (Armstrong, 2006; Lai, 2011). Motivasyon kavramının temelinde üç ana faktör vardır bunlar; insanların davranışını tetiklemek, ortaya çıkan davranışı yönlendirme ve bu davranışı sürdürme olarak bilinmektedir (Alan, 2006).

Seyahat davranışı bireylerin seyahat öncesinde, sürecinde ve sonraki süreçlerindeki davranış tutumlarıdır (Vuuren ve Slabbert, 2012). Seyahat motivasyonu ise kişileri belirli bir seyahat\tatil deneyimi yaşamaya yönelten sebepler olarak tanımlanabilir (Harman, Çakıcı ve Akatay, 2013: 271). Turistlerin karar alma süreçleri birçok faktörden etkilenebilmekte olup, süreç olarak da çeşitli karar ve eylemlerden geçen aşamalardan oluşmaktadır. Araştırmacılar karar alma sürecinde etkili olan seyahat amacı, yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, kişilik yapısı, aile, gelir, maliyet, destinasyon mesafesi gibi faktörler üzerinde çeşitli tartışmalar

yapmışlardır. Bu faktörler arasında seyahat motivasyonu turistlerin seçim kavramının en önemli noktası olarak görülmektedir (Gnanapala ve diğerleri, 2012).

Seyahat Motivasyonları heterojendir, farklı unsurlardan meydana gelir. Turizmdeki pazarlamasında, diğer endüstrilerdeki pazarlamalara kıyasla farklı bir yaklaşıma ihtiyaç duyar. Seyahat motivasyonlarına yönelik birçok araştırma yapılmıştır. Literatürde bu konuyla alakalı olarak birçok yöntem geliştirilmiş ve uygulanmıştır. Motivasyon araştırmaları öte yandan psikolojide kullanılan teknikleri de kullanarak araştırılan örneklemin güdülerini tanımlamaya ve tahmin etmeye çalışır. Motivasyon araştırmaları bireylerin ne istediklerini bildiklerini varsayarak, potansiyel turistlerin ihtiyaçlarını keşfetmeye yönelik araştırmalardır (Puri ve Chand, 2009). Turist motivasyonları bakımından, bireylerin seyahata çıkma nedenleri iki bağlamda değerlendirilebilir. Bunlar; bireylerin ev ortamından kaçma isteği veya evden uzaklaşmak ve yeni deneyimler elde etmek. Genel seyahat nedenleri olarak belirtilmiş olan bu kavramların ötesinde, seyahat destinasyonları ile bireylerin ihtiyaçları arasındaki motivasyonel bağlantı karmaşıktır. Bunların yanında bireyler çeşitli destinasyonlara seyahat etmek için birçok ihtiyaçlara ve motivasyonlara sahip olabilmektedir. Turistik motivasyon üzerine turizm profesyonellerinin ve çeşitli araştırmacıların yapmış olduğu çalışmalar; insanların neden seyahat ettiklerini ve seyahat kararına nasıl vardıklarının anlaşılmasına yardımcı olmaktadır (Bright, 2008). Bireyin turistik seyahat ve destinasyon motivasyonu iki kısımda değerlendirilir. Bunlar iç ve dış faktörlerdir. Turizm kavramında bireylerin motivasyonu etkileyen iç faktörler; bireylerin davranışlarının eyleme geçirilmesiyle alakalı olup tamamıyla fikir, algı, değerler, inançlar ve kişilikten oluşmaktadır. İçsel motivasyon maddiyata dayalı olamayan, satın alınamayan, bireylerin duygusal yönden ihtiyaçlarını karşılamaya dönük bir motivasyon çeşidi olup tamamıyla bireyin kendisiyle alakalı olan bir kavramdır. Dış

faktörler ise bireyleri herhangi bir motivasyona itebilen ve karar vermesini etkileyebilen faktörlerdir. Dışsal motivasyonun içeriği ise ekstra motivasyon, bireyin doğup yaşadığı yer, aile, yaş, kültür ya da sosyal sınıf ve değişim gösteren turizm pazarlarından oluşmaktadır (Mengü, 2017).

3.2.1.1. İtme ve Çekme Faktörleri

Seyahat motivasyonlarını ölçmek amacıyla çeşitli teoriler meydana getirilmiştir. Bunlardan biri de Dann (1977) tarafından ortaya çıkartılıp daha sonraları Crompton (1979) tarafından geliştirilmiş olan, bireylerin seyahat etmesindeki itici ve çekici faktörleri ele alınan teoridir. Bu teoriyi sonraki süreçlerde birçok araştırmacı çeşitli araştırmalarda kullanmıştır (Antara ve Prameswari, 2018; Baloğlu ve Uysal, 1996; Jang ve Wu, 2014; Khuong ve Ha, 2014; Kim ve diğerleri, 2003; Li ve Qi, 2019; Said ve Maryono, 2018; Subadra ve diğerleri, 2019).

İtme faktörleri, kişilerin seyahat isteğinin oluşmasını sağlayan içsel ve somut olmayan unsurlardan oluşmaktadır. Destinasyondan farklı bağımsız kişisel faktörler olarak, seyahat ihtiyacını karşılamak amacıyla bir istek meydana getiren veya sosyal ve psikolojik faktörler olarak da nitelendirilebilir. Çekme faktörleri ise destinasyon ile alakalıdır. Çekme faktörleri gidilecek yerin seyahat eden birey tarafından çekiciliğiyle alakalıdır. Turistler çekme faktörleriyle ilgili motivasyonlarını gitmeyi seçtikleri destinasyon ile alakalı ilgi, beklenti ve algılarına göre oluştururlar (Antara ve Prameswari, 2018; Keleş ve diğerleri, 2015: 24).

Turizm kavramında itici ve çekici faktörler belirli kısıtlamalara bağlı olarak bireylerin seyahat kararında etkili olmaktadır. Çok sayıda ve ciddi boyutlarda kısıtlamaların sonucunda, seyahat isteği oluşmazken, kısıtlamaların olmaması durumunda kişilerde oluşan istek seyahat kararının verilmesine etki etmektedir (Demir, 2014: 9). İtme ve çekme faktörlerinin bireylerin karar verme üzerindeki

etkisini tam olarak anlayabilmek için turizmin sunmuş olduğu mal ve hizmet sisteminin de incelenmesi gerekmektedir. Turizm, destinasyon kaynaklarına ve turizme katılan bireylerin kaynakları algılamasına dayanmaktadır. Turizm kavramı tam anlamıyla bir arz talep etkileşiminin bir sonucu olarak meydana gelmektedir. Arz ve talep kavramları turistik ürünlerin üretilip geliştirilmesinin yanında bireylerin karar alma sürecini de etkilemektedir. Bu nedenle itme ve çekme faktörleri talep ve arzın ayrılmaz bir parçası olup bir bölgenin destinasyon için talep seviyesine ve nihai turizm deneyimine etki edebilmektedir (Uysal ve diğerleri; 2008).

Dann (1977) yapmış olduğu çalışmada iki tip turist tipolojisinden bahsetmiştir. İtme ve çekme teorisini anomik ve egosunu yükseltmek isteyen bireyler olarak iki grupta sınıflandırmıştır. Anomik turistleri ümitsiz, rutin hayatlarından sıkılan bireyler olarak nitelendirmiş olup diğer grubu da egosunu yükseltmek isteyen, seyahat etmeyi bir amaçtan öte ihtiyaç olarak gören ve kendini gerçekleştirmeyi isteyen turistler olarak tanımlamıştır. Crompton (1979) ise bireylerin neden seyahat ettiği ile itme-çekme faktörlerini temel alarak yapmış olduğu çalışmada sosyo-psikolojik ve kültürel unsurlar olmak üzere toplam 9 unsur ortaya çıkarmıştır. Bu aşamalar sosyo-psikolojik anlamda; kaçış, kendini keşfetme ve değerlendirme, rahatlama, prestij, regresyon, akrabalık ilişkilerinin geliştirilmesi ve sosyal etkileşimin kolaylaştırılması (itici faktörler) olarak belirlenmiştir. Kültürel anlamda ise yenilik ve eğitim (çekici faktörler) olarak belirtmiştir.

Aydın ve Sezerel (2017) tarafından yapılan ‘‘Seyahat Motivasyonlarına İlişkin Bir Yazın İncelemesi’’ adlı araştırmada 1970’den bu yana itme-çekme faktörleri üzerine yapılmış olan 42 adet çalışmanın amaçları, yöntemleri ve bulguları incelenmiştir. Bu bilgilerin ışığında bireylerin seyahat motivasyonlarının ortaya çıkarılmasında kullanılan itme-çekme kuramının başlıca faktörlerini aşağıdaki tabloda belirtmişlerdir.

Tablo 1.: Seyahat Motivasyonu İtici ve Çekici Faktörler

İtici Faktörler	Çekici Faktörler
Keşfetme	Kültürel değerler
Kaçış	Doğa ve Doğal çekicilikler
Yenilik	Rekreasyonel faaliyetler
Prestij	Uygunluk
Rahatlama	Alışveriş olanakları
Dinlenme	
Öğrenme	

Kaynak: (Aydın ve Sezerel, 2017: 131).

3.3. Rekreasyonel Seyahat Kavramı

Bireyler boş zamanlarını daha etkin bir şekilde değerlendirebilme güdüsüyle çeşitli seyahatlere, tatillere çıkabilmektedir. Bireyler bu seyahatleri kimi zaman rekreasyonel etkinliklere katılım sağlayabilmek amacıyla gerçekleştirmekte olup tatil sürecinde rekreasyonel bazlı aktiviteleri tercih edebilmektedirler (Can, 2015).

Turizmin başlıca tercih edilme nedenlerinin başında üstün bir oranla dinlenme ve eğlence amacı gelmektedir. Turizm olayını yaratan turist faaliyetleri genellikle rekreasyon kavramı içerisinde değerlendirilmektedir. Nitekim turizm genel olarak da rekreasyonel seyahat olarak nitelendirilmektedir (Karaküçük, 2008: 203-204). Bundan hareketle eğlence, tatil, dinlenme boş zamanları değerlendirme vb. amacıyla yapılan seyahatlere rekreasyonel seyahatler denilebilir. Rekreasyonel seyahat çalışma dışı olan zamanda gerçekleştiği için eğlence amaçlı bir seyahat olarak görülebilmektedir. Rekreasyonel amaçlı seyahatin odak noktalarından biri de psikolojik bir deneyime dayanmasıdır. Bu sebepten rekreasyonel seyahat kavramına keyif almak, eğlenmek amacıyla yapılan seyahatler dahil edilebilir. Genel olarak

tatil zamanlarında, hafta sonlarında yapılan seyahat biçimlerini kapsamaktadır. Rekreatif seyahat; ana hedeflerinden biri rekreasyon olarak belirlenen, bireylerin boş zamanları olarak belirlenmiş zaman dilimlerinde belirlenmiş olan destinasyona ve o destinasyondan dönüşe kadar yapılan seyahat sürecindeki faaliyet olarak değerlendirilebilir. Rekreatif seyahatler sosyal bir bağlamda da gerçekleşebilmekte olup turistik yerlere, barlara, restoranlara, çeşitli etkinliklere ve akşam eğlencelerine katılım amacıyla yapılan seyahatleri içerebilmektedir. Rekreatif seyahatlerde herhangi bir zorunluluk olmamaktadır, bu tür seyahatler tamamıyla bireylerin isteğine bağlı olarak şekillenmektedir (Chon, 1989; Ingle ve diğerleri, 2010; Iso-Ahola, 1983; Meeras, 2010; Wolfe, 1966). Zorunlu olmayıp isteğe bağlı olarak gerçekleştirilen rekreatif seyahatin çalışan bireylerde stresi azalttığı, onlara çeşitli deneyimler sunduğu ve bunların neticesinde de olumlu duyguları artırıp bireylerin yaratıcılığını geliştirebildiği ortaya çıkartılmıştır (Bloom ve diğerleri, 2014).

3.4. Doğu Ekspresi ve Kars Destinasyonu

Doğu Ekspresi; Ankara, Kırıkkale, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars şehirleri arasında sefer yapmaktadır. Ankara'dan 18:00'da kalkan Doğu Ekspresi yılın her günü hizmet vermektedir. Ankara-Kars güzergahları arası demiryolu hattının toplam uzunluğu toplam 1310 km'dir. Ekspres, Kars'a genel olarak 24 saatte ulaşabilmektedir (Eryılmaz ve Yüçetürk, 2018; Korkusuz, 2019). Tren yemekli vagon, pulman ve örtülü kuşetli vagonlardan oluşmaktadır. Bu vagonların sayısı gelen talebe göre değişebilmektedir. Son yıllarda Doğu Ekspresine fazla talep olması nedeniyle TCCD, Turistik Doğu Ekspresi adı altında yeni bir sefer düzenlemiştir. Turistik Doğu Ekspresi ilk seferine 29 Haziran 2019 tarihinde çıkmıştır. Ankara'dan Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri 16:55'te kalkmaktadır. Kars'tan Çarşamba, Cuma ve Pazar günleri 23:55'te hareket etmektedir. Turistik Doğu Ekspresi 6 yataklı

vagon ve 1 adet yemekli vagondan oluşmaktadır. Bu ekspres diğer Doğu Ekspresinden farklı olarak yolculuk sürecinde tarihi ve turistik alanların gezilmesini sağlayabilmek amacıyla Erzurum ve Erzincan'da toplam 2 saat 40 dakika, İliç istasyonunda ise 3 saat durmaktadır. Ankara-Kars arası böylelikle 31 saatlik bir yolcuğa tekâmül edebilmektedir (www.tcddtasimacilik.gov.tr). TCDD 2017 faaliyet raporunda; Doğu Ekspresi geçmiş yıllara oranla (kış döneminde) daha fazla taleple karşılaşmış olup öğrenci grupları, fotoğraf ve yürüyüş grupları gibi çeşitli grupların yanında çeşitli seyahat işletmelerinden de yoğun talep gördüğü belirtilmiştir (TCDD, 2018).

Doğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan Kars şehri, Türkiye'nin sınır illerinden biridir. Toplam yüz ölçümü 9.442 km² olan bu şehir ülke alanının %1.2'lik alanını kapsamaktadır (Altunsoy, 2005). Sert ve karasal bir iklimin hakim olduğu Kars şehri; Urartu, Saka, Bizans, Selçuklu, İlhanlı, Altınorda, Akkoyunlu, Osmanlı, Rusya gibi çeşitli uygarlıklara, devletlere ev sahipliği yapmıştır (Kırzioğlu, 1953).

Tarihsel olarak önemli medeniyetleri kendinde barındırabilmiş olan bu şehir; turistik, kültürel, tarihi yönden ve bunların yanında doğal güzellikleriyle de ilgi çekebilen önemli turistik destinasyonlardan biridir. Özellikle Osmanlı ve Rus mimarisinin eserleri şehirde baskın bir durumdadır. Demir (2013) Kars şehrindeki turistik değer taşıyan Osmanlı ve Rus mimarisinin eserlerini şu şekilde belirtmiştir;

Tablo 2.: Kars Şehri Osmanlı ve Rus Mimarisi Eserleri

Osmanlı Mimarisi	Rus Mimarisi
Beylerbeyi Sarayı	Küçük Köprü (Demir Köprü)
Gazi Ahmet Muhtar Paşa Konağı	Paşa Konağı
Kars Kalesi Celal Baba Türbesi	Belediye Binası
Ebul Hasan Harakani Camii ve Türbesi	Defterdarlık Binası
Havariler Kilisesi (Kümbet Camii)	Gazi Kars İlköğretim Okulu
Yusuf Paşa Camii	Çocuk Kütüphane Binası
Laçınbey Camii	Konservatuar Binası
Ulu Camii	Fevzi Paşa İlköğretim Okulu
Büyük Abdi Ağa Camii	Vali Konağı
Hacı Seyfi Camii	Ticaret Odası Binası
Beşik Camisi (Kabun-Kab Kilisesi)	İsmet Pasa İlkokulu
Vaizoğlu Camii	Beden Terbiyesi Binası
Aliağa Camii	Eski Adliye Binası
Topçuoğlu Hamamı	Ordu Evi (Serka Binası)
İlbeyoğlu Hamamı	Emniyet Müdürlüğü Binası
Mazlumağa Hamamı	Anadolu Lisesi
Cuma Hamamı	Gümrük Binası
Tabyalar ve Taş Köprü	Fethiye Camii (Aleksandr Nevski Rus Askeri Kilisesi)

Kaynak: (Demir, 2013)

Kars destinasyonunda Osmanlı ve Rus eserlerinden farklı olarak Sarıkamış Allahuekber Dağları Milli Parkı, Sarıkamış Kayak Merkezi, bireylerin çeşitli aktivitelere katılabildiği Çıldır Gölü, Kuyucuk Gölü Kuş Gözlem Alanı, rafting sporu için kullanılan Kars Çayı gibi çeşitli doğal alanlar bulunmaktadır. Ani Harabeleri, sit alanı olarak belirlenmiş Borluk Vadisi gibi önemli arkeolojik alanlar da mevcuttur. Etkinlikler yönünden, Sarıkamış Kış Oyunları Festivalleri,

uluslararası olarak düzenlenen Altın Kaz Film Festivali, Peynir Tadım Şenliği gibi çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir. Kars Müzesi, Kafkas Cephesi Harp Tarihi Müzesi gibi müzelere ve Kars Kalesi, Kız Kalesi gibi önemli tarihi kalelere sahiptir. Bunların yanında I. Dünya Savaşında önemli olayların ve savaşların burada gerçekleşmesi nedeniyle çeşitli şehitliklere ve anıtlara da sahiptir (Korkusuz, 2019). Verilmiş olan bilgilerin ışığında Kars, destinasyon olarak çeşitli rekreasyonel ve turistik ürünleri kendi bünyesinde barındırmaktadır. Sunmuş olduğu doğal ve yapay alanların etkisiyle destinasyonun belirli bir imaja sahip olduğu söylenebilir. Çanakçı ve diğerleri tarafından yapılan “ Kars İlinin Destinasyon İmajı ve Doğu Ekspres’i Deneyimi” adlı çalışmaya göre Kars’ı ziyaret eden yerli turistlerin katılım göstermiş olduğu turistik aktivitelerin başında Doğu Ekspresi, Ani Antik Kenti ve Çıldır Gölü geldiği ortaya çıkartılmıştır. Bireylerin Doğu Ekspresi’ni ulaşım sağlamaktan öte tren yolculuğuna katılım gösterip, yolculuğu deneyimlemek amacıyla tercih ettiği belirtilmiştir. Eryılmaz ve Yüçetürk (2018) tarafından yapılan “Genç Turistlerin Doğu Ekspresi Seferleri Tercihlerinde Instagram’ın Rolü” adlı araştırmada sosyal medyanın önemli programlarından biri olan Instagram’da yapılan paylaşımların Doğu Ekspresinin tercih edilmesinde etkin bir rol oynadığı ortaya çıkartılmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

4.1. Araştırma Yöntemi

4.1.1. Araştırma Modeli

Bu çalışmada nicel araştırma yöntemlerinden biri olan ve sosyal bilimlerde fazlaca tercih edilebilen betimsel araştırma modeli kullanılmıştır. Bu tür çalışmalardaki amaç, mevcut durumu araştırıp ve araştırmalar neticesinde durumu belirleyebilmektir (Büyüköztürk ve diğerleri, 2012). Araştırmada bilgi toplama aracı olarak anket tercih edilmiştir.

4.1.2. Evren ve Örneklem

Araştırmanın evrenini Doğu Ekspresi seyahatini tercih eden turistler oluşturmaktadır. Çalışmanın örneklemini ise Ocak-Şubat ayları arasında Doğu Ekspresi ile Kars'a yolculuk yapan turistler oluşturmaktadır. Araştırmadaki örneklem grubu, Doğu Ekspresini ve Kars Destinasyonunu tercih eden bireyler üzerinde gönüllülük ilkesine dayalı olarak uygun örnekleme yöntemiyle örneklendirilerek oluşturulmuştur. Araştırmada toplam 440 kişiye erişilmiş olup 8 adet anket tam olarak cevaplandırılmadığı için çalışmadan çıkarılmıştır. Böylelikle araştırmada 432 kişiye erişilmiştir (n=432).

Tablo 3.:Katılımcıların Demografik Bilgileri

Değişkenler		f	%
Cinsiyet	Kadın	173	40.0
	Erkek	259	60.0

	Toplam	432	100
Yaş	18-24 Yaş	177	41.0
	25-35 Yaş	116	26.9
	36-49 Yaş	53	12.3
	50 ve Üstü	86	19.9
	Toplam	432	100
Medeni Durum	Evli	153	35.4
	Bekar	279	64.6
	Toplam	432	100
Eğitim Durumu	İlköğretim	43	10.0
	Lise	83	19.2
	Ön Lisans	70	16.2
	Lisans	211	48.8
	Lisansüstü	25	5.8
	Toplam	432	100
Gelir Seviyesi	2020 TL ve Altı	202	46.8
	2021-3000 TL	71	16.4
	3001-4000 TL	70	16.2
	4001-5000 TL	26	6.0
	5001 TL ve Üzeri	63	14.6
	Toplam	432	100
Meslek	Öğrenci	178	41.2
	Kamu Çalışanı	60	13.9
	Özel Sektör Çalışanı	82	19.0
	Esnaf-Tüccar	22	5.1
	Ev Hanımı	28	6.5
	Emekli	46	10.6
	Diğer	16	3.7
	Toplam	432	100

Tablo 3’ de görüldüğü gibi, araştırma kapsamında yer alan katılımcıların, %60.0’nin erkek, %41.0’ının 18-24 yaş grubunda olduğu, %64.6’sının bekar olduğu, %48.8’inin lisans eğitim düzeyinde olduğu, %46.8’inin 2020 TL ve altı gelir seviyesine sahip olduğu ve % 41.2’sinin öğrenci olduğu belirlenmiştir.

4.2. Veri Toplama Yöntemi

Araştırma ile ilgili verilerin toplanıp kavramsal çerçevenin oluşturulmasında konu ile ilgili daha önceden hazırlanmış yerli ve yabancı kaynaklardan, internet ortamından pdf dosyalar şeklinde taranmış belgelerden, kütüphaneden konuyu kapsayan yayınlanmış ve basılmış kitaplar, makaleler ve tezlerden yararlanılmıştır.

Araştırmada veri toplama aracı olarak geçerliği ve güvenilirliği Özdemir (2013) tarafından yapılan “Destinasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği”(DTRAÖ), “İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği” (İSMÖ) ve “Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği” (DSMÖ) kullanılmıştır. Ölçeklerde yer alan ifadelerin yanıtlanmasında kullanılan (4’lü likert tipi) derecelendirme ölçeğinde, ‘1=Kesinlikle Önemli Değil, 2=Önemli Değil, 3=Önemli, 4=Kesinlikle Önemli’ olmak üzere 1 en düşük, 4 en yüksek puanı ifade etmektedir (Özdemir ve diğerleri., 2016). Araştırmada kullanılan ölçek, 2020 yılı Ocak ve Şubat ayında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (T.C.D.D.) Genel Müdürlüğü doğrultusunda alınan izin (Ek-2) ile birlikte Doğu Ekspresi Seyahatine katılan yolculara, gönüllülük ilkesi doğrultusunda yapılmıştır. Bu çalışma için yapılan güvenirlik analizinde ise “Destinasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ)” için cronbach alpha katsayısı .71, “İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ)” için .63 ve “Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ)” için ise .65 olarak bulunmuştur. Ayrıca 3 ölçek için toplam güvenirlik katsayısı ise .75 olarak bulunmuştur. Bu

güvenirlilik katsayıları, ölçeklerin bu çalışma için güvenilir ve uygun olduğunu göstermektedir.

4.2.1. Destinasyon Tercihinde Rekreasyon Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ)

Destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ölçeği (DTRAÖ), Doğu Ekspresi ile Kars'a seyahat eden bireylerin, Kars destinasyonu ile alakalı olarak rekreasyonel aktivitelere ve olanaklara verdikleri önemi ölçmektedir. Ölçek 22 maddeden oluşmaktadır.

Destinasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği'nin puan sonuçları Tablo 4'de verilmiştir.

4.2.2. İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ)

İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ), bireyleri tatile gitmeye iten sebeplerin ne kadar önemli olduğunu ölçmektedir. İçsel motivasyonları ölçeği 40 maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin 5 adet alt boyutu bulunmaktadır. Bunlar; görgü-keşif, uzaklaşma, hareket, ziyaret ve prestij kısımlarından oluşmaktadır. 1-12. maddeler "Görgü-Keşif" boyutunu, 13.-18. maddeler "Hareket" alt boyutunu, 19.-23. maddeler "Ziyaret" alt boyutunu, 24.-29. maddeler arası "Prestij" alt boyutunu ve 30.-40. maddeler arası "Uzaklaşma" alt boyutunu ifade etmektedir.

İçsel seyahat motivasyonları ölçeğinin alt boyutları ile ilgili değerler Tablo 4'de belirtilmiştir.

4.2.3. Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ)

Dışsal seyahat motivasyonları ölçeği, Kars destinasyonun sahip olduğu özelliklerin bireylerin o destinasyonu tercih etmelerinde ne kadar önemli olduğunu ölçmektedir. Ölçek toplam 40 maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin 5 adet alt boyutu vardır. Bunlar; Kalite-Atmosfer, kültürel zenginlik, doğal zenginlik, popülerite ve özgün-yerel ortam kısımlarından oluşmaktadır. 1.-12. maddeler arası "Kalite-

Atmosfer” alt boyutunu, 13.-20. maddeler arası “Kültürel Zenginlik” alt boyutunu, 21.-28. maddeler arası “Doğal Zenginlik” alt boyutunu, 29.-35. maddeler arası “Popülerite” alt boyutunu ve 36.-40. maddeler arası ise “ Özgün-Yerel Ortam” alt boyutunu temsil etmektedir.

Ölçeğin alt boyut ortalama puanları, çarpıklık ve basıklık değerleri Tablo 4’de verilmiştir.

Tablo 4.: Ölçek Puanlarının Dağılımı

Alt Boyutlar	Madde Sayısı	N	Ort.	Ss	Çarpıklık	Basıklık
Destinasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ)	22	432	60.58	11.43	-.060	.732
İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ)	40	432	121.41	17.66	-.092	-.011
İSMÖ 1 (Görgü-Keşif)	12	432	40.23	5.92	-.478	-.438
İSMÖ 2 (Uzaklaşma)	12	432	35.22	7.30	-.272	-.339
İSMÖ 3 (Hareket)	6	432	16.50	4.48	.586	4.87
İSMÖ 4 (Ziyaret)	5	432	15.13	3.35	-.476	-.158
İSMÖ 5 (Prestij)	5	432	14.31	3.69	-.308	-.494
Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ)	40	432	119.13	19.64	.136	.214
DSMÖ 1 (Kalite-Atmosfer)	12	432	38.89	6.25	-.631	.460
DSMÖ 2(Kültürel Zenginlik)	9	432	26.31	6.01	-.217	-.219
DSMÖ 3(Doğal Zenginlik)	7	432	20.07	4.75	.028	-.515
DSMÖ 4(Popülerite)	7	432	18.06	5.66	.119	-.725
DSMÖ 5(Özgün-Yerel Ortam)	5	432	15.78	3.27	-.607	.348

Tablo 4’de çalışma kapsamındaki katılımcıların; Destinasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) alt boyutlarından ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) alt boyutlarından aldıkları puanların ortalamaları verilmiştir. Buna göre DTRAÖ için ortalamanın 60.58, İSMÖ alt boyutlarında en yüksek ortalamanın 40.23 ile “Görgü-

Keşif (İSMÖ 1)” alt boyutunda olduğu; DSMÖ alt boyutlarında ise en yüksek ortalamanın 38.89 ile “Kalite-Atmosfer (DSMÖ 1)” alt boyutunda olduğu belirlenmiştir. Ayrıca çarpıklık ve basıklık değerleri kontrol edildiğinde verilerin normal dağılıma uygun olduğu ortaya çıkmıştır.

4.3. Verilerin Analizi

Çalışmada elde edilen verilerin analizinde SPSS 21.0 programı kullanılmış olup katılımcıların kişisel bilgilerinin dağılımlarını belirlemek için yüzde ve frekans tanımlayıcı istatistik yöntemleri, verilerin normal dağılım gösterip göstermediğini belirlemek için verilerin çarpıklık ve basıklık değerleri kontrol edilmiştir. Yapılan incelemeler sonucu verilerin normal bir dağılıma sahip olduğu belirlenmiştir. Jondeau ve Rockinger (2003)’ e göre alt boyutların çarpıklık ve basıklık katsayılarının +3 ile -3 arasında değiştiğinde bu alt boyutlarında normal dağılım parametrelerine uygun şartlar taşıdığını belirtmiştir. Verilerin istatistiksel analizinde tanımlayıcı istatistiksel modellerin yanı sıra t-testi, anova, anlamlı grupların tespiti için Tukey HSD çoklu karşılaştırma testi ve korelasyon analiz yöntemleri kullanılmıştır ($\alpha = 0.05$).

BEŞİNCİ BÖLÜM

BULGULAR

5.1. Bulgular

Tablo 5.: Cinsiyet Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin T-Testi Tablosu

Alt Boyutlar	Değişken	Ort.	Ss	t	p
Destinasyon Tercihinde Rekr. Aktiviteler Ölçeği	Kadın	60,2775	10,76619	-.454	.650
	Erkek	60,7876	11,87619		
İSMÖ 1 (Görgü-Keşif)	Kadın	41,3121	5,27342	3.131	.002
	Erkek	39,5097	6,22658		
İSMÖ 2 (Uzaklaşma)	Kadın	36,0000	6,43754	1.807	.071
	Erkek	34,7066	7,80670		
İSMÖ 3 (Hareket)	Kadın	16,4220	4,58397	-.304	.761
	Erkek	16,5560	4,43294		
İSMÖ 4 (Ziyaret)	Kadın	15,1618	3,28799	.139	.889
	Erkek	15,1158	3,41141		
İSMÖ 5 (Prestij)	Kadın	14,3064	3,45634	-.060	.952
	Erkek	14,3282	3,85448		
DSMÖ 1 (Kalite-Atmosfer)	Kadın	39,7457	5,23562	2.332	.020
	Erkek	38,3205	6,80470		
DSMÖ 2(Kültürel Zenginlik)	Kadın	26,3699	5,30704	.156	.876
	Erkek	26,2780	6,45196		
DSMÖ 3(Doğal Zenginlik)	Kadın	19,5838	4,62050	-1.771	.077
	Erkek	20,4093	4,82910		
DSMÖ 4(Popülarite)	Kadın	18,0983	5,31307	.086	.931
	Erkek	18,0502	5,90045		

DSMÖ 5(Özgün-Yerel Ortam)	Kadın	15,7283	3,11619	-.268	.789
	Erkek	15,8147	3,37978		

Cinsiyet değişkenine göre DTRAÖ, İSMÖ ve DSMÖ ölçekleri alt boyutları arasında yapılan T Testi sonuçlarına göre İSMÖ “Görgü-Keşif” alt boyutu ile DSMÖ “Kalite-Atmosfer” alt boyutlarında anlamlı farklılık olduğu belirlenirken ($p<0.05$) diğer alt boyutlarda anlamlı farklılık olmadığı ortaya çıkmıştır ($p>0.05$).

Tablo 6.: Yaş Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu

Alt Boyutlar	Değişken	Ort.	Ss	F	p
Destinasyon Tercihinde Rekr. Aktiviteler Ölçeği	18-24 Yaş	62,0113	10,87271	1,635	,181
	25-35 Yaş	59,2672	11,14908		
	36-49 Yaş	60,0943	11,01793		
	50 ve Üzeri	59,7209	12,97115		
İSMÖ 1 (Görgü-Keşif)	18-24 Yaş	41,0508	5,53118	2,979	,031
	25-35 Yaş	40,2931	6,32045		
	36-49 Yaş	39,6604	5,99661		
	50 ve Üzeri	38,8140	5,90615		
İSMÖ 2 (Uzaklaşma)	18-24 Yaş	36,7062	7,07537	5,617	,001
	25-35 Yaş	35,1466	7,48593		
	36-49 Yaş	33,9057	6,84236		
	50 ve Üzeri	33,0930	7,24630		
İSMÖ 3 (Hareket)	18-24 Yaş	16,4181	3,97082	1,382	,248
	25-35 Yaş	16,0086	4,67834		
	36-49 Yaş	16,5849	4,34314		
	50 ve Üzeri	17,2907	5,23532		
İSMÖ 4 (Ziyaret)	18-24 Yaş	14,6723	3,36847	2,869	,036
	25-35 Yaş	15,0776	3,33662		
	36-49 Yaş	15,9057	3,19413		
	50 ve Üzeri	15,6860	3,35809		
İSMÖ 5 (Prestij)	18-24 Yaş	14,8023	3,41793	2,034	,108
	25-35 Yaş	13,8017	4,28997		
	36-49 Yaş	14,3962	3,48811		
	50 ve Üzeri	13,9767	3,42989		
DSMÖ 1 (Kalite-Atmosfer)	18-24 Yaş	38,4124	6,31777	3,303	,020
	25-35 Yaş	38,2931	6,82453		
	36-49 Yaş	38,7736	5,74001		

	50 ve Üzeri	40,7558	5,30912		
DSMÖ 2(Kültürel Zenginlik)	18-24 Yaş	26,5028	5,84373	,452	,716
	25-35 Yaş	25,8017	6,93851		
	36-49 Yaş	26,2075	5,50649		
	50 ve Üzeri	26,6860	5,32753		
DSMÖ 3(Doğal Zenginlik)	18-24 Yaş	20,3277	4,69828	,640	,590
	25-35 Yaş	20,2328	4,94027		
	36-49 Yaş	19,4717	5,05205		
	50 ve Üzeri	19,7326	4,46799		
DSMÖ 4(Popülarite)	18-24 Yaş	18,2655	5,67216	2,985	,031
	25-35 Yaş	17,0086	6,04547		
	36-49 Yaş	17,6792	5,00297		
	50 ve Üzeri	19,3372	5,29952		
DSMÖ 5(Özgün-Yerel Ortam)	18-24 Yaş	15,9831	3,06645	1,327	,265
	25-35 Yaş	15,3534	3,89928		
	36-49 Yaş	15,4906	2,99758		
	50 ve Üzeri	16,1163	2,87962		

Yaş değişkenine göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği ve İçsel Seyahat Motivasyonları (İSMÖ) ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) alt boyutları arasında yapılan Anova Testi sonuçlarına göre İSMÖ 1 (Görgü-Keşif), İSMÖ 2 (Uzaklaşma), İSMÖ 4 (Ziyaret), DSMÖ 1 (Kalite-Atmosfer) ve DSMÖ 4 (Popülarite) alt boyutlarında yaş değişkenine göre anlamlı farklılık olduğu belirlenmiştir ($p < 0.05$). Anlamlı farkın olduğu alt boyutlarda yapılan Tukey HSD çoklu karşılaştırma testi ve ortalama değerlerine göre anlamlı farkın “18-24” ile “50 Yaş ve Üzeri” katılımcılardan kaynaklandığı belirlenmiştir.

Tablo 7.: Medeni Durum Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin T-Testi Tablosu

Alt Boyutlar	Değişken	Ort.	Ss	t	p
Destinasyon Tercihinde Rekr. Aktiviteler Ölçeği	Evli	60,2484	12,13807	-4.450	.653
	Bekar	60,7670	11,04794		
İSMÖ 1 (Görgü-Keşif)	Evli	38,9542	6,07664	-3.358	.001
	Bekar	40,9319	5,72879		
İSMÖ 2 (Uzaklaşma)	Evli	33,1569	7,41364	-4.448	.000

	Bekar	36,3584	7,00928		
İSMÖ 3 (Hareket)	Evli	16,7059	4,82848	.698	.486
	Bekar	16,3907	4,29673		
İSMÖ 4 (Ziyaret)	Evli	15,6275	3,28650	2.271	.024
	Bekar	14,8638	3,37299		
İSMÖ 5 (Prestij)	Evli	13,9150	3,67414	-1.688	.092
	Bekar	14,5412	3,69584		
DSMÖ 1 (Kalite-Atmosfer)	Evli	39,7712	6,00164	2.174	.030
	Bekar	38,4086	6,35107		
DSMÖ 2(Kültürel Zenginlik)	Evli	26,1307	5,69590	-.471	.638
	Bekar	26,4158	6,18823		
DSMÖ 3(Doğal Zenginlik)	Evli	19,7124	4,48194	-1.185	.237
	Bekar	20,2796	4,89978		
DSMÖ 4(Popülarite)	Evli	18,3922	5,40983	.876	.381
	Bekar	17,8925	5,80398		
DSMÖ 5(Özgün-Yerel Ortam)	Evli	15,7712	3,00985	-.042	.967
	Bekar	15,7849	3,41447		

Medeni durum değişkenine göre DTRAÖ, İSMÖ ve DSMÖ ölçekleri alt boyutları arasında yapılan T Testi sonuçlarına göre İSMÖ “Görgü-Keşif”, “Uzaklaşma” ve “Ziyaret” alt boyutları ile DSMÖ “Kalite-Atmosfer” alt boyutlarında anlamlı farklılık olduğu belirlenirken ($p < 0.05$) diğer alt boyutlarda ve Destinasyon Tercihlerinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği’nde anlamlı farklılık olmadığı ortaya çıkmıştır ($p > 0.05$).

Tablo 8.: Eğitim Durumu Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu

Alt Boyutlar	Değişken	Ort.	Ss	F	p
Destinasyon Tercihinde Rekr. Aktiviteler Ölçeği	İlköğretim	62,6977	15,76091	1,253	,288
	Lise	60,6386	12,87802		
	Ön Lisans	62,3143	10,83144		

	Lisans	59,5024	10,12417		
	Lisansüstü	61,0400	9,23526		
İSMÖ 1 (Görgü- Keşif)	İlköğretim	39,2326	5,80163	1,540	,190
	Lise	39,1807	6,13893		
	Ön Lisans	40,4714	5,39920		
	Lisans	40,6066	6,04678		
	Lisansüstü	41,6000	5,45436		
İSMÖ 2 (Uzaklaşma)	İlköğretim	35,6512	7,67458	,865	,485
	Lise	34,7349	7,91738		
	Ön Lisans	36,2000	6,90431		
	Lisans	35,2322	6,99511		
	Lisansüstü	33,3200	8,32026		
İSMÖ 3 (Hareket)	İlköğretim	17,6279	4,19764	2,942	,020
	Lise	16,9277	4,41390		
	Ön Lisans	17,4429	3,99505		
	Lisans	15,8104	4,52528		
	Lisansüstü	16,3600	5,45344		
İSMÖ 4 (Ziyaret)	İlköğretim	15,4419	3,86253	3,479	,008
	Lise	15,4819	3,31428		
	Ön Lisans	15,9286	3,01360		
	Lisans	14,5545	3,33390		
	Lisansüstü	16,1200	3,03205		
İSMÖ 5 (Prestij)	İlköğretim	14,7674	3,47671	2,389	,050
	Lise	14,3133	4,08724		
	Ön Lisans	15,3857	3,14985		
	Lisans	13,9668	3,61924		
	Lisansüstü	13,5600	4,31161		
DSMÖ 1 (Kalite- Atmosfer)	İlköğretim	40,3721	7,22437	1,501	,201
	Lise	39,2169	6,29566		
	Ön Lisans	39,6000	5,88144		
	Lisans	38,2180	6,03244		
	Lisansüstü	38,9600	6,97304		
DSMÖ 2(Kültürel Zenginlik)	İlköğretim	27,8140	5,65372	1,361	,246
	Lise	26,3614	6,35452		
	Ön Lisans	25,6429	5,58475		
	Lisans	26,0427	6,02163		
	Lisansüstü	27,7600	6,35269		

DSMÖ 3(Doğal Zenginlik)	İlköğretim	20,3488	5,40231	,628	,643
	Lise	19,7470	4,98251		
	Ön Lisans	20,0571	4,36350		
	Lisans	20,0047	4,70005		
	Lisansüstü	21,4000	4,50925		
DSMÖ 4(Popülarite)	İlköğretim	20,3953	6,11843	3,295	,011
	Lise	18,1928	6,10169		
	Ön Lisans	18,8714	5,27208		
	Lisans	17,4597	5,37295		
	Lisansüstü	16,5600	5,83866		
DSMÖ 5(Özgün-Yerel Ortam)	İlköğretim	16,1395	3,59617	1,623	,167
	Lise	16,0361	3,35845		
	Ön Lisans	16,4143	2,78970		
	Lisans	15,4692	3,16570		
	Lisansüstü	15,1600	4,27863		

Eğitim durumu değişkenine göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği ve İçsel Seyahat Motivasyonları (İSMÖ) ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) alt boyutları arasında yapılan Anova Testi sonuçlarına göre İSMÖ 3 (Hareket), İSMÖ 4 (Ziyaret), İSMÖ 5 (Prestij) ve DSMÖ 4 (Popülarite) alt boyutlarında eğitim düzeyi değişkenine göre anlamlı farklılık olduğu belirlenmiştir ($p < 0.05$). Anlamlı farkın olduğu alt boyutlarda yapılan Tukey HSD çoklu karşılaştırma testi ve ortalama değerlerine göre anlamlı farkın “İlköğretim” ile “Lisans” ve “Lisansüstü” katılımcılardan kaynaklandığı belirlenmiştir.

Tablo 9.: Gelir Seviyesi Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu

Alt Boyutlar	Değişken	Ort.	Ss	F	p
Destinasyon Tercihinde Rekr.	2020 ve Altı	61,1089	11,04302	,551	,699
	2021-3000	61,4085	11,24605		

Aktiviteler Ölçeği	3001-4000	59,4143	13,00668		
	4001-5000	59,0769	9,30343		
	5001 ve Üstü	59,8889	11,95571		
İSMÖ 1 (Görgü-Keşif)	2020 ve Altı	40,6733	5,63502	,701	,592
	2021-3000	40,0141	6,25983		
	3001-4000	40,1714	5,86310		
	4001-5000	39,2692	6,26455		
	5001 ve Üstü	39,5238	6,40780		
İSMÖ 2 (Uzaklaşma)	2020 ve Altı	36,6535	6,62565	4,382	,002
	2021-3000	34,8873	7,90940		
	3001-4000	33,8143	7,56478		
	4001-5000	34,3846	8,07998		
	5001 ve Üstü	32,9365	7,33281		
İSMÖ 3 (Hareket)	2020 ve Altı	16,6040	4,18260	,990	,413
	2021-3000	16,8873	4,06219		
	3001-4000	16,7571	4,16485		
	4001-5000	16,3846	7,80808		
	5001 ve Üstü	15,5079	4,42454		
İSMÖ 4 (Ziyaret)	2020 ve Altı	14,8911	3,49100	,607	,657
	2021-3000	15,4366	3,39214		
	3001-4000	15,1571	3,21516		
	4001-5000	15,2308	3,36223		
	5001 ve Üstü	15,5079	3,06843		
İSMÖ 5 (Prestij)	2020 ve Altı	14,9505	3,45512	3,584	,007
	2021-3000	14,0845	4,06289		
	3001-4000	14,0857	3,62257		
	4001-5000	13,5385	3,32543		
	5001 ve Üstü	13,1429	3,93437		
DSMÖ 1 (Kalite-Atmosfer)	2020 ve Altı	38,6881	6,10902	,314	,868
	2021-3000	39,6056	5,48629		
	3001-4000	38,8714	6,94893		
	4001-5000	38,4615	7,32792		
	5001 ve Üstü	38,9365	6,40028		
DSMÖ 2 (Kültürel Zenginlik)	2020 ve Altı	26,7030	5,84211	,895	,467
	2021-3000	26,1690	6,31774		
	3001-4000	26,3571	5,94671		
	4001-5000	24,4615	6,47599		

	5001 ve Üstü	25,9524	6,10771		
DSMÖ 3(Doğal Zenginlik)	2020 ve Altı	20,1238	4,63595	,147	,964
	2021-3000	20,3380	5,07077		
	3001-4000	20,0000	4,96947		
	4001-5000	19,5769	4,54465		
	5001 ve Üstü	19,9365	4,76165		
DSMÖ 4(Popülarite)	2020 ve Altı	18,1782	5,67599	1,477	,208
	2021-3000	19,0986	6,07137		
	3001-4000	18,1143	5,20463		
	4001-5000	16,6923	5,31239		
	5001 ve Üstü	17,0794	5,70597		
DSMÖ 5(Özgün-Yerel Ortam)	2020 ve Altı	15,8663	3,13493	,720	,578
	2021-3000	16,1831	3,28333		
	3001-4000	15,4714	3,35236		
	4001-5000	15,1538	3,84388		
	5001 ve Üstü	15,6508	3,38954		

Gelir seviyesi değişkenine göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği ve İçsel Seyahat Motivasyonları (İSMÖ) ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) alt boyutları arasında yapılan Anova Testi sonuçlarına göre İSMÖ 2 (Uzaklaşma), ve İSMÖ 5 (Prestij) alt boyutlarında gelir seviyesi değişkenine göre anlamlı farklılık olduğu belirlenmiştir ($p < 0.05$). Anlamlı farkın olduğu alt boyutlarda yapılan Tukey HSD çoklu karşılaştırma testi ve ortalama değerlerine göre anlamlı farkın “2020 TL ve Altı” ile “5001 TL ve Üzeri” gelir seviyesine sahip katılımcılardan kaynaklandığı belirlenmiştir.

Tablo 10.: Meslek Değişkenine Göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) Alt Boyutlarının Dağılımına İlişkin Anova Testi Tablosu

Alt Boyutlar	Değişken	Ort.	Ss	F	p
Destinasyon Tercihinde Rekr.	Öğrenci	61,6124	11,11680	1,311	,251
	Kamu Çalışanı	60,7333	10,66098		

Aktiviteler Ölçeği	Özel Sektör Ç.	60,3902	11,50926		
	Esnaf-Tüccar	57,7273	15,16004		
	Ev Hanımı	57,5357	13,40669		
	Emekli	61,5870	10,66578		
	Diğer	55,9375	9,02196		
İSMÖ 1 (Görgü-Keşif)	Öğrenci	40,9438	5,81516	1,676	,125
	Kamu Çalışanı	39,9167	6,21450		
	Özel Sektör Ç.	40,7317	5,42525		
	Esnaf-Tüccar	39,2273	8,01743		
	Ev Hanımı	38,8929	5,04307		
	Emekli	38,3696	6,04192		
	Diğer	40,0000	5,45283		
İSMÖ 2 (Uzaklaşma)	Öğrenci	37,0506	6,62155	3,950	,001
	Kamu Çalışanı	32,7500	7,77354		
	Özel Sektör Ç.	34,7805	7,56213		
	Esnaf-Tüccar	35,1818	9,50006		
	Ev Hanımı	33,7500	6,07134		
	Emekli	33,2826	7,25309		
	Diğer	34,6875	6,28987		
İSMÖ 3 (Hareket)	Öğrenci	16,4045	4,08862	1,135	,341
	Kamu Çalışanı	16,5333	4,24850		
	Özel Sektör Ç.	15,9390	4,38107		
	Esnaf-Tüccar	16,1364	5,52307		
	Ev Hanımı	16,4643	3,93919		
	Emekli	18,0217	5,96840		
	Diğer	16,5625	4,53091		
İSMÖ 4 (Ziyaret)	Öğrenci	14,6629	3,39805	2,955	,008
	Kamu Çalışanı	15,8833	2,69395		
	Özel Sektör Ç.	15,2073	3,40927		
	Esnaf-Tüccar	14,3636	4,70608		
	Ev Hanımı	16,6071	2,65747		
	Emekli	15,7826	3,01782		
	Diğer	13,8125	3,54436		
İSMÖ 5 (Prestij)	Öğrenci	14,7135	3,72379	2,252	,038
	Kamu Çalışanı	13,2167	3,99615		
	Özel Sektör Ç.	14,5488	3,42162		
	Esnaf-Tüccar	14,8182	4,42543		

	Ev Hanımı	14,6786	3,38902		
	Emekli	14,0652	3,36916		
	Diğer	12,3125	2,93754		
DSMÖ 1 (Kalite- Atmosfer)	Öğrenci	38,4944	6,01997	1,637	,135
	Kamu Çalışanı	39,5833	6,29310		
	Özel Sektör Ç.	37,9390	6,74097		
	Esnaf-Tüccar	39,4545	8,22150		
	Ev Hanımı	41,8214	3,82054		
	Emekli	39,1087	5,70079		
	Diğer	39,0625	7,22467		
DSMÖ 2(Kültürel Zenginlik)	Öğrenci	26,4888	6,12694	,716	,637
	Kamu Çalışanı	25,4500	5,57666		
	Özel Sektör Ç.	26,2805	6,63934		
	Esnaf-Tüccar	28,0455	6,67245		
	Ev Hanımı	25,2500	4,72680		
	Emekli	26,4130	5,28131		
	Diğer	27,0000	6,25033		
DSMÖ 3(Doğal Zenginlik)	Öğrenci	20,3989	4,78267	1,599	,146
	Kamu Çalışanı	19,6167	4,43442		
	Özel Sektör Ç.	20,5366	5,06549		
	Esnaf-Tüccar	20,0909	5,89519		
	Ev Hanımı	17,6429	3,91781		
	Emekli	20,1739	4,25991		
	Diğer	19,8750	4,44035		
DSMÖ 4(Popülarite)	Öğrenci	17,9101	5,81764	2,163	,046
	Kamu Çalışanı	17,3333	5,03098		
	Özel Sektör Ç.	17,7561	5,83849		
	Esnaf-Tüccar	20,0455	5,90784		
	Ev Hanımı	18,1429	5,28950		
	Emekli	20,0652	5,16571		
	Diğer	15,6250	5,73730		
DSMÖ 5(Özgün- Yerel Ortam)	Öğrenci	16,0674	3,24620	,904	,491
	Kamu Çalışanı	15,2167	3,29402		
	Özel Sektör Ç.	15,5854	3,60367		
	Esnaf-Tüccar	16,3182	3,99269		
	Ev Hanımı	15,4286	2,75451		
	Emekli	15,9783	2,79276		

	Diğer	15,0000	2,73252
--	-------	---------	---------

Meslek değişkenine göre Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği ve İçsel Seyahat Motivasyonları (İSMÖ) ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) alt boyutları arasında yapılan Anova Testi sonuçlarına göre İSMÖ 2 (Uzaklaşma), İSMÖ 4 (Ziyaret) ve İSMÖ 5 (Prestij) alt boyutları ile DSMÖ 4 (Popülerite) alt boyutunda gelir seviyesine göre anlamlı farklılık olduğu belirlenmiştir ($p < 0.05$).

Tablo 11.: Destinasyon Tercihinde Rekreatif Aktiviteler Ölçeği (DTRAÖ), İçsel Seyahat Motivasyonları Ölçeği (İSMÖ) Alt Boyutları ve Dışsal Seyahat Motivasyonları Ölçeği (DSMÖ) İlişkisine Dair Korelasyon Analizi Tablosu

	DTRA Ö	İSMÖ1	İSMÖ2	İSMÖ3	İSMÖ4	İSMÖ5	DSMÖ1	DSMÖ2	DSMÖ3	DSMÖ4	DSMÖ5
DTRAÖ	R	1									
	p										
	N	432									
İSMÖ 1	R	,317**	1								
	p	,000									
	N	432	432								
İSMÖ 2	R	,344**	,405**	1							
	p	,000	,000								
	N	432	432	432							
İSMÖ 3	R	,517**	,336**	,341**	1						
	p	,000	,000	,000							
	N	432	432	432	432						
İSMÖ 4	R	,338**	,265**	,201**	,560**	1					
	p	,000	,000	,000	,000						
	N	432	432	432	432	432					
İSMÖ 5	R	,377**	,336**	,501**	,421**	,411**	1				
	p	,000	,000	,000	,000	,000					
	N	432	432	432	432	432	432				

DSMÖ 1	R	,347**	,240**	,281**	,323**	,276**	,282**			1		
	p	,000	,000	,000	,000	,000	,000					
	N	432	432	432	432	432	432	432				
DSMÖ 2	R	,497**	,286**	,328**	,412**	,304**	,311**	,497**		1		
	p	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000				
	N	432	432	432	432	432	432	432	432			
DSMÖ 3	R	,396**	,244**	,299**	,284**	,154**	,205**	,312**	,593**	1		
	p	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	,000			
	N	432	432	432	432	432	432	432	432	432		
DSMÖ 4	R	,377**	,173**	,300**	,349**	,307**	,499**	,491**	,504**	,329**	1	
	p	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000		
	N	432	432	432	432	432	432	432	432	432	432	
DSMÖ 5	R	,369**	,322**	,384**	,289**	,290**	,323**	,496**	,482**	,358**	,484**	1
	p	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	432	432	432	432	432	432	432	432	432	432	432

** .0.01

Yapılan korelasyon analizi sonucu DTRAÖ, İSMÖ ve DSMÖ ölçekleri arasındaki korelasyon pozitif yönde anlamlı bulunmuştur.

ALTINCI BÖLÜM

TARTIŞMA VE SONUÇ

Tartışma ve Sonuç

Araştırmada, Doğu Ekspresi ile Kars'a seyahat eden bireylerin destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivitelere, içsel ve dışsal seyahat motivasyonlarına verdikleri önem cinsiyet, yaş, medeni durum, gelir seviyesi, meslek gibi çeşitli değişkenler açısından değerlendirilmiştir. Ek olarak destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ölçeği gerek Dünya'da gerekse Türkiye'de kısıtlı sayıda araştırmada kullanılmış olduğu için araştırmanın Destinasyon Tercihinde Rekreasyonel Aktiviteler Ölçeği'nin bulgularına yakın olarak kullanılabilir bilgiler araştırma kapsamına alınmıştır. Ayrıca, İçsel ve Dışsal Seyahat Motivasyonu Ölçeklerinin bütün alt boyutlarının denklik gösterdiği çalışmaların da az sayıda olması nedeniyle bu ölçeklerin alt boyutlarına uygun olan, paralellik gösteren boyutlar araştırmaya dahil edilip çeşitli değişkenlere uygun olabilecek şekilde örneklendirilmiştir.

Cinsiyet değişkenine göre destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ölçeğinden (DTRAÖ), içsel seyahat motivasyonları ölçeği (İSMÖ) alt boyutlarından ve dışsal seyahat motivasyonları ölçeği (DSMÖ) alt boyutlarından elde edilen verilere göre (Tablo 5.);

Doğu Ekspresi ile Kars'a seyahat eden bireylerin cinsiyetleri ile destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivitelere verdikleri önem arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir ($p>00.5$). Akyürek (2017) Bodrum ilçesini ziyaret eden turistler üzerine yapmış olduğu çalışmada, rekreasyonel aktiviteler amaçlı Bodrum'u ziyaret eden turistler ile cinsiyet değişkeni arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmemiştir. Bu sonuç araştırmanın bulgusuyla örtüşebilmektedir. Araştırma bulgusunun aksi

yönünde, Toprak ve diğerleri (2014) tarafından üniversite öğrencileri üzerine yapılmış olan çalışmada; katılımcıların boş zaman değerlendirme aktivitelerine ilişkin önemine dair görüşleri cinsiyet faktörüne göre farklılık arz etmiş olup erkek katılımcıların, kadın katılımcılara oranla daha fazla boş zaman değerlendirme aktivitelerine önem verdiği ortaya çıkartılmıştır.

Cinsiyet değişkeni ile içsel seyahat motivasyonunun ‘‘Görgü-Keşif’’ alt boyutunu anlamlı bir farklılık saptanmış olup kadın katılımcıların erkek katılımcılara göre daha fazla ‘‘Görgü-Keşif’’ alt boyutuna önem verdiği ortaya çıkartılmıştır ($p < 0.05$). Kervankıran ve İlban (2019) tarafından yapılmış olan bir çalışmaya göre kadınları seyahat etmeye motive eden en önemli üç faktörün özgür olma düşüncesi, yeni yerler keşfetme ve farklı kültürleri tanıma isteğinden oluştuğu belirtilmiştir. Karadaşlı (2019) tarafından yapılan ‘‘Motivasyon Temelli Kültür Turisti Tipolojileri: Diyarbakır’a Gelen Yerli Turistler Üzerine Bir Araştırma’’ adlı yüksek lisans tezinde yerli turistlerin seyahat motivasyonları ile cinsiyet değişkeni arasında anlamlı bir farklılık bulunmamış olup, ‘‘diğer kültürleri tanıma’’ ve ‘‘bilgi ve deneyim’’ alt boyutlarıyla alakalı olarak ortaya çıkan algıların ortalamasında kadın katılımcıların algılarının erkek katılımcılara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Dışsal seyahat motivasyonları ölçeği ‘‘Kalite-Atmosfer’’ alt boyutu ile cinsiyet değişkeni arasında anlamlı farklılık bulunmuş olup, kadın katılımcıların erkek katılımcılara oranla ‘‘Kalite-Atmosfer’’ alt boyutuna daha fazla önem verdikleri saptanmıştır ($p < 0.05$). Bunların yanında ‘‘Kültürel Zenginlik’’ ve ‘‘Popülerite’’ alt boyutlarına da kadın katılımcıların erkek katılımcılara göre daha fazla önem verdiği ortaya çıkartılmıştır. Andreu ve diğerleri (2006) tarafından Türkiye’yi ziyaret eden İngiliz turistler üzerinde yapılan bir çalışmada seyahat motivasyonlarının cinsiyete göre farklılaştığı ortaya çıkartılmış olup kadın katılımcıların erkek katılımcılara göre ortalama puanlarının daha fazla olduğu ortaya

çıkartılmıştır. Aziz ve diğerleri (2018) tarafından Malezya'daki Müslüman turistlerin seyahat motivasyonlarını belirlemeye yönelik yapılan bir çalışmada seyahat motivasyonları ile bireylerin cinsiyet değişkeni arasında anlamlı bir farklılık tespit edilememiştir.

Tablo 6'ya bakıldığında Doğu Ekspresi ile Kars'a seyahat eden bireylerin yaş değişkenleri ile destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivitelere verdikleri önem arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir ($p>00.5$). Gümüş (2012) tarafından yapılan bir araştırmaya göre fiziksel aktivite amaçlı park ve rekreasyon alanlarına gelen bireylerin mekan seçimleri ile yaş durumları arasında herhangi bir farklılık bulunamamıştır. Bu sonuç araştırmanın bulgusunu destekler nitelikte değerlendirebilir. Başarangel ve diğerleri (2016) tarafından yapılan bir araştırmaya göre destinasyon yönelimlerinde rekreasyonel aktivitelerin bireylerin yaş değişkenine göre farklılık gösterdiği ortaya çıkartılmıştır. Bu sonuç araştırmanın bulgularının aksi yönünde değerlendirilebilir. Ek olarak Serçek ve Özaltaş Serçek (2015) tarafından yapılmış olan "Turistlerin Konaklama İşletmesi Tercihinde Rekreasyon Aktivitelerinin Etkisi" çalışmada da rekreasyonel aktiviteler ile katılımcıların yaş grupları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir.

İçsel seyahat motivasyonları ölçeğinin "Görgü-Keşif" alt boyutu, "Uzaklaşma" alt boyutu ve "Ziyaret" alt boyutu ile yaş değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık ortaya çıkartılmıştır ($p<0.05$). "Görgü-Keşif" ve "Uzaklaşma" alt boyutlarına en fazla önem veren yaş grubunun 18-24 yaş arası grup olduğu belirlenmiştir. "Ziyaret" alt boyutuna ise en fazla önem veren grubun 50 yaş ve üzeri bireyler olduğu belirlenmiştir. Bu farklılıkların; 18-24 yaş arası bireylerin bireylerin büyük bir bölümünün lisans eğitimine sahip olması, ayrıca yoğun okul hayatından dolayı monotonlaşabilen yaşamlarından, günlük hayatın getirmiş olduğu streslerden uzaklaşmak ve yeni yerler görebilmeyi amaçlamalarından dolayı kaynaklanabileceği düşünülmektedir.

Ayaz ve Apak (2016) tarafından yapılan ‘‘Kış Turizmine Katılan Yerli Turistlerin Seyahat Motivasyonları ve Seyahat Memnuniyetleri’’ adlı araştırmada 19-25 yaş aralığının diğer yaş gruplarına göre kendilerini geliştirme ve yeni Şeyler ğrenme hususunda daha fazla motivasyona sahip olduğu ortaya çıkartılmıştır. Wang ve Wen (2017) tarafından yapılan çalışmaya göre, 1982-2000 yılları arasında doğan yaş grubunun ‘‘kaçma ve gevşeme’’ alt faktörünü diğer yaş gruplarına göre önemli bir içsel motivasyon olarak gördükleri belirlenmiştir. Hui ve diğerleri (2008) tarafından Singapur’u ziyaret eden Çin uyruklu turistler üzerine yapılan araştırmaya göre 60 yaş ve üzeri bireylerin tarihi ve kültürel alanları ziyaret etmeye verdikleri önemin diğer yaş gruplarına göre daha fazla olduğu ortaya çıkartılmıştır. Bu sonuçlar araştırmanın bulgularıyla benzerlik göstermektedir. Viviers ve Slabbert (2014) tarafından Güney Afrika’daki iki sanat festivaline katılım gösteren bireyler üzerine yapılmış olan çalışmada; 31-40 yaş arasındaki bireylerin, 21 yaşından genç olanların ve 22-30 yaş aralığındaki bireylere göre ‘‘kendini geliştirme’’ ve ‘‘rahatlama’’ boyutlarına daha fazla önem verdikleri ortaya çıkartılmıştır. 31-40 yaş grubu bireylerin, 41-50 yaş, 51 yaş ve üstü bireylere göre ‘‘sosyalleşme’’, ‘‘kendini geliştirme’’ ve ‘‘rahatlama’’ boyutlarına daha fazla önem verdiği belirlenmiştir. Bu sonuçlar araştırmanın bulgularıyla çelişmektedir.

Dışsal seyahat motivasyonları lğinin ‘‘Kalite-Atmosfer’’ ve ‘‘Popülarite’’ Alt boyutları ile yaş değişkeni arasında anlamlı farklılık olduğu belirlenmiştir ($p < 0.05$). 50 yaş ve üzeri bireylerin ‘‘Kalite-Atmosfer’’ ve ‘‘Popülarite’’ alt boyutlarına diğer yaş gruplarına göre daha fazla önem verdikleri ortaya çıkartılmıştır. Bu durumun, 50 yaş ve üzeri bireylerin destinasyonun özelliklerine ve olgusuna bu derece önem vermelerinin yolculuk sürecinin konforlu ve kaliteli olmasından dolayı kaynaklanabileceği düşünülmektedir. Ek olarak bu farklılığın; bu yaş düzeyindeki bireylerin, genç katılımcılara kıyasla yolculuğun konforu,

destinasyonun sunmuş olduğu hizmetler, güvenlik gibi temel özelliklere daha çok dikkat etmelerinden dolayı kaynaklanabileceği düşünülmektedir.

Jang ve Wu (2006) tarafından Tayvan'lı yaşlı turistlerin seyahat motivasyonlarını belirlemeye yönelik yapılan çalışmada, turistlerin dışsal seyahat motivasyonlarında en fazla önem verdikleri alt boyutun "Temizlik ve Güvenlik" olduğu ortaya çıkartılmıştır. Prayag (2010) tarafından Cape-Town'u ziyaret eden turistler üzerine yapılmış olan çalışmada dışsal motivasyonların alt boyut maddelerinden olan erişilebilirlik, iklim, bilgi mevcudiyeti, destinasyonun önemi ve imajı gibi maddeler "Yenilik Arayanlar" boyutunda incelemiştir. "Yenilik Arayanlar" boyutuna yaş değişkenine göre en az önem veren grubun 60 yaş ve üstü bireylerden oluştuğu ortaya çıkartılmıştır. Pattanapokinsakul ve Phakdee-auksorn (2013) tarafından Tayland'a seyahat eden turistlerin seyahat motivasyonlarını belirlemeye yönelik yapılmış olan çalışmada bireylerin yaş grupları ile dışsal seyahat motivasyonları faktörlerinden olan "Güvenlik", "Kalite" ve "İyi Hava" boyutları arasında anlamlı bir farklılık bulunamamıştır.

Tablo 7'ye bakıldığında destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ölçeği ile katılımcıların medeni durumları arasında anlamlı bir farklılık olmadığı ortaya çıkartılmıştır ($p<0.05$). Gümüş ve diğerleri (2017) tarafından yapılmış olan bir çalışmaya göre fiziksel aktivite odaklı çeşitli park ve alanlara gelen bireyler ile medeni durumları arasında herhangi anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Demirci Orel ve Yavuz (2003) tarafından yapılmış "Rekreasyonel Turizmde Müşteri Potansiyelinin Belirlenmesine Yönelik Bir Pilot Çalışma" adlı makalede katılımcıların medeni durumları ile rekreasyonel turizm işletmelerini ziyaret etme sıklığı arasında herhangi bir farklılık bulunmamıştır. Armutçu (2018) "Fiziksel Aktivite Amaçlı Park ve Rekreasyon Alanlarının Kullanımını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi" adlı yüksek lisans tezinde evli ve çocuklu katılımcıların bekar katılımcılara oranla rekreasyon engellerinin "bireysel engel" ve "zaman engeli"

boyutlarında anlamlı bir farklılık olduğu belirtilmiş olup evli ve çocuklu bireylerin fiziksel aktivite amaçlı rekreasyon ve park alanlarının kullanmasında etkili olduğu ortaya çıkartılmıştır.

İçsel seyahat motivasyonları ölçeğinin ‘‘Görgü-Keşif’’, ‘‘Uzaklaşma’’ ve ‘‘Ziyaret’’ alt boyutları ile bireylerin medeni durum değişkenleri arasında anlamlı farklılık tespit edilmiştir ($p<0.05$). ‘‘Uzaklaşma’’ ve ‘‘Ziyaret’’ alt boyutlarına bekar katılımcıların evli katılımcılara göre daha fazla önem verdiği saptanmıştır. Dışsal seyahat motivasyonlarının alt boyutlarında ise ‘‘Popülerite’’ alt boyutunun medeni duruma göre farklılaştığı ortaya çıkartılmıştır ($p<0.05$). Evli katılımcıların bekar katılımcılara göre ‘‘Popülerite’’ alt boyutuna daha fazla önem verdiği ortaya çıkartılmıştır.

Li ve diğerleri (2011) tarafından yapılan Çinli kadınların Hong Kong’a seyahat etme motivasyonlarını belirlemeye yönelik çalışmada katılımcıların medeni durum değişkenleri ile seyahat motivasyonlarının ‘‘Bilgi ve Prestij’’, ‘‘Doğal Çevre ve Konumlar’’, ‘‘Güvenlik ve Temizlik’’, alt boyutları arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Sonuçlar, evli katılımcıların, içsel seyahat motivasyonlarından ‘‘Bilgi ve Prestij’’ alt boyutuna bekar olan bireylere göre daha fazla motive olduğu belirlenmişken evli katılımcıların dışsal seyahat motivasyonların tüm alt boyutlarında bekar katılımcılara göre daha fazla motive olduğu ve alt boyutlara daha çok önem verdiği ortaya çıkartılmıştır. Ferreira ve diğerleri (2015) tarafından Güney Afrika’yı tercih eden bireylerin destinasyon seçimi üzerine yapılan çalışmaya göre katılımcıların seyahat motivasyonları ile medeni durum değişkeni arasında anlamlı farklılık bulunduğu ortaya çıkartılmıştır. İçsel seyahat motivasyonlarının ‘‘Kişisel motivasyonlar’’ ve ‘‘Kişilerarası motivasyonlar’’ alt boyutları ile medeni durum değişkeni arasında anlamlı bir farklılık olduğu ortaya çıkartılmış olup bekar katılımcıların evli katılımcılara göre bu boyutlara daha fazla önem verdiği belirlenmiştir. Mohsin (2008) tarafından Yeni Zellanda’yı ziyaret eden Çinli turistler

üzerine yapılan bir çalışmada, turistlerin Yeni Zeland'a'yı tercih etmelerini etkileyen seyahat motivasyonlarının alt boyutları ile katılımcıların medeni durumu arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Bekar olan bireylerin farklı yerleri ziyaret etmek, çeşitli tapınakları, sahilleri ziyaret etme ve bölgede bulunan flora-fauna özelliklerini öğrenme maddelerinde evli olan bireylere göre anlamlı farklılıklar tespit edilmiş olup popüler olan filmlerin çekilmiş olduğu yerleri ziyaret etme konusunda bekar katılımcıların evli bireylere göre daha yüksek puana sahip olduğu belirlenmiştir. Woyo ve diğerleri (2019) tarafından Zimbavbe'yi ziyaret eden turistler üzerine yapılmış olan çalışmada, çekici faktörler ile katılımcıların medeni durumları arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir. Kaçar (2020) tarafından yapılan "İnanç Turizmine Katılan Yabancı Turistlerin Seyahat Motivasyonu ve Mekan Algısı: Ayasofya Müzesi Örneği" adlı yüksek lisans tezinde katılımcıların seyahat motivasyonları ile medeni durum değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir.

Tablo 8'e bakıldığında destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ölçeği ile katılımcıların eğitim durumları değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir ($p>0.05$). Katılımcıların eğitim durumları değişkenlerine göre destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivitelere en fazla önem veren grubun ilköğretim mezunu bireyler olduğu belirlenmişken destinasyon odaklı rekreasyonel aktivitelere en az önem veren grubun lisans grubu bireylerden oluştuğu ortaya çıkartılmıştır.

Tangeland ve diğerleri (2013) tarafından Norveç'li bireylerin açık alan rekreasyonel aktivitelerine katılımın sosyo-demografik etkisini tespit etmek amacıyla yapmış oldukları çalışmada bireylerin eğitim durumlarıyla açık alan rekreasyon aktivitelerini tercihi konusunda farklılıklar tespit edilmiştir. Eğitim düzeyi Lisansüstü olan bireylerin diğer eğitim gruplarına göre macera aktivitelerine, dağlık alanlarda yürüyüş (trekking), avcılık gibi rekreasyonel aktivitelere

katılma olanağının daha fazla olduğu ortaya çıkartılmıştır. Talay ve diğerleri (2010) tarafından yapılan ‘‘Sosyo-Ekonomik Yapının Rekreatyonel Eğilim ve Talepler Üzerine Etkisi: Bartın Kenti Örneği’’ adlı çalışmaya göre bireylerin tercih ettiği rekreatyonel aktivitelerin eğitim düzeyine göre değiştiği ortaya çıkartılmıştır. Gomez ve diğerleri (2004) tarafından Kolombi’yalı kadınlar üzerine yapılan bir araştırmada bireylerin eğitim durumları ile fiziksel aktivite düzeyleri arasında anlamlı bir farklılık saptanmamıştır.

İçsel seyahat motivasyonları ile bireylerin eğitim durumları değişkeni arasında anlamlı farklılık tespit edilmiştir ($p<0.05$). İçsel seyahat motivasyonunun ‘‘Hareket’’, Ziyaret’’ ve ‘‘Prestij’’ alt boyutları ile bireylerin eğitim durumu değişkenleri arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiş olup ‘‘Hareket’’ boyutuna İlköğretim eğitim durumuna sahip bireylerin daha fazla önem verdiği, ‘‘Ziyaret’’ boyutuna en fazla Lisansüstü eğitim değişkenine sahip bireylerin önem verdiği ve ‘‘Prestij’’ boyutuna ise Ön Lisans eğitim değişkenine sahip bireylerin önem verdiği ortaya çıkartılmıştır. Dışsal seyahat motivasyonları ile katılımcıların eğitim durumu değişkenleri arasında anlamlı farklılık tespit edilmiştir ($p<0.05$). Dışsal seyahat motivasyonunun ‘‘Popülerite’’ alt boyutunun eğitim değişkenine göre anlamlı bir farklılık oluşturduğu belirlenirken bu alt boyuta en fazla önem veren grubun İlköğretim eğitim değişkenine sahip katılımcılardan oluştuğu ortaya çıkartılmıştır.

Alghamdi (2007) tarafından, Fransa, Bahreyn ve Mısır’a seyahat eden Suudi turistler üzerine yapılmış bir doktora tezinde, katılımcıların eğitim durumları ile içsel ve dışsal seyahat motivasyonları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiş olup araştırmanın bulgularına göre; ‘‘Sosyal-Spor’’ boyutuna en fazla önem veren gruplardan Bahreyn’e seyahat eden ilköğretim eğitim durumuna sahip bireyler olduğu, ‘‘Doğal Kaynaklardan Yararlanmak’’ alt boyutuna en fazla önem veren eğitim grubunun ise Bahreyn’e giden lisansüstü eğitim seviyesine sahip bireylerden oluştuğu ortaya çıkartılmıştır. Ek olarak ‘‘Prestij’’ boyutuna en fazla önem veren

eğitim değişkeni grubunun, Bahreyn'e ve Mısır'a seyahat eden orta öğretim grubunun olduğu, Fransa'ya seyahat eden katılımcılardan da "Prestij" alt boyutuna en fazla önem veren eğitim grubunun ise ilköğretim grubu olduğu saptanmıştır. Seyanont (2017) tarafından Tayland'ı ziyaret eden Avrupalı yaşlı turistlerin seyahat motivasyonunu belirlemeye yönelik yapılan çalışmada bireylerin eğitim durumları ile içsel ve dışsal seyahat motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir.

Tablo 9'a göre destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler leği ile gelir seviyesi arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir ($p>0.05$). Gelir seviyesine göre destinasyon odaklı rekreasyonel aktivitelere en fazla önem veren grubun 2001-3000 TL arası kazanca sahip bireylerden olduğu görülmektedir.

Ersoy ve Güldemir (2008) tarafından "niversite ğrencilerinin Boş Zamanlarını Değerlendirme Faaliyetlerinin Sosyoekonomik Boyutu zerine Bir İnceleme" adlı makaleye göre bireylerin gelir değişkeni ile boş zaman faaliyetleri ilgilenme leğinin alt boyutu olan "gezi-tatil" boyutu arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Geliri (harçlığı) daha yüksek olan katılımcıların daha az olan katılımcılara göre "gezi-tatil" alt boyutuna daha çok ilgi gösterdiği saptanmıştır. Kaya (2007) tarafından yapılmış "Bartın Kent Halkının Rekreasyonel Eğilim ve Taleplerinin Belirlenmesi zerine Bir Araştırma" adlı yüksek lisans tezinde rekreasyonel aktivitelerin tercih ve katılımı ile bireylerin gelir durumları arasında farklılıklar tespit etmiştir. Türker ve diğerleri (2016) tarafından yapılan bir araştırmaya göre bireylerin serbest zaman faaliyetlerine yönelik düşünceleri ile gelir durumu değişkeni arasında anlamlı bir farklılık tespit edilememiştir.

İçsel seyahat motivasyonları leğinin alt boyutları ile bireylerin gelir değişkenleri arasında anlamlı farklılık tespit edilmiştir ($p<0.05$). İçsel seyahat motivasyonları alt boyutlarından "Uzaklaşma" ve "Prestij" alt boyutlarına en fazla önem veren gelir grubunun "2020 TL ve altı" gelir grubu olduğu ortaya

çıkartılmıştır. “Uzaklaşma” ve “Prestij” boyutuna en az önem veren gelir grubunun ise “5001 TL ve üstü” gelir grubuna sahip bireyler olduğu belirlenmiştir. Dışsal seyahat motivasyonları ölçeğinin alt boyutları ile gelir değişkeni arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir ($p>0.05$).

Jensen (2011) tarafından Danimarka’lı vatandaşların seyahat motivasyonlarını belirlemeye yönelik yapılan çalışmada, katılımcıların seyahat motivasyonları ile gelir durumu değişkenleri arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Seyahat motivasyonlarının alt boyutlarından olan “Kaçış-Rahatlama”, “Doğal Güzellikler” boyutları ile gelir değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık tespit edilirken “Prestij” boyutunda ise herhangi anlamlı bir farklılık ortaya çıkartılmamıştır. Prestij boyutuna en fazla önem veren maddi durum gurubunun en az gelire sahip bireylerden oluştuğu, en az değer veren gelir değişkeninin ise en yüksek derecede gelir sahibi bireylerden oluştuğu ortaya çıkartılmıştır. Zhang (2009) tarafından Pekin’i ziyaret eden turistler üzerinde yapılmış olan doktora tezinde içsel ve dışsal seyahat motivasyonları ile gelir grupları değişkenleri arasında anlamlı farklılıklar bulunmuştur. İçsel seyahat motivasyonlarından “Bilgi Arama” ve “Gevşeme” alt boyutları ile gelir durumu değişkeni arasında anlamlı farklılık belirlenmiş olup dışsal seyahat motivasyonları “Eğlence ve Aktiviteler”, “Tesisler”, “Hava Durumu” ve “Paranın Değeri” alt boyutlarında katılımcıların gelir durumlarına göre anlamlı farklılıklar ortaya çıkartılmıştır. Hanqin ve Lam (1999) Hong Kong’u ziyaret eden Çin’li ziyaretçiler üstüne yapmış olduğu çalışmada “Prestij” boyutuna verilen önemin gelir durumuna göre artış gösterdiği ortaya çıkartılmış fakat en yüksek gelir durumuna sahip bireylerde bu duruma rastlanmadığını belirtilmiştir. Kasim ve diğerleri (2013) tarafından Malezya’nın kuzey bölgesindeki adalara yönelik seyahat tercihinde bulunan yerli turistlerin seyahat motivasyonlarını belirlemeye yönelik yapılan bir çalışmada, yerli turistlerin

seyahat motivasyonları ile gelir durumu değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir ($p>0.05$).

Tablo 10'a bakıldığında destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ölçeği ile katılımcıların meslek değişkeni arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir ($p>0.05$). Destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ölçeğine en fazla önem veren meslek grubunun öğrenci ve emekli meslek değişkenine sahip bireylerden oluştuğu ortaya çıkartılmıştır.

Öztürk ve Tecimen (2017) tarafından Çankırı halkının boş zaman değerlendirme alışkanlıklarını belirlemeye yönelik yapılan çalışmada katılımcıların boş zaman faaliyetlerine ayırdıkları süre ile meslekleri arasında anlamlı farklılıklar saptanmış olup öğrencilerin, emekli katılımcıların ve ev hanımlarının boş zaman faaliyetlerine daha fazla vakit ayırdıkları tespit edilmiştir. Türker ve diğerleri (2016) tarafından Safranbolu halkının serbest zaman değerlendirme alışkanlıklarının belirlenmesine yönelik yapılan çalışmada katılımcıların meslek değişkeni ile serbest zaman faaliyetlerine katılım arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir.

Katılımcıların meslek değişkenleri ile içsel seyahat motivasyonları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir ($p<0.05$). Anlamlı farklılıkların içsel seyahat motivasyon ölçeğinin alt boyutlarından olan "Uzaklaşma", "Ziyaret" ve "Prestij" alt boyutlarında kaynaklandığı tespit edilmiş olup "Uzaklaşma" boyutuna en fazla önem veren meslek değişkeni grubunun öğrenciler ve esnaf-tüccar grubu olduğu, "Ziyaret" alt boyutuna ise ev hanımları ile emeklilerin daha çok önem verdiği ve "Prestij" alt boyutuna da en fazla esnaf-tüccar meslek grubu ile öğrencilerin önem verdiği ortaya çıkartılmıştır. Dışsal seyahat motivasyonları ölçeği ile katılımcıların meslek değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık saptanmıştır ($p<0.05$). Dışsal seyahat motivasyonu ölçeğinin "Popülerite" alt boyutu ile katılımcıların meslek değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiş olup bu boyuta en fazla

önem veren meslek grubunun emekli bireylerden ve esnaf-tüccar grubundan oluştuğu ortaya çıkartılmıştır.

De-Gen (2004) tarafından Çin ulusal sınırları içerisinde bulunan Huangshan Dağlarını ziyaret eden turistlerin seyahat motivasyonlarını belirlemeye yönelik yapılan çalışmada katılımcıların mesleki değişkenleri ile içsel ve dışsal seyahat motivasyonları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. İçsel seyahat motivasyon ölçeğinin alt boyutlarından olan ‘‘Macera ve yenilik’’, ‘‘İnsan ilişkisinin geliştirilmesi’’, ‘‘Doğal sahneyi takdir etmek ve bilgi edinmek’’, ‘‘İnsan ilişkisinin geliştirilmesi’’ alt boyutları ile katılımcıların meslek değişkenleri arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. ‘‘Prestij’’ boyutunda anlamlı bir farklılık saptanmamış olup bu boyuta en fazla önem veren grubun ‘‘Köylü-Çiftçi’’ grubunun olduğu ortaya çıkartılmıştır. Dışsal seyahat motivasyonları yönünden ise ‘‘Yüksek kaliteli turist kaynakları’’ ve ‘‘Bilgi ve uygun tesislerin mevcudiyeti’’ alt boyutları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Sert (2019) tarafından yapılan ‘‘Üçüncü Yaş Yerli Turistlerin Seyahat Kısıtları ve Motivasyonları Üzerine Bir Araştırma’’ adlı makalede emekli bireylerin seyahat motivasyonlarının diğer bireylere göre daha düşük olduğu tespit edilmiş olup en yüksek motivasyona sahip meslek gruplarının ise ‘‘serbest meslek’’ ve ‘‘ücretli çalışan’’ katılımcılarından oluştuğu ortaya çıkartılmıştır. Yazıcıoğlu ve Akbulut (2016) tarafından yapılan ‘‘Yabancı Turistlerin Seyahat Motivasyonlarının Demografik Özellikleri Açısından Analizi: Ankara Örneği’’ adlı çalışmaya göre, katılımcıların seyahat motivasyonları ile çalışma durumu arasında herhangi bir farklılık saptanmamış olup öğrencilerin ‘‘Eğlence’’ motivasyonunun diğer meslek gruplarından daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Özaltaş Serçek (2018) tarafından yapılan bir araştırmaya göre bireylerin seyahat motivasyonları ile meslek değişkenleri arasında anlamlı bir farklılık saptanmamıştır.

Tablo 11’e bakıldığında ise ölçekler arasında anlamlı pozitif yönde bir ilişki olduğu ortaya çıkartılmıştır. Destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteler ile içsel

ve dışsal seyahat motivasyonların olumlu yönden birbirlerini etkileyerek ilişkili olduğu sonucuna varılmıştır. Özdemir ve diğerleri (2016) tarafından yapılan araştırmada da benzer sonuçlar ortaya çıkartılmıştır.

Sonuç olarak destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivitelere verilen önem ile Doğu Ekspresi yolculuğuyla Kars'a seyahat eden bireylerin demografik özellikleri arasında herhangi anlamlı bir farklılık saptanmamıştır. İçsel seyahat motivasyonlarının belirtilmiş olan demografik özelliklerin hepsinde farklılıklaştığı ortaya çıkartılmıştır. Dışsal seyahat motivasyonlarının ise sadece bireylerin gelir değişkeni açısından anlamlı bir farklılığı bulunmamış olup bunun dışında diğer demografik değişkenler arasında anlamlı farklılıklar arz ettiği tespit edilmiştir.

Çeşitli değişkenlere göre destinasyon tercihinde rekreasyonel aktivitelere en fazla önem veren grupların; cinsiyet değişkeni açısından erkek katılımcılar, yaş ve medeni durum açısından 18-24 yaş arası bekar bireyler ve meslek değişkeni açısından öğrencilerden oluştuğu ortaya çıkartılmıştır. Bu durumun demografik dağılımında; katılımcıların %60'ının erkek olması, %64.6'lık kısmın bekar olması, %41'lik bölümün 18-24 yaş aralığından oluşması ve %41.2'lik bölümünün öğrenci olmasından dolayı kaynaklandığı düşünülmektedir.

İçsel seyahat motivasyonlarının "Uzaklaşma" ve "Görgü-Keşif" alt boyutlarına en fazla önem veren değişken gruplarının kadın katılımcılardan, 18-24 yaş arası bireylerden, gelir durumu açısından 2020 TL ve altı gelire sahip bireylerden ve öğrencilerden oluştuğu ortaya çıkmaktadır. "Ziyaret" boyutuna ise kadın katılımcıların, medeni durum açısından evli bireylerin, yaş değişkeni açısından 50 yaş ve üzeri bireylerin, meslek değişkeni açısından da ev hanımlarının daha çok önem verdiği saptanmıştır. "Prestij" ve "Hareket" boyutuna ise erkek katılımcılar, gelir değişkeni açısından 2020 TL ve altı ve 2021 TL-3000 TL gelir durumuna sahip bireyler, ve meslek değişkeni açısından emekli ve esnaf-tüccar olan katılımcılar en fazla önemi vermektedir.

Dışsal seyahat motivasyonlarının ‘‘Kültürel Zenginlik’’, ‘‘Doğal Zenginlik’’ ve ‘‘Özgün ve Yerel Ortam’’ alt boyutları ile katılımcıların demografik değişkenleri arasında herhangi anlamlı bir farklılık saptanmamıştır. ‘‘Popülarite’’ ve ‘‘Kalite-Atmosfer’’ alt boyutlarına kadın katılımcıların, yaş değişkeni ve medeni durum açısından 50 yaş ve üzeri evli bireylerin, eğitim durumu açısından ilköğretim mezunu ve meslek değişkeni açısından ev hanımı ve emekli bireylerin daha çok önem verdiği saptanmıştır.

Ortaya çıkartılmış olan sonuçların ışığında; Doğu Ekspresi ile Kars’a seyahat eden bireylerin destinasyon tercihinde rekreasyonel aktiviteleri, içsel ve dışsal seyahat motivasyonlarının demografik değişkenler açısından incelendiği bu araştırmanın, daha fazla örneklem grubuna yönelik yapılması ve ulusal alanda ya da uluslararası bağlamda karşılaştırmalı olarak incelenmesi önerilmektedir.

Örneklem grubunun büyük bir bölümünü gençlerin ve emekli bireylerin oluşturmasından dolayı gençlik turizmine ve ileri yaş turizmine yönelik özel turların (örneğin: kültür turları) artırılması önerilmektedir. Cazibe unsuru olarak sayılabilecek yerlerin turistik yönden talebini artırabilmek amacıyla özel turların bu alanlara yönelik düzenlenmesinin iç turizmin geliştirilmesinde önemli olabileceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- AKBULUT**, Gülpınar (2010). Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı. Ankara: Anı Yayıncılık.
- AKGÜL**, Beyza Merve (2001). Farklı Kültürlerdeki Bireylerin Boş Zaman Aktivitelerine Yönelik Tutumların Değerlendirilmesi: Ankara-Londra İli Örneği. Yayınlanmamış Doktora Tezi. T.C. Gazi Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı. Ankara.
- AKGÜL**, Beyza Merve ve Suat Karaküçük (2015). Free Time Management Scale: Validity And Reliability Analysis Boş Zaman Yönetimi Ölçeği: Geçerlik-Güvenirlik Çalışması. **Journal Of Human Sciences**, 12(2), s.1867-1880.
- AKYÜREK**, Suat, ve Ahmet Köroğlu (2017). Yerli Turistlerin Rekreasyon Alan ve Faaliyetleri Hakkındaki Görüşleri Üzerine Bir Araştırma: Bodrum Ziyaretçileri Örneği. **Journal of International Social Research**, 10(54): 1065-1074.
- ALAN**, Uğur (2006). Motivasyon Teorileri ve Motivasyonun İş Hayatı Üzerindeki Etkileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, Yönetim ve Organizasyon Bilim Dalı. İstanbul.
- ALGHAMDI**, Abdurraheem (2007). Explicit And Implicit Motivation Towards Outbound Tourism: A Study Of Saudi Tourists Submitted. The University of Glasgow, School of Business and Management As a thesis for Degree of Doctor of Philosophy in Marketing. Glasgow: Scotland.
- ALPARSLAN**, Tuncay ve diğerleri (2003). Türk Silahlı Kuvvetlerine Bağlı Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Karargahında Görev Yapan Askeri Personelin Boş Zaman Değerlendirmelerinde Sporun Yeri. **Spor metre Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi**. 1(2).. 99-106.
- ALPÖGE**, Atila (2016) Ulaşımında Bugüne Yarından Başlayan Bir Yoldan Varmak.**ULAŞTIRMA-ULAŞIM. İTÜ Vakfı Dergisi**, 71, 14-22.
- ALTUNSOY**, Ali. (2005). Kentsel Tarihi Çevre Koruma (Kars Üzerine Bir İnceleme). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı. Bursa.

- ALTUNTAŞ**, Osman. (1990). *Rekreasyon ve Turizm İstanbul'un Rekreasyon Potansiyeli*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm Anabilim Dalı. İstanbul.
- ANDREU**, Luisa, ve diğerleri (2006). Market Segmentation By Motivations To Travel: British Tourists Visiting Turkey. **Journal of Travel & Tourism Marketing**. 19(1), 1-14.
- ANTARA**, Made, ve Yuni Ariningtyas Prameswari. (2018). Push and Pull Factors of Tourists Visit The Tourism Destination of Bali, Indonesia. **Journal of Tourism and Hospitality Management**, 6(1), 112-120.
- ATSIZ**, Ozan, ve İsmail Kızılırmak (2017). Mardin'in Doğal ve Kültürel Çekiciliklerinin Destinasyon Pazarlaması Kapsamında İncelenmesi. **Mukaddime**. 8(1), 25-41.
- ARDAHAN**, Faik ve diğerleri (2016). *Her Yönüyle Rekreasyon* 1. Baskı. Detay Yayıncılık, Ankara.
- ARMSTRONG**, Micheal (2006). *A Handbook of Human Resource Management Practice*. Kogan Page Publishers. London.
- ARMUTCU**, Fatih (2018). *Fiziksel Aktivite Amaçlı Park ve Rekreasyon Alanlarının Kullanımını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi*. T.C. Batman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Rekreasyon Yönetimi Anabilim Dalı. Batman.
- ARNULF**, Griibler., ve Nebojsa Nakicenovic (1991) *Evolution of Transport Systems: Past and Future*. International Institute For Applied Systems Analysis, Laxenburg.
- AS**, Efdal (2006). *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*. Yayınlanmış Doktora Tezi. T.C. DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü. İzmir.
- AVŞAR**, Emel Eylem (2015). *Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Belgrad Ormanının Rekreatif Açından İrdelenmesi: Kirazlı Bent Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- AYAŞLIGİL**, Tülay, ve Arif Kubat. (2014). Boş Zaman Eğilim ve Rekreasyonel Gereksinimlerin Nüfus Özelliklerine Göre Değişim ve Farklılıklarının Çanakkale Kenti Örneğinde İrdelenmesi. **Journal Of The Faculty Of Forestry Istanbul University**, 55 (1),s.47-66.

- AYATAÇ**, Hatice (2016). Kentsel Ulaşım Planlaması ve İstanbul. **ULAŞTIRMA-ULAŞIM. İTÜ Vakfı Dergisi**, 71. 31-35.
- AYAZ**, Nurettin, ve Ömer Ceyhun Apak (2016). Kış Turizmine Katılan Yerli Turistlerin Seyahat Motivasyonları ve Seyahat Memnuniyetleri. I. Ulusal Alternatif Turizm Kongresi. 545-558. Erzincan.
- AYDEMİR**, Cahit (1993). Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar. Yayımlanmamış Doktora Tezi. T.C. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- AYDIN**, Serhat. ve Hakan Sezerel (2017). Seyahat Motivasyonlarına İlişkin Bir Yazın İncelemesi **Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** Cilt:7 Sayı:2. 118-140.
- AYDIN**, Sevilay (2020). Youtube Seyahat Kanallarının Kişilerin Seyahat İlgisi ve Motivasyonları Üzerine Etkileri. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İletişim Tasarımı ve Bilişim Teknolojileri Anabilim Dalı Görsel İletişim Tasarımı ve Reklamcılık Bilim Dalı. Kocaeli.
- AYTAÇ**, Ömer (2006). Tüketimcilik ve Metalaşma Kısacasında Boş Zaman. **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı::11. 27-53.
- AZİZ**, Yuhannis Abdul ve diğerleri (2018). The Effect Of Socio-Demographic Variables and Travel Characteristics On Motivation Of Muslim Family Tourists in Malaysia. **Journal Of Islamic Marketing**. 9(2), 222-239.
- BALOGLU**, Seyhmus, & Muzaffer Uysal (1996). Market Segments Of Push And Pull Motivations: A Canonical Correlation Approach. **International Journal of Contemporary Hospitality Management**. 8(3):32-38.
- BALTA**, Sabah ve Veli Altıntaş (2012). Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü Açık Öğretim Yayınları.
- BAŞARANGİL**, İlke ve diğerleri (2016). Trakya Bölge Halkının Destinasyon Yönelimindeki Rekreatif Etkinlik Tercihlerinin Demografik Değişkenler Açısından İncelenmesi. A Research in Point of. **Journal of Tourism and Gastronomy Studies**, 4(4), 39-56.
- BAYLISS**, Brian. (1992). Transport Policy and Planning: an Integrated Analytical Approach. The World Bank. Washington D.C.
- BEZCİ**, Hüseyin (2018). Spor Bilimleri Fakültesi Öğrencilerinin Zaman Yönetimi Becerilerinin Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesi.

Kırıkkale Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. Kırıkkale.

BİLGİÇ, Şafak (2017). Demiryolu Ders Notları-1 2017.

BİNGÖL, Bora. (2011). Dilek Yarımadası-Büyük Menderes Deltası Milli Parkı'nın Koruma ve Kullanım İlkeleri Açısından Rekreatyon Planlaması Üzerine Bir Araştırma. Yayınlanmamış Doktora Tezi. T.C. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Ankara.

BLOOM, Jessica ve diğerleri (2014). Vacation From Work: a 'ticket to creativity': The Effects Of Recreational Travel On Cognitive Flexibility And Originality. **Tourism Management**, 44, 164-171.

BRIGHT, Alan. (2008). Motivations, attitudes, and beliefs. In H. Oh & A. Pizam (Eds.). Handbook of Hospitality Marketing Management, 1, 239-265.

BÜYÜKÖZTÜRK, Şener ve diğerleri (2012). Bilimsel Araştırma Yöntemleri. Ankara: Pegem Yayınları

CAMILLERI, Mark Antony (2018). The Tourism Industry: An Overview. In Travel Marketing, Tourism Economics and the Airline Product (Chapter 1, pp. 3- 27). Cham, Springer Nature, Switzerland.

CAN, Emel (2015). Boş Zaman, Rekreatyon ve Etkinlik Turizmi İlişkisi. **İstanbul Sosyal Bilimler Dergisi**, (10), 1-17.

CASSON, Mark. (2009). The World's First Railway System: Enterprise, Competition, and Regulation On The Railway Network in Victorian Britain. Oxford University Press. Oxford.

CHON, Kye-Sung. (1989) Understanding Recreational Traveler's Motivation, Attitude and Satisfaction. **The Tourist Review** Vol : 44 Issue: 1. 3-7.

CNRA (2005). The Health and Social Benefits of Recreation An Element of the California Outdoor Recreation Planning Program. State of California Resources Agency. California.

CROMPTON, John. (1979). Motivations for Pleasure Vacation. **Annals of Tourism Research**, 6(4), 408-424.

ÇAĞLIYAN, Ayşe. ve Aysel Bozkurt Yıldız.. (2013). Türkiye'de Demiryolu Güzegahları Jeomorfoloji İlişkisi, **Marmara Coğrafya Dergisi** Sayı: 28. 466-486.

ÇAKAR, Ali Ekber. (2012). Ulaşımında Demiryolu Gerçeği TMMOB Oda Raporu Revize Edilmiş Üçüncü Baskı. Ankara.

- ÇALLI**, Didar Sarı. (2015). Uluslararası Seyahatlerin Tarihi Gelişimi ve Son Seyahat Trendleri Doğrultusunda Türkiye'nin Konumu, **Turizm ve Araştırma Dergisi** Cilt: 4 Sayı: 1. 4-28.
- DANN**, Graham (1977). Anomie, Ego-enhancement and Tourism. **Annals of Tourism Research** vol. 4:184-194.
- DARENDELİOĞLU**, Rıza (2008). Bir Rekreasyon Faaliyeti Olarak Basketbol Maçlarına Katılımı Etkileyen Faktörler (Beko Basketbol Ligi Antalya Örneği). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Spor Yöneticiliği Anabilim Dalı. Antalya.
- DE-GEN**, Wang (2004). Push-pull Factors in Mountain Resorts. **Chinese Geographical Science**.14 (4) 368-376.
- DEMİR**, Mahmut (2014). Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü –İlkeler ve Yönetim 1. Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.
- DEMİR**, Mucip (2013). Kars Kent Coğrafyası. Yayınlanmamış Doktora Tezi T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, Erzurum.
- DEMİRCİ OREL**, Fatma ve Mehmet Cihan Yavuz, (2003). Rekreasyonel Turizmde Müşteri Potansiyelinin Belirlenmesine Yönelik Bir Pilot Çalışma. **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 11(11), 61-76.
- DEMİREL**, Erkan Turan ve Fikret Ramazanoğlu. (2005). Yöneticiler Açısından Etkin Zaman Yönetimi Tekniklerinin Değerlendirilmesi. **Fırat Üniversitesi Doğu Araştırmaları Dergisi**, 4(1), s. 30-35.
- DEMİREL**, Mehmet (2019). Leisure Involvement and Happiness Levels of Individuals Having Fitness Center Membership. **Journal of Education and Learning**, 8(6). 140-149.
- DOĞANER**, Mehmet Can, ve Ece Armağan (2018). Seyahat Bloglarının Destinasyon Seçimine Etkisi. **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 30. 223-237.
- DOĞANER**, Suna Meral (1996). Türkiye'de Turizm Ulaştırması (Tourism Transportation in Turkey). **Coğrafya Araştırmaları**, (4), 19-47.
- EKAL**, Seyfi Korhan (2010). Büyük Antakya Parkı'nın Rekreasyonel Talep Özelliklerinin Saptanması. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi T.C. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Orman Mühendisliği Anabilim Dalı Ormancılık Politikası ve Yönetimi Programı. İstanbul.

- ERALP**, Ziya (1983). Genel Turizm. Ankara: Ankara Üniversitesi Basın Yayın Yüksekokulu Yayınları:3.
- ERKAN**, Merve Şahika (2016). Ticari Amaçlı Konaklama Yapıları Rekreasyon Alanlarının Mekansal Analizi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı. Ankara.
- ERSOY** Seher, ve Osman Güldemir (2008). Üniversite Öğrencilerinin Boş Zamanlarını Değerlendirme Faaliyetlerinin Sosyoekonomik Boyutu Üzerine Bir İnceleme. 17. Ulusal Eğitim Bilimleri Kongresi.01-03. 1-12.
- ERYILMAZ**, Burak, ve Cem Yüçetürk. (2018). Genç Turistlerin Doğu Ekspresi Seferleri Tercihlerinde Instagram'ın Rolü. **Journal of Tourism and Gastronomy Studies**, 6(4), 210-228.
- ERYILMAZ**, Gamze., ve Kamil Unur (2019). Açık Alan Rekreasyon Etkinliklerine Katılan Bireylerin Pozitif ve Negatif Duygu Durumlarının Karşılaştırılması. **Gastroia: Journal of GastronomyAnd Travel Research**. 3 (4).562-578.
- EWERT**, Alan (1999). Outdoor Recreation and Natural Resource Management: An Uneasy Alliance. **Parks And Recreation-West Virginia**. 34, 58-67.
- FERREIRA**, Daniel ve diğerleri (2015). Influence Of Ethnicity And Family Status On Outboun Destination Choice: A South African Perspective. International Business & Education Conferences, June 7-11, 421.-227. UK: London.
- FODNESS**, Dale (1994). Measuring Tourist Motivation. **Annals of Tourism Research**, 21(3), 555-581.
- GARRISON**, William (2003). Historical Transportation Development. UC Berkeley: Institute of Transportation Studies at UC Berkeley.
- GERSHUNY**, Jonathan. (2011). Time-use Surveys And The Measurement Of National Well-Being. Centrefor Time Use Research, University of Oxford, Swansea, Office for National Statistics. UK.
- GNANAPALA**, Wkac ve diğerleri (2012). Travel Motivations and Destination Selection: A Critique. **International Journal of Research in Computer Application & Management**, 2(1), 49-53.
- GOMEZ**, Luis Fernando ve diğerleri (2004). Leisure-Time Physical Activity Among Women In A Neighbourhood İn Bogotá, Colombia: Prevalence And

- Socio-Demographic Correlates. **Cadernos De Saúde Pública** (20), 1103-1109.
- GÜMÜŞ**, Hüseyin (2012). Fiziksel Aktivite İçin Park Ve Rekreasyon Alanlarına Gelen Kullanıcıların Mekân Seçimini ve Fiziksel Aktiviteye Katılımını Etkileyen Faktörler Yüksek Lisans Tezi T.C. Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı Spor Yönetim Bilimleri Programı. Ankara.
- GÜMÜŞ**, Hüseyin ve diğerleri (2017). Fiziksel Aktivite için Park ve Rekreasyon Alanlarına Gelen Kullanıcıların Mekân Seçimini ve Fiziksel Aktiviteye Katılımını Etkileyen Faktörler. **Spor metre Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi**. 15(1), 31-38.
- GÜNGÖR**, Arif (2007). Avrupa Birliği ve Türk Seyahat Endüstrisinin İstihdam Açısından İncelenmesi. Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı. İstanbul.
- GÜRBÜZ**, Mehmet, ve Ahmet Hamdi Aydın (2012). Zaman Kavramı Ve Yönetimi. **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 9(2), 1-20.
- HACIOĞLU**, Necdet (2013). Seyahat Acentacılığı & Tur Operatörlüğü Geliştirilmiş 7. Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.
- HACIOĞLU**, Necdet ve diğerleri (2003). Boş Zaman ve Rekreasyon Yönetimi Örnek Animasyon Uygulamaları. 1. Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.
- HACIOĞLU**, Necdet ve diğerleri (2009). Boş Zaman ve Rekreasyon Yönetimi Örnek Animasyon Uygulamaları. Güncelleştirilmiş 2. Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.
- HAMMITT**, William ve diğerleri (2015). Wildland Recreation: Ecology and Management. John Wiley Press, New York.
- HANQIN**, Qiu Zhang ve Terry Lam (1999). An Analysis of Mainland Chinese Visitors' Motivations to Visit Hong Kong. **Tourism Management**. 20 (5). 587-594.
- HARMAN**, Serhat ve diğerleri (2013). İstambula Gelen Sırtçantalı Turistlerin Seyahat Motivasyonları Üzerine Bir Araştırma. **Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi** Yıl: 13 Sayı: 25.

- HAZAR**, Atilla (2014). *Rekreasyon ve Animasyon*. Gözden Geçirilmiş 4. Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.
- HUI**, Tak-Kee ve diğerleri (2008). Chinese Tourists Visiting Singapore: Pull and Push Factors. **In Advances in Hospitality and Leisure**. (4). 229–244.
- HURD**, Amy., ve Denise Anderson. (2010). *The Park And Recreation Professional's Handbook*. Human Kinetics. USA.
- INGLE**, Steve (2010). *TRAVEL & TOURISM LEVEL 2*, BTEC. First Pearson Education Limited, Essex.
- INGLE**, Steve ve diğerleri (2010). *BTEC First Travel and Tourism Level 2*. Pearson Education Limited. Essex.
- ISO-AHOLA**, Seppo. (1982). Toward a Social Psychological Theory of Tourism Motivation: A Rejoinder. **Annals of Tourism Research**, 9(2), 256-262.
- ISO-AHOLA**, Seppo. (1983). Towards a Social Psychology of Recreational Travel. **Leisure Studies**, 2(1), 45-56.
- İÇÖZ**, Orhan (2011). *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü Yönetimi* 7. Baskı. Ankara: Turhan Kitabevi.
- İSKENDER**, Ali (2019). Boş Zaman Ve Rekreasyon İle Turizm Arasındaki İlişki Üzerine Akademik Bir Araştırma. **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi**, Cilt:22 Sayı:1, s. 50-59.
- JANG**, SooCheong Shawn ve diğerleri (2006). Seniors' Travel Motivation and The Influential Factors: An Examination of Taiwanese Seniors. **Tourism Management**. 27(2), 306-316.
- JANG**, SooCheong Shawn, ve Chi-Mei Emily Wu. (2006). Seniors' Travel Motivation and the Influential Factors: An Examination of Taiwanese Seniors. **Tourism Management**, 27(2), 306-316.
- JENSEN**, Jan Møller. (2011). The Relationships Between Socio-Demographic Variables, Travel Motivations and Subsequent Choice of Vacation. 2nd International Conference on Economics, Business and Management. Prague, Czech Republic.
- JONDEAU**, Eric, ve Michael Rockinger. (2003). Conditionalvolatility, Skewness, and Kurtosis: Existence, Persistence, Andcomovements. **Journal of Economic Dynamics & Control**, 27, 1699 – 1737.
- KAÇAR**, Filiz (2020). İnanç Turizmine Katılan Yabancı Turistlerin Seyahat Motivasyonu ve Mekan Algısı: Ayasofya Müzesi Örneği.

- Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Karabük Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı. Karabük.
- KAÇAR**, Filiz (2020). İnanç Turizmine Katılan Yabancı Turistlerin Seyahat Motivasyonu ve Mekan Algısı: Ayasofya Müzesi Örneği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Karabük Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, Karabük.
- KALE**, Hasan (2019). Lise Öğrencilerinde Sosyal Medya Kullanım Amacı İle Yalnızlık, Zaman Yönetimi, İletişim Becerisi ve Psikolojik İyi Olma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C.Trabzon Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık Bilim Dalı. Trabzon.
- KARABULUT**, Yalçın (1997). Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı, **Türkiye Coğrafyası Araştırma veUygulama Merkezi Dergisi**. Sayı 6, 163-187.
- KARADAŞLI**, Hatice (2019). Motivaston Temelli Kültür Turisti Tipolojileri: Diyarbakır'a Gelen Yerli Turistler Üzerine Bir Araştırma. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Batman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Batman.
- KARAKÜÇÜK** Suat ve Beyza Merve Akgül (2016). *Ekorekreasyon*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- KARAKÜÇÜK**, Suat (2008) *Rekreasyon ve Boş Zamanları Değerlendirme*. 6. Baskı. Ankara: Gazi Kitabevi.
- KARAKÜÇÜK**, Suat ve Bülent Gürbüz (2007) *Rekreasyon ve Kentlileşme*. 1. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi.
- KARTAL**, Murat (2015). Gaziantep Şhrinde Rekreasyonel Faaliyetlerin Dağılışı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C.İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı. İstanbul.
- KASİM**, Azilah ve diğerleri (2013) Predictors of Travel Motivations: the Case of Domestic Tourists to Island Destinations in Northwest of Malaysia. **Anatolia**. 24 (2).188-205.
- KAYA**, Fadime (2007) Bartın Kent Halkının Rekreasyonel Eğilim ve Taleplerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara.

- KAYA**, İlke (2013) Çekim Unsurları İle Rekreatif Alışveriş, Tatmin ve Yeniden Satın Alma Niyeti Arasındaki İlişki. Yayınlanmamış Doktora Tezi. T.C. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm ve Otel İşletmeciliği Anabilim Dalı. Eskişehir.
- KELEŞ**, Yasin ve diğerleri (2015). Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü. 1. Baskı. İstanbul: Grafiker Yayınları.
- KERVANKIRAN**, İsmail ve Kübra İlban (2019). Türkiye’den Turizm Amacıyla Yurtdışına Giden Kadınların Seyahat Motivasyonları. 20. Ulusal Turizm Kongresi. 542-546. Eskişehir.
- KHUONG**, Mai Ngoc, ve Huynh Thi Thu Ha (2014). The Influences of Push and Pull Factors on the International Leisure Tourists' Return Intention to Ho Chi Minh City, Vietnam--A Mediation Analysis of Destination Satisfaction. **International Journal of Trade, Economics and Finance**, 5(6), 490-496.
- KIM**, Samuel Seongseop ve diğerleri (2003). The Influence of Push and Pull Factors at Korean National Parks. **Tourism Management**, 24(2), 169-180.
- KIM**, Tschangho John (2009) Transportation Engineering and Planning - Volume I, Encyclopedia of Life Support Systems (EOLSS), EOLSS Publishers U.K., Oxford.
- KIRZIOĞLU**, Fahrettin (1953). Kars Tarihi I. Cilt İstanbul: Işıl Matbaası.
- KOÇYİĞİT**, Murat, ve, Mustafa Yılmaz (2014). Yerel Yönetimlerde Rekreasyon Uygulamaları: Konya Örneği, **International Journal of Science Culture and Sport** (2), 211-223.
- KORKUSUZ**, Tolga (2019). Kars İlindeki Turizm Varlıklarının Küreselleşmenin Etkisi İle İncelenmesi ve CBS Analizi. Yayınlanmamış Doktora Tezi. T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, Erzurum.
- KÖKTAŞ**, Şükran Kılbaş (2004). Rekreasyon: Boş Zamanı Değerlendirme. Geliştirilmiş 3. Baskı. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- KRAUS**, Richard (1998). Recreation And Leisure In Modern Society. Fifth Edition, Jones And Bartlett Publishers, London.
- LAI**, Emily (2011). Motivation: A literature review research report. Pearson's Reports, Financial Times Group. London.
- LI**, Fangxuan Sam, ve Hongxia Qi. (2019). An Investigation of Push and Pull Motivations Of Chinese Tourism Doctoral Students Studying Overseas. **Journal of Hospitality, Leisure, Sport & Tourism Education**, 24, 90-99.

- LI**, Mimi ve diğeri (2011). An Exploratory Study of the Travel Motivation of Chinese Female Outbound Tourists. **Journal of China Tourism Research** 7(4). 411-424.
- MANSUROĞLU**, Sibel. (2002). Akdeniz Üniversitesi Öğrencilerinin Serbest Zaman Özellikleri ve Dış Mekan Rekreasyon Eğilimlerinin Belirlenmesi. **Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi**. 15(2) 53-62.
- MEDLİK**, Slavoj (2003). Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality. Third Edition. Routledge, Taylor and Francis Group, London.
- MEERAS**, Liis (2010). Leisure and Recreation. University of Tartu, College Department of Tourism, Pärnu, 50.
- MENGÜ**, Cüneyt (2017) Turizmde Motivasyon Stratejileri **Journal of Social and Humanities Sciences Research**. 4 (15).1987-1999.
- MOHSIN**, Asad (2008). Analysis of Chinese Travellers' Attitudes Toward Holidaying in New Zealand: The Impact Of Socio-Demographic Variables. **Journal of Hospitality & Leisure Marketing**. 16.1-2. 21-40.
- MURAT**, Sedat ve Levent Şahin (2010). Düünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- OKUYUCU**, Coşkun (2006). Subay ve Astsubayların Serbest Zamanlarında Spor Yapma Alışkanlıklarının İncelenmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Fırat Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü. Elazığ.
- ONAT**, Ümit (2001). Gecekondu Toplumunda Boş Zaman Sorunu ve Toplum Merkezleri. **Toplum ve Sosyal Hizmet**, 12(2). 77-87.
- ORÇANLI**, Kenan ve diğeri (2019). Zaman Kullanımından Memnuniyet Üzerinde Etkili Olan Faktörlerin Araştırılması: Atatürk Üniversitesi Öğrencileri Örneği **Journal of Graduate School of Social Sciences**. 23(2): 797-825.
- OREL**, Fatma Demirci, ve Mehmet Cihan Yavuz. (2003). Rekreasyonel Turizmde Müşteri Potansiyelinin Belirlenmesine Yönelik Bir Pilot Çalışma. **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 11(11). 61-76.
- ÖZALTAŞ SERÇEK**, Gülseren (2018). Kültür Amaçlı Seyahat Eden Ziyaretçilerin Seyahat Motivasyonları: Diyarbakır Örneği. **Tourism Human Rights & Sustainable Environment**. (3), 35-47.
- ÖZDEMİR**, Ali Selman ve diğeri (2016). Explaining Destination Choices Based up on Recreational Opportunities Through in Trinsic And Extrinsic

Travel Motivations Rekreatif Olanaklara Dayalı Yapılan Destinasyon Tercihlerinin İçsel ve Dışsal Seyahat Motivasyonlarıyla Açıklanması. **Journal of Human Sciences**, 13(2), 3002-3021.

ÖZDEMİR, Ali Selman. (2013). Motivasyonel ve Demografik Faktörlerin Rekreatif Olanaklara Dayalı Yapılan Destinasyon Tercihleri Üzerine Etkisi. T.C. Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü. Ankara.

ÖZKURT, Emre (2018). The Role Of Burnout On The Relationship Between Time Management And Job Satisfaction. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme (İngilizce) Anabilim Dalı. İstanbul.

ÖZTÜRK, İlker (2009). Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.

ÖZTÜRK, Yakup. ve Mustafa Tecimen (2017). Halkın Boş Zaman Değerlendirme Alışkanlıkları: Çankırı Örneği. **Yönetim, Ekonomi ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi**. 1(2) 1-14.

PATTANAPOKINSAKUL, Kanyapat ve Panuwat Phakdee-Auksorn (2015). Analysis of Push And Pull Travel Motivation of Foreign Tourist To Localmarkets: A Case Study of Phuket, **Thailand Journal of International and Thai Tourism**. 11(2). 44-63.

PAVÓN, Romano Gino Segrado ve diğerleri (2016). Motivational Factors for Tourists Who Choose Cozumel, Mexico, as a Holiday Destination in Low Seasons. *El Periplo Sustentable*, 1-32.

PEARCE, Philip., ve Marie Caltabiano (1983). Inferring Travel Motivation From Travelers' Experiences. **Journal of Travel Research**, 22(2), 16-20.

PLOG, Stanley (1974). Why Destination Areas Rise and Fall in Popularity. **The Cornell H.R.A. Quarterly**, 4(4), 55-58.

PRAYAG, Girish. (2010). Images as Pull Factors of a Tourist Destination: A Factor-Cluster Segmentation Analysis. **Tourism Analysis** 15(2). 213-226.

PURI, Manohar. ve Gian Chand (2009). Travel Agency and Tourism. Pragn Press, New Delhi.

RODRIGUE, Jean Paul. ve diğerleri (2006). The Geography of Transport Systems. Routledge, New York.

- SABBAĞ**, Çiğdem, ve Elif Aksoy. (2011). Üniversite Öğrencileri ve Çalışanların Boş Zaman Etkinlikleri: Adıyaman Örneği. **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (4),10-23.
- SAĞCAN**, Mustafa (1986). *Rekreasyon ve Turizm*. Ankara: Cumhuriyet Basımevi.
- SAID**, Jumrin, ve Maryono Maryono.. (2018). Motivation and Perception of Tourists As Push and Pull Factors to Visit National Park. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 31, p. 08022). EDP Sciences.
- SEELEY**, Ivor (1973). *Outdoor Recreation And The Urban Environment*. Springer. First Edition, The Macmillan Press, London.
- SERÇEK**, Sadık ve Gülseren, Özaltaş Serçek (2015). Turistlerin Konaklama İşletmesi Tercihinde Rekreasyon Aktivitelerinin Etkisi. **International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**. 10(14), 681-698.
- SERDAR**, Emrah ve Mehmet Demirel (2019). Üniversite Öğrencilerinin Rekreasyonel Etkinliklerden Algıladıkları Sağlık Çıktıları ile Mutluluk Düzeyleri Arasındaki İlişki. 2. Uluslararası Rekreasyon ve Spor Yönetimi Kongresi, 11 -14 Nisan 2019, 206-209. Muğla.
- SERT**, Ayşe Nevin (2019). Üçüncü Yaş Yerli Turistlerin Seyahat Kısıtları ve Motivasyonları Üzerine Bir Araştırma. **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**. (42), 200-211.
- SEVİL**, Tuba ve diğerleri. (2012). *Boş Zaman ve Rekreasyon Yönetimi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No:2497.
- SEYANONT**, Arisara (2017). Travel Motivation And İntention To Revisit Of European Senior Tourists To Thailand. **Universal Journal Of Management** 5(8). 365-372.
- SEZGİN**, İrfan (2009). 1923-1939 Yılları Arasında Türk Ordusunda Yapılan Askeri Yatırımlar. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi T.C. İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı. Malatya.
- SMITH**, Hamilton (1991). *Recreation Benefits: The Benefit-Based Approach To Recreation Planning; Why Wellness; Personal/Social Relationships And Wellness*. Australia: Edith Cowan University. Perth.



- SOFRONOV**, Bogdan. (2018). The Development of the Travel and Tourism Industry in the World. **Annals of Spiru Haret University. Economic Series**, 18(4), 123-137.
- SUBADRA**, Nengah ve diğerleri (2019). Investigating Push and Pull Factors Of Tourists Visiting Bali As A World Tourism Destinatın. **International Journal Of Multidisciplinary Educational Research**. 8(7). 253-269.
- ŞENDAĞ**, Volkan (2007). Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı. Afyonkarahisar.
- TALAY**, İlkden ve diğerleri (2010). Sosyo-Ekonomik Yapının Rekreatyone Etkisi: Bartın Kenti Örneği. **Coğrafi Bilimler Dergisi/Turkish Journal of Geographical Sciences**. 8(2).147-156.
- TANGELAND**, Torvald ve diğerleri (2013). The Socio-Demographic Influence on Participation in Outdoor Recreation Activities–Implications for the Norwegian Domestic Market for Nature-Based Tourism. **Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism**. 13(3): 190-207.
- TCDD** (2015). 2011-2015 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, Ankara.
- TCDD** (2016). 2012-2016 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, Ankara.
- TCDD** (2017), 2016 Yılı Demiryolu Sektör Raporu, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara.
- TCDD** (2018). 2017 Faaliyet Raporu. TCDD TAŞIMACILIK AŞ Yayın No: 2018-1.
- TDK** (2020). Güncel Türkçe Sözlük. <https://sozluk.gov.tr> (Erişim: 24.01.2020)
- TEK**, Tolga (2018). Leisure Constraints And Negotiation Strategies in Tourism Recreation: A Comparative Research With Different Cultures. Yayınlanmamış Doktora Tezi. T.C. Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı. Ankara.
- TOPRAK**, Lokman. ve diğerleri (2014). Öğrencilerin Üniversiteden Rekreatyone Aktiviteleri Konusunda Beklentileri. VII. Lisansüstü Turizm Öğrencileri Araştırma Kongresi: 592-604. Aydın.
- TORKILDTSEN**, George (2005). Leisure And Recreation Management. Fifth Edition, Routledge Taylor And Francis Group, London.

- TÜRKER**, İlhami (1987). Atatürk Döneminde Demiryolları Ve Karayollarının Durumu (1923-1938). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- TÜRKER**, Nuray ve diğerleri (2016). Yerel Halkın Serbest Zaman Değerlendirme Alışkanlıkları: Safranbolu Örneği. **Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**. 6(1) 49-62.
- TÜTÜNCÜ**, Özkan (2012). Rekreasyon ve Rekreasyon Terapisinin Yaşam Kalitesindeki Rolü. **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, 23(2), 248-252.
- TÜTÜNCÜ**, Özkan ve diğerleri (2011). Üniversite Öğrencilerinin Rekreasyon Faaliyetlerine Katılımını Etkileyen Unsurların Analizi. **Spor Bilimleri Dergisi**, 22(2), 69-83.
- UNECE** (2016) Transport For Sustainable Development The Case Of Inland Transport This Publication is Part Of The Transport Trends And Economics Series. United Nations, Geneva.
- UNWTO** (2008) International Recommendations for Tourism Statistics 2008.
- UYSAL**, Muzaffer ve diğerleri,(2008). Push-pull Dynamics in Travel Decisions. **Handbook of Hospitality Marketing Management**, 2009, 412-439.
- UZUN**, Serir (2012). Uludağ Milli Parkı'ndaki Rekreasyonel Kullanımların Ekosistemin Bazı Bileşenleri Üzerine Etkileri. Yayınlanmamış Doktora Tezi. T.C. Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Düzce.
- VIVIERS**, Pierre-Andre ve Elmarie **Slabbert** (2014). Should Arts Festivals Focus On Push or Pull Factors in Marketing Efforts?. **African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure**. 3(2). 1-18.
- VOGEL**, Harold (2007). Entertainment Industry Economics: A Guide For Financial Analysis. Seventh Edition. Cambridge University Press. Cambridge.
- VUUREN**, Van ve Elmarie Slabbert (2012). Travel Motivations and Behaviour of Tourists to A South African Resort. **Tourism & Management Studies**, 295-304.
- WANG**, Hua, ve Ivan Wen (2017). Impacts Of External Driving Forces On Travel Motivations: A Case Study Of Chinese Tourists To Hawaii. Proceedings of the International Conference on Multiple Academic Disciplines. 1-19. Taiwan.

- WOLFE**, Roy (1966). Recreational Travel: the New Migration Canadian **Geographer/Le Géographe Canadien**, 10(1), 1-14.
- WOYO**, Erisher ve diğerleri (2019). Do Socio-Demographic Characteristics Influence Destination Attractiveness Perceptions After Political Turmoil: The Case Of Zimbabwe? **African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure**. 8(3). 1-20. 1-20.
- YAYLA**, Nadir (2016) Ulaşım Altyapıları Üzerine Bazı Değerlendirmeler. **ULAŞTIRMA-ULAŞIM. İTÜ Vakfı Dergisi**, 71.40-43.
- YAZICIOĞLU**, İrfan ve Burcu Akbulut (2016). Yabancı Turistlerin Seyahat Motivasyonlarının Demografik Özellikleri Açısından Analizi: Ankara Örneği. **Journal of Human Sciences**. 13(2). 3231-3241.
- YENTÜRK**, Nurhan ve Yakup Kepenek (2001). Türkiye Ekonomisi. İstanbul: Remzi Kitapevi.
- YILMAZ**, Abdullah, ve Seyfettin Aslan. (2002). Örgütsel Zaman Yönetimi. **Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt:3 Sayı:1, S. 25-46.
- YILMAZ**, Bülent (1989). Boş Zaman ve Halk Kütüphanesi: Kavramsal Bir Yaklaşım. **Türk Kütüphaneciliği**, 3(4), s.200-206.
- YÜCEL**, Fikret. (2014). Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşmede İlk Önemli Adımı: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1934-1938. TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Yayınları. 1-39.
- YÜCEL**, Filkret (2015). Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşme Öyküsü. Ankara: Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı (TTGV).
- YÜCEL**, Hasan (2017). Cumhuriyet Ekonomisinin Kuruluşu ve Gelişimi. Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 347.
- ZARAKOĞLU**, Avni (1950). Memleketimizde Demiryolu Politikası. **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 7(3). 573-589.
- ZHANG**, Wei. (2009). The motivations, Constraints and Decision-making of Beijing Outbound Tourists. Doctor's Degree University of Waikato, Department of Tourism and Hospitality Management. Hamilton, New Zeland.

<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/315/> Erişim Tarihi: 06 Mayıs 2020.

EKLER**EK.1: Etik Kurul Onayı**

	T.C. ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü	 Bilgi verildi.
Sayı : 74178132-302.99- Konu : Araştırma İzni Hk		
Sayın Alper KAYA Yeni İzmir Cad. Yemişlik Mahallesi No:11 Torbali/İZMİR		
T.C. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Etik Komisyonunun göndermiş olduğu yazının bir sureti ekte sunulmuştur. Bilgilerinizi rica ederim.		
e-izimdir Alper GÖZÜAÇIK Enstitü Sekreteri		
Ek: Etik Komisyonunun göndermiş olduğu yazının bir sureti.		
Şemsi		
Evrakın Doğrulanması İçin: http://bilgi.gocogruhanin.ahbv.edu.tr Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Yücetepe Mahallesi 85. Cad. No 06370 Çankaya/ Ankara		Pn: 08/12 Bilgi için Şemsi Yıldırım Müdür Telefon No: 0312 3072264

Tarih ve Sayısı: 28/02/2019-E.7091



T.C.
ANKARA HACI BAYRAM VELİ
ÜNİVERSİTESİ
Etik Komisyonu



Sayı : 11054618-302.08.01-
Konu : Bilimsel ve Eğitim Amaçlı

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi: 31.01.2019 tarih ve E.4041 sayılı yazı.





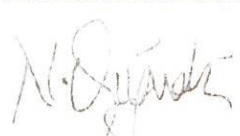


İlgi yazınız ile göndermiş olduğunuz, Enstitünüz Rekreasyon Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi Alper KAYA, Prof.Dr. R.Pars ŞAHBAZ'ın danışmanlığında yürüttüğü "*Rekreasyonel Seyahatlere İlişkin İtme Çekme Faktörleri Üzerine Bir Araştırma*" adlı tez çalışması ile ilgili konu Komisyonumuzun 22.02.2019 tarih ve 04 sayılı toplantısında görüşülmüş olup,

Etik Komisyonunca onaylanan ilgilinin çalışmasının, yapılması planlanan yerlerden izin alınması koşuluyla yapılmasında etik açıdan bir sakınca bulunmadığına oybirliği ile karar verilmiş; karara ilişkin imza listesi ve onaylanan çalışmalar ekte gönderilmiştir.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

e-İmzalıdır
Prof. Dr. AYDIN KARAPINAR
Komisyon Başkanı

Araştırma Kod No: 2019-39

KUTLUH İKİTİM ÜNİVERSİTESİ ULUS KURULU BAŞKANLIĞI	
TOPLANTI TARİHİ :22.02.2019	TOPLANTI SAYISI : 04
ADI-SOY ADI	İMZA
Prof.Dr.Aydın KARATINAR BAŞKAN	
Prof.Dr.M.Fadıl YILDIRIM Başkan Yrd.	KATILMADI
Prof.Dr.Mustafa EKİNCİKLİ	
Prof.Dr.Yıldız AYANOĞLU	
Prof.Dr.Bekir ESKİCİ	KATILMADI
Prof.Dr.Ramazan Pars ŞAHBAZ	
Prof.Dr.Neşe Yaşar ÇEĞİNDİR	
Prof.Dr.Bilgehan GÜLCAN	
Prof.Dr.Fanda YURDAKUL	

EK.2: TCDD Araştırma İzni

T.C.
DEVLET DEMİRYOLLARI TAŞIMACILIK A.Ş. GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği

Sayı : 13894318-622.99[622.99]-E.21320
Konu : Anket Çalışması İzni

07.02.2020

Sayın Alper KAYA

Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Rekreasyon Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi olarak Doğu Ekspresi yolcularına yönelik olarak yapacağınız anket çalışması izin talebiniz Müşavirliğimizce incelenmiştir.

Söz konusu talep; çekim yapılacak tarihler için ücreti karşılığında tren bileti almak, tren seyir güvenliğini tehlikeye düşürmemek, yetkili personelin talimatlarına uymak, iş güvenliği kurallarına riayet etmek, Şirketimizin prestijini olumsuz etkileyecek görüntüler almamak, drone destekli çekimler için yürürlükteki mevzuata göre ilgili yerlerden izin almak ve çekimlerin bir nüshasının Şirketimize gönderilmesi koşuluyla uygun bulunmuştur.

Bilgilerinize rica ederiz.

e-imzalıdır
Şükran KABA
Şube Müdürü

e-imzalıdır
Ahmet DUMAN
Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müşaviri

Not: 5070 sayılı elektronik imza kanununun 5.maddesi gereği bu belge elektronik imza ile imzalanmıştır.

Adres: Altındağ İlçesi Hacı Bayram Mahallesi Hipodrom Caddesi No:3 ANKARA
TELEFON: +90 312 3091039
FAKS: +90 312 3091381

Bilgi için: Esra ATALAR
Memur

EK.3: SBE Araştırma İzni

T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Sayı : 47342962-100-E.105962
Konu : Yönetim Kurul Kararı-/Araştırma İzin
Dilekçe Formu (Alper KAYA
Numarası: 19811701003)

24/12/2019

İLGİLİ MAKAMA

İlgi : 12/12/2019 tarihli ve 84033531-100-E.102343 sayılı yazınız.

Enstitü Yönetim Kurulunun 19/12/2019 tarih ve 48/3 sayılı yönetim kurul karar sureti aşağıya çıkartılmıştır.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

e-İmzalıdır

Doç.Dr. Murat AK
Müdür Yrd.

KARAR TARİHİ	19/12/2019
TOPLANTI/ KARAR NO	48/3
KONU	Araştırma İzin Dilekçe Formu (Alper KAYA Numarası: 19811701003)
KARAR	

Rekreasyon Anabilim Dalı 19811701003 numaralı Yüksek Lisans öğrencisi Alper KAYA ile ilgili Anabilim Dalı Başkanlığının 12.12.2019 tarihli ve 102343 sayılı yazısı ve ekleri incelendi. Öğrencinin "Rekreasyonel Seyehatlere İlişkin İtme-Çekme Faktörlerine İlişkin Bir Araştırma" isimli çalışma yapmasının uygun olduğuna, durumun öğrenciye, danışmana ve Anabilim Dalı Başkanlığına, adı geçen öğrencimize gerekli iznin alınması hususunda Necmettin Erbakan Üniversitesi Öğrenci İşleri Daire Başkanlığına bildirilmesi oy birliği ile karar verildi.

Dağıtım:

Rekreasyon Yönetimi
Anabilim Dalına
Sayın Doç.Dr. Mehmet DEMİREL

20/12/2019 Memur : Şaduman TEMEL
20/12/2019 Enstitü Sekreteri : Ali YILDIRIM

EK.4: Ölçekler

Rekreasyonel Seyahatlere İlişkin İtme Çekme Faktörleri Üzerine Bir Araştırma

Değerli Katılımcı;

Bu anket formu, “Rekreasyonel Seyahatlere İlişkin İtme Çekme Faktörlerine İlişkin Bir Araştırma” adlı yüksek lisans tezine veri toplamak amacıyla hazırlanmıştır. Vereceğiniz bilgiler belirtilen amaç dışında kullanılmayacaktır. Her ifade için uygun gördüğünüz seçeneğin yanındaki kutucuğu (X) işareti ile belirtmeniz yeterlidir. Araştırmanın amacına ulaşması için tüm ifadelere ilişkin görüşlerinizi belirtmenizi rica eder katkılarınızdan dolayı teşekkür ederim.

İletişim:

Doç. Dr. Mehmet DEMİREL

Necmettin Erbakan Üniversitesi

Rekreasyon Yönetimi Anabilim Dalı

mehmetdemirel78@gmail.com

Arş. Gör. Alper KAYA

Necmettin Erbakan Üniversitesi

Rekreasyon Yönetimi Anabilim Dalı

alper.kaya.gazi@gmail.com

1. Kişisel Bilgiler

Cinsiyetiniz: Kadın Erkek

Yaşınız: 18-24 25-35 36-49 +50

Medeni Durum: Evli Bekar

Eğitim Durumunuz: İlköğretim Lise Ön Lisans Lisans

Lisansüstü Eğitim

Gelir Seviyesi: 2020 TL ve aşağısı 2021-3000 TL 3001-4000 TL

4001-5000 TL 5001 TL ve üzeri

Mesleğiniz: Öğrenci Kamu Çalışanı Özel Sektör Çalışanı

Esnaf-Tüccar Ev Hanımı Emekli

Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

2. REKREASYONEL AKTİVİTELER

<i>Listede yer alan her bir aktiviteye katılma olanağınızın, tatile gideceğinizi yere karar vermenizde ne kadar önemli olduğunu aşağıdaki ölçüğe göre işaretleyiniz.</i>	Kesinlikle Önemli Değil	Önemli Değil	Önemli	Kesinlikle Önemli
1. Otel animasyon etkinlikleri	1	2	3	4
2. Suya dayalı aktiviteler (yüzme, dalış, jet ski, parasailing vs.)	1	2	3	4
3. Plaja dayalı aktiviteler (plaj voleybolu-frizbi, plaj tenisi vs.)	1	2	3	4
4. Doğaya yönelik aktiviteler (trekking, kampçılık, piknik vs.)	1	2	3	4
5. Macera aktiviteleri (rafting, yamaç paraşütü, bungy jumping vs.)	1	2	3	4
6. Kış sporları aktiviteleri (kar kayakı, zirve-kaya tırmanışı vs.)	1	2	3	4
7. Sağlık&zindelik aktiviteleri (yoga, step-aerobik, fitness vs.)	1	2	3	4
8. Çeşitli sportif&fiziksel aktiviteler (koşu, vürünüş, futbol vs.)	1	2	3	4
9. Çeşitli spor turnuvalarına-yanışmalarına katılma olanağı	1	2	3	4
10. Çeşitli spor müsabakalarını-turnuvalarını izleme olanağı	1	2	3	4
11. Golf oynama olanağı	1	2	3	4
12. Tenis oynama olanağı	1	2	3	4
13. At binme olanağı	1	2	3	4
14. Meditasyon-terapi aktiviteleri (yoga, spa-masaj vs.)	1	2	3	4
15. Doğada bulunma, doğal hayatı gözlemleme olanağı	1	2	3	4
16. Fotoğrafçılık olanağı	1	2	3	4
17. Yöresel etkinlikler (şenlik-karnaval vb. gibi)	1	2	3	4
18. Sanatsal-kültürel etkinlikler (konser-gösteri vb.)	1	2	3	4
19. Günümüzde yakın çevre turları (hyat turları, yayla turları, safari vs.)	1	2	3	4
20. Kültür turları (şehir turları-tarihsel alan ve yapılar vs.)	1	2	3	4
21. Dinsel-ruhani etkinlikler	1	2	3	4
22. Oyun-eğlence parklarına dayalı aktiviteler (aquapark, disneyland)	1	2	3	4

3. (A) İÇSEL SEYAHAT MOTİVASYONLARI

<i>Sizi tatil gümeye motive eden çeşitli faktörlerle ilgili aşağıdaki her bir ifadenin, tatil yapma anlayışınız ve alışkanlıklarınızda ne kadar önemli olduğunu belirtiniz.</i>	Kesinlikle Önemli Değil	Önemli Değil	Önemli	Kesinlikle Önemli
1. Bilgi ve görgümü geliştirmek, yeni şeyler öğrenmek	1	2	3	4
2. Meraklarımı gidermek	1	2	3	4
3. Yeni bir kültür hakkında bilgi sahibi olmak	1	2	3	4
4. Değişik millet ve etnik kökenden insanlar görmek	1	2	3	4
5. Daha önce hiç görmediğim bir yeri görmek	1	2	3	4
6. Yurt dışında bir yeri görmek	1	2	3	4
7. Farklı bir yaşam tarzını görmek	1	2	3	4
8. Yeni insanlarla tanışmak	1	2	3	4
9. Güneşim yerim insanını tanımak	1	2	3	4
10. Benzer ilgi alanlarına sahip yeni insanlarla tanışmak	1	2	3	4
11. Mümkün olduğunca fazla yer görmek	1	2	3	4
12. Yeni yemekler denemek	1	2	3	4
13. Form tutmak	1	2	3	4
14. Spor müsabakalarını-yaşmalarını izlemek	1	2	3	4
15. Spor turnuvalarına-yaşmalarına katılmak	1	2	3	4
16. Yeteneklerimi geliştirmek	1	2	3	4
17. Akrabalarımı görmek	1	2	3	4
18. Spor yapmak	1	2	3	4
19. Arkadaşlarımı görmek	1	2	3	4
20. Memleketimi ziyaret etmek	1	2	3	4
21. Ailemle olmak	1	2	3	4
22. Fiziksel olarak aktif olmak	1	2	3	4
23. Akranlarımla bir arada olmak	1	2	3	4
24. Evden uzakta da evimde gibi hissetmek	1	2	3	4
25. Arkadaşlarımla girmedikleri yerlere girmek	1	2	3	4
26. Sosyal statümü göstermek	1	2	3	4
27. Arkadaşlar tarafından tavsiye edilen bir yeri görmek	1	2	3	4
28. Eve döndüğümde anlatacak yerler görmek	1	2	3	4
29. Okuldan kurtulmak	1	2	3	4
30. Zaman baskısından kurtulmak	1	2	3	4
31. Evden uzaklaşmak	1	2	3	4
32. İşten kurtulmak	1	2	3	4
33. Özgür olma şansı elde etmek	1	2	3	4
34. Günlük hayatta stresinden kurtulmak	1	2	3	4
35. Monotonluktan kaçmak	1	2	3	4
36. Ekaliboliktan uzaklaşmak	1	2	3	4
37. Hiçbir şey yapmamak	1	2	3	4
38. Sadece rahatlamak	1	2	3	4
39. Fiziksel ve zihinsel olarak yenilenmek	1	2	3	4
40. Kendimi yeniden keşfetmek	1	2	3	4

3. (B) DIŞSAL SEYAHAT MOTİVASYONLARI

<i>Tanıle gideceğini; veri seçerken, gımeı dıőundđđđđđđ; verin 6zelikleri ile ilgili aşağıda belırlen durumlur sığın için ne kadar 6nemlidir?</i>	Kesinlikle 6nemli Değil	6nemli Değil	6nemli	Kesinlikle 6nemli
1. Gidecek verdeki hijyen ve temizlik	1	2	3	4
2. Yolculuk konforu	1	2	3	4
3. Konaklanacak yerdeki hizmetlerin kalitesi	1	2	3	4
4. Gidecek verin guvenli olması	1	2	3	4
5. Gidecek verie ilgili bilgilere kolay ulaşabilme	1	2	3	4
6. Gidecek verin doğal çevre kalitesi	1	2	3	4
7. Yolculuk sđresi	1	2	3	4
8. Guzel ve güneőli bir havası olması	1	2	3	4
9. Vizenin kolay alınması (<i>yurt dışı seyahatler için</i>)	1	2	3	4
10. Sessiz-dinđin olması	1	2	3	4
11. Gidecek verin aile ortamında olması	1	2	3	4
12. Deniz ve kumsellara sahip olması	1	2	3	4
13. Anık kentler barındırması	1	2	3	4
14. Tarihsel yapıları olması	1	2	3	4
15. Arkeoloğik alanları olması	1	2	3	4
16. Muzeler ve sanat galerileri olması	1	2	3	4
17. Unlu meydan ve anıtları olması	1	2	3	4
18. Dinsel sembollerini olması	1	2	3	4
19. Otantik olması (<i>seki 6zelliklerini koruyan</i>)	1	2	3	4
20. Geleneksel ęarıları olması	1	2	3	4
21. Milli park ve bahçeleri olması (<i>tema parkları vb. gibi</i>)	1	2	3	4
22. Dağlık alanlara sahip olması	1	2	3	4
23. Vahşi bir doğası olması	1	2	3	4
24. Ormanlık alanları olması	1	2	3	4
25. Mağaraları olması	1	2	3	4
26. 6lgen olması	1	2	3	4
27. G6ller ve nehirleri olması	1	2	3	4
28. Doğal guzelilik ve manzaraları olması (<i>kanyon vs.</i>)	1	2	3	4
29. Pop6ler olması	1	2	3	4
30. Çok fazla turisti ęekiyor olması	1	2	3	4
31. İnternet ve medya tanıtımlarının olması	1	2	3	4
32. Seyahat acentesinin tavsiyesi	1	2	3	4
33. Daha 6nce gitmiş kişilerin yorumları	1	2	3	4
34. Destinasyon unvanının olması	1	2	3	4
35. Modern olması	1	2	3	4
36. İlginç ve sıcakkanlı yerlileri olması	1	2	3	4
37. Yere esnafının durumu	1	2	3	4
38. Yere insanının konuk severliği	1	2	3	4
39. Geleneksel zengin bir mutfağı olması	1	2	3	4
40. Farklı emek k6kenden insanlar barındırması	1	2	3	4

KATILIMLARINIZDAN DOLAYI ÇOK TEŐEKK6R EDERİZ

EK.5: Ölçek Kullanım İzni

Sayın hocam, merhabalar.
Ben Necmettin Erbakan Üniversitesi, Turizm Fakültesi,
Rekreasyon Yönetimi bölümünden Arş. Gör. Alper
KAYA. "*Motivasyonel ve Demografik Faktörlerin Rekreasyonel
Olanaklara Dayalı Yapılan Destinasyon Tercihleri Üzerine Etkisi*" adlı
doktora tezinizde kullanmış olduğunuz ölçeklerinizi; Danışmanlığı
Doç. Dr. Mehmet DEMİREL'de bulunan "*Rekreasyonel Seyahatlara
İlişkin İtme-Çekme Faktörleri*" adlı yüksek lisans tezimizde
kullanabilir miyiz? Şimdiden teşekkür eder, iyi günler dilerim.



Ali Selman Özdemir 3 Mar

Alicılar: ben v



Merhaba Alper,

Öncelikle seni bu konuda çalışmaya teşvik ettiğini düşündüğüm
Mehmet Demirel hocanı, bu konu üzerinde çalışacağın için de
şimdiden seni kutlar, başarılar dilerim. Ölçekler kullanımınıza
açıktır, memnuniyet duyarım.

Mehmet hocama çok selam ve sevgilerimi iletirsin.

Ayrıca konu ile ilgili yardıma ihtiyaç duyarsan iletişim kurabilirsin.

Sevgiler.

3 Mar 2020 Sal, saat 11:10 tarihinde Alper Kaya
<alper.kaya.gazi@gmail.com> şunu yazdı:



Alıntılanan metni göster

--

Ali Selman Özdemir, Ph.D., Asst. Prof.
School of Physical Education and Sports
Head of Recreation Department
+90 392 671 1111 / 2975
Cyprus International University



ÖZGEÇMİŞ

 KONYA	<p>T.C. NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü</p>	 SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
---	---	---

Adı Soyadı:	Alper KAYA			İmza:	
Doğum Yeri:	İZMİR				
Doğum Tarihi:	18.11.1995				
Medeni Durumu:	Bekar				
Öğrenim Durumu					
Derece	Okulun Adı	Program	Yer	Yıl	
İlköğretim					
Ortaöğretim					
Lise					
Lisans	GAZİ ÜNİVERSİTESİ	REKREASYON YÖNETİMİ	ANKARA\GÖLBAŞI	2012-2013\ 2016-2017	
Yüksek Lisans					
İş Deneyimi:					
İlgi Alanları:					
Aldığı Ödüller:					
Tel:					
Mail:	alper.kaya.gazi@gmail.com				
Çalışmalar	<ul style="list-style-type: none"> • Place And Importance Marketing In Recreation Management. (Different Approaches To Sport Sciences) Akademisyen Yayınevi (2020). • The Relationship Between Smartphone Use and Happiness Among University Students. International Journal of Applied Exercise Physiology. (2020). • Serbest Zamanda Algılanan Özgürlük: Üniversite Öğrencileri Üzerine Bir Araştırma. 3. Uluslararası Herkes İçin Spor Ve Wellness Kongresi. (2020). 				