

Turistik Doğu Ekspresi ile Erzincan'a Gelen Ziyaretçilerin Seyahat Deneyimlerine ve Erzincan'a İlişkin Görüşleri

Opinions of the Visitors Coming to Erzincan by the Touristic Eastern Express About Their Travel Experiences and Erzincan

Fatih ORHAN¹



¹Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi
Fen-Edebiyat Fakültesi
Coğrafya Bölümü, Erzincan, Türkiye

Hüseyin HOCAOĞLU²



²Milli Eğitim Bakanlığı
İliç Seyda Fırat Çok Programlı Anadolu
Lisesi, Erzincan, Türkiye

ÖZ

Son yıllarda dünya genelinde olduğu gibi ülkemizde de alternatif turizm türlerine olan ilgi artmaktadır. Bir alternatif turizm seyahati olarak değerlendirilebilecek olan (Turistik) Doğu Ekspresi'nin rağbet görmeye başlaması, güzergâhı üzerindeki şehirlerin tanınırlığını artırmış ve gelen turist sayısında artışlar yaşanmıştır. Bu durum planlı ve sürdürülebilir turizm anlayışını zorunlu kılmaktadır. Bunun için yöreye gelen turistlerin görüş ve önerilerini dikkate almak oldukça önemlidir. Bu çalışmada da Turistik Doğu Ekspresi ile Erzincan'a gelmiş olan turistlerin gerek seyahat deneyimlerinin ve gerekse Erzincan hakkındaki izlenimlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Nicel araştırma yöntemleri içerisinde yer alan survey (tarama) modelinin tercih edildiği çalışmada veriler anket yöntemiyle elde edilmiştir. Kartopu örnekleme yöntemiyle ulaşılan 250 kişi örneklem olarak belirlenmiş ve anketler online uygulanmıştır. SPSS programı aracılığıyla değerlendirilen verilere göre, katılımcıların bu yeni ve alternatif seyahat deneyiminden oldukça memnun oldukları ve Erzincan'ın da güzergâh üzerindeki en beğenilen yerler arasında yer aldığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Turistik Doğu Ekspresi, Erzincan, seyahat deneyimi, sürdürülebilirlik

ABSTRACT

In recent years, interest in alternative tourism types has been increasing in our country, as it has been globally. The rising popularity of the (Tourist) Eastern Express, which can be considered an alternative tourism travel, has increased the recognition of the cities along its route and led to an increase in the number of tourists. This case necessitates a planned and sustainable tourism approach. Therefore, it is crucial to take into account the opinions and recommendations of tourists visiting the region. In this study, it was aimed to determine both the travel experiences and the impressions of Erzincan of the tourists who arrived in Erzincan by the Touristic Eastern Express. In the study, where the survey model, which is among the quantitative research methods, was preferred, the data were obtained by the questionnaire method. A sample of 250 individuals was reached through snowball sampling, and online surveys were conducted. According to the data analysed using the SPSS program, it was found out that participants were very satisfied with this new and alternative travel experience and Erzincan was among the most popular destinations on the route.

Keywords: Touristic Eastern Express, Erzincan, travel experience, sustainability



Giriş

Bir bölgede turizmin gelişebilmesi birtakım faktörlere bağlıdır. Turizmin unsurları olarak da ifade edilen bu faktörlerin sayısı araştırmacılara göre değişmekte olup, farklı sınıflandırmalar ile karşılaşmak mümkündür. Bu alanda yapılan en sade sınıflamalardan birinde turizmin unsurları, üç ile sınırlı tutulmuş ve sacayağına benzetilmiştir. Bunlar turistik çekicilikler, erişim ve konaklamadır (Özgüç, 2011). Bu sayıyı dört (Cooper ve ark., 1993), altı (Buhalis, 2000) ve daha fazla kabul edenler araştırmacılar da vardır. Dann (1977) tarafından yapılan çalışmada ise bu elemanlar, çekici faktörler başlığı altında ele alınmıştır. Çekici faktörler temel olarak iki grupta ele alınmış olup, bölgenin öz nitelikleri olarak değerlendirilebilecek olan ilk grupta iklim, ekoloji, doğal kaynaklar, kültür, tarihi ve mimari unsurlar yer almıştır. İkinci grupta ise; ulaşım, turistik aktivite imkânları, bölgeyle ilgili yapılan reklam çalışmaları, konaklama tesisleri, gastronomi seçenekleri gibi unsurlar yer alır (Gunn & Var 2002). Birincil faktörler turistlerin keyif aldığı en önemli unsurları kapsamakta ve bölgedeki turizmin temelini oluşturmaktadır. İkincil faktörler ise bölgenin turizmini destekleyici ve çekiciliği arttırıcı bir özellik göstermektedir. Bu sınıflandırmalara göre, erişimin tüm araştırmacıların üzerinde uzlaştığı temel unsurlardan biri olduğu dikkat çekmektedir.

Erişim, içerisinde iletişim ve haberleşme koşullarını da barındıran ancak daha çok ulaşım olanakları ile bağlantılı bir kavramdır. Buradan hareketle ulaşımın turizmin vazgeçilmez bir parçası olduğu söylenebilir (Orhan & Hocaoglu, 2023).

Geliş Tarihi/Received 29.04.2024
Kabul Tarihi/Accepted 24.06.2024
Yayın Tarihi/Publication Date 30.06.2024

Sorumlu Yazar/Corresponding author:

Fatih ORHAN

E-mail: forhan@erzincan.edu.tr

Cite this article as:

Orhan, F., & Hocaoglu, H. (2024). Opinions of the visitors coming to Erzincan by the touristic eastern express about their travel experiences and Erzincan. *Eastern Geographical Review*, 29(51), 50-60.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.

Günümüzde ulaşım imkanlarının gelişmesi, turistik çekiciliklere erişimi de kolaylaştırmıştır. Bununla birlikte turistlerin talepleri ile ulaşımın hız, konfor ve maliyeti arasındaki ilişkiye göre turizm ulaştırması kavramı ortaya atılmıştır (Hocaoğlu & Orhan, 2022). Nitekim turizm ulaştırması; turistik amaçlı yolculuklarda, turistlerin turizm pazarlarından, turizm çekim merkezlerine, hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyeti (Gürdal, 2015) olarak ifade edilmektedir. Bilindiği üzere bu ulaşım alternatiflerinden biri de demiryoludur.

Dünyada demiryolu ulaşımının ilkel olanlarından bugüne yaklaşık 500 yıllık bir geçmişi bulunmaktadır. İngiltere’de maden ocaklarında ilk olarak kullanımına başlanılan demiryolları, sanayi devrimi sonrasında büyük bir gelişme göstererek 1950’li yıllara kadar bu gelişimini devam ettirmiştir. 1950’li yıllardan itibaren karayolu ve havayolu taşımacılığındaki hızlı yükseliş, demiryoluna olan rağbeti bir nebze olsun geri plana itmiştir. Bununla birlikte 1980’li yıllara gelindiğinde Batı Avrupa ülkeleri başta olmak üzere demiryolu ulaşımı yeniden ön plana alınarak büyük bir gelişim sürecine girmiştir (Özgüç, 2011).

Demiryolları çok yönlü fonksiyona sahip olması açısından turizm ulaştırması açısından da son yıllarda oldukça tercih edilmektedir. Bir taraftan hızlı trenlerle geçmişin yavaş olma algısını büyük oranda ortadan kaldıran demiryolları, diğer taraftan en güvenli, alternatiflerine göre daha çevreci ve yüksek yolcu kapasitesine bağlı olarak da daha ekonomik bir ulaşım sistemi olarak belirmiştir. Ayrıca yolculuk boyunca yolcuların yeme içme, uyuma, eğlenme, rahat bir ortam ihtiyacı gibi gereksinimlerine cevap vermesi açısından turistlerin kullanımına uygundur. Turizm sektöründe nostaljik olan şeyler de oldukça rağbet görmektedir. Bu kapsamda nostaljik özelliğiyle öne çıkan ulaşım araçları da turistlerin ilgisini çekmektedir. Nostaljik özellikleriyle öne çıkan ulaşım araçlarının başında trenler gelir. Nitekim tüm dünyada hızlı trenlerin yaygınlaşmasına rağmen, kara tren olarak da adlandırılan eski tip trenlere olan ilgi de halen yüksektir. Bu trenlerin insanların eskiye olan özlem duygularını tatmin edici yönünün yanı sıra, manzara avantajı sağladığı da söylenebilir (Hocaoğlu & Orhan, 2022).

Turizm ile demiryolu arasında bağlantı kurulan ilk sefer, İngiltere’de 1841 yılında Thomas Cook tarafından organize edilen Leicester-Loughborough arasında gerçekleşmiştir (Thomas Cook, 2024). 1870’lerde G.M. Pullman’ın ismini de verdiği pullman tipi vagonları ve trende yeme içme hizmetlerini öne çıkarmasıyla birlikte uzun mesafe seyahatler daha konforlu bir hale gelmiştir (Özgüç, 2011). Avrupa Kıtası’nda demiryolu ulaşımı büyük bir hızla gelişim gösterirken aynı zamanda kıta sınırlarını aşan demiryolu hatları da oluşturulmaya başlanmıştır. Paris-Viyana-İstanbul arasında yapılan demiryolu önemli bir güzergâh olarak yerini almıştır (Toskay, 1989). Wagons-Lits’e şirketine ait Orient Ekspresi ilk seferini 4 Ekim 1883 yılında Paris-İstanbul arasında gerçekleştirmiştir (Atay & Yıldırım, 2009).

Günümüz dünyasında bazı tren güzergâhları ve seferleri turistler tarafından rağbet görmeye devam etmektedir. Ülkemizdeki bazı demiryolu güzergâhları da bu bakımdan oldukça ilgi çekici olup, bunların başında da Doğu Ekspresi gelmektedir. Bu hat boyunca Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Erzincan ve Erzurum’dan geçilerek varış noktası olan Kars’a ulaşım sağlanmaktadır. Doğu

Ekspresi, ilk seferine 1949 yılında başlamış olmasına rağmen, son yıllara kadar çok fazla tercih edilmeyen bir yolcu treni olmaktan öteye gidememişti. Ancak son yıllarda özellikle sosyal medyanın da etkisiyle yerli turistlerin ilgisini çekmeyi başarmıştır. Bu talebi karşılıksız bırakmayan TCDD de, aynı güzergâh üzerinde Turistik Doğu Ekspresi’ni faaliyete geçirmiştir (Hocaoğlu & Orhan, 2022).

Tamamıyla turizm faaliyetine yönelik olarak 2019 yılında başlatılan bu tren seferine katılım motivasyonlarına bakıldığında; kişisel merak, nostalji deneyimi elde etme isteği ve alternatif bir turizm deneyimi gibi nedenler ön plana çıkmaktadır (Güney & Kızılırmak, 2021; Orhan & Hocaoğlu, 2023). Bu da Turistik Doğu Ekspresi’nin başlı başına bir turizm deneyimi ve destinasyonu olabileceğini, hatta olduğunu bizlere göstermektedir. Nitekim Turistik Doğu Ekspresi sadece bir ulaşım aracı olmaktan öte, bu güzergâh üzerinde yer alan doğal güzelliklerin, şehirlerin ve gastronomik unsurların deneyimlenebildiği bir turistik aktivite haline dönüşmüştür.

Turistik Doğu Ekspresi, güzergâh üzerindeki kimi istasyonlarda yaklaşık 3’er saatlik molaların verildiği ve turistlerin bu durak yerlerini deneyimlemesine imkân sağlayan bir ulaşım aracıdır. Mola verilen yerler arasında Erzincan ilindeki iki istasyon da bulunmaktadır. Bunlar Erzincan ve İliç istasyonlarıdır. Ankara-Kars istikametinde Erzincan istasyonunda, Kars-Ankara istikametinde ise İliç istasyonunda yaklaşık 3’er saatlik molalar verilmektedir. Yolcuların bu durak noktalarında yapabileceği çeşitli aktiviteler bulunmaktadır. Örneğin Erzincan İstasyonu’na gelindiğinde verilen mola süresinde turistler, genellikle Girlevik şelalesi, Bakırcılar çarşısı ve şehir merkezini gezip görme imkânı bulmaktadır. Bununla birlikte tur şirketine ve katılımcıların isteğine göre bu konuda esnek davranılabilmektedir. İliç istasyonunda verilen molada ise, İliç ve Kemaliye ilçelerini gezip görme imkânı bulunmaktadır. Ancak tur şirketleri ve turistlerin büyük çoğunluğu, arada yaklaşık 40 km olmasına rağmen İliç yerine Kemaliye’ye gitmeyi tercih etmektedir. Nitekim Kemaliye ilçesi, doğal ve tarihi güzellikleriyle zaten turistik anlamda önemli bir destinasyon olarak karşımıza çıkmaktadır. Kemaliye’nin 2022 yılında sakin şehir (Citta Slow) ağına dâhil olması da bu açıdan tanınırlığını artırmıştır (TRT Haber, 2024). Kemaliye ilçe merkezini ziyaret eden turistler, büyük oranda tarihi camilerin ve geleneksel Kemaliye evlerinin şekillendirdiği mimari dokuyu görme, Keban baraj gölünün Karanlık Kanyon içerisinde kalan kısmında kısa bir tekne turu yapma ya da bu kanyonun iki yakası arasında zipling gibi adrenalini yükselten aktivitelere katılma imkânı bulabilmektedir.

Yöntem

Doğu Ekspresi seferlerinin turistler tarafından ilgi görmeye başlaması ve Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin tesis edilmesinin Erzincan ili turizmine olumlu veya olumsuz etkileri olmuş mudur? Turistik Doğu Ekspresi ile Erzincan’ı ziyaret edenlerin bu seyahat deneyimleri ve Erzincan hakkındaki görüşleri nelerdir? Söz konusu problem cümlelerinden hareketle çalışmada bu ulaşım türünü kullanarak Erzincan’a gelmiş olan turistlerin deneyimleri, beklentileri ve Erzincan ilinin turizm potansiyeli hakkındaki görüşlerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca süreçte yaşanan eksiklikler ile sürdürülebilir bir turizm anlayışının

oluşturulması için yapılması gerekenler hakkında önerilerde bulunulmuştur.

Çalışmada, nicel araştırma yöntemleri içerisinde yer alan survey (tarama) modeli tercih edilmiştir. Nitekim bu model, geçmişte veya halen var olan bir durumu var olduğu şekliyle betimlemeyi amaçlayan araştırma yaklaşımıdır (Karasar, 2012). Araştırmada veri toplama tekniği olarak anket yöntemi benimsenmiştir. Anket formu geliştirilirken öncelikle ilgili alanyazın taraması yapılarak bir taslak oluşturulmuştur. Sonrasında bu alanda çalışan bazı akademisyenlerin de önerileri dikkate alınarak gerekli düzeltmeler yapılmış ve ankete son hali verilmiştir. Anket uygulamasına geçilmeden önce EBYU Sosyal ve Beşeri Bilimler Etik Kurulu'ndan etik onayı (Tarih:22.03.2022, Sayı:03/07) alınmıştır. Ayrıca katılımcılardan da onam alınmıştır. Turistik Doğu Ekspresi'nin hizmete girdiği 29 Mayıs 2019 tarihinden son seferin düzenlendiği 10 Mart 2024 tarihleri arasında söz konusu tren yolculuğu ile seyahat eden yaklaşık 80 bin kişi bulunmaktadır (Anadolu Ajansı, 2022; Orhan & Hocoğlu, 2023; Yirmidörtv, 2023). Bunların tamamının da Erzincan ili sınırları içerisindeki Merkez ve İliç istasyonlarına geldiğini söylemek mümkündür. Bu kapsamda çalışmanın evrenini söz konusu 80 bin kişi teşkil etmektedir. Bununla birlikte bunların ne kadarının verilen mola süreleri içerisinde Erzincan'ın turistik mekânlarını gezdikleri ve Erzincan hakkında fikir sahibi olduklarını kestirmek zordur. Nitekim belli bir tur acentesi vasıtasıyla bilet alanlar, mola yerlerinde bu acenteler aracılığıyla çevreyi deneyimleme fırsatı bulmaktadır. Ancak bireysel olarak bilet alanlar için aynı şey söz konusu olmayabilir. Bunların bir kısmı kendi imkânları ile mola yerlerindeki yerleri gezmiş olsa da, bir kısmı bu yolu tercih etmemiş olabilir. Bu bağlamda araştırmanın örnekleme, Erzincan ilindeki Merkez ve İliç istasyonlarına gelip bu bölgelerin turistik mekânlarını ziyaret eden 250 turist olarak belirlenmiştir. Merkez istasyonunda Ankara-Kars seferlerinde, İliç istasyonunda ise dönüş sırasında yani Kars-Ankara seferinde mola veriliyor olması ile mola sürelerinin kısıtlı olması, bizi katılımcılara sosyal medya ve mail aracılığıyla ulaşmaya sevk etmiştir. Sosyal medya (özellikle Instagram ve X) aracılığıyla "#etiketler" üzerinden aramalar yapılarak tura katılan kişilerle iletişime geçilmiştir. Google Forms aracılığıyla gerçekleştirilen anket uygulamasında, ulaşılan kişi ve tur operatörü yetkililerinden ölçütlerimize uygun başka kişilerle de bu formu paylaşmaları istenmiş ve böylece istenilen örneklem sayısına ulaşılmıştır. Buna göre çalışmada kartopu örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Bunlara ek olarak Turistik Doğu Ekspresi'nin Erzincan ve İliç istasyonuna geldiği zamanlarda istasyonlara gidilerek fotoğraf çekimleri yapılmıştır. Anket sonuçları SPSS programı kullanılarak frekans analizi, ki-kare ve Cramer's V testlerine tabi tutulmuş ve elde edilen sonuçlar coğrafi bakış açısıyla değerlendirilmiştir.

Benzer Çalışmalar ve Alanyazın Değerlendirmesi

Turizm-ulaşım ilişkisi gerek ülkemizde ve gerekse dünyada birçok akademik çalışmaya konu olmuştur. Konunun ulaşım maliyetleri açısından ele alındığı bir çalışmada (Pyo ve ark., 1991) turistlerde tatilin pahalı ya da lüks algısında en önemli unsurlardan bir tanesinin ulaşım maliyetleri olduğu belirtilmiştir. Çalışmada

ulaşım maliyetlerinin turizm faaliyetinin başlaması üzerindeki etkisi belirtilerek, gelişen ulaşım seçenekleriyle birlikte ulaşım maliyetlerinin düşmesine bağlı olarak turizmin de geliştiği ve daha da gelişeceği vurgulanmıştır. Bir başka çalışmada (Mammadov, 2012) ise, turizmin gelişiminde ulaşım sektörünün gelişmesinin etkili olduğu vurgulanmıştır. Turizme katılan kişi sayısı ve ekonomik büyüklüğü düşünüldüğünde bunda ulaşım koşullarındaki iyileşmenin etkili olduğu ifade edilmiştir.

Doğaner (2012) tarafından hazırlanan bir çalışmada, Türkiye'de ulaşım sistemlerinin turizme olan etkisi üzerinde durulmuş ve birbirine olan üstün veya zayıf yönleri ele alınmıştır. Çalışmada diğer ulaşım türlerinin yanı sıra demiryolu ile ilgili değerlendirmeler de bulunmaktadır. Buna göre demiryolunun fazla sayıda turist alabilmesi, konaklama, yeme içme gibi imkânları bir arada sunması gibi avantajlarının olduğu bildirilmiş, fakat tren tarifeleri ve sınırlı demiryolu hattıyla birlikte turizme yeterli düzeyde katkı sağlayamadığından bahsedilmiştir.

Alanyazında demiryolu ile turizm arasındaki bağlantıyı inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır. Geçmişte Orient Ekspres, Blue Train, Trans Siberian Ekspres gibi bazı tren seferleri bu bakımdan ön plana çıkmaktadır. Özellikle Paris'ten başlayıp Avrupa'daki bazı başkentleri geçerek İstanbul'a ulaşan Orient Ekspres ile ilgili birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmaların bir kısmı akademik çalışmalar (Murphy & Waxman, 2007) iken, bir kısmı ise çeşitli film yapımları ve roman kitapları niteliğindedir. Günümüzde ise bazı çalışmalar hızlı tren seferlerinin yaygınlaşması ile turizmin gelişimi arasında bağ kurmuşlardır (Albalate ve ark., 2017; Campa ve ark., 2016; Kurihara & Wu, 2016; Pagliara ve ark., 2017; Ren ve ark., 2023; Shu ve ark., 2023; Yin ve ark., 2019). Bazı çalışmalarda ise nostaljik tren seferlerinin turistik önemi üzerinde durulmuştur (Blancheton & Marchi, 2013; Conlin & Bird, 2014; Günçe & Mısırlısoy, 2019; Halsall, 2001; Lee & Chen, 2017; Merciu ve ark., 2022; Michniak, 2016; Peira ve ark., 2022; Reis & Jellum 2012; Rolando & Scandiffio, 2022).

Günümüzde ülkemizde de demiryolu ulaşımı ile turizm arasındaki bağlantıyı ele alan akademik çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Bunların önemli bir kısmı Doğu Ekspresi üzerinde yoğunlaşmışken, bir kısmı da Kurtalan Ekspres ile ilgili çalışmalardır. 1949 yılında hizmete giren Doğu Ekspresi ile ilgili uzun yıllar herhangi bir akademik çalışma yapılmamıştır. Ancak son yıllarda turistik çekicilik oluşturması, turist yolcu sayısında artış yaşanması ve turistlere yönelik yeni bir trenin (Turistik Doğu Ekspresi) tesis edilmesi ile konuyla ilgili akademik çalışmaların sayısında da artış yaşanmıştır. Bu çalışmaların önemli bir kısmı, turistlerin bu trene olan ilgileri ve destinasyon tercihlerinde sosyal medyanın etkisi üzerinde yoğunlaşmıştır. (Çakmak & Altaş, 2018; Demiral & Gelibolu, 2022; Doğan ve ark., 2018; Eryılmaz & Yücer, 2018; Korkusuz & Özdemir, 2020; Özbay & Çekin, 2020). Bazı çalışmalarda ise Doğu Ekspresi örneği üzerinden demiryolu ulaşımının nostaljik yönüne ve bir deneyim inovasyonu oluşturmasına vurgu yapılmıştır (Güney & Kızılırmak, 2021; Soylu ve ark., 2019; Yüce ve ark., 2019).

Doğu Ekspresi örneği üzerinden daha spesifik konularda da çalışmalar yapılmıştır. Örneğin bunların birinde, bu tren

yolculuğunun gastronomi turizmine etkileri ele alınmıştır. (Ceylan ve ark., 2018) Bu çalışmada, Doğu Ekspresi'ne katılan yolcuların henüz bu turizm faaliyetini, bir gastronomi turizmi olacak şekilde görmedikleri sonucu ortaya çıkmıştır. Özellikle Doğu Ekspresi'nin duraklarda kısa süre kalması, acentelerin eksiklikleri ve trende hizmet veren restoranın yeterli olmaması gibi sebeplerle gastronomi alanındaki etkilerinin yetersiz olduğu ifade edilmiştir.

(Turistik) Doğu Ekspresi'nin son durak noktası olan Kars ili için önemi büyüktür. Bu nedenle Doğu Ekspresi'nin etkilerinin bu il özelinde ele alındığı çalışmalar da vardır (Buluk & Eşitti, 2019; Çanakçı ve ark., 2019; Eser & Asmadili, 2019). Bu çalışmalarda, (Turistik) Doğu Ekspresi ile seyahat eden turistlerin Kars'ın turizm potansiyeline olan etkileri üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte Turistik Doğu Ekspresi güzergâhındaki 5 mola yerinden ikisine ev sahipliği yapan Erzincan ili ile ilgili herhangi bir akademik çalışma bulunmamaktadır. Bu durum çalışmamızın özgünlüğünü artırmaktadır.

Ülkemizde tıpkı Turistik Doğu Ekspresi'nde olduğu gibi, turistlerin ilgilerini çekecek zengin potansiyel barındıran birçok tren güzergâhı ve seferi bulunmaktadır (Orhan & Hocoğlu, 2023).

Tablo 1.

Katılımcıların Demografik Özellikleri

Demografik Özellikler	Değişkenler	Frekans	Yüzde
Cinsiyet	Erkek	142	56,8
	Kadın	108	43,2
Yaş	30 yaş altı	124	49,6
	30-40 yaş	84	33,6
	40 yaş üstü	42	16,8
Medeni Hal	Evli	95	38,0
	Bekâr	155	62,0
Eğitim Durumu	İlkokul	4	1,6
	Ortaokul	12	4,8
	Lise	75	30,0
	Lisans	135	54,0
	Lisansüstü	24	9,6
Ekonomik Gelir Seviyesi/Aylık	8500 TL altı	30	12,0
	8500 TL-20.000 TL arası	173	69,2
	20.000 TL ve üstü	47	18,8

Araştırma sonuçları, Turistik Doğu Ekspresi'nin eğitim seviyesi yüksek kişiler tarafından tercih edildiğini ortaya koymaktadır. Katılım gösteren bireylerin çoğunlukla (135 kişi) lisans mezunu olduğu görülmektedir. Buna lisansüstü eğitime sahip olanlar (24 kişi) da eklendiğinde yaklaşık % 65'lik kesimin yükseköğretim almış kişiler olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 1). Katılımcıların aylık gelir seviyelerine baktığımızda ise, 30 kişi anketin gerçekleştirildiği dönemdeki asgari ücret miktarı olan 8500 TL altında gelire sahip olduğunu ifade etmiştir. Katılımcıların %70'e yakını (173 kişi) ise aylık gelirin 8500 ila 20.000 TL arasında olduğunu söylemiştir. 20.000 TL üstünde gelire sahip olanların oranı ise % 19 (47 kişi) olarak gerçekleşmiştir (Tablo 1). Buna göre katılım sağlayan turistlerin büyük çoğunluğunun orta gelir düzeyinde olduğu görülmektedir.

Ancak bunlarla ilgili akademik çalışma sayısı oldukça sınırlıdır. Nitekim bu çalışmaların birinde (Alkan, 2018), bazı önlem ve yatırımlarla Kurtalan Ekspres'in güzergâhı boyunca turizm faaliyetlerinin gelişebileceği sonucuna ulaşılmıştır. Bir başka çalışmada (Suna & Yıldız, 2020) ise Doğu Akdeniz için bir nostalji treninin faaliyete geçmesinin yöre turizmini olumlu etkileyeceği ve bölgesel kalkınmaya hizmet edeceği ifade edilmiştir.

Bulgular

Katılımcıların Demografik Özellikleri

Turistik Doğu Ekspresi ile Erzincan'a gelen 250 turiste anket uygulanmış olup, katılımcıların çoğunluğunun erkeklerden oluştuğu görülmektedir. Nitekim anketi cevaplayanların % 56,8'i erkek, % 43,2'si kadınlardan oluşmaktadır. Bu katılımcıların % 38'i evli, % 62'si ise bekârdır. Yine katılımcıların yarıya yakınının (% 49.6) 30 yaş altında olması, söz konusu tren seyahatinin genellikle genç aileler veya arkadaş grupları tarafından tercih edildiği izlenimini vermektedir. Bu yaş grubunu % 33,6 ile 30-40 yaş aralığında olanlar takip etmektedir (Tablo 1).

Katılımcıların Yolculuğa Çıkma Motivasyonu ve Yolculuğa Katılım Şekli

Katılımcıları Turistik Doğu Ekspresi'ni kullanmaya yönlendiren motivasyon kaynağını belirlemek amacıyla, katılımcılara "Yolculuğa çıkma motivasyonunuz nedir?" sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların yaklaşık yarısı (% 48), bu yolculuğu seçmelerinde sosyal medya paylaşımlarının etkili olduğunu belirtmiştir. Günümüz dünyasında artan sosyal medya kullanımının turizm faaliyetlerine olan etkisi katılımcıların verdiği cevaplarla da ortaya konulmuştur. Ankete katılanların %16'sı kişisel merak, %14'ü ise acente reklamlarından etkilenerek bu yolculuğu tercih etmiştir (Tablo 2). Verilen cevaplara bakıldığında bir turistik destinasyonun rağbet görmesinde tanıtım ve reklamın önemi ortaya çıkmaktadır.

Tablo 2.
Katılımcıların Yolculuğa Çıkma Motivasyonları

<i>Bu yolculuğa çıkma motivasyonunuz nedir?</i>	Frekans	Yüzde
Arkadaş önerisi	25	10,0
Sosyal medya paylaşımları	120	48,0
Kişisel merak	42	16,8
Farklı bir turizm deneyimleme isteği	28	11,2
Acente reklamları	35	14,0
Toplam	250	100

Turistik Doğu Ekspresi'yle Erzincan'a gelen 250 turistin 127'si (%50,8) arkadaş grubu ya da ailesiyle bu yolculuğa katılım sağladığını belirtmiştir. Bireysel olarak yolculuğa çıkanlar 80 kişi (%32,0) iken, acente/tur şirketi aracılığıyla yolculuğa katılım gösterenlerin sayısı ise 43 kişi (%17,2) olmuştur (Tablo 3). Bununla birlikte tur organizasyonlarına da bireysel veya grup halinde katılımların olduğu düşünüldüğünde, tur şirketleri vasıtasıyla katılım sağlayanların bir kısmının diğer seçenekleri seçmiş olabileceği de düşünülebilir. Ancak genel olarak verilen cevaplar göz önüne alındığında, yolculuğa büyük çoğunlukla aile ve arkadaş grupları şeklinde katılım olduğu görülmektedir. Bu da genelde trenlerin bağımsız kullanıma olanak sağlayan kompartıman özelliğinden, özelde ise Turistik Doğu Ekspresi'nin yataklı vagonlara sahip olmasından kaynaklanmıştır.

Tablo 3.
Katılımcıların Seyahate Katılım Şekilleri

<i>Bu seyahate katılım şekliniz?</i>	Frekans	Yüzde
Bireysel	80	32,0
Arkadaş grubu/aile	127	50,8
Acente/tur şirketi	43	17,2
Toplam	250	100

Katılımcılara *Bu yolculuğa nereden katıldınız?* sorusu da yöneltilmiş olup, büyük çoğunlukla Ankara ve Kars cevapları alınmıştır. Nitekim ankete katılan 167 kişi (% 66,8) Turistik Doğu Ekspresi'ne Ankara'dan bindiğini ifade ederken, 43 kişi (% 17,2) de Kars'tan binmiş yapmıştır. Kayseri ve Sivas'tan 15'er kişi (% 6), Erzurum'dan ise 10 kişi (% 4,0) bu yolculuğu katılım sağladığını belirtmiştir (Tablo 4). Buna göre Turistik Doğu Ekspresi yolculuğuna insanların rağbet gösterdiği ve başlangıç istasyonları olan Ankara ve Kars illerinde büyük oranda trenin dolduğu söylenebilir.

Tablo 4.
Katılımcıların Yolculuğa Biniş İstasyonuna Göre Dağılımı

<i>Seyahate nereden katıldınız?</i>	Frekans	Yüzde
Ankara	167	66,8
Erzurum	10	4,0
Kars	43	17,2
Kayseri	15	6,0
Sivas	15	6,0
Toplam	250	100

Katılımcıların Memnuniyet Düzeyleri

Anketin uygulandığı dönemde Turistik Doğu Ekspresi ile seyahat edecek bir yolcunun asgari 1550 TL ödemesi gerekiyordu. Tur şirketleri aracılığıyla bilet alanlar için ise, verilen hizmete göre değişmekle birlikte bu rakam daha da artmaktaydı. Bu bağlamda katılımcıların büyük bir çoğunluğu, bilet fiyatlarını pahalı bulduğunu ifade etmiştir. Nitekim 135 kişi (%54) pahalı ve 83 kişi (%33,2) çok pahalı seçeneklerini işaretlemiştir. Bilet fiyatlarını çok ucuz bulan herhangi bir katılımcı olmamakla birlikte, 4 kişi (%1,6) ucuz, 28 kişi (%11,2) ise ideal olduğunu belirtmiştir (Tablo 5). Katılımcıların büyük çoğunluğunun orta gelir düzeyinde yer aldığını göz önüne alacak olursak, bilet fiyatlarında pahalı ve çok pahalı seçeneklerinin çoğunlukta olması beklenen bir sonuç olarak karşımıza çıkmıştır.

Tablo 5.
Katılımcıların Bilet Fiyatları Hakkındaki Görüşleri

<i>Bilet fiyatlarını nasıl buldunuz?</i>	Frekans	Yüzde
Çok ucuz	0	0
Ucuz	4	1,6
İdeal	28	11,2
Pahalı	135	54,0
Çok Pahalı	83	33,2
Toplam	250	100

Katılımcılara yöneltilen *Turistik Doğu Ekspresi seyahatiniz beklentilerinizi karşıladı mı?* sorusuna 104 kişi (41,6) beklentilerim seviyesinde, 103 kişi (%41,2) beklentilerimin üstünde cevabını vermiştir. Beklentilerinin çok üstünde bir deneyim elde edenler 21 kişi, beklentilerin altında olanlar 20 kişi ve beklentilerinin çok altında olanlar ise 2 kişi olarak gerçekleşmiştir (Tablo 6). Katılımcıların büyük çoğunluğunun bu turizm faaliyetinden beklentilerinin gerçekleştiğini görmekteyiz.

Tablo 6.
Katılımcıların Beklentilerinin Karşılama Durumuna Göre Dağılımı

<i>Turistik Doğu Ekspresi yolculuğu beklentilerinizi karşıladı mı?</i>	Frekans	Yüzde
Beklentilerimin çok altında	2	0,8
Beklentilerimin altında	20	8,0
Beklentilerim seviyesinde	104	41,6
Beklentilerimin üstünde	103	41,2
Beklentilerimin çok üstünde	21	8,4
Toplam	250	100

Katılımcıların bu yolculuktan memnuniyetini ölçmeye yönelik olarak sorulan 5'li likert tipindeki sorulara verilen cevaplara göre, en yüksek memnuniyetin (4.20) yöre halkının kendilerine olan yaklaşımından duyulduğu anlaşılmaktadır. Nitekim katılımcıların % 96,4'ü bu soruya evet ve kesinlikle evet cevaplarını vermişlerdir (Tablo 7). Bölge halkının turiste olan bu yaklaşımı, gelecekte bölge turizminin çok daha iyi seviyelere geleceği yönünde umut vericidir. Katılımcıların memnuniyet düzeylerinin yüksek olduğu (4.03) bir diğer alan da, personelin hizmet kalitesidir. Bu soruya katılımcıların %90'dan fazlası olumlu cevap vermiştir. Yine katılımcıların yaklaşık %85'i, Turistik Doğu Ekspresi'nin konforlu bir seyahat sunduğunu düşünmektedir (Tablo 7).

Tablo 7.
Katılımcıların Memnuniyet Düzeylerine Yönelik Görüşleri

	% (n=250)					Ortalama Değer
	Kesinlikle Hayır	Hayır	Kararsızım	Evet	Kesinlikle Evet	
Turistik Doğu Ekspresi personelinin hizmet kalitesinden memnun kaldınız mı?	0,4	4,0	3,6	80,4	11,6	4,03
Turistik Doğu Ekspresi restoran ve yemek hizmetlerinden memnun kaldınız mı?	2,0	38,8	16,4	38,8	4,0	3,04
Turistik Doğu Ekspresi güzergâhında yer alan turistik işletmeleri yeterli buldunuz mu?	3,2	34,0	11,6	47,2	4,0	3,15
Turistik Doğu Ekspresi güzergâhında yöre halkının turiste yaklaşımından memnun kaldınız mı?	0	1,2	2,4	71,6	24,8	4,20
Turistik Doğu Ekspresi konforlu bir seyahat imkânı sunuyor mu?	2,8	4,8	8,0	75,6	8,8	3,83
Turistik Doğu Ekspresi'ne tekrar katılmayı düşünür müsünüz?	0,8	7,6	10,0	72,4	9,2	3,82
Turistik Doğu Ekspresi deneyimini arkadaşlarınıza veya bir yakınınıza tavsiye edecek misiniz?	0,4	4,8	7,6	74,8	12,4	3,94

Katılımcıların memnuniyet düzeylerinin nispeten düşük olduğu alan ise, gerek tren içerisindeki restoran hizmeti (3.04) ve gerekse güzergâh üzerinde yer alan turistik işletmelerin yeterliliği (3.15) ile ilgilidir. Nitekim ilkine evet ve hayır diyenlerin sayısı eşittir (97 kişi). Kararsızların sayısı ise 41 kişi ile %16,4'lük kısmı oluşturmaktadır. Buna göre katılımcıların yaklaşık yarısı trendeki restoran hizmetlerinden yeterince memnun kalmamıştır. Yine katılımcıların 128'i (%51,2) turizm işletmelerini yeterli bulduğunu belirtirken, 94'ü (%37,2) ise yeterli bulmamıştır (Tablo 7). Buna göre, güzergâh üzerindeki turizm işletmelerini yeterli bulanlar çoğunlukta olmasına rağmen, azımsanmayacak sayıda kişi de turistik işletmeleri yetersiz bulduğunu belirtmiştir.

Bir faaliyete tekrar katılmayı düşünmek ve başkalarına tavsiye etmek, bu faaliyete katılanların memnuniyet düzeylerini ölçmeye hizmet edebilecek parametreler arasında düşünülebilir. Bu noktadan hareketle katılımcılara bu konulardaki görüşleri de sorulmuş olup, alınan cevaplara göre memnuniyetlerinin yüksek olduğu kanısına varılmıştır. Nitekim katılımcıların % 87.2'si, bu yolculuğu arkadaş ve yakın çevresine tavsiye edeceğini ifade etmiştir. Bu yolculuğa tekrar katılmayı düşünenlerin oranı ise % 81.6 olarak gerçekleşmiştir. 21 kişi bu yolculuğa tekrar çıkmayı düşünmediğini ve 25 kişi ise bu konuda kararsız olduğunu ifade etmiştir (Tablo 7). Bu durum bazı katılımcıların Turistik Doğu Ekspresi yolculuğunu bir kez yaşanması gereken bir deneyim olarak görmelerinden kaynaklanmış olabilir.

Katılımcıların Erzincan Hakkındaki Görüşleri

Turistik Doğu Ekspresi seyahatini deneyimleyen turistlerin Erzincan hakkındaki görüşlerini öğrenebilmek açısından katılımcılara 3 soru yöneltilmiştir. Bunlar arasında yer alan *Erzincan'da gezilen yerleri beğendiniz mi?* sorusuna katılımcıların % 89,6'sı (224 kişi) evet cevabını verirken, % 10,4'ü (26 kişi) hayır seçeneğini işaretlemiştir. *Gezilen yerlerde ve Erzincan'da yapılan aktivitelerden memnun kaldınız mı?* sorusuna 169 kişi (% 67,6) evet seçeneğini, 81 kişi (% 32,4) hayır seçeneğini işaretlemiştir. Bir önceki soruya verilen cevaplara göre Erzincan'da gezilen

yerleri beğenen kişi sayısı daha çok iken, yapılan aktivitelerden memnun olanların sayısında bir düşüş olduğu görülmüştür. Buna göre, güzergâh üzerindeki durak noktalarında yapılabilecek aktivitelerin yeniden gözden geçirilmesi ve iyileştirilmesi gerekliliği görülmektedir. *Erzincan'a tekrar gelmeyi düşünür müsünüz?* şeklinde yöneltilen soruya katılımcıların 200'ü (% 80) evet, 50'si (% 20) ise hayır cevabını vermiştir (Tablo 8). Buna göre, Erzincan'a gelen turistlerin büyük çoğunluğunun Erzincan'dan memnun ayrıldığı ve fırsat bulduğunda Erzincan'a tekrar gelmeyi düşündüğü anlaşılmaktadır.

Tablo 8.
Katılımcıların Erzincan Hakkındaki Görüşleri

<i>Erzincan'da gezilen yerleri beğendiniz mi?</i>	Frekans	Yüzde
Evet	224	89,6
Hayır	26	10,4
<i>Erzincan ilindeki aktivitelerden memnun kaldınız mı?</i>		
Evet	169	67,6
Hayır	81	32,4
<i>Erzincan'a tekrar gelmeyi düşünür müsünüz?</i>		
Evet	200	80
Hayır	50	20

Turistik Doğu Ekspresi seyahatini deneyimleyen turistlerin en çok beğendikleri yerleri öğrenmek açısından katılımcılara bu yönde açık uçlu bir soru yöneltilmiş ve 3 yeri sıralamaları istenmiştir. Buna göre, anket formuna Erzurum 179 kere, Kars 155 kere, Erzincan 105 kere yazılmıştır. Bununla birlikte il sınırları içerisindeki diğer yerler ile değerlendirildiğinde, Erzincan en çok beğenilen iller arasında yer almıştır. Nitekim Kars, Ani Tarihi Kenti ve Çıldır Gölü de dâhil edildiğinde katılımcılar tarafından 204 kez en çok beğenilen yerler arasında ifade edilmiştir. Erzincan ili ise Kemaliye, Kemah ve İliç ile 203 kez en çok beğenilen yer olarak belirtilmiştir (Tablo 9). Bu durum, Erzincan ilinin turizm potansiyelinin yüksek ve yörenin turizm açısından geleceğinin umut verici olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Tablo 9.
Katılımcıların En Çok Beğendiği Yerler

Güzergâh üzerindeki en çok beğendiğiniz yer?	Frekans	Yüzde	Güzergâh üzerindeki en çok beğendiğiniz yer?	Frekans	Yüzde
Kars	155	20,8	Erzurum	179	24,0
Ani Tarihi Kenti	25	3,4	Sivas	83	11,2
Çıldır Gölü	24	3,2	Divriği	55	7,4
Erzincan	105	14,1	Ankara	17	2,3
Kemaliye	86	11,5	Diğer	4	0,5
Kemah	6	0,8			
İliç	6	0,8	Toplam	745	100,0

Katılımcıların Yaş ve Cinsiyet Özelliklerinin Yolculuğu Tercih Etme Nedenleri ile Memnuniyet Düzeyleri Arasındaki İlişki

Katılımcıların yaş ve cinsiyet özellikleri ile bu yolculuğu tercih etme nedenleri ve yaşadıkları deneyimin beklentilerini karşılama düzeyleri arasındaki ilişkinin ortaya çıkarılması amacıyla ki kare testi uygulanmıştır. Sonrasında ise ilişkinin düzeyini ölçmek için Cramer's V testi kullanılmıştır.

Katılımcıların, yolculuğa çıkma motivasyonunu ile yaşları arasında bir ilişki olup olmadığını ortaya çıkarmak amacıyla Ki kare testi uygulanmış ve arada anlamlı bir ilişkinin ($p=0,000$) olduğu anlaşılmıştır. İlişki düzeyini belirlemek amacıyla uygulanan Cramer's V testi sonucu ise 0,363 olup, bu rakam arada orta düzeyde bir korelasyon olduğunu ifade etmektedir (Tablo 10).

Tablo 10.
Turistik Doğu Ekspresi Yolculuğunu Tercih Etme Nedeni ile Yaş Arasındaki İlişki

Değişkenler /Yaş Grupları	Turistik Doğu Ekspresi yolculuğunu tercih etme nedeniniz nedir?						χ^2	P	Cramer's V	df
	n	Arkadaş Önerisi	Sosyal Medya Paylaşımları	Kişisel Merak	Farklı Turizm Deneyimleme İsteği	Acente				
							65,854 ^a	,000	,363	8
30 yaş altı	125	17	58	25	16	9				
30-40 yaş	84	10	33	17	17	7				
40 yaş üstü	41	3	5	4	6	23				
Toplamlar	30	96	46	39	39	250				

Ki kare test sonuçlarına göre yolculuğa çıkma motivasyonu ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte Cramer's V katsayısı (0,197), arada düşük düzeyde bir ilişkinin olduğunu ifade etmektedir. Nitekim hem kadın hem

Verilen cevaplar değerlendirildiğinde, 30 yaş altındaki katılımcıların bu yolculuğu tercih etmelerindeki en etkili faktör, *sosyal medya paylaşımları* olmuştur. 30-40 yaş aralığında da *sosyal medya paylaşımları* ilk sırada yer almakla birlikte, *kişisel merak* ve *farklı bir turizm deneyimleme isteği* de katılımcıların önemli tercih nedenleridir. 40 yaş üstü katılımcılarda ise, *acente* ve *tur şirketi reklamları* bu yolculuğa katılmalarını sağlayan en önemli motivasyon kaynağını oluşturmuştur (Tablo 10). Genç insanların sosyal medyayı daha yoğun kullandığı ve doğal olarak yolculuğa çıkma motivasyonunda da en etkili faktör olduğu görülmektedir. Fakat ilerleyen yaşlarda azalan sosyal medya ve internet kullanımına bağlı olarak turistlerde *acente* ve *tur şirketleri reklamlarının* daha etkili bir faktör haline dönüştüğü görülmektedir.

erkek katılımcılarda *sosyal medya paylaşımlarının* en büyük motivasyon kaynağı olduğu görülmektedir. Ancak ikinci tercih nedeni, kadınlarda *acente* ve *tur şirketi reklamları* iken, erkeklerde *kişisel merak* ön plana çıkmaktadır (Tablo 11).

Tablo 11.

Turistik Doğu Ekspresi Yolculuğunu Tercih Etme Nedeni ile Cinsiyet Arasındaki İlişki

Değişkenler / Cinsiyet	n	Turistik Doğu Ekspresi yolculuğunu tercih etme nedeniniz nedir?					X ²	P	Cramer's V	df
		Arkadaş Önerisi	Sosyal Medya Paylaşımları	Kişisel Merak	Farklı Turizm Deneyimleme İsteği	Acente				
Erkek	142	16	67	30	16	13	9,750 ^a	,045	,197	4
Kadın	108	9	53	12	12	22				
Toplamlar	250	25	120	42	28	35				

Sosyal medyada yapılan paylaşımlar ile arkadaş ve akrabaların anlatımları, insanlarda bu yolculuğa çıkmadan önce bir beklenti seviyesinin oluşmasına neden olmaktadır. Bu bağlamda katılımcıların bu yolculuktan beklentilerinin karşılanma düzeyi ile yaşları arasındaki korelasyon ele alındığında, aralarında düşük düzeyde anlamlı bir ilişkinin olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim 40 yaş üstü katılımcıların bu yolculuktan büyük oranda memnun kaldıkları ve *beklentilerimin üstünde* ve *çok üstünde*

seçeneklerini tercih ettikleri görülmektedir. 30 yaş altı ve 30-40 yaş kategorisinde ise katılımcıların büyük çoğunluğu *beklentilerim seviyesinde* ve *beklentilerimin üstünde* seçeneklerini işaretlemişlerdir (Tablo 12). Buna göre ilerleyen yaşlarda memnuniyetin daha yüksek olduğu görülmektedir. Bunda Turistik Doğu Ekspresi seyahatinin kalabalık ortamlardan ziyade doğa ile iç içe bir yolculuk olması ve nostaljik bir deneyim yaşatması etkili olmuş olabilir.

Tablo 12.

Turistik Doğu Ekspresi Yolculuğunun Beklentileri Karşılama Düzeyi İle Yaş Arasındaki İlişki

Değişkenler / Yaş	n	Turistik Doğu Ekspresi yolculuğu beklentilerinizi karşıladı mı?					X ²	P	Cramer's V	df
		Beklentilerimin çok altında	Beklentilerimin altında	Beklentilerim seviyesinde	Beklentilerimin üstünde	Beklentilerimin çok üstünde				
30 yaş altı	125	2	10	60	49	4	35,577 ^a	,000	,280	8
30-40 yaş	84	0	9	39	30	6				
40 yaş üstü	41	0	1	5	24	11				
Toplamlar	250	2	20	104	103	21				

Beklentilerin karşılanma düzeyi ile cinsiyet arasında da düşük düzeyde anlamlı ilişki olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim her iki grupta da bu yolculuğu beklentileri seviyesinde ve üstünde olarak ifade edenlerin oranı % 80'ler civarındadır. Bununla birlikte erkeklerde *beklentilerim seviyesinde* seçeneği % 47 ile en fazla işaretlenmiş iken, kadınlarda bu seçenek % 34'lerde

kalmıştır. Kadınların en çok tercih ettiği (% 40.7) *beklentilerimin üstünde* seçeneği ise, erkekler tarafından % 41.5 oranında tercih edilmiştir. *Beklentilerimin çok üstünde* şikkını seçen kadınların oranı %14 civarında iken, erkeklerde bu seçenek % 4 oranında işaretlenmiştir (Tablo 13).

Tablo 13.

Turistik Doğu Ekspresi Yolculuğunun Beklentileri Karşılama Düzeyi ile Cinsiyet Arasındaki İlişki

Değişkenler / Cinsiyet	Turistik Doğu Ekspresi yolculuğu beklentilerinizi karşıladı mı?						X ²	P	Cramer's V	df
	n	Beklentilerimin çok altında	Beklentilerimin altında	Beklentilerim seviyesinde	Beklentilerimin üstünde	Beklentilerimin çok üstünde				
Erkek	142	1	9	67	59	6	10,465 ^a	,033	,205	4
Kadın	108	1	11	37	44	15				
Toplamlar	250	2	20	104	103	21				

Sonuç ve Öneriler

Erzincan'ın ekonomisi önemli oranda tarım ve hayvancılığa dayanmaktadır. Bununla birlikte il, turistik anlamda yüksek bir potansiyel barındırmaktadır. Nitekim bir taraftan kanyon, şelale, göl, akarsu, kış turizm merkezi gibi birçok doğal turistik çekiciliği bünyesinde barındıran Erzincan, diğer taraftan da tarihi ve kültürel yapısıyla da turistlerin ilgisini çekebilmektedir. Ancak günümüzde bu potansiyelden yeterince yararlanıldığını söylemek mümkün değildir. Özellikle tanınırlığının yeterli olmaması bunda en etkili faktördür. Ancak son yıllarda Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin başlatılması ve ana mola yerleri arasında Erzincan'dan iki istasyona da yer verilmesi, Erzincan'ın tanınırlığını artırmak ve turistik potansiyelini harekete geçirmek için bir fırsat doğurmuştur. Bu kapsamda fırsatı iyi değerlendirerek planlı ve sürdürülebilir bir turizm anlayışıyla yerel dinamikleri de işin içerisine katarak bir gelişim stratejisi oluşturmak gerekmektedir. Bunu yapabilmek için de sürecin en önemli paydaşları arasında yer alan turistlerin demografik yapısı, memnuniyet düzeyleri ile görüş ve önerilerini de dikkate almak gerekir.

Turistik Doğu Ekspresi ile Erzincan'a gelen turistlerin seyahat deneyimlerini ve Erzincan'a ilişkin görüşlerini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen anket sonuçlarına göre, katılımcıların yaklaşık yarısı, genç yetişkin olarak ifade edilebilecek 30 yaş altı yaş grubunda yer almaktadır. Özellikle sosyal medyadaki paylaşımlara dayalı olarak tanınırlığının artmış olması, bu yolculuğun genç ve bekâr turistlerin tercihleri arasına girmesini sağlamıştır. Bu durum ilin tanıtımında sosyal medyanın ne derece önemli olduğunu ortaya koymakta olup, özellikle ilgili kurum ve kuruluşların sosyal medyayı daha etkili kullanması bir gerekliliktir. Ayrıca bu konuda sosyal medya fenomenleri aracılığıyla da tanıtımlar yapılması sağlanabilir.

Gelen ziyaretçilerin eğitim seviyesinin yüksek olduğu görülmektedir. Eğitimli insanların alternatif turizm türlerine daha çok rağbet gösterdiği ve çevreye daha duyarlı oldukları (Çelik, 2018) düşünüldüğünde, bu potansiyeli Erzincan turizmi açısından iyi değerlendirmek gerekmektedir.

Katılımcıların çok büyük bir kısmı bu yolculuğa tekrar katılmayı düşünmekte ve arkadaşlarına da tavsiye edeceğini

söylemektedir. Bu durum yolculuktan duyulan memnuniyetin yüksek olduğunu ve gelecekte de bu yolculuğa olan rağbetin devam edeceğini göstermektedir. İldeki planlama ve yatırımların buna göre gerçekleştirilmesi uygun olacaktır.

Yöre halkının kendilerine yaklaşımı açısından son derece memnun kalan turistler Erzincan'da gezilen yerleri beğenmekle birlikte, yapılan aktiviteleri aynı düzeyde beğenmemişlerdir. Buna göre gezilecek yerleri ve yapılan aktiviteleri çeşitlendirmek gerekmektedir. Örneğin tren seferlerinin kış aylarında gerçekleştiriliyor olması dolayısıyla, Erzincan Merkez'deki gezi rotaları arasına Ergen dağının eklenmesi uygun olacaktır. Bununla birlikte Erzincan her mevsim ayrı bir turistik çekicilik sunmaktadır. Bu nedenle Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin kış ayları ile sınırlı tutulması, bu konuda bir sınırlılık oluşturmaktadır. Turistik Doğu Ekspresi seferlerinin tüm yıla yayılmasının önemli fırsatlar doğuracağı kanaatindeyiz. Nitekim turistlerin en çok beğendikleri yerler arasında yer alan Kemaliye'de yapılabilecek aktiviteler, bahar ve yaz aylarında çok daha fazladır. Bununla birlikte her mevsim için farklı rotaların oluşturulması mümkündür. Örneğin sonbahar döneminde gerçekleştirilecek seferlerde Erzincan'ın coğrafi işaretli ürünü olan Cimin üzümü toplamak için turistlere üzüm bağları gezdirilebilir.

Katılımcıların en az memnun kaldığı durum, güzergâh üzerindeki turistik işletmelerin sayı ve niteliğiyle ilgilidir. Erzincan özelinde konu değerlendirildiğinde, özellikle İliç ve Kemaliye ilçelerinde restoran, kafe gibi tesislerin az ve yetersiz olması bu durumu destekler niteliktedir. İstasyona yakın noktalarda kafe ve restoranların yanı sıra hediyelik eşya satış büroları, özellikle coğrafi işaretli ürünlerin satıldığı yöresel ürün pazarlarının oluşturulması uygun olacaktır.

Erzincan'da turizmin geliştirilmesi için hem devlet hem de özel sektör iş birlikleri ile bölgesel kalkınma ajansları tarafından verilecek teşvikler ile yeni yatırımlar, turistlere yönelik farklı deneyimler, aktiviteler sunulabilir. Gastronomik deneyime yönelik olarak geliştirmeler yapılabilir. Bir bütün olarak yapılan plan ve yatırımlar sonucunda bölge turizminin gelişimi, yeni iş imkânları ve istihdam alanlarının oluşmasına; ulaşım, altyapı ve konaklama gibi birçok alanda iyileşmelerin yaşanmasına vesile olacaktır. Aynı zamanda yöre halkının sosyo-ekonomik durumunun daha iyi hale gelmesine katkı sağlayacaktır.

Etik Komite Onayı: Bu çalışma için etik komite onayı Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi'nden (Tarih:22.03.2022, Sayı:03/07) alınmıştır.

Katılımcı Onamı: Katılımcılardan onam alınmıştır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Yazar Katkıları: Fikir-F.O., H.H.; Tasarım- F.O., H.H.; Denetleme- F.O.; Kaynaklar- F.O., H.H.; Veri Toplanması ve/veya İşlemesi H.H.; Analiz ve/ veya Yorum- F.O., H.H.; Literatür Taraması- F.O., H.H.; Yazıyı Yazan- F.O., H.H.; Eleştirel İnceleme- F.O.

Çıkar Çatışması: Yazarlar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazarlar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Ethics Committee Approval: Ethics Committee Approval was obtained from Erzincan Binali Yıldırım University (Date: 22.03.2022, Number: 03/07).

Informed Consent: Consent was obtained from the participants.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Author Contributions: Concept - F.O., H.H.; Design- F.O., H.H.; Supervision- F.O.; Resources- F.O., H.H.; Data Collection and/or Processing- H.H.; Analysis and/or Interpretation- F.O., H.H.; Literature Search- F.O., H.H.; Writing Manuscript- F.O., H.H.; Critical Review- F.O.

Conflict of Interest: The authors have no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The authors declared that this study has received no financial support.

Kaynaklar

- 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 & Gastronomy Studies*, 6(4), 1016-1038.
- Anadolu Ajansı. (2022, Aralık). Turistik doğu ekspresi yeni sezon seferlerine başladı. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turistik-dogu-ekspresi-yeni-sezon-seferlerine-basladi/2761870#:~:text=Ankara%20Tren%20Gar%C4%B1'ndan%20bu,13%20bin%20760%20yolcu%20ta%C5%9F%C4%B1yacak>.
- Atay, L. & Yıldırım, H. M. (2009). Türkiye'de seyahat acentacılığının gelişimi. in Çavuş, Ş., Ege Z. & Çolakoğlu, O. (Eds.), *Türk turizm tarihi: yapısal ve sektörel gelişim* (pp. 119-136), Detay Yayıncılık.
- 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>
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21(1), 97-116.
- 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>
- 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 Bildiriler Kitabı* (ss.134-144). SUBU Turizm Fakültesi Yayını.

- Conlin, M. V. & Bird, G. R. (Eds.). (2014). *Railway heritage and tourism: Global perspectives*. Channel View Publications.
- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D. & Wanhill, S. (1993). *Tourism: Principle and practice*. Longman.
- Çakmak, V. & Altaş, A. (2018). Sosyal medya etkileşiminde tren yolculukları: Doğu Ekspresi ile ilgili youtube paylaşım videolarının analizi. *Turizm ve Gastronomi Çalışmaları Dergisi*, 6(1), 390-408.
- 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.
- Çelik, S. (2018). Alternatif turizm. *Journal of International Social Research*, 11(56), 193-204.
- Dann, G. (1977). Anomie, ego-enhancement and tourism. *Annals of Tourism Research*, 4(4), 184-194. doi:10.1016/0160-7383(77)90037-8
- Demiral, A. B. & Gelibolu, L. (2022). Turistik destinasyon olarak Kars'ın tercih edilmesinde sosyal medya paylaşımlarının motivatör etkisi: Doğu Ekspresi örneği. *Social Sciences Studies Journal (SSSJournal)*, 5(49), 6174-6187.
- 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.
- Doğaner, S. (2012). Türkiye ulaşım sistemleri turizm ve çevre ilişkileri. *Coğrafya Dergisi*, 6, 1-25.
- Eryılmaz, B. & Yüce Türk, C. (2018). Genç turistlerin doğu ekspresi seferleri tercihlerinde instagram'ın rolü. *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*, 6(4), 210-228.
- Eser, E. & Asmadili, V. U. (2019). Bir kültür mozaiki olan ani kentine götüren raylar: Turistik Doğu Ekspresi. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 6(4), 2132-2166.
- Gunn, C. A. & Var, T. (2002). *Tourism planning: Basics, concepts, cases*. Routledge.
- Günçe, K. & Mısırlısoy, D. (2019). Railway heritage as a cultural tourism resource: Proposals for Cyprus government railways. Vanneste D. & Grujthuisen W.(Eds.), *Value Of Heritage For Tourism Proceedings Of The 6th Unesco Unitwin Conference* (ss.119-128).
- 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*. Nobel Akademik Yayıncılık.
- Halsall, D. A. (2001). Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn-Medemblik. *Journal of Transport Geography*, 9(2), 151-160.
- Hocaoğlu, H. & Orhan, F. (2022). Demiryolu ulaştırmasının turistik açıdan önemi: Doğu ekspresi örneği. *Karadeniz 9. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi Özet Bildiri Kitabı* (ss.111-111). Uluslararası Bilimler Akademisi.
- Karasar, N. (2012). *Bilimsel araştırma yöntemi*. Nobel Yayıncılık.
- 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.
- Kurihara, T. & Wu, L. (2016). The impact of high speed rail on tourism development: A case study of Japan. *The Open Transportation Journal*, 10(1), 35-44.
- Laws, E. (1995). *Tourism destination management: Issues, analysis, and policies*. Routledge.
- 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>

- Mammadov, R. (2012). The importance of transportation in tourism sector. *7th Silk Road International Conference "Challenges And Opportunities Of Sustainable Economic Development In Eurasian Countries* (ss.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.
- Murphy, K.K. & Waxman, B. (2007). Orient express. *Mark. Health Serv.*, 27(10), 12-15.
- 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>
- Özbay, G. & Çekin, A. (2020). Turizm, ulaşım ve sosyal medya etkileşimi: Doğu ekspresi ve Kars'taki konaklama işletmelerine yönelik bir araştırma. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 6(1), 327-344.
- Özgüç, N. (2011). *Turizm coğrafyası*. Çantay Kitabevi.
- 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.
- 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>
- Ren, X., Zeng, G., Dong, K. & Wang, K. (2023). How does high-speed rail affect tourism development? The case of the Sichuan-Chongqing Economic Circle. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 169, 103588.
- 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>
- Shu, H., Zha, J., Tan, T. & Li, C. (2023). How does high-speed railway affect tourism efficiency? An empirical study in China. *Current Issues in Tourism*, 26(16), 2647-2663.
- Soylu, A., Ceylan, S. & Özdiçiner, N. S. (2019). Turizmde deneyim inovasyonu: Doğu Ekspresi örneği. *SETSCI-Conference Proceedings* (ss. 231-235).
- Suna, B. & Yaldız, E. (2020). Nostaljinin turizme yansımaları: Doğu Akdeniz Nostalji Ekspresi örneği. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(46), 584-604.
- Thomas Cook. (2024, Mart). <https://storyofleicester.info/city-stories/thomas-cooks-leicester/>
- Toskay, T. (1989). *Turizm, turizm olayına genel yaklaşım*. Der Yayınları.
- TRT Haber. (2024, Mart). Erzincan'ın turistik Kemaliye ilçesi sakin şehirler ağına dâhil edildi. <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/erzincanin-turistik-kemaliye-ilcesi-sakin-sehirler-agina-dahil-edildi-668174.html>
- 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.
- Yirmidörtv. (2023, Aralık). Turistik Doğu Ekspresi 2023-2024 sezonuna başladı. <https://www.yirmidortv.tv/yasam/turistik-dogu-ekspresi-2023-2024-sezonuna-muhtesem-bir-baslangic-yapti-140046>
- Yüce, A., Samsa, Ç. & Meriç, K. (2019). Nostalji eğiliminin tüketici temelli marka değeri üzerine etkisi: Doğu Ekspresi üzerine bir çalışma. *Journal of Mehmet Akif Ersoy University Economics and Administrative Sciences Faculty*, 6(1), 199-212.