

To Cite This Article: Orhan, F., & Hocaoğlu, H. (2023). Orient Ekspres'ten Turistik Doğu Ekspresi'ne: Türkiye'de demiryollarının turistik önemi üzerine bir inceleme. *International Journal of Geography and Geography Education (IGGE)* 50, 247-266.
<http://dx.doi.org/10.32003/igge.1307140>

ORİENT EKSPRES'TEN TURİSTİK DOĞU EKSPRESİ'NE: TÜRKİYE'DE DEMİRYOLLARININ TURİSTİK ÖNEMİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

From Orient Express to Touristic Eastern Express: A Study on the Touristic Importance of Railways in Türkiye

Fatih ORHAN^{ID}, Hüseyin HOCAOĞLU^{ID}

Öz

Dünya turizminin gelişiminde demiryolu ulaşımı öncü rol üstlenmiştir. Ancak ülkemizde karayolu ulaşımına ağırlık verilerek demiryolunun geri planda bırakılması, gelişmiş bir demiryolu ağına ulaşılmasını engellemiştir. Bu durum gerek genel olarak yolcu taşımacılığında ve gerekse turizm ulaştırmasında demiryolunun geri kalmasına vesile olmuştur. Ancak son yıllarda Doğu Ekspresi (DE)'nin turistik açıdan rağbet görmeye başlaması ve Ankara-Kars güzergâhında özellikle turistlere hizmet edecek Turistik Doğu Ekspresi (TDE) seferlerinin hizmete konulması, demiryollarının turistik önemine dikkatleri çekmiştir. Bu bağlamda çalışmada, TDE örneği üzerinden geçmişten günümüze demiryollarının ülkemiz turizmine olan etkisi incelenmiş ve demiryolu turizminin ülkemizde canlandırılması için önerilerde bulunulmuştur. Betimsel araştırma deseninin tercih edildiği araştırmanın veri kaynağını ise ilgili kurumlardan elde edilen istatistiki veriler ile saha gözlemleri oluşturmaktadır. TDE, hem yolcularına sunduğu nostaljik yolculuk deneyimi hem de güzergâhı boyunca sahip olduğu manzara avantajı nedeniyle turistlerin yoğun ilgisini çekmiştir. Bu durum, varış destinasyonu olan Kars ilinde turistik hareketlilik oluşturduğu gibi, güzergâh boyunca uzun süreli molaların verildiği yerlerde de bir canlanmaya vesile olmuştur. Bununla birlikte seferlerinin tüm yıla yayılması ve diğer bazı alternatif turizm türleri ile entegre bir yapıya dönüştürülmesi, sürdürülebilir turizm gelişimine daha fazla hizmet edecektir. Ayrıca TCDD bünyesindeki diğer bazı ana hat güzergâhlarında da benzer uygulamalar gerçekleştirilebilir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Turizm, Demiryolu Turizmi, Turistik Doğu Ekspresi

Abstract

Railway transportation has played a leading role in the development of world tourism. However, in Türkiye, the emphasis was put on road transportation instead of railway transportation, leaving railway transportation to be less developed, which led to the lack of a developed rail network. This in turn led to railways being underdeveloped both in terms of tourism transportation and general passenger transportation. However, with the Eastern Express (EE) gaining popularity in terms of tourism in recent years and with the Touristic Eastern Express (TEE) services, which will specifically serve tourists on the Ankara-Kars route, being put into service, the touristic importance of railways has gained attention. In this context, in this study, the effect railways have had on tourism throughout the years has been examined via the case of TEE, and some suggestions are made for the betterment of railway tourism in Türkiye. The data source of the research for which the descriptive research design is preferred is the statistical data obtained from the relevant institutions and field observations. The TEE has attracted great attention from tourists for both the nostalgic trip experience it provides and the advantage it has in terms of scenery throughout its route. This led to not only touristic activity in its arrival destination, Kars province, but also a revival in places where long-term breaks were made throughout the route. Along with this, its services being spread throughout the year and integrated with other alternative types of tourism would contribute more to the development of sustainable tourism. Also, similar practices could be implemented on some other mainline routes within the TCDD (Turkish State Railways).

Keywords: Railway, Tourism, Railway Tourism, Touristic Eastern Express

* **Sorumlu Yazar:** Doç. Dr., Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi. ✉ forhan@erzincan.edu.tr

GİRİŞ

Büyük bir hızla küreselleşen dünyamızın nitelik ve nicelik olarak en hızlı gelişen sektörlerinden bir tanesi de turizmdir (İncekara, vd., 2014). Dünya Turizm Örgütü'nün verilerine göre Covid-19 pandemisi öncesi (2019 yılı), dünya genelinde uluslararası turist hacmi 1.5 milyara ve turizm geliri de 1.5 milyar dolara yaklaşmıştı (UNWTO, 2023). Turizmle bağlantılı olan birçok sektör de bu gelişmeye kayıtsız kalmayarak ilerleme kaydetmiştir. Zira böyle büyük bir sektörün birçok bileşeninin olması ve bunlarla karmaşık ilişkiler sergilemesi gayet doğal bir sonuçtur. Bu alanda çalışan bilim insanları, bir turizm destinasyonunun turist çekebilme potansiyelinin üç ana unsura (turizmin 3 A'sı) bağlı olduğunu ifade etmektedir. Bunlar; turistik çekicilikler (attraction), erişim (access) ve konaklama (accomodation)dır (Özgüç, 2011). Bu bileşenleri altıya (turizmin 6 A'sı) çıkaran araştırmacılara rastlamak da mümkündür: Nitekim bu sınıflandırmada bahsi geçen üç unsurun yanı sıra, olanaklar (amenities), organizasyon (assemblage) ve yardımcı hizmetler (ancillary services) turizmin bileşenleri olarak ifade edilmiştir (Della Corte vd., 2010). Her iki sınıflandırmada da erişim, en önemli bileşenlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır (Albalate vd., 2017). Erişim, içerisinde iletişim koşullarını da barındıran, ancak daha çok ulaşım olanakları ile bağlantılı bir kavramdır. Zaten birçok araştırmacı ulaşımın turizmin vazgeçilmez bir parçası olduğunu ve ulaşım ile turizm arasında pozitif yönlü döngüsel bir ilişkinin olduğunu vurgulamaktadır (Michniak, 2016; Lee ve Chen, 2017; Pagliara vd.,2017). Bir başka ifadeyle ulaşım imkânlarının geliştiği bölgelerde turizm imkânları da gelişme göstermiş, turizmin geliştiği bölgelerde de ulaşım imkânları daha iyi hale getirilmiştir. Bu açıdan ulaşım ve turizm arasında birbirini destekler nitelikte bir ilişki söz konusudur (Özgüç, 2011). Bazı araştırmacılar ise, benzer şekilde ulaşım altyapısı ve organizasyonunu turizmin temel itici gücü olarak ifade etmiştir (Kozłowski vd., 2020). Zira erişilebilirlik ve güçlü bir ulaşım bağlantısı, herhangi bir potansiyel turistik sahanın turizme kazandırılmasının önkoşullarının başında gelmektedir (Doğanay ve Zaman, 2013).

Ulaşım ihtiyacı insanlık tarihiyle birlikte ortaya çıkan en eski ve en önemli ihtiyaçlardan bir tanesi olmuştur. Tarih boyunca çeşitli nedenlerle yer değiştirme ihtiyacı duyan insanoğlu, bunu farklı yöntemlerle ve değişik araçlardan faydalanarak sağlamıştır. Bu yer değiştirme hareketi önceleri yurt edinme, savaş, göç, güvenlik gibi nedenlerle gerçekleşirken; daha sonraki dönemlerde ise ekonomik kaygılar, sosyal nedenler, politik şartlar veya konumuz olan turistik faktörler seyahat nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaşım ve turizm arasında yer alan ilişkinin temelinde yatan faktör de turist ve turistik değer arasındaki bağlantıyı sağlayan unsurun ulaşım olmasıdır. Birçok sektörde ulaştırma sistemleri üretilen mal ve hizmetleri tüketicilerin buldukları yere taşıırken; turizmde süreç tam tersi yönde işlemekte olup, tüketiciler (turistler) kaynak bölgeye (turizm bölgesine) taşınmaktadır.

Ulaşım teknolojilerinde meydana gelen yenilikler, turizm sektörünün gelişmesinde büyük rol oynamıştır. İlk modern turizm hareketleri, demiryolu seyahatleriyle başlamış, 1930'lardan sonra hızla gelişen karayolları ve II. Dünya Savaşı sonrasında gelişen havayolu taşımacılığına bağlı olarak turizm sektöründe de hızlı atılımlar yaşanmıştır (Soykan, 1996). Gerek uluslararası ve gerekse ulusal turizm hareketliliğinde önemli rakamlara ulaşılmış olması, ulaşımın turizme özgü yönüne vurgu yapılmasına ve *turizm ulaştırması* kavramının ortaya atılmasına vesile olmuştur. Turizm ulaştırması, "*insanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde ekonomik prensiplere uygun olarak, turizm pazarlarından, turist çekim merkezlerine hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan hizmet faaliyeti*" (Gürdal, 2015) şeklinde tanımlanmıştır. Bununla birlikte Hall (1999) turizm ulaştırmasının 4 farklı rol üstlenebileceğini ifade ederek, bu sürecin sadece kaynak pazar ile ev sahibi destinasyon arasında bağlantı kurulması ile sınırlı olmadığını da ifade etmiştir. Kaynak ülke içerisindeki seyahatleri, doğrudan bir turistik cazibe merkezi içerisindeki seyahatleri ve turizm deneyiminin kendisi olan rekreasyonel bir rota boyunca seyahatleri de bu kapsamda değerlendirmiştir. Özellikle son madde, nostaljik demiryolu seyahatlerinin turizm ulaştırması açısından önemini ortaya koyan bir ifade olmuştur.

Ulaşımın tatil süresi içindeki payının minimum düzeye indirilmesine yani hızın artırılmasına yönelik olarak başlayan yarışta, ulaşımın güvenliği, konforu, maliyeti gibi etmenler de önem arz etmektedir. Nitekim yapılan araştırmalarda turizme yönelik ürünler arasında ulaşımın fiyata en duyarlı ürün olduğu (Pyo vd., 1991) ve bir turistin tatil harcamalarında ulaşımın oldukça yüksek bir paya sahip olduğu ortaya konulmuştur. Bu bağlamda Olalı (1990), tatil yeri seçiminde de ulaşım maliyetlerinin

önemli bir kriter olduğunu belirtmiştir. Bununla birlikte son yıllarda sürdürülebilirlik kapsamında ulaşımın çevre dostu olup olmadığı önemsendiği (Rolando ve Scandiffio, 2022) gibi nostaljik, otantik ve romantik özellikler de aranır olmuştur (Merciu vd., 2022; Peira vd., 2022).

19. yüzyılın ilk yarısında buharlı lokomotiflerin ortaya çıkışı, yük taşımacılığındaki kolaylıkları sayesinde sanayinin gelişimine büyük katkılar sağladığı gibi, yolcu taşımacılığında da bir çığır açmıştır. Zira demiryolu seyahati, otomobil çağından önce toplu taşımının baskın biçimi (Rodrigue vd., 2006) olarak ifade edilmiştir. 1930'lu yıllardan sonra karayolunun, II. Dünya savaşından sonra da havayolunun yolcu taşımacılığında ön plana çıkması demiryolu taşımacılığının öneminin azalmasına neden olmuştur. Bununla birlikte son yarım asırda hızlı tren hatlarının yaygınlaştırılması, trenleri yolcu taşımacılığında tekrar kendisinden söz ettirir hale getirmiştir.

Demiryollarının turizm ulaştırması açısından da önemi büyüktür. Nitekim dünyada ilk organize turizm ulaştırması, 1841 yılında Thomas Cook tarafından buhar gücüyle çalışan bir tren aracılığıyla gerçekleştirilmiştir (Mammadov, 2012). Sonraki dönemlerde de artan turist hareketliliğinde ve özellikle şehirler arası turist akışında trenler önemli roller üstlenmiştir. Özellikle yüksek hızlı trenlerin yaygınlaşması, birçok yerde turizm aktivitesinin canlanmasına vesile olmuştur. Bununla birlikte hızları düşük olmasına rağmen, demiryolu mirası özelliğine sahip, manzara avantajı sağlayan nostaljik yönü ağır basan demiryolları da son zamanlarda turistlerin yoğun ilgisini çekmektedir.

Ulaşım sistemlerinin birbirlerine üstün kimi yönlerinin olduğu bilinmektedir. Demiryollarının diğer ulaşım sistemlerine göre fiyat, hız, konfor, güvenlik, süreklilik/düzenlilik, çevre duyarlılığı, manzara seyretme ve nostaljik deneyim açısından üstün yanları bulunmaktadır. Turizm faaliyetine katılan insanların bu faaliyette minimum harcamayı yapmak isteyecekleri yerlerden bir tanesi de ulaşımır. Ulaşımın tatil içindeki maliyetine yönelik olarak yapılan araştırmalarda genel olarak tatil bütçesinin %40'ının ulaşım harcamalarından oluştuğu görülmektedir (Gürdal, 2015). Bu yüzden bir turizm destinasyonuna en ucuz yolla ve en iyi şekilde gitmeyi arzu eden turistlerin ilk seçeneklerinden bir tanesi demiryolu olacaktır. Yapılan araştırmalar sonucunda demiryolu ulaştırmasının tercih edilmesinde ucuz ve güvenli olmasının büyük bir etken olduğu ortaya çıkmıştır (Gürdal, 2015; Kozak, vd., 2021). Yüksek yolcu kapasitesi, nispeten temiz enerji kullanımı, uygulanan teşvik ve indirimler nedeniyle demiryolu, oldukça ucuz bir seçenek olarak turistlerin karşısına çıkmaktadır. Havayolu ulaşımının, demiryoluna göre daha hızlı olduğu bilinmekle beraber Avrupa'da özellikle 500 km ya da karayoluyla 5 saati aşmayan yolculuklarda demiryolunun tercih edilme oranı daha yüksektir (Özgüç, 2011). Bunda özellikle şehirlerdeki trafik yoğunluğu, havaalanlarının şehrin dışında olması, uçağa biniş prosedürlerinin yorucu olması gibi faktörler etkilidir. Seyahat boyunca yeme içme, eğlenme, uyuma, temel ihtiyaçlar gibi birçok ihtiyaca seyahat sırasında cevap verebilen demiryolları, orta ve kısa mesafe yolculuklarda ilk tercih olmaktadır. Ayrıca demiryolu ulaşımı mevsim şartlarından ve hava durumundan ekstrem bir durum (örneğin aşırı yağışlar nedeniyle oluşan sel ve heyelanların raylara zarar vermesi gibi) olmadığı sürece en az etkilenen ulaşım sistemidir.

Günümüzde trenle seyahat etmek, araba ve uçaktan daha az çevreyi kirleten en sürdürülebilir ulaşım şekillerinden biri olarak kabul edilmektedir (Rolando ve Scandiffio, 2022). Demiryolu taşımacılığı, çoğunlukla düşük emisyonları ve hizmetlerinin güvenilirliği nedeniyle çevre dostu ve verimli bir toplu taşıma şekli olarak görülür. Bu bağlamda bazı araştırmacılar demiryolu taşımacılığını uluslararası düzeyde sürdürülebilir hareketlilik politikaları oluşturmak için en uygun yol (Merciu vd., 2022; Peira vd., 2022), yavaş ve sürdürülebilir bir seyahat şekli (Givoni ve Banister, 2008) (aktaran Lee ve Chen, 2017) olarak kabul etmektedir. Avrupa Komisyonu da demiryolu taşımacılığının sürdürülebilirliğini, yenilikçiliğini ve güvenliğini vurgulamak için 2021 yılını "Avrupa Demiryolu Yılı" ilan etmiştir (Merciu vd., 2022).

Demiryollarının önemli avantajlarından bir tanesi de yolcularına sunduğu manzaralar ve nostaljik deneyimlerdir. Kesintisiz yolculuklar sırasında buharlı bir tren içinde yapılan konaklama ve yeme içme faaliyetleri turistlerin nostaljik bir deneyim yaşamasını sağlamaktadır. Diğer yolcularla etkileşim fırsatı tanınması, aile veya arkadaş gruplarına vagon içerisinde keyifli ve akılda kalıcı seyahat deneyimi sunması da yolculuğun çekiciliğini artıran diğer unsurlardır (Lee ve Chen, 2017). Aynı zamanda geçilen güzergâhlarda güzel manzaralar sunması da yolculuğu keyifli hale getirmektedir. Diğer ulaşım alternatiflerine göre daha yavaş bir tren yolculuğu, turistlerin manzaranın daha fazla ayrıntısını gözlemlemesine fırsat tanıdığı gibi, nispeten sabit

hızıyla manzara üzerinde bir panorama etkisi oluşturarak, yolcularına proto-sinematik (ilk sinemaya özgü) bir deneyim yaşatır (Graves-Brown ve Schofield, 2020).

ARAŞTIRMANIN AMACI VE YÖNTEMİ

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de alternatif turizm faaliyetlerine olan eğilim her geçen gün artmaktadır. Doğu Ekspresi seferlerine ilginin artması ve Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin başlamasıyla güzergâh üzerinde yer alan illerin tanınırlığı artmış ve gelen turist sayısında artışlar yaşanmıştır. Bu bağlamda araştırmanın temel amacı, yeni ve alternatif bir turizm seçeneği olan Turistik Doğu Ekspresi üzerinden, demiryollarının ülkemiz turizmi açısından önemini ortaya koymak ve sürdürülebilir bir turizm gelişimi için atılması gereken adımları belirlemektir.

Araştırmanın ilk aşamasını alanyazın derleme süreci oluşturmuştur. Bilindiği üzere alanyazın taraması, hem elde edilecek çalışmaların tasvir ve değerlendirilmesi, hem de mevcut fikir ve görüşleri destekleyici bilgiler edinilmesi yoluyla araştırmaya olumlu katkılar sağlamaktadır (Özgüç, 1994). Bu amaçla, çeşitli kurum ve kuruluşların kütüphaneleri ile internet kaynakları taranarak, konu ile ilgili ve yahut ilişkili eserlere ve periyodik kaynaklara ulaşılmıştır. Bu süreç sonucunda ülkemizde demiryolu ulaşımı ile turizm arasındaki ilişkiyi ele alan çalışmaların oldukça sınırlı düzeyde kaldığı görülmüş ve yabancı literatürden de önemli oranda yararlanılmıştır.

Çalışmada, araştırma yöntemi olarak nitel araştırmalarda yaygın olarak kullanılan betimsel araştırma deseni tercih edilmiştir. Betimsel çalışmalar, üç ana aşamadan oluşmaktadır. Bunlar; mevcut durumun tanımlanması, hedeflerin ortaya konulması ve ortaya konulan hedeflere ulaşmak için gereken stratejinin tespit edilmesidir (Acuner, 1990). Coğrafi çalışmalarda yaygın olarak kamu kurum ve kuruluşlarından alınan dokümanter verilerden yararlanılmaktadır. Bu çalışmanın ana veri kaynağını da TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'nden temin edilen istatistiki veriler oluşturmaktadır. Ayrıca 2022 yılının bahar ve yaz aylarında ise tren güzergâhında fotoğraf çekimleri gerçekleştirilmiştir.

Literatür Değerlendirmesi

Literatür incelendiğinde turizm ile ulaşım arasındaki ilişkiyi ele alan birçok akademik çalışmanın yapıldığı görülmektedir. Bunların bazıları sektörel bazda bir ayırım yapmaksızın genel olarak ulaşım ile turizm arasındaki ilişkiyi ele alan çalışmalardır (Doğaner, 1998; Page, 2009; Lohmann ve Duval, 2011; Mammadov, 2012; Baykal, 2015). Konuyu sektörel bazda ele alan çalışmalarda; diğer ulaşım türlerine (havayolu, denizyolu ve karayolu) odaklananlar olduğu gibi, demiryolu ulaşımı bakımından değerlendiren çalışmalar da yaygındır. Yapılan bir çalışmada (Peira vd., 2022), 2000-2021 yılları arasında Scopus ve Web Of Science veri tabanlarında İngilizce olarak yayınlanmış ve demiryolu turizm ilişkisini ele alan 56 makale tespit edilmiştir. Bu çalışmalar, Avrupa kıtasında yoğunlaşıyorken (%50'si), Asya kıtası da %29'luk pay ile ikinci sırada yer almıştır. Bu çalışmaların bir bölümünde Yüksek Hızlı Trenlerin (YHT) turizme etkisi incelenmiştir (Chen ve Haynes 2012; Campa vd., 2016; Pagliara vd., 2017; Albalate vd., 2017; Castillo-Manzano vd., 2018; Yin vd., 2019). Mekânsal dağılımlarına bakıldığında da yine genellikle Avrupa ve Uzak Doğu ülkeleri örnekleminde konunun ele alındığı görülmektedir. Bununla birlikte konuyu demiryolu mirası, demiryolu turizmi ve nostaljik demiryolları açısından ele alan çalışmalar da oldukça yaygındır (Saimyo, 2010; Reis ve Jellum 2012; Blancheton ve Marchi, 2013; Ashworth, 2015; Michniak, 2016; Lee ve Chen, 2017; Kozłowski vd., 2020; Peira vd., 2022; Rolando ve Scandiffio, 2022; Merciu vd., 2022).

Türkiye'de demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payları oldukça düşüktür (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021 verilerine göre %0.6). Özellikle ülkenin doğu yarısında hızlı tren hattının olmaması, bu durumu daha da belirginleştirmektedir. Bununla birlikte söz konusu kesimde yer alan trenler, son yıllarda turistik kullanımları ile ön plana çıkmaya başlamıştır. Türkiye'de bu alanda iki tren güzergâhının öne çıktığı söylenebilir: Bunlardan biri Kurtalan Ekspres (Alkan, 2018) iken; diğeri ve daha da önemlisi Doğu Ekspresi'dir. 1948 yılından bu yana aktif olan Doğu Ekspresi hattı, son 5-10 yıl içerisinde turistlerin de ilgisini çekmeye başlamıştır. Bu kapsamda Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019 yılında aynı güzergâhta amaç ve muhtevası farklı olan Turistik Doğu Ekspresi seferlerini devreye sokmuştur. Bu süreçten sonra (Turistik) Doğu Ekspresi'ni konu edinen çalışmaların

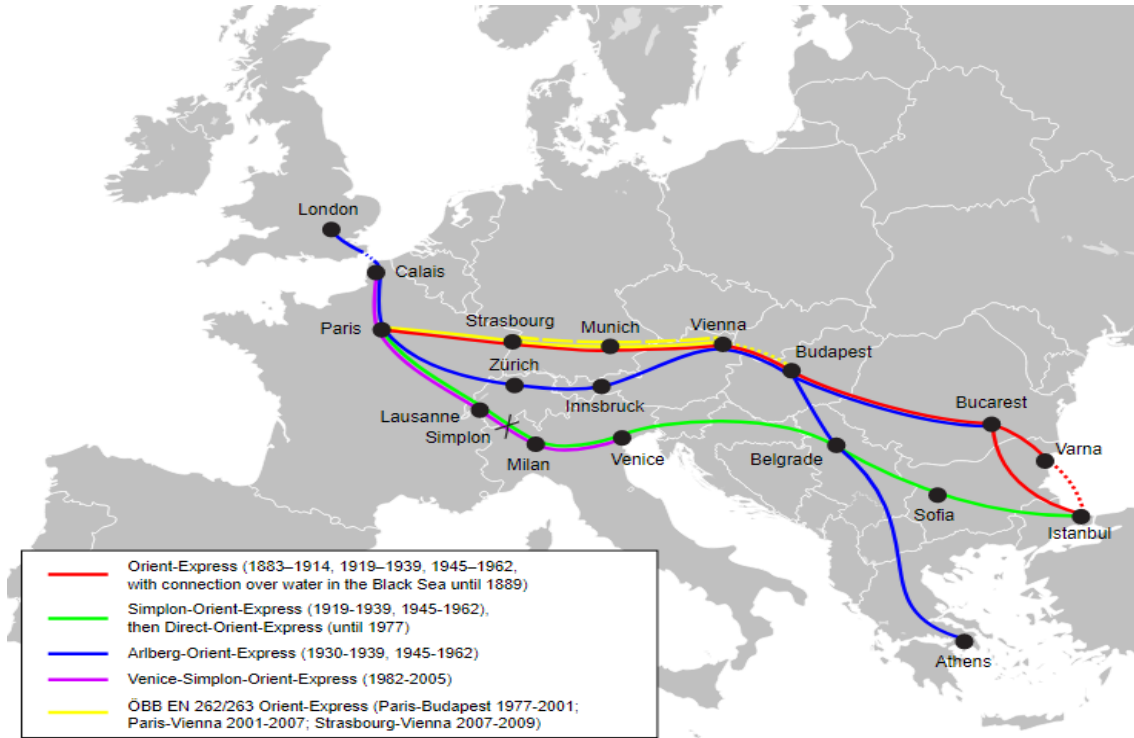
arttığı görülmektedir. Bu çalışmalarda genellikle turistlerin nostaljik demiryolu güzergâhlarına olan ilgilerinde sosyal medyanın etkisi araştırılmıştır. Nitekim Eryılmaz ve Yüçetürk, 2018; Doğan vd., 2018; Çakmak ve Altaş, 2018; Korkusuz ve Özdemir, 2020 gibi çalışmalarda sosyal medya (Instagram, Facebook, Youtube, Foursquare, Twitter) platformlarında yapılan paylaşım, etiketleme, puanlama gibi aktivitelerin insanların turizm faaliyetlerine katılmalarına etkilerinden bahsedilmiştir. Bazı çalışmalarda ise Doğu Ekspresi ulaşımının imaj ya da nostaljik yönüne vurgu yapılmıştır (Yüce vd., 2019; Soylu vd., 2019; Güney ve Kızırmak, 2021). Bir diğer çalışmada, Doğu Ekspresi'yle turizm faaliyetine katılan kişilerdeki en önemli motivasyon kaynağının, Doğu Ekspresi'nin nostaljik deneyimi ve yerel halk ile etkileşim olduğu vurgulanmıştır (Çanakçı vd., 2019). Konuyu daha spesifik açıdan ele alan bir diğer çalışmada ise, Doğu Ekspresi'nin güzergâhı üzerindeki yerleşmelerdeki gastronomi turizmine olan etkisi incelenmiştir (Ceylan vd., 2018). Doğu Ekspresi ile turizm faaliyetine katılan turistlerin son durak noktası olan Kars ili için Doğu Ekspresi'nin maddi-manevi önemi oldukça fazladır. Bu nedenle Doğu Ekspresi'nin etkilerinin bu il özelinde ele alındığı çalışma sayısı da oldukça fazladır. Zira Çanakçı vd., 2019; Elvan ve Asmadili, 2019 ve Buluk ve Eşitti, 2019 gibi çalışmalarda, Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi'ne katılan turistlerin Kars'ın turizm potansiyeline olan etkileri üzerinde durulmuştur.

Demiryolu Turizmi ve Orient Ekspres

Bilindiği üzere demiryollarının turist ulaştırmasındaki önemi her geçen gün artmaktadır. Turistlerin bir varış noktasına trenleri kullanarak yolculuk etmesini de demiryolu turizmi kapsamında değerlendiren yazarlar (Blancheton ve Marchi, 2013) olduğu gibi, asıl demiryolu turizminin tren seyahatinin ve demiryolu güzergâhının kendisinin bir cazibe merkezi olduğu durumlar olduğu şüphesizdir. Nitekim Su (2007) (aktaran Lee ve Chen, 2017), tren yolculuğunun bir mobil destinasyon olarak düşünülebileceğini, Lee ve Chen (2017) de manzaralı bir demiryolu yolculuğunun turizmin ana odak noktası olabileceğini ifade etmiştir. Buna göre demiryolu turizminin özel ilgi turizm tipleri içerisinde yer aldığı ve bir niş pazar olarak karşımıza çıktığı kabul edilmektedir (Blancheton ve Marchi, 2013; Lee ve Chen, 2017). Bununla birlikte demiryolu turizmi oldukça heterojen bir yapıya sahiptir. YHT ile tatil yerine yetişmek için acele eden yolcu ile turist trenine binen ve düşük bir hızla yol alarak oyalanmaktan mutlu olan ziyaretçinin motivasyonları aynı olmasa gerekir (Blancheton ve Marchi, 2013). Ancak her ikisi de demiryolu turizminin birer parçası olarak görülebilir. Blancheton ve Marchi (2013), turistik demiryollarını; panoramik demiryolları, eğlence demiryolları, yaşayan müzeler demiryolları ve yerel demiryolları olmak üzere dört ana sınıfta ele almıştır. Aslında bu sınıflamadaki ortak yönler de dikkate alındığında demiryolu turizminin iki ana yönünün olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi, tarihi demiryolu güzergâhları ve trenlerin restore edilerek demiryolu mirası adı altında turistlere pazarlandığı türdür. Özellikle 20. yy'ın ikinci yarısından itibaren sanayi ve maden bölgelerinde terk edilen demiryolları, gönüllü dernek ve aktivistlerin de etkisi ile son yıllarda restore edilerek ve belli bölgeler demiryolu müzesi haline dönüştürülerek turizme kazandırılmıştır (Blancheton ve Marchi, 2013; Peira vd., 2022). İkincisi ise, manzara avantajı sağlayan ve nostaljik yönü ağır basan düşük hızlı, özellikle buharlı trenler aracılığıyla yapılan seyahatleri kapsamaktadır. Bu tarz bir tren yolculuğunun trenlerin turizm ulaştırmasında kullanılmasından itibaren insanlarda ilgi uyandırdığı bilinmektedir. Zira geçmişte Orient Ekspres, The Ghan, Mavi Tren gibi turistik tren yolculukları planlanmış olup, günümüzde de bunların sayısı oldukça fazladır. Hatta bunlardan bir kısmının UNESCO tarafından Dünya Miras Listesi'ne dâhil edildikleri görülmektedir. Günümüzde söz konusu listede yer alan demiryolları, Semmering Demiryolu (1998), Darjeeling Himalayan Demiryolu (1999), Rhaetian Demiryolu (2008) ve Trans-Iranian Demiryolu (2021)'dur.

Tarihi turistik demiryolları içerisinde Türkiye'yi ilgilendiren en önemli hat, Orient Ekspres olmuştur. Dünyanın en ünlü ve Avrupa'nın en eski tren güzergâhları arasında bulunan Orient Ekspres ilk yolculuğuna 1883 yılında çıkmıştır. 1889 yılında Paris-İstanbul arasında doğrudan sürekli seferler düzenlenmeye başlanmıştır. Orient Ekspres'in orijinal güzergâhı Paris-Münih-Viyana-Budapeşte-Bükreş-İstanbul şeklinde olmakla birlikte, süreç içerisinde çeşitli faktörlerin (askeri, siyasi vb.) etkisi ile güzergâhında bazı değişiklikler de olmuştur (Şekil 1). Özellikle İtalya ve Balkan yarımadasındaki kimi şehirlerin yolculuğa dâhil edildikleri görülmektedir. 10 Mayıs 1977 tarihinde ise Orient Ekspres son kez Paris-İstanbul seferini gerçekleştirerek bu tarihi yolculuğu sonlandırmıştır. Ancak daha sonraki yıllarda özellikle eylül ayında yılda bir kez olmak üzere Paris-İstanbul arasında sembolik seferler düzenlenmeye devam edilmektedir (Akbulut, 2022). Söz konusu Orient Ekspres seferlerinin o

dönemin şartlarında İstanbul ve Türkiye'nin tanıtımında büyük rol oynadığı, belki de günümüzdeki Avrupa'dan ülkemize olan yoğun turist hareketliliğinin öncülüğünü yaptığını söylemek mümkündür.



Şekil 1: Orient Ekspresi Rotaları (Kaynak: Wikipedia)

TURİSTİK DOĞU EKSPRESİ VE TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ

Çalışmada Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin ülkemiz turizmüne etkileri ele alınmıştır. Bununla birlikte söz konusu tren seferlerinin 2019 yılında hizmete sunulmasında, ilk seferini 1948 yılında gerçekleştirmiş olan Doğu Ekspresi'nin son yıllarda turistler tarafından rağbet görmesinin etkisi olmuştur. Ayrıca Turistik Doğu Ekspresi faaliyete geçtikten sonra da turistik seyahate çıkan kimi insanların Doğu Ekspresi'ni kullanmış olma ihtimalleri bulunmaktadır. Bir başka ifadeyle Doğu Ekspresi'ni kullanan yolcuların ne kadarının turistik seyahat amacıyla bu ulaşım aracından yararlandığını belirlemek mümkün gözükmemektedir. Bu bağlamda konu doğrudan Turistik Doğu Ekspresi odaklı olsa da bölgedeki turistik hareketlilikte Doğu Ekspresi'nin de etkisinin olduğu (Güney ve Kızılırmak, 2021) fikrinden hareketle, çalışmanın bu kısmında Doğu Ekspresi ile ilgili bilgi ve veriler de paylaşılmıştır.

Doğu Ekspresi

Doğu Ekspresi, Türkiye'nin batı ve merkezi kısımlarını doğu yarısına bağlayan ana hat trenine verilmiş bir addır (Fotoğraf 1). İlk olarak İstanbul'dan başlayan seferler, günümüzde Ankara-Kars güzergâhı şeklinde uygulanmaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'dan doğuya doğru kademeli bir şekilde hizmete sunulan demiryolu, 1939 yılında Erzurum'a kadar ulaşmış olup (Sonar, 2015), Doğu Ekspresi adıyla kesintisiz ilk seferini 1948 yılında İstanbul'dan Erzurum'a düzenlemiştir. Dönemin gazetelerine de yansıyan bu seyahat, yöre halkı tarafından da coşkuyla karşılanmıştır (Ceylan vd., 2018). 19. yüzyılın ortalarında Ruslar tarafından dar hat olarak inşa edilen Sarıkamış-Kars demiryolu hattının 1957 yılında normal hata dönüştürülmesi ve Erzurum'a bağlanmasıyla (Sonar, 2015) Doğu Ekspresi Kars'a kadar ulaşmış oldu. Günümüzde Ankara'dan hareket eden Doğu

Ekspres, yaklaşık 1365 km'lik güzergâh boyunca sırasıyla Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Erzurum illerinden geçmekte ve Kars iline ulaşmaktadır. Doğu Ekspresi, Ankara-Kars arasındaki seferini yaklaşık 26 saatte tamamlamaktadır. Neticede Doğu Ekspresi, uzun yıllar boyunca Anadolu'nun doğusuyla batısını birbirine bağlayan önemli bir ulaşım aracı ve bir tarihi simge olarak hizmet vermeye devam etmektedir.



Fotoğraf 1: Doğu Espresi treninden bir görünüm

Doğu Ekspresi pulman, örtülü kuşetli ve yemekli vagon olmak üzere üç farklı türde yolcularına hizmet vermektedir. Yolcu kapasitesi ve vagon sayıları hizmet verdiği süreç içerisinde ihtiyaca yönelik olarak değişmiştir. Uzun yıllar sadece iç hatlarda yolcu taşımacılığına hizmet eden söz konusu tren, son 5-10 yıldır doğa tutkunlarının, fotoğraf sanatçılarının ve turistlerin ilgisini çekmeye başlamıştır. Resmî sitesinde dünyanın en güzel on demiryolu seyahat rotası içerisinde yer aldığı (TCDD Taşımacılık, 2023b) iddia edilen Doğu Ekspresi, güzergâhı boyunca çok farklı coğrafi ve kültürel özelliklere sahip bölgelerden geçmektedir. Bazen ova yüzeylerinden, bazen dar ve derin vadilerden akarsu boylarını takip ederek geçen Doğu Ekspresi (Fotoğraf 2), yolcularına her mevsim farklı güzellikler sunmaktadır. Sosyal medya paylaşımları ve bloggerların tanıtımları ile özellikle 2016-2017 yıllarından sonra bir anda ünlenen trene, adeta talep patlaması yaşanmıştır (Buluk ve Eşitti, 2019). TCDD güzergâha gösterilen rağbeti dikkate alarak 2019 yılından itibaren Turistik Doğu Ekspresi seferlerini hizmete koymuştur.

Doğu Ekspresi, güzergâhı boyunca 56 durak nokrasına/istasyona sahiptir. Bu istasyonların en büyük kapasiteye sahip olanları kuşkusuz ki il merkezinde yer alanlardır (Şekil 2). Bu istasyonların her birinden trene binme imkânı olmakla birlikte, özellikle turistik amaçlı treni kullananlar, başlangıç noktaları olan Ankara ve Kars illerini daha yoğun bir şekilde tercih etmiştir. Nitekim TCDD Taşımacılık AŞ. Genel Müdürlüğü verilerine göre, yolcu sayısının en yüksek seviyeye çıktığı 2019 yılında Ankara'dan 113.245 ve Kars'tan 71.607 kişi trene binmiştir. Binilen ve inilen istasyona göre değişmekle birlikte Ankara-Kars arasında yolculuk yapan bir yetişkinin bilet ücreti, Mart 2023 itibarıyla pulman tipinde 212 TL, örtülü kuşet tipinde de 382 TL olarak belirlenmiştir (TCDD Taşımacılık, 2023c). Bununla birlikte çeşitli yaş ve meslek gruplarına indirimli tarife de uygulanmaktadır.

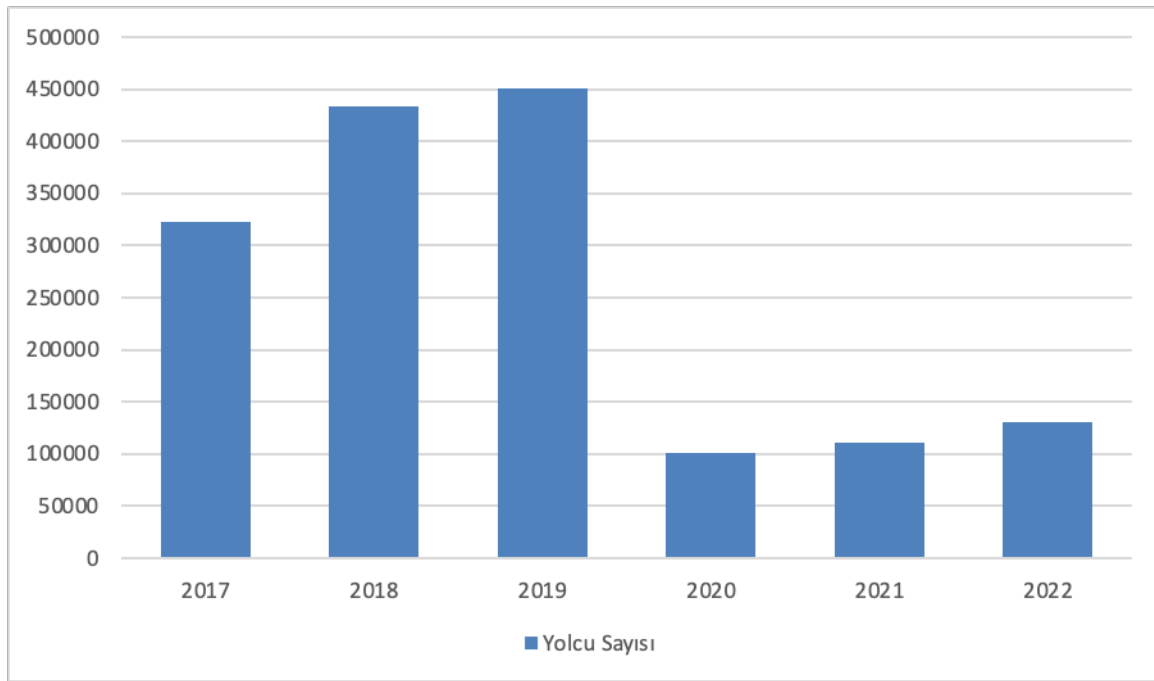


Fotoğraf 2: Karasu Nehri (Fırat)'nin açmış olduğu dar ve derin vadi boyunca uzanan Doğu Ekspresi güzergâhından bir görünüm



Şekil 2: Doğu Ekspresi Güzergâh Haritası (Kaynak: TCDD Taşımacılık,2022)

Ülkemizde demiryollarının yolcu taşımadaki paylarının özellikle karayolu ile kıyaslandığında oldukça düşük olduğu görülmektedir. Dolayısıyla Doğu Ekspresi'nin güzergâhı üzerindeki yerleşmeler arasındaki yolcu taşımacılığındaki payı yüksek değildir. Bunda rol oynayan en önemli faktörün hızının düşük olması olduğu söylenebilir. Bununla birlikte eskiden beri süre sıkıntısı olmayan ve ucuz, güvenli, konforlu seyahat arayan kişilerin tercihleri arasında yer almıştır. Özellikle son yıllarda sosyal medya paylaşımları ile kitlelere reklamı yapılan nostaljik demiryolu seyahati deneyimini merak edenler tarafından rağbet görmüş ve turizm ulaştırması bakımından da önem kazanmaya başlamıştır. Bu durum yolcu sayısında da artış yaşanmasına vesile olmuştur. TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü verilerine göre, Doğu Ekspresi'ni kullanan yolcu sayısı 2017 yılında 322.893 kişi iken, bu sayı 2018'de 433.546 kişiye ve 2019'da 451.028 kişiye ulaşmıştır. 2020 yılında ortaya çıkan Covid-19 pandemisi nedeniyle belirli bir süre aksayan seferler, yolcu sayılarının da düşmesine neden olmuştur. Nitekim Mart 2020'de durdurulan tren seferleri, Temmuz 2021 tarihine kadar yaklaşık 15-16 ay boyunca gerçekleştirilememiştir. Bu nedenle söz konusu yıllarda yolcu sayısı, 100 binlere (2020'de 101.143 kişi ve 2021'de 111.401 kişi) kadar gerilemiştir. Pandemi koşullarının ortadan kalkması ile 2022 yılında tekrar bir artış eğilimine geçildiği görülmektedir. Zira verilerin elde edildiği 2022'nin ilk dört ayında bu sayı, 130.135 kişiye ulaşmıştır (Şekil 3). Bu durumda yılsonuna kadar Covid-19 öncesi rakamlarına ulaşmak mümkün gözükmemektedir.

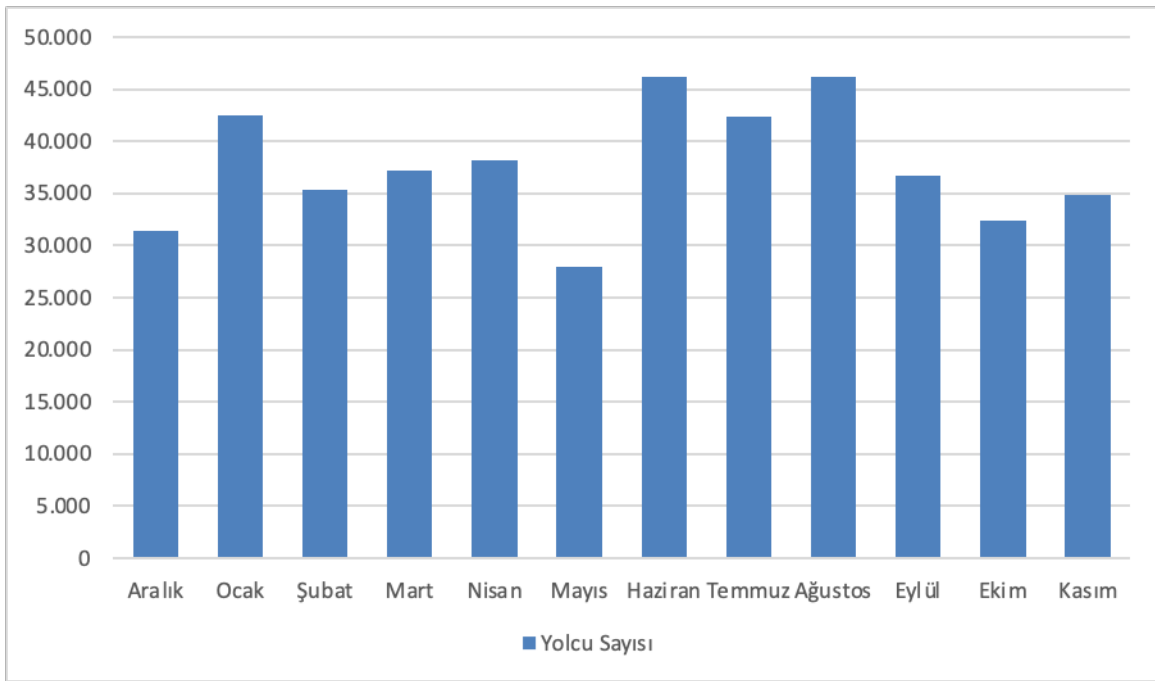


Şekil 3: Doğu Ekspresi'nin Yıllara Göre Yolcu Sayıları (2017-2022)

Doğu Ekspresi'nin yolcu potansiyelini aylara ve mevsimlere göre ele almak da çeşitli çıkarımlar yapmayı kolaylaştıracaktır. Bunun için en yüksek yolcu sayısına ulaşıldığı ve tüm yıl boyunca düzenli seferlerin gerçekleştirildiği 2019 yılı verileri dikkate alınmıştır. Buna göre; Doğu Ekspresi'nin en fazla yolcuyla yaz aylarında (özellikle Haziran ve Ağustos en yüksek yolcu sayısına ulaşılan aylardır) taşındığı görülmektedir. Yaz aylarının yolcu sayısındaki payı %30'a yaklaşmıştır (Tablo 1 ve Şekil 4). Bunda kentlerden kırlara gerçekleşen mevsimlik göçlerin bu aylarda yoğunlaşması ve tatil sezonu olması gibi faktörlerin etkili olduğu düşünülmektedir. En fazla yolcunun taşındığı ikinci mevsim ise, %24,2'lik oran ile kıştır. Özellikle Ocak, en fazla yolcunun taşındığı üçüncü ay olarak dikkat çekmektedir. Kış aylarında yolcu sayısının yüksek olmasında, turistik kullanımın etkisi vardır. Güzergâh boyunca kar örtüsü ile kaplı arazinin sunmuş olduğu manzara avantajının yanı sıra Kars ilinde yüzeyi donan Çıldır gölü üzerinde atlı kızak gezintilerinin turistlerin ilgisini çektiği bilinmektedir. Sonbahar ve ilkbahar mevsimlerinde taşınan yolcu sayısının ise birbirine oldukça yakın olduğu ve her ikisinde de 100 binin üzerinde yolcu taşındığı görülmektedir (Tablo 1). Buna göre Doğu Ekspresi'nin yılın her ayında ve her mevsimde rağbet gördüğü sonucuna varılabilir.

Tablo 1: Doğu Ekspresi'nin Aylara ve Mevsimlere Göre Yolcu Sayısı (2019)

Aylar	Yolcu Sayısı	Oranı	Mevsimler	Yolcu Sayısı	Oranı
Aralık	31.403	7,0	Kış	109.257	24,2
Ocak	42.508	9,4			
Şubat	35.346	7,8			
Mart	37.153	8,2	İlkbahar	103.228	22,9
Nisan	38.141	8,5			
Mayıs	27.934	6,2			
Haziran	46.230	10,3	Yaz	134.650	29,9
Temmuz	42.303	9,4			
Ağustos	46.117	10,2			
Eylül	36.657	8,1	Sonbahar	103.893	23,0
Ekim	32.335	7,2			
Kasım	34.901	7,7			
Toplam	451.028	100		451.028	100



Şekil 4: Doğu Ekspresi'nin Aylara Göre Yolcu Sayısı (2019)

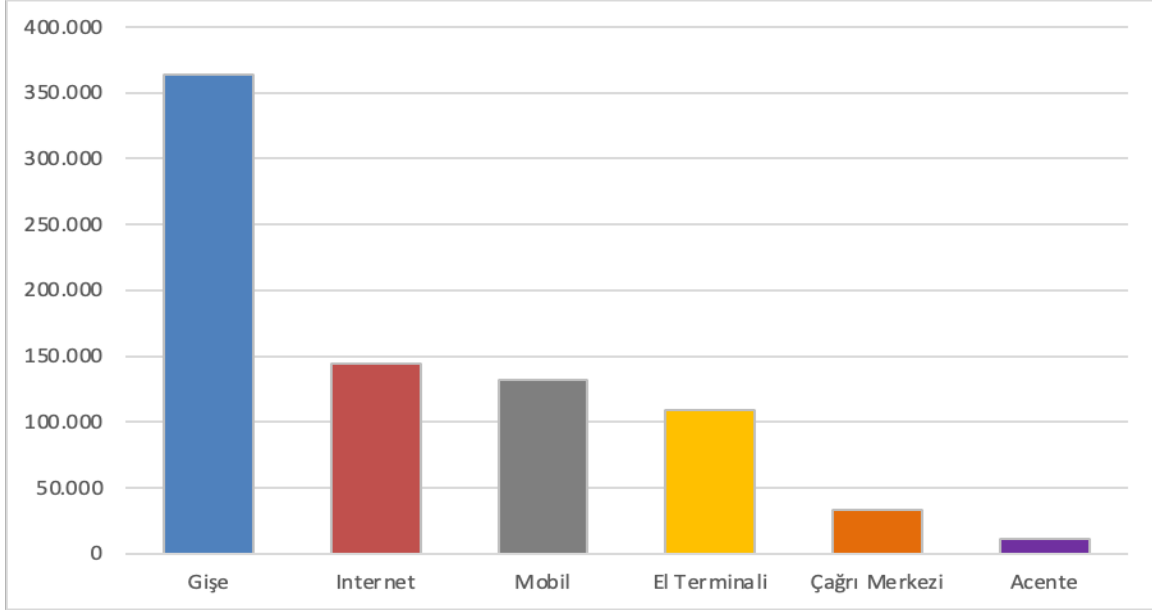
Doğu Ekspresi'ni kullanmak isteyen yolcular, farklı satış kanallarını kullanarak bilet alabilmektedir. TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere göre, 2019-2022 yılları arasında en çok bilet satışı, istasyon noktalarında yer alan gişelerden gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte internet ve mobil araçlar üzerinden gerçekleştirilen bilet satışları, gelişen ve yayılan teknolojiye bağlı olarak yıldan yıla oransal olarak artmaktadır. Çağrı merkezi ve acenteler aracılığıyla da bilet satışı yapılabildiği gibi, özellikle personeli olmayan ara ve küçük duraklardan binen kişiler için el terminali ile de bilet satışı yapılmaktadır (Tablo 2 ve Şekil 5).

Tablo 2: Bilet Satış Kanalına Göre Doğu Ekspresi Yolcu Sayıları.

Satış Kanalı	Yıllar				Toplam
	2019	2020	2021	2022	
Gişe	231.631	43.590	46.251	42.443	363.915
İnternet	69.322	21.725	18.441	34.480	143.968
Çağrı Merkezi	15.374	4.118	7.803	6.112	33.407
Mobil	60.806	19.923	20.259	31.052	132.040
El Terminali	65.216	10.702	18.139	15.385	109.442
Acente	8.679	1.085	508	663	10.935
Toplam	451.028	101.143	111.401	130.135	793.707

Doğu Ekspresi'ni kullanan yolcuları yaş, meslek gibi özellikleri açısından sınıflandırmak da uygun olacaktır. Ancak verilerin temin edildiği TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün söz konusu istatistikleri indirim uyguladıkları yaş ve meslek grupları üzerinden ele alması bu durumda bir kısıtlılık oluşturmaktadır. Bununla birlikte elde edilen veriler, genel bir değerlendirme yapılabilmesine imkân sağlamaktadır. TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü, indirim uyguladığı yaş gruplarını çocuk (7-12 yaş), genç (13-26 yaş), 60-64 yaş ve 65+ yaş şeklinde belirlemiştir. 7 yaş altı çocuk ve bebekler için herhangi bir ücret talep edilmediği için bu yaş grubunun verilere de dâhil edilmediği anlaşılmaktadır. İndirim uygulanmayan yetişkin (27-59 yaş) grupta yer alan yolcu sayısına ise toplam sayıdan çıkarılarak ulaşılmıştır. Buna göre 2019 yılında yolcuların yarısından fazlasını (235.500 kişi) yetişkin grubunda yer alan kişiler oluşturmaktadır. Bundan sonraki en büyük grubu %31,8'lik oran ile

gençler oluşturmaktadır. Nitekim birçok çalışma Doğu Ekspresi'ne gençlerin oldukça rağbet gösterdiğini ortaya koymaktadır (Eryılmaz ve Yüçetürk, 2018; Buluk ve Eşitti, 2019; Güney ve Kızıllırmak, 2021). Dünya genelinde özellikle de Avrupada tren seyahatlerine yaşlıların da yoğun ilgi gösterdikleri (Sundling vd., 2014) bilinmekle birlikte, ülkemizde yaşlıların Doğu Ekspresi seyahatine katılımlarının nispeten düşük kaldığı görülmektedir (Tablo 3).



Şekil 5: Bilet Satış Kanalına Göre Doğu Ekspresi Yolcu Sayıları (2019-2022 yılları toplamı)

Tablo 3: Doğu Ekspresi Yolcu Sayılarının Yaş Grupları ve Mesleklere Göre Dağılımı (2019).

Yaş Grupları	Yolcu Sayısı	Oranı	Meslek Grupları	Yolcu Sayısı
Çocuk (7-12 yaş)	20.465	4,5	Öğretmen	9216
Genç (13-26 yaş)	143.513	31,8	Türk Silahlı Kuvvetleri Personeli	4917
Yetişkin (27-59 yaş)	235.500	52,2	TCDD Personeli	1081
60-64 Yaş	13.399	3,0	Basın	111
65+ Yaş	38.151	8,5	Devlet Sporcusu	12
Toplam	451.028	100		

Bilet satışında indirim uygulanan meslek grupları içerisinde en geniş katılım, başta öğretmenler olmak üzere Türk Silahlı Kuvvetleri ve TCDD personeli tarafından sağlanmıştır (Tablo 3). Bunlara ek olarak Doğu Ekspresi'nde engelli bireyler, gaziler, yurtdışı Türkler ve akraba toplulukları ile transit yolcular hakkında da veri bulunmaktadır.

Turistik Doğu Ekspresi

Turistik Doğu Ekspresi, son 6-7 yıldır Doğu Ekspresi'nin popülaritesinin ve yolcu sayısının artması ve özellikle alternatif turizm seçenekleri arayan insanlar tarafından tercih edilmeye başlamasıyla aynı güzergâh üzerinde sadece turistlere yönelik hizmet vermek üzere organize edilen ana hat turizm trenidir. Resmî sitesinde dünyanın en güzel dört seyahat rotasından biri olarak nitelenen (TCDD Taşımacılık, 2023d) bu tren, ilk seferini 29 Mayıs 2019 tarihinde Ankara-Kars güzergâhında gerçekleştirmiş, 2020 yılının Mart ayında ise Covid-19 pandemisi nedeniyle seferlerine ara vermiştir. Yaklaşık 20 aylık bir aradan sonra 2021 yılının Aralık ayında tekrar seferlerine başlamıştır.

Başlangıçta tüm yıl boyunca hizmet verecek şekilde planlanan Turistik Doğu Ekspresi, ilk seferini düzenlediği Mayıs 2019'dan pandemi nedeniyle seferlerine ara verildiği Mart 2020'ye kadar yaklaşık bir yıllık döngüsünü (nisan ayı eksik) tamamlamıştır.

Pandemi sonrasında ise, mevsimlik bir yapıya dönüştürülmüş olup, kış aylarında hizmet verir hale gelmiştir. Ayrıca Turistik Doğu Ekspresi seferleri haftanın belli günlerinde gerçekleştirilmektedir. Çalışmanın yapıldığı dönemde Ankara'dan Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri; Kars'tan da Çarşamba, Cuma ve Pazar günleri hareket etmektedir.

Tamamı yataklı vagonlardan oluşan bu trende ayrıca bir de restoran vagon bulunmaktadır. Yolcu talebine göre sayısı değişebilen yataklı vagonlarda, iki kişi yolculuk yapabilmektedir. Mart 2023 itibariyle bir kişi bilet fiyatı 1550 TL olmakla birlikte, bir yataklı vagona tek başına bilet almak isteyen bir kişi 3100 TL ücret ödemektedir (TCDD Taşımacılık, 2023c).

Doğu Ekspresi ile yaklaşık 25-26 saat süren yolculuk, Turistik Doğu Ekspresi ile Ankara-Kars yönünde 31, Kars-Ankara yönünde 30 saat sürmektedir. Aradaki bu fark, Turistik Doğu Ekspresi'nde güzergâh boyunca kimi yerlerde uzun süreli mola verilmesi nedeniyledir. Nitekim Ankara-Kars arasında Erzincan ve Erzurum'da; Kars-Ankara arasında Divriği (Sivas) ve İliç (Erzincan)'te yaklaşık 3'er saatlik duruş gerçekleştirilmektedir. Durak noktalarında verilen uzun süreli molalar, turistlere yakın çevredeki doğal ve beşerî güzellikleri gezip görme imkânı vermektedir. Bu yönüyle Turistik Doğu Ekspresi'ni kruvaziyer tipi tren (Lee ve Chen, 2017) olarak nitelendirmek mümkündür. Belli liman kentlerinde mola veren ve yolcularına o şehri keşfetme fırsatı sunan kruvaziyer gemiler gibi bu tip trenler de mola verilen yerin doğal, tarihi ve kültürel özelliklerini deneyimleme fırsatı sunmaktadır.

Daha önce söz edildiği üzere Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin belli aralıklarla kesintiye uğramış olması, yolcu sayısının yıllık ve aylık seyri konusunda kıyaslama yapmayı zorlaştırmaktadır. Bununla birlikte ilk seferin düzenlendiği Mayıs 2019 ile en son verinin elde edildiği Nisan 2022 arasında toplamda 51.573 kişi Turistik Doğu Ekspresi ile seyahat etmiştir. Yıllık bazda değerlendirildiğinde ise, en fazla yolcunun (24.779) sadece üç ay hizmetin verildiği 2020 yılında taşındığı görülmektedir. Bunu 2019 (13.250 kişi) ve 2022 (12.133 kişi) yılları takip etmektedir. 2021 yılı ise sadece bir ay (Aralık) hizmet verilmesi ve pandeminin hemen sonrası olması bakımından en düşük yolcu sayısının olduğu yıldır (Tablo 4 ve Şekil 6). Takvim yılı bir tarafa bırakıldığında, yaklaşık bir yıl kesintisiz hizmetin sağlandığı Mayıs 2019 – Mart 2020 döneminde toplamda 38.029 kişi bu hizmetten yararlanmıştı. Bu dönemde nisan ayı verisinin olmaması, ilk seferin mayısın son günlerinde başlaması (29 Mayıs) ve pandemi nedeniyle mart ayının sadece ilk çeyreğinde yolcu taşınmış olması (seferler 11 Mart 2020 itibariyle durdurulmuştur) gibi faktörler göz önüne alındığında, Turistik Doğu Ekspresi'nin bir yıllık yolcu potansiyelinin 40 binin üzerinde hatta 50 bin civarlarında olduğu öngörülebilir.

Turistik Doğu Ekspresi, kış aylarına doğru yolcu sayısında artış yaşayarak Aralık 2019'da 5.862, Ocak 2020'de 10.411 ve Şubat 2020'de ise 9.951 kişi taşımıştır (Tablo 4). Covid-19 Pandemisi nedeniyle seferleri durdurulan tren, Aralık 2021 tarihine kadar yolcu taşımamıştır. Aralık 2021'de tekrar seferlere başlayan Turistik Doğu Ekspresi, Nisan 2022'de seferlerine yine ara vermiştir. Turistik Doğu Ekspresi'ne talebin özellikle kış aylarında olması, seferlerin mevsimlik bir şekle dönüştürülmesinde etkili olmuştur.

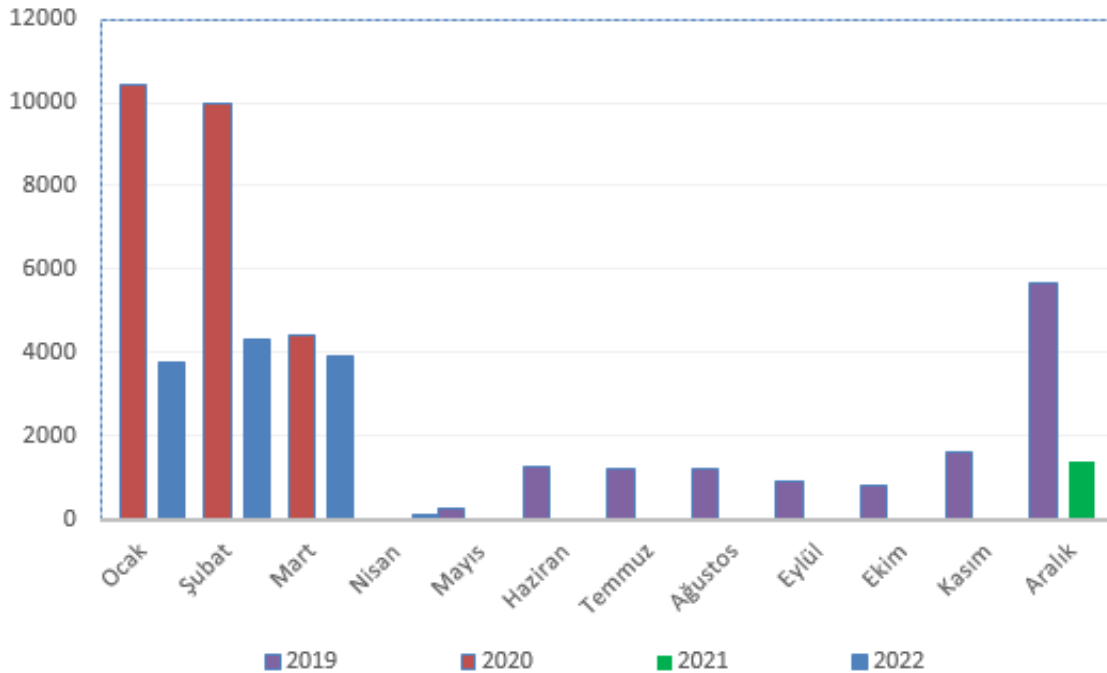
Tablo 4: Turistik Doğu Ekspresi'nin Aylara Göre Yolcu Sayıları (2019-2022)

Aylar	2019	2020	2021	2022
Ocak		10411		3794
Şubat		9951		4301
Mart		4417		3927
Nisan				111
Mayıs	263			
Haziran	1295			
Temmuz	1226			
Ağustos	1240			
Eylül	925			
Ekim	840			
Kasım	1599			
Aralık	5862		1411	
Toplam	13250	24779	1411	12133

Daha önce de ifade edildiği üzere, 2019-2022 yılları arasında 51.573 kişi Turistik Doğu Ekspresi ile seyahat etmiştir. TCDD Taşımacılık AŞ'den alınan verilere göre, yolcuların hemen tamamı (%98.3'ü) trenin kalkış noktaları olan Ankara ve Kars istasyonlarından trene binmiştir. Bu durum trenin oldukça rağbet gördüğünün önemli bir göstergesi olarak yorumlanabilir.

Turistik Doğu Ekspresi ile seyahat edenlerin yaş ve meslek dağılımları incelendiğinde, Doğu Ekspresi'ndekine benzer bir sıralama ile karşılaşılmaktadır. Bununla birlikte Turistik Doğu Ekspresi'ni kullanan yolcuların çok yüksek bir oranda (%99.2) 27-59 yaş aralığındaki yetişkinlerden oluştuğu görülmektedir (Doğu Ekspresi'nde bu oran %52 civarlarındadır). Bu durum bilet ücretlerinin Doğu Ekspresi'ne göre yüksek olması ile ilişkilendirilebilir. Bu yaş grubunu, gençler (17-26 yaş) ve 60-64 yaş aralığındakiler takip etmektedir. Turistik Doğu Ekspresi'ni tercih eden meslek grupları içerisinde ise öğretmen ve TSK personelinin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Bununla birlikte daha önce de ifade edildiği üzere, bu verilerin TCDD'nin bilet indirimi uyguladığı yaş ve meslek grupları göz önünde bulundurularak ortaya çıktığı unutulmamalıdır.

Turistik Doğu Ekspresi'ni kullananların biletlerini hangi satış kanalları üzerinden aldıkları da önem arz etmektedir. Nitekim gerek sosyal medyada ve gerekse yazılı ve görsel medyada en çok şikâyetle bulunulan konular arasında bilet alınmaması gelmektedir. TCDD Taşımacılık AŞ'den alınan verilere göre, bilet satışlarının %70'den fazlası gişelerden yapılmıştır. İnternet aracılığıyla (internet+mobil) yapılan satışların oranı ise %25'e yaklaşmaktadır. Diğer satış kanallarının oldukça düşük seviyede kaldığı görülmektedir. Örneğin acenta aracılığıyla bilet alan kişi sayısı sadece 72 olup, oransal olarak % 0.14'te kalmaktadır (Tablo 5). Ancak gerek bireysel deneyimlerimiz gerekse internet ve sosyal medya üzerinden konu ile ilgili paylaşım yapanların ifadelerine göre, Turistik Doğu Ekspresi için gişelerden bilet almanın pek mümkün olmadığı, ancak internet aracılığıyla veya acentalar (tur şirketleri) üzerinden bilet bulunabileceği yönündedir. Buna göre tur şirketlerine yapılan bilet satışlarının resmi kayıtlarda gişeler üzerinden yapılmış gibi görüldüğü kanısındayız. Ayrıca TCDD Taşımacılık AŞ'nin kayıtlarında Turistik Doğu Ekspresi'ne bilet alanların %70'e yakınının (35.753) Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar şeklinde kayıt altına alınmış olması da tur şirketlerinin bilet alımlarını bu adla yaptıkları izlenimini doğurmaktadır.



Şekil 6: Turistik Doğu Ekspresi'nin Aylara Göre Yolcu Sayıları (2019-2022)

Tablo 5: Bilet Satış Kanalına Göre Turistik Doğu Ekspresi Yolcu Sayıları (2019-2022)

Satış Kanalı	Yıllar				Toplam	Oranı (%)
	2019	2020	2021	2022		
Gişe	5.845	20.485	934	10.555	37.819	73,33
İnternet	4.033	1.990	192	909	7.124	13,81
Çağrı Merkezi	962	344	77	125	1.508	2,92
Mobil	2.349	1.936	208	544	5.037	9,77
El Terminali	4	9			13	0,03
Acente	57	15			72	0,14
Toplam	15.269	26.799	3.432	14.155	51.573	100

SONUÇ VE ÖNERİLER

¼lkemizin Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı'nda, sürdürülebilir turizm yaklaşımı benimsenerek bölgesel gelişmede turizmin öncü bir sektör haline getirilmesi ve alternatif turizm türlerinin yaygınlaştırılması temel hedef olarak ifade edilmektedir. Bu bağlamda ¼lkemizde demiryolu turizminin gelişmesinin tam olarak da bu amaçlara hizmet edeceği ortadadır. Özellikle geleneksel yapıya sahip demiryolu güzergâhlarının ¼lkemizin geri kalmış veya en azından turizmden yeterli derecede pay alamamış bölgelerine erişim sağladığı bilinmektedir. Söz konusu bölgelerin sahip olduğu birçok doğal ve beşerî turistik çekicilikler de göz önüne alındığında, bu yöndeki potansiyelin yüksek olduğu görülmektedir. Nitekim birçok çalışmada demiryolu turizminin gelişmesinin, bir ¼lkenin turizm olanaklarını çeşitlendirmesinin, daha iyi ve daha uzmanlaşmış turist kesimlerini çekmenin ve turizmi daha sürdürülebilir bir şekilde geliştirmenin uygun maliyetli bir yolu olduğu sonucuna varılmıştır (Lee ve Chen, 2017). Ayrıca demiryollarının bir turizm destinasyonunun çekiciliğini geliştirmede önemli bir rol oynayabileceği ve özellikle de bölgesel markalaşmada katalizör görevi görebileceği ifade edilmektedir (Peira vd., 2022). Buna göre demiryolları, güzergâhları üzerindeki yerleşmelerde turizmin gelişimine, dolayısıyla da doğal ve tarihi miras değerlerin korunmasına, istihdam oluşmasına, kültürel alış-verişe ve yaşam standartlarının iyileşmesine vesile olarak yerel toplumların gelişimine katkı sağlayabilir.

¼lkemizde 2016-2017 yıllarından sonra Doğu Ekspresi yolculuğu ve güzergâhının turistlerin yoğun ilgisine mazhar olması ve buna bağlı olarak Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin hizmete konulması, demiryollarının turistik önemini bir kez daha gözler önüne sermiştir. Özellikle Turistik Doğu Ekspresi'nin güzergâh boyunca kimi merkezlerde uzun süreli molalar vermesi ve turistlere bu merkezleri deneyimleme imkânı sunması, bölge turizm hareketliliğini artırabilecek önemli bir gelişmedir. Bununla birlikte yapılacak kimi planlama ve düzenlemeler ile bölge turizmini daha da canlandırmak mümkündür.

Daha önce söz konusu edildiği üzere Turistik Doğu Ekspresi, mevsimlik bir yapıya dönüştürülerek sadece kış aylarında hizmet verir hale getirilmiştir. En yüksek yolcu sayısına bu aylarda ulaşmış olması, böyle bir kararın alınmasında etkili olmuştur. Bununla birlikte hizmete girmesinin üzerinden daha bir yıl geçmeden pandemi koşulları nedeniyle seferlerine ara verilmesi ve seferlerine başladığı dönemde bile insanların toplu taşıma araçlarını kullanma noktasında çekingen olmaları doğru bir değerlendirme yapmayı zorlaştırdığı kanaatindeyiz. Gerçekten bölgenin kış aylarında sahip olduğu manzara avantajı ve özellikle yüzeyi donan Çıldır gölünde atlı kızak yolculuğunun yapılabilmesi turistlerin yoğun bir şekilde ilgisini çekmektedir. Ancak trenin geçmiş olduğu güzergâh, yolcularına her mevsim ayrı güzellikler sunacak potansiyele sahiptir. Bu nedenle Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin kış sezonu dışındaki dönemlerde de haftada bir veya ayda bir-iki sefer bile olsa konulması bölge turizmi açısından faydalı olacaktır. Bu dönemdeki sefer sıklığı yolcu yoğunluğu ve taleplerine göre gözden geçirilebilir. Ayrıca sefer sayısındaki artışın bilet bulma ve almada yaşanan problemleri de önemli oranda çözeceği aşıkârdır.

Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin yaz ve bahar mevsimlerinde gerçekleştirilmesinin bir avantajı da kimi alternatif turizm türleri ile entegre hale getirilebilmesi potansiyeli olacaktır. Örneğin mola verilen kimi merkezlerde dağ yürüyüşü (trekking), atlı gezinti ve bisiklet turları düzenlenebilir. Hatta belirlenecek ve önceden duyurulan tarihlerde tematik tren seferleri organize edilebilir. Örneğin Haziran ayında gerçekleştirilecek Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin bisiklet temasıyla gerçekleştirileceği

ve kimi uzun süreli mola yerlerinde gerek şehir turlarının ve gerekse doğa gezintilerinin bisikletlerle yapılacağı belirtilebilir. Nitekim dünyada demiryolu turizmi ile bisiklet turizmini entegre hale getirmenin mümkün olduğunu ortaya koyan çalışmalar (Rolando ve Scandiffio, 2022) da mevcuttur. Özellikle trenlerde bisikletlerin taşınma kolaylığı, her ikisinin de çevreci bir yapıya sahip olması ve tren güzergâhına belli mesafelerdeki çekiciliklere bisikletle erişimin mümkün olması böyle bir çoklu erişim modelini işlevsel hale getirebilir.

Turistik Doğu Ekspresi yolcularına hizmet veren tur şirketlerinin hizmet kalitesinde iyileştirmeye gitmek gerekmektedir. Bu kapsamda uzun süreli mola yerlerinde ne tür aktivitelerin yapılabileceği ve gidilecek rotalar önceden belirlenmeli, bunlarla ilgili broşürler oluşturularak web sitelerinden ilan edilmelidir. Ayrıca günümüzde bu potansiyel daha çok yerli turistler tarafından fark edilmiş olmakla birlikte, zamanla ve yapılacak tanıtımlarla yabancı turistlerin de ilgisini çekecek bir yapıya dönüşebilir. Tur şirketlerinin kendilerini bu yönde yenilemeleri ve yabancı dil bilen rehberleri istihdam etmeleri önem arz etmektedir.

Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi dışında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) bünyesinde hizmet veren 16 tane daha ana hat treni bulunmaktadır (TCDD Taşımacılık, 2023a). Bunlar içerisinde belirlenecek ve turistik potansiyeli yüksek olan bazı hatların (örneğin Konya-İzmir arasındaki Konya Mavi Treni, Denizli-Eskişehir arasındaki Pamukkale Ekspresi, Ankara-Tatvan arasındaki Van Gölü Ekspresi, Ankara-Kurtalan arasındaki Güney Kurtalan Ekspresi, İzmir-Isparta arasındaki Göller Ekspresi, Konya-Adana arasındaki Toros Ekspresi gibi) reklamı yapılarak, Turistik Doğu Ekspresi benzeri bir yapılanma ile turistlerin hizmetine sunulması, bu bölgelerde de turizmi canlandırabilir.

| EXTENDED ABSTRACT |

From Orient Express to Touristic Eastern Express: A Study on the Touristic Importance of Railways in TürkiyeFatih ORHAN^{ID}, Hüseyin HOCAOĞLU^{ID}**INTRODUCTION**

In a rapidly globalising world, tourism is one of the industries with the quickest growth in both quality and quantity (İncekara, vd., 2014). The three A's of tourism, as identified by researchers in this field, are what determine a destination's potential for attracting tourists (Özgüç, 2011). These consist of attractions, accessibility, and accommodation. These elements may also be referred to as the "six A's of tourism" by some scholars. The other three components of tourism are shown as amenities, assemblage, and ancillary services, in addition to the three components mentioned above (Della Corte vd., 2010). In both classifications, accessibility is thought to be one of the most important elements (Albalate vd., 2017). Although the term "accessibility" includes conditions for communication, it mainly refers to transportation options. Numerous scholars have emphasised the importance of transportation in the tourism industry as well as the positive cyclical relationship between the two (Michniak, 2016; Lee and Chen, 2017; Pagliara vd., 2017). This cyclical relationship can be explained as transport opportunities improving in areas where tourism has developed and tourism opportunities improving in areas where transport opportunities have increased. In this regard, transportation and tourism are related in a way that benefits both industries (Özgüç, 2011). Factors such as safety, comfort, and transportation cost are also crucial in the race to reduce the percentage of vacation time spent on transportation, or, in other words, the race to increase transportation speed. However, in recent years, in addition to the emphasis on whether transportation is environmentally friendly or not in terms of sustainability (Rolando and Scandiffio, 2022), nostalgic, authentic, and romantic aspects have also been sought (Merciu vd., 2022; Peira vd., 2022).

In terms of transportation for tourists, railroads are crucial. In fact, Thomas Cook's steam-powered railroad from 1841 allowed for the world's first structured tourism transportation (Mammadov, 2012). In the years that followed, railroads were crucial to the growing visitor influx, particularly between cities. The resurgence of tourism activities in numerous locations was made possible, particularly when high speed trains became more prevalent. However, slower-moving railroads that boast a rich railroad history and offer scenic landscapes with a nostalgic feel have recently drawn a lot of tourists' attention.

METHODOLOGY

The popularity of alternative tourist activities is growing in Türkiye, as it is throughout the world. With the increased interest in Eastern Express services and the availability of Touristic Eastern Express services, there has been a rise in tourists arriving,

and the provinces along their route have become more well-known. In this respect, this research seeks to demonstrate the significance of railroads in the context of tourism and identify the measures required for creating sustainable tourism in Türkiye through the Touristic Eastern Express, a new and alternative tourism option.

The method chosen for this research is descriptive research design, which is used regularly in both qualitative and quantitative research. There are three main stages of descriptive research: These include defining the current situation, setting the goals, and determining the strategy needed to achieve the set goals (Acuner, 1990). The main data source for the research is the statistical data obtained from the general directorate of TCDD (Turkish State Railways) Transportation Inc. This data pertains to travellers who have travelled on the Eastern Express and the Touristic Eastern Express since 2017. The observations made at the Erzincan-Center and Erzincan-İliç stations, where the Touristic Eastern Express makes lengthy stops, have been used to support the statistical data that has been acquired.

FINDINGS

The Eastern Express, which was promoted to the public through social media posts, has grown in popularity as a means of transportation for tourists and is preferred by those who are interested in the nostalgic railroad travel experience. This circumstance has generated a rise in passenger numbers. According to the data from the general directorate of TCDD Taşımacılık A.Ş., the number of people using Eastern Express in 2017 was 322.893, while the number increased to 433.546 people in 2018 and 451.028 people in 2019. The passenger count decreased in 2020 as a result of COVID-19-related delays. However, there has been an upward tendency since the pandemic subsided in 2022. Data from the first four months of 2022, for instance, reveals that there were 130.135 passengers overall. By the end of the year, if this trend continues, it may be possible to reach pre-covid levels.

The Touristic Eastern Express is a tourist-only main line train that was organised following the popularity of the Eastern Express over the last 6-7 years, an increase in its passenger numbers, and notably because it was chosen by people who seek alternative tourism options. On May 29, 2019, the train made its first trip on the Ankara-Kars line, which, according to its official website (TCDD Transportation/ Touristic Eastern Express, 2023), is one of the four most beautiful travel routes on the globe. However, due to COVID-19, its operations were terminated in March 2020. Approximately 20 months later, in December 2021, it resumed its operations.

The services of Touristic Eastern Express being interrupted at regular intervals makes it difficult to compare the annual and monthly course of the passenger numbers. Additionally, there have been 51.573 people who have travelled with Touristic Eastern Express between its first trip in May 2019 and the most recent data from April 2022. When evaluated annually, the most passengers (24.779) were in 2020, when the service was only available for 3 months. This is followed by 2019 (13.250 people) and 2022 (12.133 people). Due to the pandemic's aftermath and the fact that there was only one month of service (December), 2021 had the fewest passengers overall. If we exclude the calendar years, there was roughly a year's worth of service usage from May 2019 to March 2020 by 38.029 users. Given the lack of data for April, the fact that the first trip occurred at the end of May (on May 29), and the fact that the service was only available during the first quarter of March (services ceased on March 11, 2020), it is possible to estimate that the potential annual passenger volume for Touristic Eastern Express is higher than 40.000 and possibly even close to 50,000.

CONCLUSION

The fact that Touristic Eastern Express services are now available due to the Eastern Express route and the journey generating so much interest among tourists in Türkiye following the years 2016–2017 demonstrates the railroads' continued importance in the tourism industry. The Touristic Eastern Express, in particular, which makes extensive stops in certain central locations and

allows travellers to explore those locations, is an essential development that could strengthen the region's tourist movement. Additionally, with some planning and regulations, it is possible to revitalise tourism in the region even further.

The Touristic Eastern Express is now a seasonal service that runs exclusively during the winter months. This choice was made as a result of the fact that it saw the most travellers during those months. However, the railroad line has the capacity to deliver different beauty in each season. Given this, Touristic Eastern Express services outside of the winter season would be beneficial, even if they only ran once a week or once or twice a month. Depending on the volume and needs of the passengers, the service frequency may be revised. Additionally, it is apparent that the difficulties encountered in locating and purchasing tickets would be considerably resolved by the expansion of services.

The possibility of integrating Touristic Eastern Express services with other alternative forms of tourism is another benefit of their availability during the summer and spring seasons. Mountain hikes (trekking), horseback excursions, and cycling tours, for example, could be organised in central locations where the train stops. Even themed train services may be scheduled on predetermined, publicised days. For instance, it may be advertised that the Touristic Eastern Express trains in June will have a bicycle theme and that bicycle tours will be made in both the city and the countryside in some locations where the train makes lengthy stops. In fact, there are studies that show that it is possible to integrate railroad tourism with bicycle tourism (Rolando and Scandiffio, 2022). A multiple access approach like this would be feasible given how simple it is to transport bicycles on trains, how environmentally friendly they are, and how several attractions along train routes are accessible by bicycle.

The Turkish State Railways (TCDD) currently operates 16 additional mainline trains, in addition to the Eastern Express and the Touristic Eastern Express (TCDD Transportation/Mainline trains, 2023). Some of these with high tourism potential (such as the Konya Blue Train between Konya and İzmir, the Pamukkale Express between Denizli and Eskişehir, the Van Lake Express between Ankara and Tatvan, the South Kurtalan Express between Ankara and Kurtalan, the Lakes Express between İzmir and Isparta, and the Taurus Express between Konya and Adana) could be determined, promoted, and put into service with a similar structuring to Touristic Eastern Express which could revitalise tourism in these regions.

KAYNAKÇA / REFERENCES

- Acuner, A. M., (1990). Betimsel araştırma ve problem çözümü. *Uludağ Üniversitesi Eğitim Fakülteleri Dergisi*, VI / 2, 153-159.
- Akbulut, A. R. (2022, 1 Eylül). Hoş Geldin Orient Ekspres. *Hürriyet Gazetesi*. <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/hos-geldin-orient-ekspres-42129504> adresinden edinilmiştir.
- Albalate, D., Campos, J., & Jiménez, J. L. (2017). Tourism and high speed rail in Spain: Does the AVE increase local visitors?. *Annals of Tourism Research*, 65, 71-82.
- Alkan, A. (2018). Alternatif bir turizm rotası: Kurtalan Ekspresi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(4), 1016-1038.
- Ashworth, G. J. (2015). Railway heritage and tourism: A global perspective. *Tourism Management*, 47, 240. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.10.010>
- Baykal, F. (2015). Uluslararası turizm ulaştırmasının akış yönü ve dağılım dokusu. *Ege Coğrafya Dergisi*, 24(2), 57-68.
- Blancheton, B., & Marchi, J. J. (2013). The three systems of rail tourism: French case. *Tourism Management Perspectives*, 5, 31-40. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2012.09.008>
- Buluk, B., & Eşitti, B. (2019). Batıdan doğuya yavaş seyahat: Doğu Ekspresi'nin Kars'ın sürdürülebilir turizm gelişimine etkisi. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 159-176. <https://doi.org/10.31592/aeusbed.571083>
- Campa, J. L., López-Lambas, M. E., & Guirao, B. (2016). High speed rail effects on tourism: Spanish empirical evidence derived from China's modelling experience. *Journal of Transport Geography*, 57, 44-54. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.09.012>
- Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., López-Valpuesta, L., Pedregal-Tercero, D. J., & Garrido-Michó, J. M. (2018). High speed rail: fast tracking tourism in the EU?. *Annals of Tourism Research*, 71, 64-66. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.02.005>
- Ceylan, V., Ceylan, F., & Yaman, M. (2018). 70 yıl sonra gelen değişim: Doğu Ekspresi yolculuğunun gastronomi turizmi kapsamında değerlendirilmesi. *1. Uluslararası Turizmde Yeni Jenerasyonlar ve Yeni Trendler Konferansı (01-03 Kasım 2018) Bildiriler Kitabı*, Türkiye, 134-144.
- Chen, Z., & Haynes, K. E. (2012). Tourism industry and high speed rail-is there a linkage: evidence from China's high speed rail development. *GMU School of Public Policy Research Paper*, 14, 1-17.

- Çakmak, V., & Altaş, A. (2018). Sosyal medya etkileşiminde tren yolculukları: Doğu Ekspresi ile ilgili youtube paylaşım videolarının analizi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies* 6(1), 390-408. <http://dx.doi.org/10.21325/jotags.2018.194>
- Çanakçı, S. D., Çanakçı, T., & Geçgin, E. (2019). Kars ilinin destinasyon imajı ve Doğu Ekspresi deneyimi. *OPUS International Journal of Society Researches*, 11(18), 1876-1896. <https://doi.org/10.26466/opus.567950>
- Della Corte, V., Piras, A., & Zamparelli, G. (2010). Brand and image: the strategic factors in destination marketing. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(4), 358-377. <https://doi.org/10.1504/IJLTM.2010.032064>
- Doğan, M., Pekiner, A. B., & Karaca, E. (2018). Sosyal medyanın turizm ve turist tercihlerine etkisi: Kars-Doğu Ekspresi örneği. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 15(3), 669-683. <https://doi.org/10.24010/soid.443504>
- Doğanay H. & Zaman S., (2013). *Türkiye turizm coğrafyası*. Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.
- Doğaner, S. (1998). Türkiye ulaşım sistemleri turizm ve çevre ilişkileri. *Coğrafya Dergisi*, 6, 1-25.
- Elvan, E. & Asmadili, V. U. (2019). Bir kültür mozaığı olan ani kentine götüren raylar: Turistik Doğu Ekspresi. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 6(4), 2132-2166.
- Eryılmaz, B., & Yücutürk, C. (2018). Genç turistlerin Doğu Ekspresi seferleri tercihlerinde Instagram'ın rolü. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(4), 210-228.
- Graves-Brown, P.; Schofield, J., (2020). Encountering landscape: travel as method. *Landscapes*, 20, 61-84. <https://doi.org/10.1080/14662.035.2020.1800272>
- Güney, T., & Kızılırmak, İ. (2021). Nostaljik turizm: Doğu Ekspresi. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 11(4), 1702-1716. <https://doi.org/10.30783/nevsosbilen.885481>
- Gürdal, M. (2015). *Turizm ulaştırması paket tur organizasyonu ve yönetimi*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Hall, D. R. (1999). Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues. *Journal of Transport Geography*, 7(3), 181-188. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(99\)00001-0](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(99)00001-0)
- İncekara, B., Dördüncü, H., & Özer, K. O. (2014). Turizm ulaştırmasının denizyolu ulaştırıcılığı yönünden gelişimi. *Journal Of Economic Policy Researches*, 2(1), 1-16.
- Korkusuz, T., & Özdemir, M. (2020). Turistik ürün çeşitlendirmede sosyal medyanın etkisine bir örnek: Doğu Ekspresi. *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 143-160. <https://doi.org/10.31463/aicusbed.541531>
- Kozak, N., Kozak, M. A., & Kozak, M. (2021). *Genel turizm: ilkeler kavramlar* (23. Baskı). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kozłowski, M., Pawełczyk, M., & Piotrowska-Piątek, A. (2020). Innovativeness of railway transport in the context of the development of tourism in Poland. *Quality & Quantity*, 54(5-6), 1691-1703.
- Lee, C. F., & Chen, K. Y. (2017). Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 34(4), 461-474. <https://doi.org/10.1080/10548.408.2016.1182460>
- Lohmann, G., & Duval, D. T. (2011). Critical aspects of the tourism-transport relationship. *Contemporary tourism reviews*, 1, 1-38.
- Mammadov, R. (2012). The importance of transportation in tourism sector. In *7th Silk Road International Conference "Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries"*, Georgia, 381-386.
- Merciu, F. C., Păunescu, C., Dorobanțu, M., & Merciu, G. L. (2022). Assessing the value of railway heritage for sustainable development: the case study of the Oravița-Anina railway, Romania. *Sustainability*, 14(20), 13262, 1-43. <https://doi.org/10.3390/su142013262>
- Michniak, D. (2016). Role of railway transport in tourism: Selected problems and examples in Slovakia. *Quaestiones Geographicae*, 35(4), 108-120.
- Olalı, H. (1990). *Turizm politikası ve planlaması*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi İşletme ve İktisadi Enstitüsü Yayınları.
- Özgüç, N. (1994). *Beşeri coğrafyada veri toplama ve değerlendirme yöntemleri* (3. Baskı), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Basımevi.
- Özgüç, N. (2011). *Turizm coğrafyası*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Page, S. (2009). *Transport and tourism: Global perspectives* (3th ed). Harlow: Pearson education.
- Pagliara, F., Mauriello, F., & Garofalo, A. (2017). Exploring the interdependences between high speed rail systems and tourism: Some evidence from Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 106, 300-308. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.022>
- Peira, G., Lo Giudice, A., & Miraglia, S. (2022). Railway and tourism: A systematic literature review. *Tourism and Hospitality*, 3(1), 69-79. <https://doi.org/10.3390/tourhosp3010005>
- Pyo, S. S., Uysal, M., & McLellan, R. W. (1991). A linear expenditure model for tourism demand. *Annals of Tourism Research*, 18(3), 443-454. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(91\)90051-C](https://doi.org/10.1016/0160-7383(91)90051-C)
- Reis, A. C., & Jellum, C. (2012). Rail trail development: A conceptual model for sustainable tourism. *Tourism Planning & Development*, 9(2), 133-147. <https://doi.org/10.1080/21568.316.2011.630748>
- Rodrigue J.-P., Comtois C., & Slack B., 2006. *The geography of transport systems*. London and New York: Routledge.
- Rolando, A., & Scandiffio, A. (2022). Multimodal access to minor places in heritage-rich landscapes: GIS mapping to define slow-tourism routes from the stations in the railway networks in-between Turin and Milan. *Sustainability*, 14(23), 15723, 1-16. <https://doi.org/10.3390/su142315723>

- Saimyo, H. (2010). Relationships between railways and tourism. *Japan Railway & Transport Review*, 55, 1-15.
- Sonar, Ş. (2015). *Türkiye'de uygulanan demiryolu ulaşım politikaları*. (Yüksek lisans tezi, Giresun Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Giresun).
- Soykan, F. (1996). Ege bölgesinde turizm ulaştırması. *Ege Coğrafya Dergisi*, 9(1), 71-88.
- Soylu, A., Ceylan, S., & Özdiçiner, N. S. (2019). Turizmde deneyim inovasyonu: Doğu Ekspresi örneği. In *SETSCI Conference Proceedings 4/8*, 231-235. <https://doi.org/10.36287/setsoci.4.8.043>
- Sundling C, Berglund B, Nilsson M.E., Emardson R, Pendrill L. R. (2014). Overall accessibility to traveling by rail for the elderly with and without functional limitations: the whole-trip perspective. *International Journal Environmental Research and Public Health*, 11/12, 12938–12968. <https://doi:10.3390/ijerph111212938>
- TCDD Taşımacılık (2022). Doğu Ekspresi Güzergâh Haritası. 25 Ekim 2022 tarihinde <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uploads/images/haritalar/dogu.png> adresinden edinilmiştir.
- TCDD Taşımacılık (2023a). Ana Hat Trenleri. 15 Ocak 2023 tarihinde https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/ana_hat_trenleri adresinden edinilmiştir.
- TCDD Taşımacılık (2023b). Doğu Ekspresi. 15 Ocak 2023 tarihinde <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tren/dogu-ekspresi/> adresinden edinilmiştir.
- TCDD Taşımacılık (2023c). E-bilet. 10 Mart 2023 tarihinde <https://ebilet.tcddtasimacilik.gov.tr/view/eybis/tnmGenel/tcddWebContent.jsf> adresinden edinilmiştir.
- TCDD Taşımacılık (2023d). Turistik Doğu Ekspresi. 15 Ocak 2023 tarihinde https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/ana_hat_tren/detay/17 adresinden edinilmiştir.
- UNWTO (2023), İstatistiki veriler, 10 Şubat 2023 tarihinde <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance> adresinden edinilmiştir.
- Wikipedia (Haziran, 2022). Orient Ekspres Rotaları. 18 Haziran 2022 tarihinde https://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eark_Ekspresi adresinden edinilmiştir.
- Yin, P., Lin, Z., & Prideaux, B. (2019). The impact of high-speed railway on tourism spatial structures between two adjoining metropolitan cities in China: Beijing and Tianjin. *Journal of transport geography*, 80, 102495, 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102495>
- Yüce, A., Samsa, Ç., & Meriç, K. (2019). Nostalji eğiliminin tüketici temelli marka değeri üzerine etkisi: Doğu Ekspresi üzerine bir çalışma. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(1), 199-212.