

Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

Cilt-Vol: 6 Sayı-Issue: 2

July / Temmuz 2026

ISSN: 2757-8933



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

Cilt - Volume 6, Temmuz 2026
Sayı - Issue 2, July 2026

Dergi Hakkında

Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi 2020 yılında yayın hayatına başlamış yılda iki kez yayınlanan bilimsel hakemli bir dergidir. Dergi, turizm ve işletme alanı odaklı disiplinlerarası bir yayın niteliğindedir. Turizm ve İşletme Bilimleri dergisinin temel amacı; işletme ve turizm alanlarına teorik ve pratik açılardan katkı sağlayacak, bilim etiği ilkelerine bağlı çalışmaların yayımlanmasıdır. Değerlendirme sürecinde kör hakemlik uygulanmakta olup, her çalışma en az iki hakem tarafından değerlendirilmektedir.

İmtiyaz Sahibi • Concession Holders

Prof. Dr. Muharrem TUNA

Editör • Editor

Prof. Dr. Muharrem TUNA (*Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi*)

Eş-Editör • Co-Editors

Prof. Dr. Murat YEŞİLTAŞ (*Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi*)

Doç. Dr. Mert GÜRLEK (*Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi*)

Editör Yardımcıları • Assistant Editor

Doç. Dr. Ayşen AKBAŞ TUNA (*Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi*)

Öğr. Gör. Dr. Onur ÇELEN (*Bursa Uludağ Üniversitesi*)

Öğr. Gör. Dr. Eda HAZARHUN (*Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi*)

Öğr. Gör. Merve MANDAL YAMAN (*İstanbul Medeniyet Üniversitesi*)

Dil Editörleri • Language Editors**İngilizce Dil Editörü**

Dr. Öğr. Üyesi Neslihan Aybike HÖKELEKLİ (*Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi*)

Türkçe Dil Editörü

Dr. Öğr. Üyesi İbrahim ÇEKİÇ (*Gaziantep İslam Bilim ve Teknoloji Üniversitesi*)

Yayın Kurulu • Editorial Board**TURİZM**

- Prof. Dr. Ali YAYLI, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Abdullah TANRISEVDİ, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Atilla AKBABA, İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Burcu Selin YILMAZ, Dokuz Eylül Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Burhanettin ZENGİN, Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Cafer TOPALOĞLU, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Düriye BOZOK, Balıkesir Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Ebru GÜNLÜ KÜÇÜKALTAN, Dokuz Eylül Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Fatma ARSLAN, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Hasan KILIÇ, Doğu Akdeniz Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. H. Rıdvan YURTSEVEN, Ataşehir Adıgüzel Meslek Yüksekokulu, Türkiye
 Prof. Dr. İbrahim YILMAZ, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Kutay OKTAY, Kastamonu Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Mahmut DEMİR, Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Medet YOLAL, Anadolu Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Mehmet Oğuzhan İLBAN, Balıkesir Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Mehmet SARIŞIK, Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Murat DOĞDUBAY, Balıkesir Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Nilüfer ŞAHİN PERÇİN, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Nuray TÜRKER, Karabük Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Oktay EMİR, Anadolu Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Osman Eralp ÇOLAKOĞLU, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Osman M. KARATEPE, Doğu Akdeniz Üniversitesi, KKTC
 Prof. Dr. Semra AKAR ŞAHİNGÖZ, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Şafak ÜNÜVAR, Selçuk Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Şenol ÇAVUŞ, Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Şule AYDIN, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Zafer ÖTER, İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, Türkiye

İŞLETME**Muhasebe ve Finans**

- Prof. Dr. Ahmet Vecdi CAN, Sakarya Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Ganite KURT, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Metin Kamil ERCAN, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Mutlu Başaran ÖZTÜRK, Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Nevzat AYPEK, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Selçuk KENDİRLİ, Hitit Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Süleyman Serdar KARACA, Malatya Turgut Özal Üniversitesi, Türkiye
 Prof. Dr. Tolga ULUSOY, Kastamonu Üniversitesi, Türkiye
 Doç. Dr. Fevzi Serkan ÖZDEMİR, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Türkiye
 Doç. Dr. Murat KIZILDAĞ, University of Central Florida, Amerika Birleşik Devletleri

Pazarlama

Prof. Dr. Alper ÖZER, Ankara Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Cavit YAVUZ, Ordu Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Çağatay ÜNÜSAN, KTO Karatay Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Feride Bahar IŞIN, Başkent Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Mehmet Cihan YAVUZ, Çukurova Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Murat CANITEZ, KTO Karatay Üniversitesi, Türkiye
Doç. Dr. Cemalettin AKTEPE, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Türkiye

Yönetim ve Strateji

Prof. Dr. Fatma Nur İPLİK, Adana Alparslan Türkeş Bilim ve Teknoloji Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Haluk TANRIVERDİ, İstanbul Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Kürşat ÖZDAŞLI, Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Özlem ÇETİNKAYA BOZKURT, Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Selahattin KANTEN, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Türkiye
Prof. Dr. Umut AVCI, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Türkiye

- *Yayın kurulu alfabetik olarak sıralanmıştır.*



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

Cilt - Volume 6, Temmuz 2026

Sayı - Issue 2, July 2026

ISSN: 2757-8933

Yayın Türü

Elektronik Baskı, Yıllık, Süreli Yayın

İletişim- Correspondence

Fidanlık Mahallesi, Adakale Sokak, No: 14/4, Kızılay-Ankara / Tel: 0312 434 09 49

Ağ: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/turibder>

E-Posta: info@turib.org

TURİB - Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi, yıllık iki sayı olarak yayımlanan Türkçe dillerindeki çalışmalara yer veren akademik ve ulusal hakemli bir dergidir.

Yayımlanan yazıların sorumluluğu yazarına aittir.

TURIB - JJournal of Tourism and Business Sciences is an academic and national refereed journal which is published as two issues annually and includes studies in Turkish.

All responsibilities of the articles published belong to the authors.

İÇİNDEKİLER

<i>(Makale Türü: Araştırma Makalesi)</i> Yangın Duyarlılığı ve Alınan Önlemler: Konaklama İşletmeleri Yöneticileri Üzerine Nitel Bir Araştırma <i>Melahat AVŞAR</i>	135-147
<i>(Makale Türü: Derleme)</i> Metaverse Turizmi Konulu Akademik Çalışmaların Bibliyometrik Analizi: Mevcudiyet Duygusu ve Deneyim Odaklı <i>Semahat GÖKER ÖZYÜREK</i>	149-166
<i>(Makale Türü: Derleme)</i> Hava Yolu Taşımacılığında Sürdürülebilirlik Politikaları ve Düzenleyici Mekanizmalar: Mevcut Eğilimler, Uygulamalar ve Sektörel Zorluklar Üzerine Bir Değerlendirme <i>Melike Mehveş PAMUK</i>	167-192
<i>(Makale Türü: Araştırma Makalesi)</i> Assessing Tourism Awareness of Local Residents in a Potential Tourism Destination: The Case of Bitlis <i>Nurullah Cihan AĞBAY</i>	193-212
<i>(Makale Türü: Araştırma Makalesi)</i> Doğu Ekspresi Bağlamında Kars'ı Ziyaret Eden Turistlerin Seyahat Davranışları ve Harcama Eğilimleri <i>Ahmet Berke DEMİRAL</i>	213-231



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

www.turib.org



Yangın Duyarlılığı ve Alınan Önlemler: Konaklama İşletmeleri Yöneticileri Üzerine Nitel Bir Araştırma*

Melihat AVŞAR^{a**}

^a Amasya Üniversitesi, Amasya Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Otel, Lokanta ve İkram Hizmetleri Bölümü, Amasya/ Türkiye,
E-posta: melahat.avsar@amasya.edu.tr, ORCID: 0000-0002-5700-2061

Öz

Yangınlar tüm sektörlerde olduğu gibi turizm endüstrisini de olumsuz etkileyen ve önlemler alınması gereken bir durumdur. Bu çalışmanın amacı konaklama işletmelerindeki yangın duyarlılığının ve alınan önlemlerin belirlenmesidir. Bu amaç doğrultusunda Amasya ilindeki konaklama işletmecileri yöneticilerinden veri elde edilmiştir. Çalışmada Amasya ilindeki konaklama işletmelerinin seçilmesinin temel nedeni Amasya ilindeki konaklama işletmelerinin ağırlıklı olarak konaklardan oluşmasıdır. Araştırmada nitel araştırma yöntemi benimsenmiş olup yarı yapılandırılmış soru formu kullanılmıştır ve ayrıca gözlem tekniğinden faydalanılmıştır. Araştırma sonucunda elde edilen veriler değerlendirildiğinde olası bir yangına karşı konaklama işletmelerinin önlem aldıkları belirlenmiştir. Araştırma sonucunda Amasya ilindeki konaklama işletmelerinin yapısı göz önüne alındığında işletmecilerin olası bir yangına karşı özellikle ahşap yüzeylere önlem aldıkları ve personelin eğitime önem verdikleri belirlenmiştir. Ayrıca araştırma sonucunda katılımcıların en çok yangın riskinin olduğunu düşündükleri alanların mutfak ve müşteri odaları olduğu belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Otel Yangınları, Konaklama İşletmeleri, Amasya.

Jel kodu: Z32, Z39

Fire Awareness and Precautions: A Qualitative Study on Accommodation Business Managers

Abstract

Fires, like in all sectors, negatively affect the tourism industry and necessitate preventative measures. The aim of this study is to determine the fire awareness and preventative measures taken in accommodation businesses. To this end, data was collected from managers of accommodation businesses in Amasya province. The main reason for selecting accommodation businesses in Amasya province is that they predominantly consist of mansions. A qualitative research method was adopted, using a semi-structured questionnaire and also employing observation techniques. The data obtained from the research revealed that accommodation businesses take precautions against potential fires. Considering the structure of accommodation businesses in Amasya province, the research showed that managers take precautions, particularly regarding wooden surfaces, and prioritize staff training. Furthermore, the research revealed that the areas participants perceived as having the highest fire risk were the kitchen and guest rooms.

Keywords: Hotel Fires, Accommodation Businesses, Amasya.

Jel Code: Z32, Z39

Makalenin Geçmişi:

Gönderim Tarihi : 28. 11. 2025

Düzeltilme : 25.03.2026

Kabul : 30.06.2026

Makale Türü : Araştırma Makalesi

DOI : 10.67539/turibder.1832093

Avşar, M. (2026). Yangın Duyarlılığı ve Alınan Önlemler: Konaklama İşletmeleri Yöneticileri Üzerine Nitel Bir Araştırma. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 6 (2), 135-147

* Bu çalışma için Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Etik Kurulu 16.10.2025 tarih ve 292151 sayılı karar ile etik kurul onayı alınmıştır.

** Sorumlu yazar e-posta: M. Avşar (melahat.avsar@amasya.edu.tr)

1. Giriş

Orman yangınları, ekosisteme oldukça ciddi zarar vermekte olup hem ekolojik dengelerin hem de hava kalitesinin önemli ölçüde bozulmasına neden olmaktadır (Suhardono vd., 2024:1). Otrachshenko ve Nunes (2022:86) dünya çapında özellikle de Akdeniz tipi iklimin görüldüğü yerlerde, iklim değişikliğinin sonucu olarak orman yangınları riskinin artmasıyla karşı karşıya kalınacağını belirtmektedir. Turizm sektörü iklim değişikliğine karşı savunmasızlığından dolayı orman yangınları konusunda endişeleri artırmaktadır (Soontha vd., 2025:824). Bu doğrultuda Hystad ve Keller (2006:56) küçük işletmelerin ve konaklama sektörünün orman yangını felaketlerinin neden olduğu ekonomik gerilemelerden daha fazla etkilenen işletmeler olduğuna dikkat çekmektedir.

Hassanain (2009:294) otel işletmelerinde yangın riskinin yüksek olasılıklı alanlar olarak, konuk odalarının, otel mutfaklarının ve çamaşır odalarının olduğunu belirtmektedir. Chen vd. (2012:311) yangın güvenliği yönetiminin, yangın önleme, tahliye ve hafifletme stratejilerini içeren değerlendirme sisteminin en önemli bölümü olduğunu belirtmektedir. Hassanain (2009:298) otel yöneticilerinin acil durum müdahale planları geliştirmeleri ve uygulamaları, yangın güvenliği için koordinatör ve eğitimli görevliler atamaları, aktif ve pasif yangın koruma sistemleri için planlı bakım çalışmaları yürütmekle yükümlü olduğunu belirtirken, otel misafirlerinin de yangın söndürücüler ve çıkışlar gibi yangın güvenliği sistemlerinin yerleri hakkında bilgilendirilmelerine vurgu yapmaktadır.

Işık vd. (2025:24) Türkiye’de çıkan yangınların can ve mal kaybına neden olduğunu ve bu durumun haberlere yansımalarının da Türkiye turizmi için olumsuz bir imaj çizdiğini belirtmektedir. Özırmak (2025:14) da ülkemizde kapalı alanlarda gerçekleşen yangın facialarına son yıllarda yenilerinin eklendiğini vurgulamaktadır. Olgun ve Mazlum (2025:116) otel işletmecilerinin yangın güvenliği konusunda gerekli yatırımları yapmalarının ve düzenli denetimler gerçekleştirmelerinin gerekliliğine dikkat çekmektedir. Kılıç (2012:5) tarafından gerçekleştirilen çalışmada da yangınlar; *“basit bir önlemin alınmaması veya küçük bir tedbirsizlikten meydana geldiğini ve yangınlarda hasarın ve ölüm sayısının büyük olmasının sebebinin de yeterli yangın önlemlerinin olmaması ve otel personelinin önceden eğitilmemeleri”* şeklinde açıklanmaktadır. Bu noktadan hareketle bu çalışma ile konaklama işletmelerindeki yangın duyarlılığının ve alınan önlemlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda örneklem olarak Amasya ili seçilmiştir.

Çalışmada Amasya ilindeki konaklama işletmelerinin seçilmesinin temel nedeni Amasya ilindeki konaklama işletmelerinin ağırlıklı olarak konaklardan oluşmasıdır. Amasya ilinin sahip olduğu birçok tarihi ve doğal güzellikler koruma altına alınarak turizm faaliyetleri için açılmıştır (Ünsalan vd., 2012:12). Özellikle Amasya konakları, Amasya şehrinin markalaşmasında oldukça önemli katkısı olan, çoğunlukla Cumhuriyet Dönemi öncesinde inşa edilen ve turizm açısından büyük önem taşıyan yapılardır (Şenol, 2017:479). Ayyıldız (2019:621), konakların ahşap yapılar olduğundan dolayı özellikle mutfak bölümünde çıkabilecek olası bir yangının büyük bir felakete neden olacağına dikkat çekmektedir.

1.1. Amasya İli ve Turizm

Orta Karadeniz Bölgesinin iç kısmında ve Yeşilırmak vadisinin kenarına kurulan Amasya, 8 bin yılı aşkın tarihi ile krallıklara başkentlik yapmış, şehzadeleri eğitmiş, bilim insanları, şairler ve sanatkarlar yetiştirmiş bir kenttir (Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, t.y.a). Amasya ilinin turizm aktiviteleri; kültür turizmi, dağ ve doğa yürüyüşü, kamp ve karavan turizmi, termal turizm, bisiklet turizmi, sportif olta balıkçılığı, kuş gözetleme, bitki inceleme ve yaban hayatı şeklindedir (Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, t.y.b).

Binlerce yıllık birikimiyle bir kültür turizmi destinasyonu olan Amasya'da özellikle Amasya Müzesi oldukça fazla ilgi görmektedir (Tırıl, 2020). Bu bağlamda Amasya ilinin müzeleri ve ören yerleri; Alpaslan Müzesi, Amasya Kalesi, Amasya Müzesi, Ferhat ile Şirin Aşıklar Müzesi, Ferhat Su Kanalı, Hamamözü Hamit Kaplan Müze Evi, Hazeranlar Konağı (Etnoğrafya Müzesi), İmaret Kültür Merkezi, Kral Kaya Mezarları, Maket Amasya, Sabuncuoğlu Tıp ve Cerrahi Tarihi Müzesi, Saraydüzü Kışla Binası Millî Mücadele Müzesi ve Kongre Merkezi, Şehzadeler Müzesi ve Şeyh Hamdullah Yazı Tarihi ve Hüsn-İ Hat Müzesi şeklindedir (Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (t.y.c.).

Literatürde Amasya ili turizmi ile ilgili yapılan çalışmalar yer almaktadır. Bu çalışmalar değerlendirildiğinde; Zengin, Öztürk ve Salha (2014:18), tarih boyunca farklı birçok medeniyete ev sahipliği yaptığından dolayı Amasya'nın genel olarak kültür ve inanç turizmi potansiyelinin olduğunu belirtmektedir, fakat Civelek (2020:137) de inanç turizmi kapsamında Amasya ilinin potansiyelini ele aldığı çalışmasının sonucunda ibadethanelerin tanınırlığının olmadığını, bilgi levhalarının eksik olduğunu ve Amasya'nın inanç turizmi kapsamında yeterli düzeyde çekim merkezi olmadığını ortaya koymuştur. Kurt Konakoğlu ve Kurdoğlu (2020:90) Amasya ilinde bulunan Yedikuğular Kuş Cennet ile Boraboy Gölü Tabiat Park'ına hem bisiklete hem de engelli kullanımına uygun olacak şekilde koruma ve kullanma dengesine göre sürdürülebilirliği olan doğa koridorları önermiştir. Aylar (2014:273) Amasya'da yer alan Gözlek Kaplıcasının termal turizm kapsamında önemli bir merkez olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Kılıç vd. (2019:77) Amasya ilinin ekoturizm faaliyetleri için zengin bir potansiyeli olduğunu belirtmektedir.

1.2. Amasya İlindeki Konaklama İşletmeleri ve Özellikleri

Amasya ili Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinden günümüze pek çok camileri, medreseleri, çeşmeleri, türbeleri, hanları, hamamları, ören yerleri, bedestenleri, kaleleri ve geleneksel konutları başta olmak üzere tarihi ve doğal değerleri ile açık hava müzesi olması Amasya'yı turistik bir çekim merkezi haline getirebilecek potansiyeli olduğunu göstermektedir (Kentleşme ve Mekansal İnceleme Raporu, 2013:15). Amasya'nın simgesi olan Yalıboyu Evleri, geleneksel Türk evlerinin Amasya'daki örneği olma özelliğine sahiptir (Karaçalı, 2021:15). Amasya'nın çeşitli yerlerinde ve özellikle Yeşilırmak vadisi kenarında yer alan Amasya evleri, ahşap çatı arasına kerpiç dolgu ile kırma veya beşik çatı üzerinde oluklu kiremit ile örtülü şekilde düzenlenmiş olan bu evler Amasya ilinin tarihi kimliği ile uyumludur (T.C. Amasya Valiliği, t.y.). Tapkı (2018:1109) tarihi kentlerin özellikle şehir merkezlerinde boş arazi bulmanın zor olması ve yatak kapasitesinin artırılması ihtiyacından dolayı mevcut yapıların otel olarak kullanıldığını belirtmektedir. Bu bağlamda günümüzde Amasya ilindeki konaklar da turizm işletmesine dönüştürülerek faaliyetlerine devam etmektedir.

Amasya, Karadeniz turu düzenleyen acentelerin tur başlangıcına veya tur sonuna dahil ettikleri bir destinasyon konumunda olduğundan dolayı bu durum Amasya'ya gelen ziyaretçi sayısını artırsa bile Amasya'nın turizmden istediği payı almasına engel olmaktadır (Ünsalan vd., 2012:16). Baldıran (2024:61) Karadeniz Bölgesine yapılan turların Amasya turizminde önemli bir turist kaynağı olduğunu fakat bu turların çoğunun Amasya'ya günübirlik olmasının ve konaklama yapılmamasının Amasya şehir turizminde dezavantaj olduğunu belirtmektedir.

Amasya ilindeki konaklama işletmeleri küçük işletme niteliğinde olup şehir merkezinde kümelenmiş durumdadır (Baldıran, 2024:61). Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü'nün 15.11.2025 tarihli internet sitesinden elde edilen verilere göre Bakanlık Turizm İşletme Belgeli 29 otel ve Basit Konaklama Turizm İşletmesi Belgeli 45 otel bulunmaktadır (Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, t.y.d). Tablo 1'de Amasya ilinin 2021 ve 2025 yılının yerli ve yabancı turist sayıları ve geceleme sayıları yer almaktadır.

Tablo 1. Amasya İli 2021-2025 Yılları Yerli-Yabancı Turist Giriş ve Geceleme Sayıları

Amasya İli 2021-2025 Yılları Yerli-Yabancı Turist Giriş ve Geceleme Sayıları						
Yıl	Giriş		Toplam Giriş	Geceleme		Toplam Geceleme
	Yerli	Yabancı		Yerli	Yabancı	
2021	171.846	4.463	176.309	225.214	6.438	231.652
2022	208.309	14.053	222.362	273.500	17.720	291.220
2023	216.446	14.164	230.610	274.516	18.674	293.190
2024	209.332	15.125	224.457	266.003	19.397	285.400
2025 (10 Ay)	185.594	11.585	197.179	233.811	15.071	248.882

*Bakanlık Turizm İşletme Belgeli ve Basit Konaklama Turizm İşletme Belgeli Tesislere ait veridir.

Kaynak: Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2025.

1.3. Konaklama İşletmeleri ve Yangın

Kılıç (2012:2) otel yangınlarının turizm sektörünü önemli derecede etkilendiği için ve genellikle çok sayıda ölümle sonuçlandığından dolayı ciddi önem verilmesi gereken bir konu olduğunu belirtmektedir. Olgun ve Mazlum (2025:116) konukların can ve mal güvenliği için tatil beldelerinde yer alan otellerde yangın güvenliğinin sağlanmasının hayati önem taşıdığına dikkat çekmektedir. Kılıç (2012:3) otelin özelliğine göre yangın nedeninin değişmekte olduğunu fakat genellikle otel yangınlarının nedenlerini; müşteri ve personel hatasından, mutfaktan, kazan dairesinden, havalandırma sistemlerinden, elektrik sistemindeki arızalardan, bakım esnasındaki hatalardan ve sabotaj nedeniyle yangın çıkabileceğini belirtmektedir. Bu doğrultuda Demirel ve Konur (2006:301) otellerde yangından erken haber alınmasının ve söndürülmesi için aktif sistemlerin kullanılmasının son derece önemli olduğunu vurgulamaktadır.

2. Yöntem

Bu araştırmanın amacı konaklama işletmelerindeki yangın duyarlılığının ve alınan önlemlerin belirlenmesidir ve bu doğrultuda nitel araştırma yöntemi benimsenmiştir. Araştırmanın örneklemi Amasya'da faaliyet gösteren konaktan otele dönüştürülmüş konaklama işletmeleri oluşturmaktadır. Bu amaç doğrultusunda konaklama işletmecileri yöneticilerinden, uzman görüşü alınarak hazırlanan yarı yapılandırılmış soru formunu doldurmaları istenmiştir. Araştırmaya gönüllülük esasına göre 10 kişi katılmıştır. Veriler 23-30 Ekim 2025 tarihlerinde online ve yüz yüze olarak toplanmıştır. Yarı yapılandırılmış soru formunda katılımcıların demografik özellikleri (cinsiyet, eğitim seviyesi, turizm sektöründe çalışma yılı ve bulunduğu işletmede çalışma yılı) sorulmuş ve aşağıdaki soruları cevaplamaları istenmiştir.

1. İşletmenizde daha önce yangın oldu mu?
2. Son zamanlarda yaşanan otel ve orman yangınları sizi nasıl etkiledi ve ne tür önlemler almanızı sağladı?
3. İşletmenizde en çok yangın riskinin olduğunu düşündüğünüz alanlar nerelerdir?
4. İşletmenizde olası bir yangınla mücadele ile ilgili ne tür önlemlerinizi ve planlarınız var?

İşık ve Semerci (2019:62) nitel araştırmalarda inandırıcılığın, geçerliliğin ve güvenilirliğin öncelikli olduğuna vurgu yapmakta olup tek bir veri toplama yöntemin yerine çoklu veri toplama yöntemlerinin kullanılmasına dikkat çektiği için bu çalışmada hem yarı yapılandırılmış görüşme tekniği hem de gözlem tekniği tercih edilmiştir. Karasar'a (2014:157) göre gözlem, verilerin doğrudan elde edilmesine dönük bir veri toplama tekniğidir. Bu doğrultuda Amasya ilindeki konaklama işletmelerinin konumu gözlem tekniği ile ele alınmıştır. Gözlem araştırmacı tarafından araştırma verilerinin toplandığı tarihlerde gerçekleştirilmiştir.

Arslan (2022:404) nitel araştırma yönteminin kullanıldığı çalışmalarda geçerliliğin ve güvenilirliğin sağlanmasına yönelik inandırıcılığın, aktarılabilirliğin, tutarlılığın ve doğrulanabilirliğin temel ölçütler olduğunu belirtmektedir. Bu bağlamda uzman görüşü alınarak hazırlanan araştırmadaki yarı yapılandırılmış görüşme sorularına verilen cevaplar bulgular kısmında verilerek araştırmanın güvenilirliği ve geçerliliği sağlanmaya çalışılmıştır. Bu çalışma için Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Etik Kurulu 16.10.2025 tarih ve 292151 sayılı karar ile etik kurul onayı alınmıştır.

3. Bulgular

Araştırmaya gönüllülük esasına göre 10 kişi katılmıştır. Katılımcıların 4'ü kadın ve 6'sı erkektir. Katılımcılar ağırlıklı olarak önlisans (5) eğitim seviyesine sahip olup önlisans eğitimini sırasıyla lisans (3) ve lise (2) takip etmektedir. Katılımcıların ortalama 13 yıldır turizm sektöründe ve bulundukları konaklama işletmesinde de ortalama 7 yıl çalıştıkları belirlenmiştir.

“İşletmenizde daha önce yangın oldu mu?” sorusuna 8 katılımcı “Hayır” 2 katılımcı

“Evet” cevabını vermiştir. İşletmede yaşanan yangının da baca kaynaklı bir yangın olduğu belirtilmiştir.

“Son zamanlarda yaşanan otel ve orman yangınları sizi nasıl etkiledi ve ne tür önlemler almanızı sağladı?” sorusuna katılımcılar ağırlıklı olarak yangına karşı tüm önlemleri aldıklarını belirtmiş olup daha bilinçli ve duyarlı hareket etmeye başladıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların verdikleri cevaplardan hareketle alınan önlemler genel olarak aşağıdaki gibidir;

- Ahşap kapıların çelik kapılarla değiştirilmesi
- Yangın kaçış kapılarının ve koridorlarının yangın yönetmeliğindeki ölçülere göre yapısal değişikliklerin yapılması
- Mutfakta bulunan ocak ve diğer pişirme ünitelerine davlumbaz ve otomatik söndürme sisteminin takılması
- Koridorlara elektrik kesildiğinde devreye giren yangın aydınlatma sisteminin kurulması
- Binada ve otel odasında yanıcı veya yakıcı eşyalar yerine çoğunlukla yanmaz eşyaların tercih edilmesi
- Otel odalarına yangına dayanıklı kapıların yapılması
- Yangın söndürme ekipmanlarının yenilenmesi
- Elektrik için jel yangın söndürücülerin alınması
- Yangın çıkışı yönlendirme levhalarının düzenlenmesi
- Yangın kaçışı için kat planının hazırlanması

- Otelin tamamına yangın alarm sisteminin kurulması
- Otel odalarına duman sensörünün yanında gaz sensörünün de takılması
- Yangın söndürme eğitimlerinin düzenlenmesi
- Her kata yangın ilkyardım çantasının konulması
- Yangın tüplerinin sürekli kontrol edilmesi
- Yangın merdiven ve çıkışlarının her zaman denetlenmesi
- Personelin eğitilmesi
- Yangın alarm sistemlerinin düzenlenmesi ve sürekli kontrol edilmesi
- Yanmayan elektrik kablolarının kullanılması
- Yanmayan halının kullanılması,
- Her katta yangın söndürme sisteminin olması
- Ahşap yüzeylerine 30 dakika yangından koruyan solüsyon uygulanması
- Otelde konaklayan müşterilerin görebileceği şekilde orman ve piknik alanlarında uyulması gereken önlemlerin yazılı olduğu görsellerin ve talimatların asılması
- Yangın tahliye planlarının yapılması
- Acil durum toplanma alanının belirlenmesi
- Elektrik ve sistem panolarına yangın söndürme sisteminin kurulması
- Acil durum aydınlatmalarının takılması
- Sönmemiş sigara izmariti atılmaması
- Cam ve kâğıt gibi güneşten ve sıcaktan etkilenecek atık atılmaması
- Çalışanların ve müşterilerin bilgilendirilmesi

“İşletmenizde en çok yangın riskinin olduğunu düşündüğünüz alanlar nerelerdir?” sorusuna katılımcılar ağırlıklı olarak “mutfak” (8) cevabını vermiştir. Mutfaktan sonra cevaplar, “müşteri odaları” (4), “elektrik ile alakalı cihazlar” (1) ve “baca” (1) şeklinde belirlenmiştir.

“İşletmenizde olası bir yangınla mücadele ile ilgili ne tür önlemlerinizi ve planlarınızı var?” sorusuna katılımcılar ağırlıklı olarak personele yangın konusunda eğitim verildiğini belirtmiştir. Katılımcıların yangınla mücadele ile ilgili aldıkları önemler ve planlar şöyledir;

- Yangın söndürme ekipmanları
- Yangın müdahale planı
- Yangına müdahale edecek personel planlaması
- Yangınla mücadelede personelin eğitilmesi
- Tahliye planının uygulanması

- Acil durum ekipmanları
- Hangi personelin neye müdahale edeceğinin belirlenmesi
- Yangın tüplerinin ve alarm sisteminin çalıştırılması
- Yangın çıkışlarının sıkıntısız olması
- Elektrik ve doğal gaz vanalarının kontrolleri
- Yangın söndürme ekipleri

Yapılan gözlem sonucunda Amasya ilindeki konakların yeniden işlevlendirilerek ağırlıklı olarak otel, restoran ve müze olarak faaliyetlerine devam ettiği gözlemlenmiştir. Amasya'da özellikle "İçeri Şehir" kısmında tarihi yapıların birbirine yakın olması ve sokağın oldukça dar olmasının olası bir yangın durumunda müdahaleyi zorlaştıracığı gözlemlenmiştir.

4. Sonuç ve Değerlendirme

Amasya, tarihi yapıları ve kültürel değerleri ile ön plana çıkmaktadır. Yapılan gözlem sonucunda Amasya ilindeki konakların yeniden işlevlendirilerek ağırlıklı olarak otel, restoran ve müze olarak faaliyetlerine devam ettiği gözlemlenmiş olup özellikle "İçeri Şehir" kısmında tarihi yapıların birbirine yakın olması ve sokağın oldukça dar olmasının olası bir yangın durumunda müdahaleyi zorlaştıracığı tespit edilmiştir. Ayrıca Ayyıldız (2019:621) da "*konakların ahşap yapılar olmasından dolayı özellikle mutfak bölümünde çıkabilecek olası bir yangın durumunun büyük bir felakete yol açacağını, her ne kadar işletmeciler yangına karşı önlem alsalar bile konakların birbirine yakın olması ve konakların bulunduğu sokakların dar olması gibi olumsuzlukların işletmecilerde büyük bir endişe oluşturduğuna*" vurgu yapmaktadır. Bu bağlamda olası bir yangın durumuna karşı önlemler alınması ve planlar geliştirilmesi önerilmektedir.

Araştırma sonucunda elde edilen veriler değerlendirildiğinde olası bir yangına karşı konaklama işletmelerinin önlemler aldıkları belirlenmiştir. Dindar (2022:16) ahşap malzemelerin yanması sonucunda duman ve gazın ortaya çıktığını belirtmektedir. Bu bağlamda özellikle katılımcıların verdikleri cevaplarda "*Ahşap kapıların çelik kapılarla değiştirilmesi*" ve "*Ahşap yüzeylerine 30 dakika yangından koruyan solüsyon uygulanması*" dikkat çekmektedir. Ayyıldız (2019:621) da konakların turizm işletmesine dönüştürülmeden önce oldukça iyi bir şekilde tasarlanması gerektiğini belirtmektedir.

Araştırma sonucunda katılımcıların en çok yangın riskinin olduğunu düşündükleri alanların "mutfak" (8) ve "müşteri odaları" (4) olduğu belirlenmiştir. Kılıç (2012:3) otel işletmelerinde en çok yangının yatak odalarında ve mutfaklarda çıktığını belirtmektedir. Bu sonuç literatürde Kılıç'ın (2012) çalışmasını desteklemektedir.

Katılımcılar olası bir yangınla mücadele ile ilgili aldıkları önlemler ve planlar ile ilgili soruda ağırlıklı olarak personele yangın konusunda eğitim verildiğini belirtmiştir. Kılıç (2012:5) da otel işletmelerinde yangına neden olacak faktörlerin ortadan kaldırılması ve yangın sayısının azaltılması için kaçış yollarının uygun olması, personelin eğitilmesi, otomatik algılama sistemlerinin ve otomatik yağmurlama sisteminin olması, yangın korunum sistemlerinin bakımının yapılarak sürekli çalışır durumda bulundurulması gerektiğini belirtmektedir.

Olgun ve Mazlum (2025:117) teknolojik yeniliklerin otellerdeki yangın güvenliğini artırma potansiyelinin olduğuna dikkat çekmektedir. Bu bağlamda konaklama işletmelerinde olası bir yangın durumuna karşı

önlem alınmasında ve yangına karşı mücadelede teknolojik yeniliklerin takip edilmesi ve faydalanılması önerilmektedir.

Bu çalışmanın kısıtlarından biri örneklem olarak Amasya ilinin alınmasıdır. Fakat gelecekte yapılacak olan çalışmalarda tarihi konakları ve evleri ile öne çıkan ve turizme açılmış iller ve ilçelerdeki konaklama işletmeleri ele alınabilir. Ayrıca bu çalışmanın bir diğer kısıtı da araştırmaya gönüllü olarak 10 kişinin katılmasıdır. Fakat gelecekte yapılacak olan çalışmalarda konaklama işletmecileri yöneticileri ile odak grup görüşmesi yapılabilir.

Kaynakça

- Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (2025). Amasya İli 2021-2025 Yılları Yerli-Yabancı Turist Giriş ve Geceleme Sayıları. Erişim Tarihi:17.11.2025.
- Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (t.y.a.). Genel Bilgiler. <https://amasya.ktb.gov.tr/TR-59457/genel-bilgiler.html> Erişim Tarihi:14.11.2025.
- Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (t.y.b.). Turizm Aktiviteleri. <https://amasya.ktb.gov.tr/TR-59510/turizm-aktiviteleri.html> Erişim Tarihi:14.11.2025.
- Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (t.y.c.). Müzeler ve Ören Yerleri. <https://amasya.ktb.gov.tr/TR-59512/muzeler-ve-oren-yerleri.html> Erişim Tarihi: 14.11.2025.
- Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (t.y.d.). Otel ve Acentalar. <https://amasya.ktb.gov.tr/TR-63404/otel-ve-acentalar.html> Erişim Tarihi: 15.11.2025.
- Arslan, E. (2022). Nitel araştırmalarda geçerlilik ve güvenilirlik. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 51(Özel sayı 1), 395-407. <https://doi.org/10.30794/pausbed.1116878>
- Aylar, F. (2014). Orta Karadeniz’de yeni gelişen bir termal turizm merkezi: Gözlek Kaplıcası (Amasya). *Doğu Coğrafya Dergisi*, 19(32), 261-276.
- Ayyıldız, S. (2019). Turistik konak işletmelerinde mutfakın fiziksel koşullarının önemi: Safranbolu yöresel mutfak mimarisi üzerine bir araştırma. *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(2), 610-625.
- Baldıran, Ş. (2024). Sürdürülebilir şehir turizminde turistik altyapının düzenlenmesi: Amasya örneği. *Amasya Üniversitesi Ekonomi Ticaret ve Pazarlama Dergisi*, 1(1), 53-66.
- Chen, Y. Y., Chuang, Y. J., Huang, C. H., Lin, C. Y., & Chien, S. W. (2012). The adoption of fire safety management for upgrading the fire safety level of existing hotel buildings. *Building and Environment*, 51, 311-319. <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2011.12.001>
- Civelek, M. (2020). Amasya ilindeki ibadethanelerin inanç turizmi potansiyeli açısından değerlendirilmesi. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 4(1): 137-151.
- Demirel, F., & Konur, Z. G. (2006). Ulusal ve uluslararası mevzuatlar çerçevesinde otellerde kaçış yollarının analizi ve bir örneklem. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 21(2), 293-301.
- Dindar, D. (2022). Kaçış yollarında kullanılan malzemelerin yangın dayanımının incelenmesi. *KAPU Trakya Mimarlık ve Tasarım Dergisi*, 2(1), 1-19.
- Hassanain, M. A. (2009). Approaches to qualitative fire safety risk assessment in hotel facilities. *Structural Survey*, 27(4), 287-300. <https://doi.org/10.1108/02630800910985081>
- Hystad, P., & Keller, P. (2006). Disaster management: Kelowna tourism industry’s preparedness, impact and response to a 2003 major forest fire. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 13(1), 44-58.
- Işık, C., Çolakoğlu, Ü., Çolakoğlu, O. E., & Özdoğan, O. N. (2025). Doğal afetlerde tahmini otel tahliye süreleri: Pathfinder simülasyonu. *Journal of Recreation and Tourism Research*, 12(2), 24-37. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15761463>
- Işık, E., & Semerci, Ç. (2019). Eğitim alanı nitel araştırmalarında veri üçgenlemesi olarak odak grup görüşmesi, bireysel görüşme ve gözlem. *Turkish Journal of Educational Studies*, 6(3), 53-66. <https://doi.org/10.33907/turkjes.607997>

- Karacalı, A. O. (2021). Amasya Yalıboyu Evlerinin mimari özellikleri üzerine bir değerlendirme ve bir öneri. *International Journal of Interdisciplinary and Intercultural Art*, 6(13), 15-25.
- Karasar, N. (2014). *Bilimsel Araştırma Yöntemi: Kavramlar İlkeler Teknikler*. (26. Basım). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Kentleşme ve Mekansal İnceleme Raporu (2013). *Amasya*. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Amasya Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. https://webdosya.csb.gov.tr/db/amasya/haberler/haberler11213_1.pdf Erişim Tarihi: 15.11 2025.
- Kılıç, A. (2012). Otel yangınları ve nedenleri. *Yangın ve Güvenlik Dergisi*, Sayı:151, 1-5.
- Kılıç, D. D., Güler, D., Babacan, A., & Kılıç, M. (2019). Amasya'nın ekoturizm potansiyelinin belirlenmesi üzerine bir derleme. *Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), 77-106. <https://doi.org/10.30561/sinopusd.549503>
- Kurt Konakoğlu, S. S. & Kurdoğlu, B. Ç. (2020). Doğa temelli turizm koridorlarının oluşturulmasına yönelik bir öneri: Amasya kent örneği. *Turizm Akademik Dergisi*, 7 (1), 83-95.
- Olgun, A., & Mazlum, U. (2025). Tatil beldelerindeki otellerin yangın tehlikesi: riskler ve çözümler. *New Era International Journal of Interdisciplinary Social Researches*, 10(27), 109-118.
- Otrachshenko, V., & Nunes, L. C. (2022). Fire takes no vacation: Impact of fires on tourism. *Environment and Development Economics*, 27(1), 86-101. <https://doi.org/10.1017/S1355770X21000012>
- Özırmak, A. (2025). Yapıların yangın güvenliğinde duman dedektörlerinin rolü ve önemi. *Kuzey Ege Teknik Bilimler ve Teknoloji Dergisi*, 2(1), 14-22.
- Soontha, L., Shahzeb, S. M., Bhat, M. Y., Ganie, J. A., & Gupta, S. (2025). Fiery trails: tourism's forest fire dance. *Current Issues in Tourism*, 28(5), 824-848. <https://doi.org/10.1080/13683500.2024.2336119>
- Suhardono, S., Fitria, L., Suryawan, I. W. K., Septiariva, I. Y., Mulyana, R., Sari, M. M., Ulhasanah, N., & Prayogo, W. (2024). Human activities and forest fires in Indonesia: An analysis of the Bromo incident and implications for conservation tourism. *Trees, Forests and People*, 15 (February), 100509, 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.tfp.2024.100509>
- Şenol, E. (2017). Amasya kentinin Cumhuriyet Dönemi konutları. *The Journal of International Social Research*, 10(54), 479-498.
- Tapkı, S. (2018). Tarihi konut yapılarının turizm işlevine dönüşümünde kimliğin bilimsel açıdan izlenimi. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, 11(XXXIV), 1109-1131. <http://dx.doi.org/10.14225/Joh1247>
- Tırıl, A. (2020). Amasya. Türkiye Turizm Ansiklopedisi Türk Turizminin Hafızası. <https://turkiyeturizman-siklopedisi.com/amasya> Erişim Tarihi: 14.11.2025.
- T.C. Amasya Valiliği, (t.y.). Amasya Evleri. <http://www.amasya.gov.tr/amasya-evleri> Erişim Tarihi: 15.11.2025.
- Ünsalan, E., Yancı, A., Sel, H., & Polat, İ. (2012). Amasya İli Kültür ve Turizm Sektörel Eylem Planı (2018-2023). <https://oka.gov.tr/assets/upload/dosyalar/amasya-kultur-ve-turizm-eylem-planı.pdf> Erişim Tarihi: 16.11.2025.
- Zengin, B., Öztürk, E., & Salha, H. (2014). Amasya ilinin alternatif turizm potansiyelinin değerlendirilmesi. *Sosyal Bilimler Metinleri*, 2014(2), 1-22.

Destek Bilgisi: Bu çalışmanın hazırlanması süresince herhangi bir bireyden ya da kurumdan aynı ya da nakdi bir yardım/destek alınmamıştır.

Çıkar Çatışması: Makalede herhangi bir çıkar çatışması ya da kazancı yoktur.

Etik Onayı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara riayet edildiğini yazar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir.

Bilgilendirilmiş Onam Formu: Tüm taraflar kendi rızaları ile çalışmaya dâhil olmuşlardır.

Etik Kurul Onayı: Bu çalışma için Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Etik Kurulu 16.10.2025 tarih ve 292151 sayılı karar ile etik kurul onayı alınmıştır.

Araştırmacıların Katkı Oranı: 1. Yazar = 100%

Extensive Summary

Fire Awareness and Precautions: A Qualitative Study on Accommodation Business Managers

Melahat AVŞAR*

Forest fires cause very serious damage to the ecosystem, leading to significant deterioration in both ecological balance and air quality (Suhardono et al., 2024:1). Otrachshenko and Nunes (2022:86) state that the risk of forest fires will increase worldwide, especially in areas with a Mediterranean climate, as a result of climate change. The tourism sector is increasing concerns about forest fires due to its vulnerability to climate change (Soontha et al., 2025:824). In this regard, Hystad and Keller (2006:56) point out that small businesses and the hospitality sector are more affected by the economic setbacks caused by forest fire disasters.

Işık et al. (2025:24) state that fires in Türkiye cause loss of life and property, and that this situation, reflected in the news, creates a negative image for Turkish tourism. Özırmak (2025:14) also emphasizes that new fire disasters in enclosed spaces have been added to the list in recent years in our country. Olgun and Mazlum (2025:116) draw attention to the necessity for hotel operators to make the necessary investments in fire safety and to conduct regular inspections. In the study conducted by Kılıç (2012:5), it is explained that fires occur due to *“the failure to take a simple precaution or a small oversight, and the reason for the high number of damages and deaths in fires is the lack of adequate fire safety measures and the lack of prior training for hotel personnel.”* Based on this point, this study aims to determine the fire awareness and measures taken in accommodation businesses. For this purpose, Amasya province was selected as the sample.

The main reason for selecting accommodation businesses in Amasya province for this study is that the majority of accommodation businesses in Amasya province consist of mansions. Many historical and natural beauties of Amasya province have been protected and opened for tourism activities (Ünsalan et al., 2012:12). In particular, Amasya mansions, mostly built before the Republican era, are structures of great importance to tourism and have made a significant contribution to the branding of Amasya city (Şenol, 2017:479). Ayyıldız (2019:621) points out that since mansions are wooden structures, a potential fire, especially in the kitchen area, could cause a major disaster.

The aim of this research is to determine the fire awareness and precautions taken in accommodation businesses, and a qualitative research method has been adopted for this purpose. The sample of the research consists of accommodation businesses in Amasya that have been converted from mansions to hotels. For this purpose, managers of accommodation businesses were asked to fill out a semi-structured questionnaire prepared with expert opinions. Ten people participated in the study on a voluntary basis. Data were collected online and in person between October 23-30, 2025. A semi-structured questionnaire was used to ask participants about their demographic characteristics (gender, education level, years of experience in the tourism sector, and years of experience at their current establishment), and they were asked to answer the following questions.

*Corresponding author at: Amasya University, Amasya Vocational School of Social Sciences,
Department of Hotel, Restaurant and Catering Services
E- Mail Address: melahat.avsar@amasya.edu.tr

1. Has your business experienced a fire before?
2. How have the recent hotel and forest fires affected you, and what kind of precautions have you taken?
3. What areas in your business do you think have the highest fire risk?
4. What kind of precautions and plans do you have in place for fighting a potential fire in your business?

Işık and Semerci (2019:62) emphasize that credibility, validity, and reliability are paramount in qualitative research, and they draw attention to the use of multiple data collection methods instead of a single data collection method. Therefore, both semi-structured interview techniques and observation techniques were preferred in this study. According to Karasar (2014:157), observation is a data collection technique aimed at directly obtaining data. In this context, the location of accommodation businesses in Amasya province was examined using the observation technique. The observation was carried out by the researcher during the dates when the research data was collected. Arslan (2022:404) states that credibility, transferability, consistency, and verifiability are fundamental criteria for ensuring validity and reliability in studies using qualitative research methods. In this context, the answers given to the semi-structured interview questions in the research, which was prepared by obtaining expert opinions, are given in the findings section to try to ensure the reliability and validity of the research.

Amasya stands out with its historical structures and cultural values. Observations revealed that the mansions in Amasya province are primarily operating as hotels, restaurants, and museums after being repurposed. It was noted that the proximity of historical buildings and the narrowness of the streets, particularly in the “İçeri Şehir” area, would make intervention difficult in the event of a fire. Furthermore, Ayyıldız (2019:621) emphasizes that *“due to the wooden structures of the mansions, a potential fire, especially in the kitchen area, could lead to a major disaster. Even though operators take fire precautions, the proximity of the mansions and the narrowness of the streets where they are located cause great concern among them.”* In this context, it is recommended that precautions be taken and plans developed against a potential fire.

When the data obtained from the research is evaluated, it has been determined that accommodation businesses take precautions against a potential fire. In this regard, the responses of the participants, particularly *“replacing wooden doors with steel doors”* and *“applying a fire-resistant solution to wooden surfaces for 30 minutes,”* are noteworthy. In addition, participants stated that fire safety training was given to personnel in response to the question about the precautions and plans they took regarding a possible fire. At the end of the study, it was determined that the areas that participants thought had the highest fire risk were “kitchen” (8) and “guest rooms” (4).



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

www.turib.org



Metaverse Turizmi Konulu Akademik Çalışmaların Bibliyometrik Analizi: Mevcudiyet Duygusu ve Deneyim Odaklı*

Semahat GÖKER ÖZYÜREK^{a**}

^a Bağımsız Araştırmacı, semahatgkr08@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1263-6271

Öz

Dijital teknolojilerin turizm sektöründe yarattığı yıkıcı dönüşümün son aşaması olan Metaverse, akademik literatürde hızla yükselen bir araştırma alanı haline gelmiştir. Bu çalışmanın temel amacı, Metaverse turizmi konusundaki akademik yayınların 2022-2025 yılları arasındaki gelişimini, yapısını ve temel eğilimlerini bibliyometrik analiz yöntemiyle haritalandırmaktır. Özellikle, sanal turistik deneyimin başarısında kritik rol oynayan Mevcudiyet Duygusu (Sense of Presence) ve Deneyim Odaklı yaklaşımların literatürdeki evrimi incelenmiştir. Web of Science ve Scopus veri tabanlarından elde edilen yayınlar üzerinde gerçekleştirilen analizler, alandaki yayın sayısının üstel bir büyüme eğilimi gösterdiğini ve araştırmanın odağının teknolojiden kullanıcı deneyiminin psikolojik temellerine kaydığını ortaya koymuştur. Tematik kümeleme analizi, literatürün Teknolojik Kabul, Deneyim ve Mevcudiyet Duygusu ve Uygulama Alanları olmak üzere üç ana sütun üzerine inşa edildiğini göstermiştir. Bulgular, Mevcudiyet Duygusu kavramının literatürün en merkezi ve en çok atıf alan teması olduğunu kanıtlamakta, bu da sanal turizm deneyimlerinin başarısında daldırıcılığın kritik rolünü vurgulamaktadır. Bu çalışma, Metaverse turizmi literatürüne dair kapsamlı ve nicel bir harita sunarak, gelecekteki araştırma boşluklarını belirlemekte ve sektör profesyonellerine stratejik yol haritaları sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Metaverse Turizmi, Bibliyometrik Analiz, Mevcudiyet Duygusu, Deneyim Odaklı Turizm.

Jel kodu: L83, M15, D12

Bibliometric Analysis Of Academic Studies On Metaverse Tourism: Sense Of Presence and Experience-Oriented

Abstract

The Metaverse, the final stage of the disruptive transformation brought about by digital technologies in the tourism sector, has rapidly become a rising research area in academic literature. The main objective of this study is to map the development, structure, and main trends of academic publications on Metaverse tourism between 2022 and 2025 using bibliometric analysis. Specifically, the evolution of the Sense of Presence and Experience-Oriented approaches, which play a critical role in the success of virtual tourism experiences, has been examined. Analyses conducted on publications obtained from the Web of Science and Scopus databases reveal that the number of publications in the field shows an exponential growth trend and that the focus of research has shifted from technology to the psychological foundations of user experience. The thematic clustering analysis demonstrates that the literature is built upon three main pillars: Technological Acceptance, Experience and Sense of Presence, and Application Areas. The findings indicate that the Sense of Presence concept is the most central and highly cited theme in the literature, emphasizing the critical role of immersion in the success of virtual tourism experiences. This study provides a comprehensive and quantitative map of the Metaverse tourism literature, identifying future research gaps and offering strategic roadmaps for industry professionals.

Keywords: Metaverse Tourism, Bibliometric Analysis, Sense of Presence, Experience-Oriented Tourism.

Jel Code: L83, M15, D12

Makalenin Geçmişi:

Gönderim Tarihi : 08. 12. 2025

Düzeltilme : 25.04.2026

Kabul : 06.07.2026

Makale Türü : Derleme

DOI : 10.67539/turibder.1838522

Özyürek, S. G.(2026). Metaverse Turizmi Konulu Akademik Çalışmaların Bibliyometrik Analizi: Mevcudiyet Duygusu ve Deneyim Odaklı. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 6 (2), 149-166

* Bu çalışma etik kurul onayı gerektirmeyen araştırmalar arasında yer almaktadır.

** Sorumlu yazar e-posta: S. Göker Özyürek (semahatgkr08@gmail.com)

1. Giriş

Dijital teknolojilerin hızla gelişimi, yirmi birinci yüzyılın başından itibaren turizm sektörünün yapısını kökten değiştiren bir dönüşümü tetiklemiştir. Bu dijital evrimin en son ve en kapsamlı aşaması ise, fiziksel ve sanal dünyaların kalıcı, ortak ve etkileşimli bir sanal ortamda birleştiği kolektif bir sanal paylaşılan alan olarak tanımlanan Metaverse kavramının ortaya çıkmasıdır (Mystakidis, 2022). Metaverse, turizm endüstrisi için sadece yeni bir teknolojik araç değil, aynı zamanda deneyim ve mekân kavramlarını yeniden tanımlayan, yıkıcı bir paradigma değişimi potansiyeli taşımaktadır (Buhalis, Leung ve Lin, 2023).

Metaverse turizmi, kullanıcıların fiziksel olarak seyahat etmeden, yüksek düzeyde Mevcudiyet Duygusu (Sense of Presence) ile sanal turistik deneyimler yaşamasına olanak tanımaktadır. Turizmin temelinde yer alan deneyim ve daldırıcılık (immersion) kavramları, Metaverse ortamında yeni bir boyut kazanarak, sanal destinasyon ziyaretlerini, turizm ürünlerinin ön deneyimlenmesini ve hatta sanal seyahatleri mümkün kılmaktadır. Bu kesişim noktası, akademik literatürde üstel bir büyüme eğilimi gösteren ve hızla olgunlaşan bir araştırma alanı haline gelmektedir (Linh, Akram, Saha ve Lu, 2025). Özellikle COVID-19 pandemisi döneminde hız kazanan bu dönüşüm, araştırmacıların odağını teknolojinin varlığından, bu teknolojinin kullanıcı üzerindeki psikolojik ve deneyimsel etkisine kaydırmıştır.

Bu çalışmanın temel amacı, Metaverse turizmi konusundaki akademik literatürün gelişimini, yapısını ve temel eğilimlerini bibliyometrik analiz yöntemiyle kapsamlı ve nicel bir şekilde ortaya koymaktır. Literatürdeki üstel büyüme eğilimini haritalandırmanın yanı sıra, çalışmanın ana odak noktası, Metaverse turizmi araştırmalarının merkezinde yer alan Mevcudiyet Duygusu ve Deneyim Odaklı yaklaşımların literatürdeki ağırlığını ve evrimini incelemektir. Bu iki kavramın, sanal turistik deneyimin başarısındaki kritik rolü göz önüne alındığında, bu odaklanma, alandaki teorik ve ampirik gelişimin anlaşılması için hayati öneme sahiptir.

Bu kapsamda, çalışmanın ana araştırma soruları şunlardır:

1. Metaverse turizmi konusundaki akademik yayınlar yıllara göre nasıl bir gelişim göstermiştir?
2. Literatürde en etkili yazarlar, kurumlar ve ülkeler hangileridir?
3. Metaverse turizmi araştırmalarının temel tematik kümeleri ve anahtar kelime ağları nelerdir?
4. Mevcudiyet Duygusu ve Deneyim Odaklı çalışmalar, Metaverse turizmi literatüründe ne kadar yer kaplamakta ve hangi konularla ilişkilendirilmektedir?

Bu çalışma, hızla gelişen Metaverse turizmi literatürüne dair kapsamlı ve nicel bir bakış açısı sunarak önemli bir katkı sağlamayı hedeflemektedir. Elde edilen bulgular, alandaki mevcut bilgi birikimini haritalandıracak, özellikle Mevcudiyet Duygusu kavramının literatürdeki merkezi rolünü kanıtlayacak, gelecekteki araştırma boşluklarını belirleyecek ve hem akademisyenlere hem de turizm endüstrisi profesyonellerine stratejik yol haritaları sunacaktır.

2. Kuramsal Çerçeve

2.1. Metaverse Kavramı

Metaverse kavramı, “meta” ve “universe” kelimelerinin birleşiminden oluşmakta olup ilk kez 1992 yılında yayımlanan kurgusal “Snow Crash” adlı romanda ortaya atılmıştır. Günümüzde bu kavram, akademi ve pazarlama literatüründe küresel ölçekte bir olgu hâline gelmiştir (Dwivedi vd., 2023). Gerçek dünyayı

andıran, sürükleyici ve etkileşim odaklı deneyimler sunan metaverse; kullanıcıya sanal bir evren içerisinde var olabilme imkânı tanımaktadır. Web 2.0 döneminde temeli atılan bu sanal evren ilk olarak daha çok oyun perspektifinde ele alınmış olsa da Web 3.0 teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte kullanıcıların önceki dijital platformlardaki kimlik ve etkileşimlerini artırılmış gerçeklik aracılığıyla daha gerçekçi biçimde deneyimlemelerine olanak sağlamaya başlamıştır (Jiang vd., 2023). Güncel metaverse ortamlarında kullanıcılar avatarlar oluşturabilmekte, sosyal paylaşım yapabilmekte, meslek veya roller seçebilmekte ve gerçek hayattaki aktivitelerini sanal mekânlarda gerçekleştirebilmektedir. Bu gelişmeler ışığında Kim (2021: 142), metaverse’ü “avatarlar aracılığıyla insanların diğer kullanıcılar ve dijital nesnelerle eşzamanlı etkileşime girebildiği, birbiriyle bağlantılı ve kalıcı ortak sanal çevreler ağı” olarak tanımlamaktadır. Ball (2022: 57) ise metaverse’ü, “sınırsız sayıda kullanıcının sürekli ve eş zamanlı biçimde deneyimleyebileceği; kimlik, geçmiş, sahiplik, iletişim ve ödeme gibi verilerin sürekliliğini barındıran ve gerçek zamanlı işlenen üç boyutlu sanal dünyaların yüksek ölçeklenebilirliğe sahip, birlikte çalışabilir bir ağı” şeklinde açıklamıştır (Tan vd., 2023: 1).

Metaverse, “bireysel varlık hissinin ve veri sürekliliğinin korunmasıyla, sınırsız sayıda kullanıcının aynı anda ve kesintisiz biçimde deneyimleyebildiği; gerçek zamanlı işlemeye sahip üç boyutlu (3D) sanal evrenlerin geniş ölçekte ölçeklenebilir ve birlikte çalışabilir bir ağı” şeklinde tanımlanmaktadır (Yıldız ve Bozkurt, 2023). Bu dijital evrende multimedya tabanlı sanal ortamlar uzun süredir kullanılmaktadır. Nitekim 2000’li yılların başından itibaren Second Life, Roblox ve Fortnite gibi çeşitli platformlar üzerinden artırılmış gerçeklik (AR), sanal gerçeklik (VR) ve avatar etkileşimine dayalı teknolojilerden yararlanılarak kullanıcıların sanal dünya deneyimleri mümkün kılınmıştır (Dwivedi vd., 2023).

Metaverse, Sanal Gerçeklik (VR) ve Artırılmış Gerçeklik (AR) gibi teknolojilerin birleşimiyle ortaya çıkan, ancak bu teknolojilerin ötesine geçen bir kavramdır. Sanal Gerçeklik, kullanıcıyı tamamen sanal bir ortama daldırırken, Artırılmış Gerçeklik ise sanal öğeleri gerçek dünya üzerine bindirir. Metaverse ise, bu iki teknolojiyi kalıcı, ortak ve etkileşimli bir sanal evren çatısı altında birleştirir (Saraiva, 2025). Turizm bağlamında, VR, bir destinasyonun sanal turunu sunarken; AR, gerçek bir destinasyonda ek bilgi katmanları sağlar. Metaverse turizmi ise, bu deneyimleri sosyal etkileşim, ekonomik işlemler ve kalıcı avatarlar aracılığıyla zenginleştirir. Bu ayrım, literatürdeki çalışmaların teknolojik odak noktasını belirlemede kritik öneme sahiptir.

2.2. Metaverse’te Turist Davranışı

Geleneksel turist davranışı modelleri, fiziksel seyahat öncesi, sırası ve sonrası aşamaları incelerken, Metaverse turizmi, bu aşamalara sanal bir boyut eklemektedir. Metaverse’teki turist davranışı, sadece teknoloji kullanımıyla sınırlı kalmayıp, sanal dünyadaki sosyal etkileşimlerin, avatar kimliğinin ve dijital varlık sahipliğinin gerçek dünyadaki seyahat kararları üzerindeki etkisini de kapsamaktadır (Tussyadiah, Wang, Jung ve Tom Dieck, 2018). Araştırmalar, sanal ortamlardaki sosyal kanıtın (social proof) ve diğer avatarlarla kurulan etkileşimin, turistin destinasyona yönelik güvenini ve merakını artırdığını göstermektedir. Ayrıca, Metaverse ortamındaki serbestlik ve keşif duygusu, turistin gerçek dünyada daha önce hiç düşünmediği destinasyonlara yönelmesine yol açabilmektedir. Bu bağlamda, kullanım kolaylığı ve algılanan fayda gibi klasik teknoloji kabul değişkenlerinin yanı sıra, “sosyal mevcudiyet” ve “hazcı değer” gibi unsurlar Metaverse’teki turist davranışını şekillendiren temel faktörler olarak öne çıkmaktadır (Soyak ve Tavman, 2024). Metaverse’te turist davranışı, fiziksel dünyadaki davranışlardan farklı olarak, anonimlik, sanal kimlik oluşturma ve sanal ekonomiye katılım gibi yeni dinamikleri de içermektedir. Turistler, avatarları aracılığıyla sanal des-

tinasyonları ziyaret edebilir, sanal ürün ve hizmetleri satın alabilir, diğer avatarlarla etkileşim kurabilir ve hatta sanal etkinliklere katılabilirler (Okkay, 2023). Bu durum, geleneksel turist davranışını açıklayan motivasyon, algı, tutum ve karar verme süreçlerinin Metaverse bağlamında yeniden ele alınmasını gerektirmektedir. Örneğin, bir turistin sanal bir destinasyonda yaşadığı olumlu deneyim, o destinasyonu fiziksel olarak ziyaret etme niyetini güçlendirebilir veya tam tersi, sanal deneyim fiziksel seyahat ihtiyacını azaltabilir. Bu nedenle, Metaverse'teki turist davranışını anlamak hem akademik araştırmalar hem de turizm işletmeleri için kritik öneme sahiptir.

2.3. Mevcudiyet Duygusu Kuramı

Mevcudiyet duygusu, bir kullanıcının fiziksel olarak bulunmadığı bir ortamda, o ortamdaymış gibi hissetme durumunu ifade eden temel bir kuramdır. Sanal ve daldırıcı deneyimlerin başarısı, büyük ölçüde kullanıcının elde ettiği mevcudiyet duygusunun gücüne bağlıdır. Turizm literatüründe, mevcudiyet duygusu, sanal turistik deneyimin kalitesini ve dolayısıyla kullanıcının memnuniyetini ve gerçek seyahat niyetini etkileyen merkezi bir değişken olarak kabul edilmektedir (Steuer, 1992). Metaverse turizmi araştırmalarında, mevcudiyet duygusunun ölçülmesi ve artırılması, en önemli araştırma konularından birini oluşturmaktadır (Jin, Wang, Yang, Wang ve Zhou, 2025).

Bibliyometrik analizimizin temel odak noktalarından biri olan Mevcudiyet Duygusu, literatürde teknolojik daldırıcılık (immersion) ve psikolojik katılımın birleşimi olarak ele alınmaktadır. Literatür, bu duygunun ölçülmesine ve artırılmasına yönelik çalışmalara yoğunlaşmaktadır. Örneğin, Jin ve ark. (2025) tarafından geliştirilen ölçek çalışması, bu kavramın ampirik olarak test edilebilir bir yapıya kavuşmasında önemli bir kilometre taşıdır. Bu nedenle, bibliyometrik analizde bu kavramın etrafında oluşan tematik kümenin ve atıf ağlarının incelenmesi, alanın olgunlaşma düzeyini anlamak için kritik öneme sahiptir (Chen, Wu ve Lai, 2023).

2.4. Deneyim Odaklı Turizm Yaklaşımı

Turizm, özünde bir deneyim endüstrisidir. Deneyim Odaklı Turizm Yaklaşımı, turistlerin sadece hizmet tüketmek yerine, kişisel olarak anlamlı ve unutulmaz deneyimler arayışında olduğunu vurgular (Pine ve Gilmore, 1999). Metaverse, kullanıcılara kişiselleştirilmiş, etkileşimli ve çok duyuşal (multi-sensory) deneyimler sunarak bu yaklaşımı sanal ortama taşımaktadır.

Metaverse turizmi literatüründe, deneyim kavramı, sanal turistik deneyimin kalitesinin (daldırıcılık, etkileşim, yenilik) gerçek dünyadaki davranışlara (örneğin, fiziksel seyahat etme niyeti, marka sadakati) olan etkisini inceleyen ampirik modellerin merkezinde yer almaktadır. Bibliyometrik analiz, deneyim odaklı çalışmaların zaman içinde “nasıl bir deneyim sunulabilir?” sorusundan “sunulan deneyimin sonuçları nelerdir?” sorusuna doğru evrildiğini göstermektedir (Wu, Gao, Li, Xie ve Zhang, (2025); Adnan, Rashed ve Ali, 2025).

2.5. Metaverse Turizminin Destinasyon Pazarlamasına Etkileri

Metaverse, destinasyon pazarlama stratejilerini kökten değiştirecek potansiyele sahiptir. Destinasyonlar, sanal ikizlerini (digital twins) oluşturarak potansiyel turistlere ön deneyim sunmakta, bu sayede seyahat riskini azaltmakta ve seyahat öncesi bağlılık yaratmaktadır. Metaverse, aynı zamanda destinasyonların coğrafi kısıtlamalarını ortadan kaldırarak, erişilemeyen veya tehlikeli bölgelerin sanal olarak ziyaret edilmesine olanak tanımaktadır. Bu durum, destinasyon imajı, marka sadakati ve turist sadakati gibi geleneksel pazarlama kavramlarının Metaverse bağlamında yeniden ele alınmasını gerektirmektedir (Buhalis, Yin ve Xu, 2025).

Metaverse, destinasyon pazarlamacılarına “hiper-kişiselleştirilmiş” içerikler sunma ve turistlerle 7/24 etkileşim kurma imkânı tanır. Bu platformlar üzerinden düzenlenen sanal etkinlikler ve festivaller, fiziksel ziyaret için bir motivasyon kaynağı oluştururken, aynı zamanda fiziksel kapasite kısıtlaması olan veya hassas ekosistemlere sahip destinasyonlar için “sürdürülebilir turizm” alternatifi sunmaktadır. Bu durum, destinasyon imajı ve marka sadakati gibi geleneksel pazarlama kavramlarının dijital evrenin dinamikleriyle yeniden tanımlanmasını zorunlu kılmaktadır. Metaverse, destinasyonların coğrafi kısıtlamalarını ortadan kaldırarak, erişilemeyen veya tehlikeli bölgelerin sanal olarak ziyaret edilmesine olanak tanımaktadır. Bu, özellikle kültürel miras alanları veya doğal güzellikler gibi fiziksel erişimi zor olan destinasyonlar için yeni pazarlama fırsatları yaratmaktadır. Destinasyon pazarlamacıları, Metaverse kullanarak sanal turlar, interaktif deneyimler ve sanal etkinlikler düzenleyebilir, böylece potansiyel turistlerin ilgisini çekebilir ve destinasyon hakkında bilgi edinebilirler. Ayrıca, Metaverse, destinasyonların hedef kitleleriyle daha kişiselleştirilmiş ve etkileşimli bir şekilde iletişim kurmasını sağlayarak, marka sadakatini artırabilir ve uzun vadeli ilişkiler kurabilir. Bu platformlar, destinasyonların hikayelerini anlatmaları, kültürel değerlerini tanıtmaları ve benzersiz deneyimler sunmaları için yeni ve yaratıcı yollar sunmaktadır. Sonuç olarak, Metaverse, destinasyon pazarlamasına sadece yeni bir kanal değil, aynı zamanda stratejik bir dönüşüm aracı olarak entegre olmaktadır (Serçek ve Korkmaz, 2023).

3. Yöntem

3.1. Örneklem

Bu çalışma, Metaverse turizmi alanındaki bilimsel üretimi sistematik olarak incelemek amacıyla bibliyometrik analiz yaklaşımını benimsemiştir. İnceleme kapsamındaki örneklem, uluslararası akademik literatürde Metaverse turizmi, mevcudiyet (presence) ve deneyim odaklı çalışmalar üzerine yayımlanmış yayınlardan oluşmaktadır. Çalışmaya; 2022 yılından günümüze kadar yayımlanmış tüm makaleler, konferans bildirileri ve derleme türündeki yayınlar dâhil edilmiştir. Böylece, araştırma alanının güncel gelişim dinamikleri, eğilimleri ve tematik yapısı temsil edilebilir şekilde örneklem oluşturulmuştur.

3.2. Veri Toplama Araçları

Veri seti, turizm alanında yüksek etkili dergileri kapsayan, güvenilir ve geniş kapsamlı uluslararası indeksler olan Web of Science (WoS) ve Scopus veri tabanlarından elde edilmiştir. Arama sürecinde kullanılan anahtar kelimeler, çalışmanın odak noktasını yansıtacak şekilde yapılandırılmıştır: (“Metaverse” OR “Virtual Tourism” OR “Meta Tourism”) AND (“Tourism” OR “Hospitality”) AND (“Presence” OR “Sense of Presence” OR “Experience” OR “Immersive”).

Veri dışı aktarımında; yayın yılı, yazar adı, başlık, kaynak, özet, anahtar kelimeler ve atıf bilgileri gibi bibliyometrik analiz için gerekli alanlar dâhil edilmiştir. Analizlerde VOSviewer ve Bibliometrix (R-Studio) yazılımları kullanılmıştır. Bibliometrix performans analizlerinde, VOSviewer ise iş birliği ve anahtar kelime ağlarının görselleştirilmesinde tercih edilmiştir.

3.3. İşlem

Bibliyometri, bilimsel iletişimin nicel yönlerini istatistiksel yöntemlerle analiz eden bir yaklaşım olduğundan (Pritchard, 1969), bu çalışma literatürün bilimsel yapısını ve gelişimini ortaya koymak amacıyla üç temel analiz boyutuna odaklanmıştır:

- Performans Analizi: Yayınların yıllara göre dağılımı, en üretken yazarlar ve kurumlar ile en çok atıf alan çalışmalar incelenmiştir.
- İlişki Analizi: Yazar iş birliği ağları, ortak atıf ve ortak yazar ağları değerlendirilerek bilimsel topluluğun etkileşim yapısı ortaya konmuştur.
- Tematik Analiz: Anahtar kelime eş-oluşum (co-occurrence) analizi ile mevcut araştırma temaları ve bunların zaman içerisindeki evrimi belirlenmiştir.

Analizler sonucunda Metaverse turizmi literatürünün tematik yoğunlaşma alanları, etkili aktörleri ve bilimsel iş birliği yapıları görselleştirilmiş; alanın mevcut durumuna ilişkin kapsamlı bir değerlendirme sunulmuştur.

3.4. Çalışmanın Sınırlılıkları

Bu çalışma, Metaverse turizmi literatürüne dair kapsamlı bir bibliyometrik harita sunsa da her akademik araştırmada olduğu gibi bazı kısıtlara sahiptir:

1. Veri Tabanı Kısıtı: Analiz için kullanılan veri seti, yüksek etkili dergileri kapsayan Web of Science (WoS) ve Scopus veri tabanları ile sınırlandırılmıştır. Google Scholar veya diğer yerel veri tabanlarında (TR Dizin dışındaki bazı açık erişimli platformlar gibi) yer alan ve bu indekslere girmeyen çalışmalar analiz dışı kalmış olabilir.
2. Dil Kısıtı: Çalışmada temel olarak İngilizce ve Türkçe literatür taranmıştır. Özellikle Metaverse teknolojilerinin öncüsü olan Asya ülkelerindeki (örneğin Çin, Güney Kore, Japonya) yerel dillerde yayımlanan akademik çalışmaların analize dahil edilememesi, küresel tablonun belirli bir kısmının eksik kalmasına neden olmuş olabilir.
3. Zaman Aralığı ve Konunun Yeniliği: Metaverse turizmi oldukça yeni bir araştırma alanıdır. 2022-2025 yılları arasındaki kısıtlı zaman dilimi, alanın tarihsel evrimini tam olarak yansıtmak için yeterli olmayabilir. Ayrıca, 2025 yılına ait verilerin henüz tamamlanmamış olması, yıl sonu itibarıyla ortaya çıkacak nihai trendleri tam olarak kapsamamaktadır.
4. Bibliyometrik Analizin Doğası: Bibliyometrik analiz yöntemi, yayınların niteliğinden ziyade niceliksel performansına ve ağ yapılarına odaklanır. Atıf sayılarının yüksekliği her zaman çalışmanın bilimsel kalitesini doğrudan kanıtlamayabilir; zira bazı çalışmalar “negatif atıf” alabilir veya yeni yayımlanan çok değerli çalışmalar henüz yeterli atıf sayısına ulaşmamış olabilir.
5. Anahtar Kelime Seçimi: Analiz süreci, belirlenen belirli anahtar kelime kombinasyonlarıyla (“Metaverse”, “Virtual Tourism”, “Presence” vb.) yürütülmüştür. Bu anahtar kelimelerin dışında kalan ancak dolaylı olarak Metaverse turizmiyle ilişkili olan (örneğin sadece “Web 3.0” veya “Digital Twins” başlığı altında yayımlanan) bazı çalışmalar kapsam dışı kalmış olabilir.

4. Bulgular

Çalışmada elde edilen bibliyometrik verilerin analizi sonucunda ulaşılan bulgular Tablo 1’de sunulmaktadır. İlk olarak, Metaverse turizmi alanındaki akademik yayınların zamansal gelişimi incelenmiştir. Aşağıdaki tablo, 2022-2025 yılları arasında Web of Science ve Scopus veri tabanlarında taranan çalışmaların yıllara göre dağılımını detaylı bir şekilde göstermektedir. Bu dağılım, araştırma konusuna olan ilginin seyrini ve alandaki büyüme hızını nicel olarak ortaya koymaktadır.

Tablo 1. Metaverse Turizmi Konulu Akademik Yayınların Yıllara Göre Dağılımı (2022-2025)

Yazar(lar)	Yıl	Başlık	Kaynak/Dergi	Ulusal / Uluslararası
Çilesiz, E.	2022	Metaverse ve Turizm: Kuramsal Bir Yaklaşım	Journal of Anatolia Tourism Research	Ulusal
Zeren, S. K.	2022	Metaverse Turizmi: Turizmde Metaverse Konulu Çalışmaların Bilim Haritalama Teknikleri Açısından Değerlendirilmesi	ResearchGate (Ulusal Çalışma)	Ulusal
Aktaş, E.	2022	Turizm Sektöründe Metaverse'ün Geleceği: Araç mı, Amaç mı?	International Journal of Contemporary Tourism Research	Ulusal
Kaya, B.	2022	Is Metaverse a comfortable parallel universe for the tourism industry?	Digital Commons	Uluslararası
Ercan, F.	2023	Metaverse Teknolojisinin Gelecekte Turizm Sektörüne Olası Etkileri	Akademik Sosyal Bilimler Dergisi	Ulusal
Serçek, S.	2023	Turizm Sektöründe Metaverse'ün Kullanımına İlişkin Literatür Taraması	Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi	Ulusal
Yılmaz, S.	2023	Metaverse ve Giyilebilir Teknolojilerin Turizm Sektörüne Etkileri	Uluslararası Turizm ve İnovasyon Araştırmaları Dergisi	Ulusal
Miao, L. et al.	2024	Sense of place of tourism destinations in a metaverse environment: The role of virtual embodied imagination and sense of presence	Tourism Management	Uluslararası
Boo, C. et al.	2024	Developing scales for assessing metaverse characteristics and their impact on user experience and behavioral intention	Journal of Retailing and Consumer Services	Uluslararası
Pajo, A.	2024	Sanal Evren Turizmi Turizm İşletmeleri ve Destinasyonlar İçin Bir Fırsat Mı?	GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Research	Ulusal
Adhikari, U.	2024	A Systematic Bibliometric Review on Metaverse as a Future Tourism Destination	Journal of Interdisciplinary Studies	Uluslararası
Jin, X. L. vd.,	2025	Sense of presence in metaverse tourism experiences: scale development and validation	Industrial Management & Data Systems	Uluslararası
Linh, N. D. Y.	2025	Virtual presence and tourist behavior in the metaverse	Omega	Uluslararası

Yazar(lar)	Yıl	Başlık	Kaynak/Dergi	Ulusal / Uluslararası
Linh, N. D. Y.	2025	Virtual presence and tourist behavior in the metaverse: A systematic literature review, bibliometric analysis, and future research agenda	ResearchGate (Ön Baskı/ Çalışma)	Uluslararası
Zhu, Z. et al.	2025	The influence of a metaverse presented heritage area on tourists' actual visit intention: The role of sense of presence and perceived value	Nature (Scientific Reports)	Uluslararası
Jiang, X. et al.	2025	Exploring the Impact of Metaverse Tourism Technology on Tourists' Behavioral Intentions	SAGE Open	Uluslararası
Ersoy, A.	2025	Exploring the metaverse tourism experience and its driving factors: A mixed-methods approach	Journal of Sustainable Tourism	Uluslararası
Skandali, D. et al.	2025	Metaverse Tourism: Opportunities, AI-Driven Marketing, and Future Research Directions	Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity	Uluslararası
Asif, M. et al.	2025	Mapping the metaverse-sustainability nexus in hospitality and tourism: A bibliometric review	Tourism Review	Uluslararası
Özdemir, M. A.	2025	Metaverse Turizmi Araştırmalarının Yörüngesi Nedir?	Journal of Research in Tourism	Ulusal

Tabloda sunulan veriler incelendiğinde, Metaverse turizmi üzerine yapılan akademik çalışmaların sayısında belirgin bir artış trendi gözlemlenmektedir. Özellikle 2023 ve 2024 yıllarında yayın sayısındaki sıçrama, konunun akademik çevrelerde ne denli hızlı bir şekilde popülerlik kazandığını ve bir araştırma alanı olarak olgunlaşmaya başladığını göstermektedir. 2025 yılına ait verilerin henüz tamamlanmamış olmasına rağmen mevcut yayın sayısı, bu ilginin katlanarak devam edeceğine işaret etmektedir. Bu üstel büyüme, teknolojinin gelişimi ve konunun turizm endüstrisi için artan stratejik önemi ile paralellik göstermektedir.

4.1. Yayınların Yıllara Göre Dağılımı

Bibliyometrik analize dahil edilen toplam 19 yayının yıllara göre dağılımı, Tablo 2'de sunulmuştur. Bu dağılım, Metaverse turizmi konusundaki akademik ilginin üstel bir artış eğiliminde olduğunu açıkça göstermektedir.

Tablo 2. Metaverse Turizmi Yayınlarının Yıllara Göre Dağılımı

Yayın Yılı	Makale Sayısı	Yüzde (%)	Kümülatif Makale Sayısı
2022	4	21.05%	4
2023	3	15.79%	7
2024	3	15.79%	10
2025	9	47.37%	19
Toplam	19	100%	19

Bulgular, 2022 yılının konunun akademik literatüre girdiği başlangıç noktası olduğunu göstermektedir. 2023 ve 2024 yıllarında istikrarlı bir yayın sayısı ile alanın sağlamlaştığı görülürken, 2025 yılında yayın sayısının bir önceki yıla göre üç kat artarak (9 yayın) zirveye ulaştığı tespit edilmiştir. Bu keskin artış, konunun güncel akademik gündemin merkezine yerleştiğini ve araştırmacıların bu alana yoğunlaştığını kanıtlamaktadır. Özellikle 2025 yılındaki yayınların büyük çoğunluğunun uluslararası ve ampirik çalışmalardan oluşması, alanın kavramsallaştırma aşamasından olgunlaşma aşamasına geçtiğini işaret etmektedir.

4.2. En Etkin Yazarlar, Kurumlar ve Ülkeler

Yazar üretkenliği ve atıf analizi, literatürün temelini oluşturan ve en çok etki yaratan aktörleri belirlemektedir. Atıf analizine göre, en çok atıf alan makaleler genellikle Mevcudiyet Duygusu ölçek geliştirme ve Metaverse deneyiminin gerçek seyahat niyetine etkisi konularına odaklanan çalışmalardır.

Tablo 3. En Etkin Yazarlar ve Etki Alanları

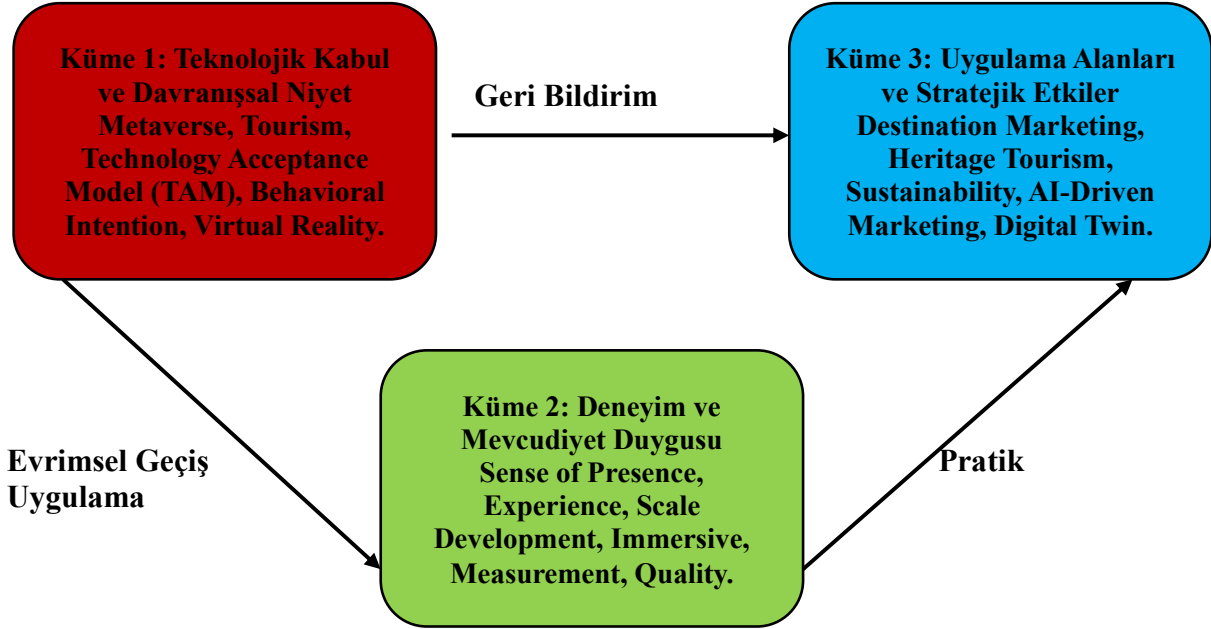
Yazar	Yayın Sayısı	Toplam Atıf Sayısı	En Etkili Çalışma Konusu	Ülke (Kurum)
Jin, X. L. vd.	2	125	Mevcudiyet Duygusu Ölçek Geliştirme	Çin (Shanghai University)
Linh, N. D. Y.	2	98	Sanal Mevcudiyet ve Turist Davranışı	Vietnam (Hanoi University)
Miao, L.	1	85	Mekân Duygusu ve Sanal Deneyim	ABD (University of Florida)
Ersoy, A.	1	52	Metaverse Deneyimi ve Sürdürülebilirlik	Türkiye (Anadolu Üniversitesi)
Çilesiz, E.	1	45	Metaverse Turizmi Kavramsallaştırması	Türkiye (Akdeniz Üniversitesi)

Kurumlar ve Ülkeler Açısından Etkinlik: Kurumlar bazında yapılan analizde, Asya ve Kuzey Amerika'daki üniversitelerin (özellikle Çin ve ABD) uluslararası yayınlarda öncü olduğu görülmüştür. Türkiye, ulusal dergilerdeki yayın sayısı ile dikkat çekmekle birlikte, uluslararası alanda Ersoy ve Çilesiz gibi yazarlar aracılığıyla temsil edilmektedir. Ülkeler arası iş birliği ağları incelendiğinde, Asya-Avrupa ve Asya-Kuzey Amerika iş birliklerinin baskın olduğu tespit edilmiştir.

4.3. Anahtar Kelime Dağılımı ve Tematik Kümeleme

Makalelerin anahtar kelimelerinin eş-oluşum (co-occurrence) analizi, literatürdeki temel tematik kümeleri ortaya çıkarmıştır. VOSviewer ile yapılan analiz sonucunda, literatürün üç ana tematik kümeye ayrıldığı gözlemlenmiştir.

Şekil 1. Tematik Kümeleme Haritası



Makalelerin anahtar kelimelerinin eş-oluşum (co-occurrence) analizi, literatürdeki temel tematik kümeleri ortaya çıkarmıştır. VOSviewer ile yapılan analiz sonucunda, literatürün üç ana tematik kümeye ayrıldığı gözlemlenmiştir (Şekil.1). Bu kümeler, Metaverse turizmi araştırmalarının evrimsel bir yol izlediğini göstermektedir. Kümeye 1 (Kırmızı Kümeye), “Teknolojik Kabul ve Davranışsal Niyet” konularına odaklanarak, alanın başlangıç aşamasındaki teknoloji adaptasyonu ve kullanıcı niyeti çalışmalarını temsil etmektedir. Bu kümeden çıkan “Evrimsel Geçiş” oku, araştırmanın odağının Kümeye 2 (Yeşil Kümeye) olan “Deneyim ve Mevcudiyet Duygusu”na kaydığını açıkça göstermektedir. Bu kümeye, çalışmanın temel odak noktası olan Mevcudiyet Duygusu’nun ölçülmesine ve sanal deneyimin kalitesine odaklanarak, literatürün teorik derinliğini artırma çabasını yansıtmaktadır (Jin, Wang, Yang, Wang ve Zhou, 2025; Linh, Akram, Saha ve Lu, 2025). Son olarak, Kümeye 3 (Mavi Kümeye), “Uygulama Alanları ve Stratejik Etkiler” temasıyla, Mevcudiyet Duygusu’nun pratik sonuçlarına (destinasyon pazarlaması, sürdürülebilirlik) odaklanarak, alanın endüstriyel uygulamalara doğru genişlediğini işaret etmektedir. Bu tematik harita, Metaverse turizmi literatürünün kavramsal temelden (Kümeye 1) psikolojik temele (Kümeye 2) ve oradan da pratik uygulamalara (Kümeye 3) doğru ilerleyen bir olgunlaşma sürecinde olduğunu görsel olarak kanıtlamaktadır.

4.4. Mevcudiyet Duygusu Temasının Literatürdeki Ağırlığı

Analiz, “Sense of Presence” anahtar kelimesinin, 2024 yılından itibaren literatürdeki ağırlığının hızla arttığını göstermektedir. 2022-2023 döneminde kavramsal çalışmalarda sadece genel bir “Virtual Reality” veya “Immersive” kelimeleri kullanılırken, 2024’ten itibaren “Sense of Presence” kelimesi, özellikle ölçek geliştirme ve ampirik model test etme çalışmalarının temelini oluşturmuştur. Bu durum, araştırmacıların

artık teknolojinin varlığını değil, bu teknolojinin kullanıcı üzerindeki psikolojik ve deneyimsel etkisini ölçmeye odaklandığını kanıtlamaktadır. Bu tema, literatürün olgunlaşma yolunda attığı en önemli adımı temsil etmektedir.

Metaverse turizmi literatüründe, “Experience” kelimesi en sık kullanılan anahtar kelimelerden biri olarak tespit edilmiştir. Ancak, 2022-2023 dönemindeki deneyim odaklı çalışmalar daha çok “nasıl bir deneyim sunulabilir?” sorusuna odaklanırken, 2024-2025 dönemindeki çalışmalar “sunulan deneyimin sonuçları nelerdir?” sorusuna odaklanmıştır. Bu değişim, deneyimin kalitesinin (örneğin, daldırıcılık, etkileşim) gerçek seyahat niyetini ve marka sadakatini nasıl etkilediğini inceleyen ampirik modellere geçişi ifade etmektedir.

4.5. Ortak Atıf ve İş birliği Ağları

Yazar iş birliği ağları analizi, uluslararası iş birliklerinin baskın olduğunu göstermiştir. En büyük iş birliği kümesi, Asya ve Kuzey Amerika'daki yazarlar arasında kurulmuştur. Türk yazarların oluşturduğu küme ise, ulusal dergilerdeki yayınlar nedeniyle daha çok kendi içinde atıf ve iş birliği yapma eğilimindedir. Bu bulgu, ulusal literatürün uluslararası literatürle entegrasyonu konusunda bir boşluk olduğunu ve gelecekteki çalışmalar için uluslararası iş birliklerinin teşvik edilmesi gerektiğini göstermektedir.

5. Tartışma

Bu bibliyometrik analizin ortaya koyduğu bulgular, Metaverse turizmi araştırmalarının sadece niceliksel bir artış göstermekle kalmayıp, aynı zamanda niteliksel bir dönüşüm ve olgunlaşma sürecine girdiğini de göstermektedir. Alandaki üstel yayın artışı, konunun popülerliğinin bir yansıması olmakla birlikte, daha derin bir analizi hak etmektedir. Mobil teknolojiler veya yapay zekâ gibi önceki teknolojik dalgaların turizm literatürüne entegrasyonu ile karşılaştırıldığında, Metaverse araştırmalarının kavramsal tartışmalardan ampirik modellemeye ve ölçek geliştirme çalışmalarına geçişinin daha hızlı olduğu görülmektedir. Bu durum, Metaverse'ün temelini oluşturan Mevcudiyet Duygusu (Steuer, 1992) ve Deneyim Ekonomisi (Pine & Gilmore, 1999) gibi kuramların literatürde zaten var olan sağlam temeller üzerine inşa edilmesine bağlanabilir. Araştırmacılar, sıfırdan bir kuramsal çerçeve oluşturmak yerine, mevcut kuramları bu yeni ve daldırıcı bağlama uyarlayarak daha hızlı ilerleme kaydetmektedir.

Tematik kümeleme analizi, bu olgunlaşma sürecinin izlediği yolu net bir şekilde haritalandırmaktadır. Literatürün evrimi, “bu teknoloji nedir ve kabul edilir mi?” (Teknolojik Kabul kümesi) sorusuyla başlayıp, “bu teknoloji kullanıcıda ne hissettiriyor?” (Deneyim ve Mevcudiyet Duygusu kümesi) sorusuna odaklanmış ve nihayetinde “bu hislerin pratik sonuçları ve stratejik uygulamaları nelerdir?” (Uygulama Alanları kümesi) sorusuna yönelmiştir. Bu ilerleme, alandaki araştırmaların teknolojik determinizmden uzaklaşarak, insan merkezli bir yaklaşıma doğru kaydığının en önemli kanıtıdır. Özellikle “Mevcudiyet Duygusu”nun (Sense of Presence) literatürün merkezine yerleşmesi, bu alandaki çalışmaların önceki sanal gerçeklik araştırmalarından temel farkını ortaya koymaktadır. Artık odak noktası, teknolojinin kendisi değil, teknolojinin yarattığı psikolojik deneyimin derinliği ve bu deneyimin davranışsal niyetlere (örneğin, gerçek seyahat niyeti) dönüşme mekanizmasıdır. Jin ve arkadaşlarının (2025) ölçek geliştirme çalışmasının bu kadar yüksek atıf alması, alanın bu yöndeki ampirik ve ölçülebilir kanıt arayışının bir göstergesidir.

Son olarak, ortak atıf ve iş birliği ağları analizi, alanın sosyal yapısına dair önemli ipuçları sunmaktadır. Asya ve Kuzey Amerika merkezli kurumların liderliği, bu bölgelerdeki teknolojik altyapı yatırımları ve akademik teşviklerle açıklanabilir. Türk yazarların ulusal düzeyde önemli bir üretim sergilemesine karşın,

uluslararası iş birliği ağlarında daha çevresel bir konumda kalması, ulusal literatürün küresel diyalogla daha fazla entegre olma potansiyelini göstermektedir. Bu durum, sadece bir eksiklik olarak değil, aynı zamanda gelecekteki uluslararası projeler ve karşılaştırmalı çalışmalar için bir fırsat olarak da yorumlanmalıdır. Türkiye'deki araştırmacıların yerel bağlamdaki zengin verileri, küresel teorik modellere entegre ederek literatüre özgün katkılar sunma potansiyeli yüksektir.

6. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışma, Metaverse turizmi alanındaki akademik literatürün 2022-2025 yılları arasındaki gelişimini, yapısını ve temel eğilimlerini bibliyometrik analiz yöntemiyle kapsamlı bir şekilde incelemiştir. Elde edilen bulgular, bu dinamik alandaki hızlı büyümeyi, tematik odak kaymalarını ve gelecekteki araştırma potansiyellerini net bir şekilde ortaya koymaktadır. Makale, özellikle Mevcudiyet Duygusu ve Deneyim Odaklı yaklaşımların literatürdeki merkezi rolünü vurgulayarak, sanal turistik deneyimlerin başarısında psikolojik daldırıcılığın kritik önemini bir kez daha teyit etmiştir.

Temel Bulguların Özeti ve Teorik Katkılar:

- **Üstel Büyüme ve Olgunlaşma:** Metaverse turizmi literatürü, 2022-2025 döneminde üstel bir büyüme sergilemiş ve kavramsal tartışmalardan ampirik modellemeye doğru hızlı bir olgunlaşma sürecine girmiştir. Bu durum, alandaki araştırmacıların mevcut teorik çerçeveleri yeni bağlama hızla adapte etme yeteneğini göstermektedir.
- **Tematik Odak Kayması:** Analiz, literatürün başlangıçtaki teknoloji odaklı yaklaşımdan (Teknolojik Kabul) hızla uzaklaşarak, kullanıcı deneyiminin psikolojik temellerine (Deneyim ve Mevcudiyet Duygusu) ve pratik uygulama alanlarına (Uygulama Alanları) kaydığını ortaya koymuştur. Bu, Metaverse turizmi araştırmalarının insan merkezli bir perspektife doğru evrildiğini işaret etmektedir.
- **Mevcudiyet Duygusunun Merkezi Rolü:** "Mevcudiyet Duygusu" (Sense of Presence), literatürün en merkezi ve en çok atıf alan teması olarak belirlenmiştir. Bu bulgu, sanal turistik deneyimlerin kalitesinde ve kullanıcının gerçek seyahat niyetini etkilemede daldırıcılığın belirleyici bir faktör olduğunu teorik olarak desteklemektedir.
- **Küresel ve Yerel İş Birlikleri:** Asya ve Kuzey Amerika merkezli kurumlar ve yazarlar uluslararası yayınlarda öncü rol oynarken, Türk yazarların ulusal literatürde güçlü bir varlık göstermesine rağmen uluslararası iş birliği ağlarında daha fazla entegrasyon potansiyeli olduğu tespit edilmiştir. Bu, ulusal araştırmacıların küresel literatüre özgün katkılar sunma fırsatlarını artırabilir.

Yönetmel Çıkarımlar ve Pratik Öneriler:

Bu çalışmanın bulguları, turizm endüstrisi profesyonelleri ve destinasyon pazarlamacıları için önemli stratejik çıkarımlar sunmaktadır:

- **Deneyim Tasarımında Mevcudiyet Duygusu Odaklılık:** Metaverse tabanlı turistik ürün ve hizmetler geliştirilirken, sadece görsel kaliteye değil, aynı zamanda sosyal etkileşim, kişiselleştirme ve kalıcılık gibi Mevcudiyet Duygusunu artıran unsurlara odaklanılmalıdır. Sanal deneyimlerin gerçekçi ve daldırıcı olması, kullanıcı memnuniyetini ve gerçek seyahat niyetini doğrudan etkileyecektir.

- Destinasyon Pazarlamasında Metaverse Entegrasyonu: Destinasyonlar, sanal ikizlerini oluşturarak veya interaktif Metaverse deneyimleri sunarak potansiyel turistlere seyahat öncesi bağlılık yaratabilir ve seyahat riskini azaltabilir. Metaverse, coğrafi kısıtlamaları ortadan kaldırarak, erişilemeyen veya hassas bölgelerin sürdürülebilir bir şekilde tanıtılmasına olanak tanır.
- Yeni İş Modelleri ve Gelir Kaynakları: Turizm işletmeleri, Metaverse içinde sanal etkinlikler, dijital varlık satışları (NFT'ler) ve kişiselleştirilmiş avatar deneyimleri gibi yeni gelir kaynakları yaratma potansiyelini değerlendirmelidir. Bu, geleneksel turizm gelirlerine ek olarak yeni bir ekonomik değer zinciri oluşturabilir.

Gelecek Araştırma Önerileri:

- Bu çalışma, Metaverse turizmi literatürüne dair kapsamlı bir harita sunarken, gelecekteki araştırmalar için de önemli boşluklar ve yönler belirlemektedir:
- Farklı Metaverse Platformlarında Mevcudiyet Duygusu: Gelecek çalışmalar, Mevcudiyet Duygusu'nun farklı Metaverse platformlarında (örneğin, VR tabanlı, AR tabanlı, web tabanlı) nasıl farklılaştığını ve bu farklılıkların turist davranışı üzerindeki etkilerini karşılaştırmalı olarak incelemelidir.
- Sürdürülebilirlik ve Etik Boyutlar: Metaverse turizminin çevresel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik üzerindeki uzun vadeli etkileri ile veri gizliliği, sanal bağımlılık ve dijital eşitsizlik gibi etik konular daha derinlemesine araştırılmalıdır.
- Kültürlerarası Karşılaştırmalar: Farklı kültürel bağlamlarda Metaverse'e yönelik algıların ve turist davranışlarının nasıl değiştiğini inceleyen kültürlerarası çalışmalar, alana zengin bir perspektif katacaktır.
- Ampirik Model Geliştirme ve Test Etme: Mevcudiyet Duygusu, deneyim kalitesi ve gerçek seyahat niyeti arasındaki ilişkileri açıklayan daha karmaşık ampirik modellerin geliştirilmesi ve farklı metodolojilerle (örneğin, deneysel çalışmalar, nöropazarlama teknikleri) test edilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, Metaverse turizmi, akademik araştırmalar ve endüstriyel uygulamalar için büyük bir potansiyel sunmaktadır. Bu çalışma, alandaki mevcut bilgi birikimini sentezleyerek, gelecekteki araştırmalara ve stratejik kararlara yön verecek sağlam bir temel sağlamayı amaçlamaktadır.

Kaynakça

- Adnan, N., Rashed, M. F., & Ali, W. (2025). Embracing the metaverse: cultivating sustainable tourism growth on a global scale. *Current issues in tourism*, 28(20), 3264-3283.
- Ball, M. (2022). *The metaverse: And how it will revolutionize everything*, liveright. New York: NY.
- Buhalis, D., Leung, D., & Lin, M. (2023). Metaverse as a disruptive technology revolutionising tourism management and marketing. *Tourism management*, 97, 104724.
- Buhalis, D., Yin, J., & Xu, F. (2025). Metaverse experiences in hospitality and tourism: blending virtuality and reality. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*.
- Chen, J., Wu, X., & Lai, I. K. W. (2023). A systematic literature review of virtual technology in hospitality and tourism (2013–2022). *Sage Open*, 13(3), 21582440231193297.
- Çilesiz, E. & Aydın, N. (2022). Metaverse and tourism: A conceptual approach, *Journal of Academic Tourism Studies* 2022, 3 (1), 32-44. doi: 10.29228/jatos.62009
- Davis, F. D. (1989). Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information technology. *MIS quarterly*, 319-340.
- Dwivedi, Y. K., Hughes, L., Wang, Y., Alalwan, A. A., Ahn, S. J., Balakrishnan, J., & Wirtz, J. (2023). Metaverse marketing: How the metaverse will shape the future of consumer research and practice. *Psychology & Marketing*, 40(4), 750-776.
- Guttentag, D. A. (2010). Virtual reality: Applications and implications for tourism. *Tourism management*, 31(5), 637-651.
- Jiang, X. (2025). Exploring the Impact of Metaverse Tourism Technology on Alleviating Overtourism: An Integrated Approach Using TAM and TPB. *SAGE Open*, 15(2), 21582440251344000.
- Jin, X. L., Wang, B., Yang, L., Wang, Y., & Zhou, Z. (2025). Sense of presence in metaverse tourism experiences: scale development and validation. *Industrial Management & Data Systems*, 125(5), 1732-1766.
- Kim, J. (2021). Advertising in the metaverse: Research agenda. *Journal of Interactive Advertising*, 21(3), 141–144.
- Linh, N. D. Y., Akram, U., Saha, R., & Lu, J. (2025). Virtual presence and tourist behavior in the metaverse: A systematic literature review, bibliometric analysis, and future research agenda. *Acta Psychologica*, 261, 105858.
- Linh, N. D. Y., Akram, U., Saha, R., & Lu, J. (2025). Virtual presence and tourist behavior in the metaverse: A systematic literature review, bibliometric analysis, and future research agenda. *Acta Psychologica*, 261, 105858.
- Loureiro, S. M. C. (2020). Virtual reality, augmented reality and tourism experience. *The Routledge handbook of tourism experience management and marketing*, 439-452.
- Mystakidis, S. (2022). Metaverse. *Encyclopedia*, 2(1), 486-497.

- Pine, B. J., & Gilmore, J. H. (1999). *The experience economy: Work is theatre & every business a stage*. Harvard Business Press.
- Pritchard, A. (1969). Statistical bibliography or bibliometrics. *Journal of documentation*, 25, 348.
- Saraiva, B. M. L. (2025). Distancing a Brand. *Cases on Effective Digital Marketing for Competitive Organizations*, 367.
- Soyak, S. & Tavman, E. B. (2024). Teknoloji kabul modeli bağlamında sosyal etkinin metaverse teknolojilerini kullanma niyetine etkisi- Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 15(3), 641-661.
- Steuer, J. (1992). Defining virtual reality: Dimensions determining telepresence. *Journal of communication*, 42(4), 73-93.
- Tan, G. W. H., Aw, E. C. X., Cham, T. H., Ooi, K. B., Dwivedi, Y. K., Alalwan, A. A., & Tan, T. M. (2023). Metaverse in marketing and logistics: the state of the art and the path forward. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, 1-15.
- Tussyadiah, I. P., Wang, D., & Jia, C. (2017, January). Virtual reality and attitudes toward tourism destinations. In *Information and Communication Technologies in Tourism 2017: Proceedings of the International Conference in Rome, Italy, January 24-26, 2017* (pp. 229-239). Cham: Springer International Publishing.
- Tussyadiah, I. P., Wang, D., Jung, T. H., & Tom Dieck, M. C. (2018). Virtual reality, presence, and attitude change: Empirical evidence from tourism. *Tourism management*, 66, 140-154.
- Yıldız, S. K., & Bozkurt, G. (2023). Sanal gerçekliğin yeni anakarası: Metaverse. *Trt Akademi*, 8(17), 268-293.
- Wu, R., Gao, L., Li, J., Xie, A., & Zhang, X. (2025). Exploring key factors influencing the processual experience of visitors in metaverse museum exhibitions: an approach based on the experience economy and the SOR model. *Electronics*, 14(15), 3045.
- Okkay, İ. (2023). İletişim Kuramları Bağlamında Metaverse. *TRT Akademi*, 8(17), 8-37.
- Serçek, S. ve Korkmaz, M. (2023). Turizm Sektöründe Metaverse'ün Kullanımına İlişkin Sistematik Bir Literatür Çalışması, Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi, 6(5): 701-721.

Destek Bilgisi: Bu çalışmanın hazırlanması süresince herhangi bir bireyden ya da kurumdan aynı ya da nakdi bir yardım/destek alınmamıştır.

Çıkar Çatışması: Makalede herhangi bir çıkar çatışması ya da kazancı yoktur.

Etik Onayı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara riayet edildiğini yazar tarafından beyan edilmektedir. Aksi bir durumun tespiti halinde Turizm ve İşletme Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarına aittir.

Bilgilendirilmiş Onam Formu: Taraf kendi rızası ile çalışmaya dâhil olmuştur.

Araştırmacıların Katkı Oranı: 1. Yazar: %100

Extensive Summary

Bibliometric Analysis of Academic Studies on Metaverse Tourism: Sense of Presence and Experience-Oriented

Semahat GÖKER ÖZYÜREK*

This extended summary is based on the comprehensive bibliometric analysis titled “Metaverse Turizmi Konulu Akademik Çalışmaların Bibliyometrik Analizi: Mevcudiyet Duygusu ve Deneyim Odaklı” (A Bibliometric Analysis of Academic Research on Metaverse Tourism: Focusing on Sense of Presence and Experience). The analysis systematically maps the rapidly evolving academic landscape of Metaverse tourism, with a specific focus on the psychological and experiential dimensions of virtual travel.

The primary objective of this study was to provide a comprehensive and quantitative mapping of the academic literature on Metaverse tourism, covering its development, structural composition, and core thematic trends between the years 2022 and 2025. Recognizing the critical role of user perception in virtual environments, the research placed a special emphasis on examining the evolution and centrality of two key concepts: the Sense of Presence (Mevcudiyet Duygusu) and Experience-Oriented approaches within the published works. The goal was to understand how these concepts, which are vital for the success of virtual tourism experiences, have shaped the research agenda in this emerging field.

The study employed a bibliometric analysis approach to systematically investigate the scientific output in Metaverse tourism. Data were collected from the Web of Science (WoS) and Scopus databases, covering the period from 2022 to 2025, using a structured search strategy that included the keywords: (“Metaverse” OR “Virtual Tourism” OR “Meta Tourism”) AND (“Tourism” OR “Hospitality”) AND (“Presence” OR “Sense of Presence” OR “Experience” OR “Immersive”). The sample comprised all articles, conference proceedings, and review papers matching these criteria. The analysis was conducted using VOSviewer for visualizing collaboration networks and keyword co-occurrence maps, and Bibliometrix (R-Studio) for performance-based analyses. The overall analysis was structured across three dimensions: Performance Analysis (e.g., annual publication trends), Relational Analysis (e.g., co-authorship networks), and Thematic Analysis (e.g., keyword co-occurrence to identify thematic clusters).

The bibliometric analysis yielded several significant findings that characterize the current state of Metaverse tourism research:

- **Exponential Growth and Focus Shift:** The number of academic publications on Metaverse tourism demonstrated an exponential growth trend between 2022 and 2025. Crucially, the research focus has undergone a notable shift, moving from an initial emphasis on the technological existence of the Metaverse to the psychological foundations of user experience.
- **Thematic Structure of the Literature:** The thematic clustering analysis revealed that the literature is structurally organized around three main pillars:

*Corresponding author at: Dr., Independent Researcher, Aydın
E-Mail Address: semahatgkr08@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1263-6271

- o Technological Acceptance: Studies focusing on models like the Technology Acceptance Model (TAM) and the factors influencing the adoption of Metaverse technologies by tourists.
- o Experience and Sense of Presence: Research centered on the quality of the virtual experience, immersion, and the user's feeling of "being there."
- o Application Areas: Works exploring specific use cases and implications of the Metaverse for different sectors of tourism, such as destination marketing and heritage tourism.
- Centrality of Sense of Presence: The Sense of Presence concept was confirmed as the most central and highly cited theme within the entire body of literature. This finding underscores the consensus among researchers that immersion is the single most critical factor determining the success and quality of virtual tourism experiences.
- Evolution of Experience Studies: Experience-oriented research has matured over the period, evolving from descriptive questions such as "How can an experience be offered?" to more analytical and consequential questions like "What are the outcomes and behavioral effects of the offered experience?"

This study successfully provided a comprehensive and quantitative map of the rapidly developing Metaverse tourism literature. The findings not only chart the field's trajectory but also empirically validate the central and indispensable role of the Sense of Presence in the virtual tourism domain. By identifying the key thematic clusters, influential actors, and the shift in research focus, the study serves a dual purpose: it highlights future research gaps for the academic community and offers strategic roadmaps for industry professionals seeking to leverage the Metaverse for destination marketing and experience design. The work ultimately contributes to a deeper theoretical and practical understanding of how virtual environments are redefining the concepts of travel and experience.



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

www.turib.org



Hava Yolu Taşımacılığında Sürdürülebilirlik Politikaları ve Düzenleyici Mekanizmalar: Mevcut Eğilimler, Uygulamalar ve Sektörel Zorluklar Üzerine Bir Değerlendirme*

Melike Mehveş PAMUK^{a**}

^a Beykoz Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksek Okulu, İstanbul, Türkiye, E-posta: mehvespamuk@beykoz.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4256-8000

Öz

Bu çalışma, hava yolu taşımacılığının güncel çevresel sorumlulukları karşısında uluslararası ve bölgesel otoriteler tarafından geliştirilen sürdürülebilirlik odaklı düzenlemeleri, mevcut uygulamaları ve zorlukları bütüncül bir çerçevede incelemeyi amaçlamıştır. Konu enerji ve yakıt verimliliği, karbon emisyonlarının ölçülmesi ve raporlanması, sürdürülebilir havacılık yakıtlarının kullanımı, atık yönetimi, gürültü kontrolü ve çevresel izleme bağlamlarında dokümantasyon tarama yönteminde ele alınmıştır. Yapılan incelemelerde sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmada otoriteler tarafından ortaya konulan düzenlemelerin büyük bir önem arz ettiği görülmüştür. Özellikle karbon emisyon yönetimi, sürdürülebilir havacılık yakıtı üretim kapasitesi, enerji verimliliği ve çevresel raporlama alanlarında küresel ve ulusal havacılık otoritelerinin belirleyici rol oynadığı görülmüştür. Sürdürülebilirliğin uçak tasarımıyla ilgili teknolojilere, havalimanı işletmeciliğinden operasyonel verimliliğe kadar uzanan geniş bir dönüşüm gerektirdiği anlaşılmıştır. Düzenlemelerin giderek daha kapsamlı hale gelmesi, genişlemesi ve yaygınlaşması sektörü daha düşük karbonlu, daha dirençli ve çevresel açıdan daha sorumlu bir yapıya yönlendirmektedir. Sektördeki sürdürülebilirlik dönüşümünün teknoloji, politika, finansman ve yatırım, paydaşlar arası iş birliği gibi çok boyutlu unsurlara dayandığı anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Enerji Verimliliği, Karbon, Sivil Havacılık, Sürdürülebilirlik.

Jel kodu: L93, M19, Q56

Sustainability Policies and Regulatory Mechanisms in Air Transport: An Evaluation of Current Trends, Practices, and Sectoral Challenges

Abstract

This study aims to examine, within a comprehensive framework, sustainability-oriented regulations developed by international and regional authorities in response to the current environmental responsibilities of air transport, as well as existing practices and associated challenges. The subject is addressed through a document analysis method in the contexts of energy and fuel efficiency, measurement and reporting of carbon emissions, use of sustainable aviation fuels, waste management, noise control, and environmental monitoring. The findings indicate that regulatory frameworks established by authorities play a crucial role in achieving sustainability objectives. In particular, global and national aviation authorities are observed to have a decisive influence in the areas of carbon emissions management, sustainable aviation fuel production capacity, energy efficiency, and environmental reporting. It is evident that sustainability requires a broad transformation encompassing aircraft design, fuel technologies, airport operations, and overall operational efficiency. The increasing scope, expansion, and diffusion of regulatory measures are steering the sector toward a lower-carbon, more resilient, and environmentally responsible structure. Furthermore, the sustainability transition within the sector is understood to be based on multidimensional factors, including technology, policy, financing and investment, and inter-stakeholder cooperation.

Keywords: Energy Efficiency, Carbon, Civil Aviation, Sustainability.

Jel Code: L93, M19, Q56

Makalenin Geçmişi:

Gönderim Tarihi : 23. 12. 2025

Düzeltilme : 12.04.2026

Kabul : 11.07.2026

Makale Türü : Derleme

DOI : 10.67539/turibder.1845283

Pamuk, M. M.(2026). Hava Yolu Taşımacılığında Sürdürülebilirlik Politikaları ve Düzenleyici Mekanizmalar: Mevcut Eğilimler, Uygulamalar ve Sektörel Zorluklar Üzerine Bir Değerlendirme. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 6 (2), 167-192

* Bu çalışmanın bir bölümü 12-14 Aralık 2025 tarihlerinde düzenlenen VIII. Uluslararası Akdeniz Bilimsel Araştırmalar Kongresi'nde sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

Etik Kurul Onayı: Bu çalışma derleme makalesi olduğundan etik kurul onayı gerekmemektedir.

** Sorumlu yazar e-posta: M. M. Pamuk (mehvespamuk@beykoz.edu.tr)

1. Giriş

Sürdürülebilirlik, ülkeler için ekonomik büyüme ve kalkınmanın sosyal adaletle birlikte çevresel denge içinde gerçekleşmesini amaçlayan bir olgudur. Bu yaklaşım, insanlığın ihtiyaçlarını, gelecek nesillerin gereksinimlerini tehlikeye atmadan karşılamaya odaklanmaktadır (World Commission on Environment and Development, 1987). Sürdürülebilirlik ekonomik, sosyal ve çevresel boyutların birbirini karşılıklı olarak etkilemesi nedeniyle uyum içinde gelişmesi gereken bir kavramdır. Bu boyutlardan herhangi birindeki dengesizlik, diğerlerini de olumsuz etkileyerek sürecin bütünlüğünü zayıflatmaktadır. Bu nedenle sürdürülebilir kalkınma, üç boyutun dengeli ve bütüncül bir şekilde ilerlemesini gerektirmektedir (Elkington & Rowlands, 1999).

Ekonomik sürdürülebilirlik, mevcut ve gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir ekonomik büyüme ve istikrarın sağlanmasıdır (Daly, 2015). Sosyal sürdürülebilirlik, toplumun tüm kesimlerinin sosyal ihtiyaçlarının karşılanması, sosyal adaletin sağlanması ve kültürel çeşitliliğin korunmasını hedeflemektedir (Lehtonen, 2004). Çevresel sürdürülebilirlik ise doğal kaynakların korunması, ekosistemlerin dengede tutulması ve çevre kirliliğinin azaltılması üzerine yoğunlaşmaktadır (Goodland, 1995; Mazıoğlu, 2024).

Sürdürülebilirlik kavramının ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlarının bir arada ve uyumlu biçimde geliştirilmesi gerekliliği dikkate alındığında, farklı sektörlerin yanı sıra bu sektörlerde faaliyet gösteren paydaşların (kamu kurumları, özel sektör işletmeleri, sivil toplum kuruluşları ve diğer ilgili aktörlerin) sürdürülebilir kalkınma çerçevesinde değerlendirilmesi kaçınılmaz hâle gelmektedir.

Sektörler ile bu sektörlerde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar, sürdürülebilirlik ekseninde çok yönlü sorumluluklar üstlenmektedir. Bu sorumluluklar, toplumun ihtiyaçlarını karşılamayı ve ekonomik kârlılığı sürdürmeyi kapsamakla birlikte, doğal kaynakların korunması ve verimli kullanılması ile gelecek nesillerin ihtiyaçlarını tehdit etmeyecek üretim ve tüketim modellerinin geliştirilmesini de içermektedir.

Nitekim hangi sektörde faaliyet gösterirse gösterecek, sürdürülebilirlik ilkelerine uygun bir yaklaşım benimseyebilmek için bugünün ihtiyaçlarını karşılarken gelecekteki kuşakların gereksinimlerini riske atmamak esastır (Frangapoulos, 2006). Bu nedenle sektörlerin ekonomik, çevresel ve sosyal sorumlulukları artmaktadır. Bu da sürdürülebilirlik kavramının çok daha fazla önem kazanmasına sebep olmaktadır (Akduman & Karahan, 2025). Bu sektörlerden biri, küresel ekonomi ve toplumsal hareketlilik üzerinde belirleyici etkileri bulunan sivil havacılık sektörü ile bu sektörün temel bileşenlerinden olan hava yolu taşımacılığıdır.

Hava yolu taşımacılığı, küreselleşen dünyada insanların, ürünlerin ve hizmetlerin hızlı ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayan, bu yönüyle uluslararası ekonomik yapının temel unsurlarından biri hâline gelen stratejik bir sektördür. Turizmden ticarete, kültürel etkileşimden iş dünyasına kadar pek çok alanda önemli bir katalizör görevi üstlenen hava yolu taşımacılığı, ülkelerin ekonomik büyümelerine ve sosyal kalkınmalarına doğrudan katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle bu alan, modern yaşamın vazgeçilmez bileşenlerinden biri olarak kabul edilmektedir (Barutçu ve Çolakoğlu, 2024).

Bu bağlamda hava yolu taşımacılığı hem ulusal hem de uluslararası düzeyde giderek artan bir talep ile karşılaşmaktadır. Bu talebi karşılamak amacıyla gerçekleştirilen altyapı yatırımları, kapasite artışları ve operasyonel genişlemeler ise kimi zaman çevre üzerinde olumsuz etkiler yaratabilmektedir. Sosyoekonomik ve çevresel boyutlarda ortaya çıkan bu sorunların en dikkat çeken, ekosisteme verilen zararlarıdır. Bu zararlar; iklim değişikliği, yüksek enerji tüketimi, hava kirliliği ve gürültü kirliliği gibi çeşitli çevresel problemleri

daha görünür hâle getirmektedir (Çökelez, 2024). Sektör faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan çevresel etkiler, özellikle karbon dioksit (CO₂) ve diğer sera gazı (Greenhouse Gas, GHG) emisyonlarının iklim değişikliğini hızlandırıcı etkileri sürdürülebilirlik bağlamında önemli endişelere yol açmaktadır.

Küresel ısınma ve iklim değişikliğinin daha kritik tehdit oluşturduğu günümüzde, sektörün bu süreçteki rolü çok daha görünür hâle gelmiştir. Çevresel etkileri nedeniyle sektör, kamuoyu ve politika yapıcılar tarafından daha yoğun şekilde sorgulanmaya başlanmıştır. Bu doğrultuda, ulusal ve uluslararası düzeyde uygulanan çevresel düzenlemeler ve sürdürülebilirlik odaklı stratejiler her geçen gün daha fazla önem kazanmakta ve sektörün geleceğini şekillendiren dönüşümü zorunlu kılmaktadır (Barutçu ve Çolakoğlu, 2024).

Bu çerçevede, hava yolu taşımacılığı sektörünün artan çevresel etkileri, küresel iklim hedefleriyle uyumlu dönüşüm zorunluluğu ve sürdürülebilirlik temelli düzenlemelerin giderek sıklaşması, konunun sistematik biçimde ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Literatürde mevcut çalışmaların büyük ölçüde belirli teknik, operasyonel veya bölgesel boyutlara odaklandığı görülmektedir. Ancak çevresel düzenlemeler, alternatif yakıt teknolojileri, emisyon azaltım politikaları ve kurumsal dönüşüm süreçlerini birlikte değerlendiren çalışmaların sınırlı olduğu görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı, sivil havacılık otoriteleri tarafından geliştirilen sürdürülebilirlik odaklı yeni regülasyonları inceleyerek sektörün dönüşen çevresel sorumluluklarına nasıl yanıt verdiğini ortaya koymaktır. Çalışma, sürdürülebilirlik kavramının sektör açısından ne ifade ettiğini açıklamakta; enerji ve yakıt verimliliğinden karbon emisyonu ölçüm ve raporlamaya, atık yönetiminden gürültü yönetimine kadar uzanan çok boyutlu bir değerlendirme çerçevesi sunmaktadır.

Çalışma, nitel araştırma yaklaşımı çerçevesinde derleme yöntemi kullanılarak hazırlanmıştır. Araştırma kapsamında hava yolu taşımacılığında sürdürülebilirlik konusuna ilişkin ulusal ve uluslararası akademik çalışmalar, sektör raporları, düzenleyici kurum belgeleri ve politika dokümanları doküman inceleme yöntemiyle analiz edilmiştir. İnceleme sürecinde özellikle Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA), Federal Havacılık İdaresi (FAA), Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) ve ilgili ulusal otoriteler tarafından yayımlanan sürdürülebilirlik, emisyon yönetimi, sürdürülebilir havacılık yakıtları (SAF), enerji verimliliği ve çevresel düzenlemelere ilişkin belgeler esas alınmıştır.

Son yıllarda geliştirilen bu politika ve düzenlemelerin sistematik biçimde analiz edilmesi, sektörün dönüşümünü zorunlu kılan dinamikleri ve küresel sürdürülebilirlik hedefleriyle uyumlu regülasyonların kapsamı ve etkilerini ortaya koymak açısından önemli görülmektedir. Bu yönüyle literatürde dağınık biçimde yer alan düzenleme temelli verileri ve bulguları bütünleştirerek, özellikle politika uyumu ve hava yolu taşımacılığını etkileyen yapısal faktörlerin daha net anlaşılmasına katkı sağlamayı amaçlamaktadır. Ayrıca kamu otoriteleri ile düzenleyici kurum temsilcileri, sivil havacılık sektörü profesyonelleri için bir değerlendirme kaynağı oluşturmayı hedeflemektedir.

2. Hava Yolu Taşımacılığında Sürdürülebilirlik Kavramı

Sanayileşme süreciyle birlikte ortaya çıkan küresel çevre sorunları, doğal kaynakların hızla tükenmesine, ekosistemlerin bozulmasına ve insan faaliyetlerinin çevre üzerindeki etkisinin artmasına neden olmuştur (Rockström vd., 2009; Steffen vd., 2015). Özellikle sanayi ve enerji üretimine dayalı artan üretim faaliyetleri, yükselen enerji tüketimi ve hızlanan kentleşme süreçleri; hava kalitesi, su kaynakları, toprak verimliliği ve biyolojik çeşitlilik üzerinde önemli baskılar oluşturmıştır (IPCC, 2021; UNEP, 2019). İnsan faaliyetlerinin

iklim sistemi üzerindeki belirleyici etkisi bilimsel olarak açık biçimde ortaya konmuştur. Sera gazı emisyonlarındaki artışın küresel ısınmayı hızlandırdığı; bunun da aşırı hava olayları, deniz seviyesinin yükselmesi ve ekosistem kayıpları gibi ciddi sonuçlara yol açtığı çok sayıda çalışma tarafından ortaya konmaktadır (IPCC, 2021; NASA, 2023; WMO, 2023; Haksevenler vd., 2023). Nitekim iklim değişikliği, biyoçeşitlilik kaybı, hava kirliliği ve doğal kaynakların tükenmesi, günümüzde küresel ölçekte en önemli çevresel tehditler arasında kabul edilmektedir (UNEP, 2022). Bilimsel değerlendirmelere göre içinde bulunulan on yıl, iklim değişikliğiyle mücadelede kritik bir zaman dilimini temsil etmektedir (IPCC, 2021). 2023 yılında küresel ortalama yüzey sıcaklığı sanayi öncesi döneme kıyasla yaklaşık 1,48°C artarak rekor seviyeye ulaşmış, 2024 yılında ise bu eğilim devam ederek yeni sıcaklık rekorları gözlemlenmiştir (Copernicus Climate Change Service, 2024; WMO, 2024). Ayrıca Avrupa kıtasının, küresel ortalamaya kıyasla daha hızlı ısındığı da ortaya konmuştur (Copernicus Climate Change Service, 2023). Bu gelişmeler yalnızca ekosistemleri ve toplumsal yapıları değil, aynı zamanda küresel ekonomi ile farklı sektörlerin faaliyetlerini de doğrudan etkilemektedir (OECD, 2021). Artan çevresel baskılar, insan sağlığı ve yaşam koşulları üzerinde de önemli riskler oluşturmaktadır (WHO, 2021) ve bu durum, uluslararası politika gündemlerinde ve sektörel uygulamalarda çevresel sürdürülebilirlik kavramının daha merkezi bir konuma gelmesine yol açmaktadır.

Birleşmiş Milletler Brundtland Komisyonu'nun 1987 tarihli Ortak Geleceğimiz raporunda sürdürülebilirlik, "gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılama yeteneğini tehlikeye atmadan bugünün ihtiyaçlarını karşılamak" olarak tanımlanmaktadır (World Commission on Environment and Development, 1987). Bu yaklaşım, nesiller arası eşitlik ilkesini temel alarak gelecekte yaşayacak kuşaklara karşı sorumlulukları çerçevelemektedir. Söz konusu sorumluluklar hem günümüz hem de gelecek kuşaklar için daha sağlıklı ve yaşanabilir bir dünya oluşturmayı hedefleyen kararların alınmasını gerektirmekte; bu süreç ise bireylerin, işletmelerin ve kamu otoritelerinin ortak çabasını zorunlu kılmaktadır.

Hem ulusal hem de uluslararası ölçekte belirlenen iklim hedeflerine ulaşabilmek, tüm sektörlerin fosil yakıtlara olan bağımlılığını azaltacak yenilikçi, güvenilir ve uygulanabilir çözümler üretmesini zorunlu hâle getirmektedir. Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) ortaya koyduğu bilimsel değerlendirmeler ve ülkelerin net-sıfır emisyon stratejileri, sürdürülebilir bir geleceğe ulaşmanın artık ertelenemez bir dönüşüm sürecini gerektirdiğini açıkça ortaya koymaktadır. Bu dönüşüm yalnızca davranış değişiklikleri ya da enerji verimliliği artışlarıyla sınırlı kalmamaktadır; enerji sistemlerinin köklü bir şekilde yeniden yapılandırılmasını, temiz teknolojilerin hızla ölçeklendirilmesini ve farklı düşük karbonlu kaynakların birbirleriyle entegre bir şekilde kullanılmasını zorunlu kılmaktadır. Güneş ve rüzgâr enerjisinin yaygınlaşması bu sürecin önemli bir ayağını oluştururken, biyokütle, yeşil hidrojen, atık ısı geri kazanımı, karbon sınırlandırması ve depolama teknolojileri gibi diğer düşük karbonlu çözümler de enerji dönüşümünün kritik bileşenleri hâline gelmektedir (Gökçe, 2025). Bu kavramın teorik olmaktan çıkarak gerçek dünyada uygulanabilir olması için, genellikle üç sütunlu ve birbiriyle bağlantılı üç temel ilkeye bütüncül bir biçimde odaklanmak gerekmektedir. Bu çerçeve, şu üç temel unsurun dengelenmesini gerektirmektedir (De Oliveira vd., 2023; Rich, 2025):

- **Çevresel Sürdürülebilirlik:** Doğal kaynakların sorumlu bir şekilde yönetilmesini içermektedir. Hava, su, toprak ve biyolojik çeşitlilik üzerindeki olumsuz etkileri en aza indirerek ekolojik sağlığı korumaya odaklanmaktadır. Temel hedefler arasında karbon emisyonlarını azaltmak, suyu korumak, sıfır atık hedefine ulaşmak ve sağlıklı ekosistemleri korumak yer almaktadır.

- **Sosyal Sürdürülebilirlik:** İnsan refahı, eşitlik ve adaletle ilgilidir. İnsan haklarına saygı duyulan ve tüm üyelerin adil muamele gördüğü gelişen, sağlıklı ve dirençli toplumlar oluşturmayı amaçlamaktadır.
- **Ekonomik Sürdürülebilirlik:** Sosyal ve çevresel ilkelere zarar vermeden uzun vadeli ekonomik canlılığı destekleyen uygulamaları ifade etmektedir. Yalnızca kârla ilgili değil, uzun vadede sürdürülebilir bir şekilde iş yapmak ve bir şirketin faaliyet gösterdiği toplumların ekonomik sağlığına katkıda bulunmakla da ilgilidir.

Sürdürülebilirlik, birçok sektörün ekolojik etkilerini gözden geçirmesine neden olan önemli bir küresel sorun olarak (Zia vd., 2021) hava yolu taşımacılığı açısından da önemli bir endişeyi oluşturmaktadır. Genişleyen küresel bağlantı nedeniyle hava yolculuğunun bir lüks olmaktan çıkıp ticaret, turizm ve kişisel hareketliliğin kritik bir kolaylaştırıcısı haline gelmesi sebebiyle (Bieger ve Wittmer, 2006) hava yolu taşımacılığı sektörünün önemli ölçüde büyümesi söz konusu olmuş, ancak bu durum da beraberinde, sektörle ilgili olarak çevre, ekonomik sürdürülebilirlik ve sosyal sorumluluklar üzerindeki etkisi konusunda endişeleri artırmıştır.

Bugün sürdürülebilirlik konusu küresel bağlantı ve ekonomik kalkınmanın temel unsurlarından biri olan hava yolu taşımacılığının da en önemli gündem maddeleri arasında yer almaktadır (ICAO, 2022b; IEA, 2021). Bunun temel nedeni, sektörün çevresel etkilerinin giderek artan bir endişe kaynağı hâline gelmesidir. Hava yolu taşımacılığı ve havalimanı operasyonları, yüksek düzeyde enerji tüketimi ve buna bağlı olarak önemli miktarda sera gazı salınımı ile ilişkilidir (ATAG, 2020; IPCC, 2021). Özellikle fosil yakıtlarla çalışan uçak motorları, kayda değer düzeyde karbon emisyonuna neden olmaktadır (Lee vd., 2021). Sektörde artan uçak sayısı ve uçuş yoğunluğu, yakıt tüketimini yükseltmekte ve buna paralel olarak sera gazı emisyonlarını artırmaktadır. Bu durum, hava yolu taşımacılığını küresel iklim değişikliğine önemli ölçüde katkıda bulunan sektörlerden biri hâline getirmektedir (UNEP, 2022; IPCC, 2021; IATA, 2025a). Bu çerçevede hava yolu taşımacılığı sektörü, bir yandan büyüme eğilimi gösterirken diğer yandan artan sürdürülebilirlik baskısı ile karşı karşıya kalmaktadır (Torun & Yılmaz, 2009). Örneğin Tablo 1, Avrupa'da hava trafiğinin uzun vadede artış eğiliminde olduğunu ortaya koymaktadır. Söz konusu tablo, Avrupa Birliği (European Union, EU) ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (European Free Trade Association, EFTA) bölgesindeki hava trafiğinin 2005-2030 yılları arasındaki gelişimini göstermektedir.

Tablo 1. Uçuş Trafiğinin Yıllar İçerisindeki Değişimi

Gösterge	Birim	2005	2019	2023	2030 ³
Uçuş sayısı ¹	Milyon	8.01	9.19	8.35	9.9
Yolcu kilometreleri ²	Milyar	777	1.459	1.375	1.683
Haftalık tarifeli uçuşlarla hizmet verilen şehir çifti sayısı	Adet	5.368	7.991	7.695	N/A

Notlar: ¹ Tüm kalkış ve varışlar (EU27 + EFTA), ² Tüm kalkışlar (EU27 + EFTA), ³ Tahmini

Kaynak: EASA (2025)

Hava yolu taşımacılığı sektörü yolcu sayısı, bağlantı ve kârlılık açısından daha da büyümeyi hedeflerken, çevre sağlığı, sürdürülebilirlik ve karbonsuzlaştırma (dekarbonizasyon) gündemi ile karşı karşıyadır. Sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmak için hava yollarının büyük yatırımlar yapması gerekmektedir. Mevcut uçak filolarının yenilenmesi veya verimli hale getirilmesi, önemli sermaye gereksinimleri doğurmaktadır.

Alternatif yakıtların (Sürdürülebilir Havacılık Yakıtları (Sustainable Aviation Fuels, SAF), hidrojen bazlı yakıtlar ve belirli uygulamalarda kullanılan elektrikli/hibrid enerji sistemleri) geniş çapta kullanımı için dünya çapında ciddi üretim artışları ve maliyet düşüşleri gerekmektedir. Bu da hava yolları için kısa vadede ekonomik zorluklar yaratmaktadır. Elektrikli uçaklar ve yeni nesil yakıt teknolojilerinin tüm hava yolu ağlarında etkin biçimde kullanılabilir hâle gelmesi, yalnızca uçak teknolojilerinin gelişmesini gerektirmemektedir. Aynı zamanda yer altyapısının güçlendirilmesini, bakım ve onarım süreçlerinin yeniden düzenlenmesini, personel eğitimlerinin uyarlanması ve tedarik zincirinin bu yeni yapıya entegre edilmesini de zorunlu kılmaktadır. Elbette hava yolları ve havalimanları, sürdürülebilirlik yatırımları yapmak isterken aynı zamanda kârlılıklarını korumak zorundadır (World Economic Forum, 2025).

Bu zorluklara rağmen, iklim değişikliği konusundaki endişeler arttıkça hava yolu taşımacılığı, ulaşım ve ticaretteki önemli uluslararası rolünü korurken, diğer taraftan da çevresel etkilerini, karbon ayak izini azaltmak için sürdürülebilirlik sistemlerini aktif olarak uygulamaya alma gayreti içerisinde. Bunlar yakıt tasarruflu uçaklar, son teknoloji aerodinamik ve tahrik sistemleri, biyoyakıtlar gibi alternatif yakıtların kullanımı gibi daha çevre dostu havacılık teknolojilerinin uygulanmasını gerektiren yeniliklerdir (Ng vd., 2021). Ayrıca, hava yolları ve havalimanları, israfı ve enerji kullanımını azaltan daha verimli operasyonel uygulamaları benimseyerek performanslarını artırma gayreti göstermektedir. Bu çabalar, enerji tasarruflu terminaller tasarlamayı, güneş enerjisi sistemleri kurmayı ve elektrikli servisler gibi sürdürülebilir kara taşımacılığı seçenekleri sunmayı içermektedir (Airport Sustainability, 2023).

ICAO'nun "Çevre Koruma" başlıklı Ek 16 belgesi, sivil havacılığın çevresel etkilerinin azaltılmasına yönelik uluslararası standart ve önerilen uygulamaları (Standards and Recommended Practices, SARP'ler) içeren temel bir çerçevedir. Bu belge, çevresel etkileri farklı başlıklar altında sistematik biçimde ele alan dört ciltten oluşmaktadır. Cilt I uçak gürültüsüne ilişkin düzenlemeleri, Cilt II uçak motoru emisyonlarını (NO_x ve diğer kirleticiler), Cilt III uçaklara yönelik karbon dioksit (CO₂) emisyon sertifikasyon standartlarını ve Cilt IV ise Uluslararası Havacılık için Karbon Dengeleme ve Azaltma Programı'nı (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) kapsamaktadır (ICAO, 2021). Ek 16'nın revizyonları, entegre bir çevre çerçevesine doğru düzenleyici bir evrimi yansıtmaktadır. Çok taraflı bir yönetim bağlamında sektörel özdenetimin hem vaatlerini hem de sınırlamalarını bünyesinde barındırmaktadır.

EASA Yeşil Mutabakat uyumluluğu ve SAF zorunlulukları da bu hususta Avrupa Birliği'nin Avrupa Yeşil Mutabakatının genel iklim hedefleri doğrultusunda sivil havacılık sektörünü karbondan arındırma stratejisinin temel bileşenleridir. Bu önlemler, sivil havacılığın Avrupa'nın 2050 yılına kadar ilk iklim nötr kıta olma hedefine önemli ölçüde katkıda bulunmasını sağlamayı amaçlamaktadır.

EASA'nın Yeşil Mutabakat uyumluluğu, havacılık genelinde emisyon azaltma önlemlerini zorunlu kılan ve uçak teknolojisi, operasyonel verimlilik ve sürdürülebilir yakıtlarda yeniliklerin gerekliliğini vurgulayan mevzuata uyumu içermektedir. Bu yönetmelik, 2025 yılında %2'den başlayıp 2050 yılına kadar kademeli olarak %70'e çıkacak asgari bir SAF tedarik gereksinimi belirlemektedir (EASA, 2025).

Son yıllarda, hava yolculuğunun karbon ayak izini azaltmaya yardımcı olan sürdürülebilir operasyonlar ortaya çıkmıştır. Alternatif yakıtlar, özellikle SAF, geleneksel jet yakıtlarına göre daha temiz alternatifler haline gelmektedir. SAF, yaşam döngüsü boyunca karbon emisyonlarını önemli ölçüde azaltma potansiyeline sahiptir ve bu anlamda hava yolu şirketleri de taahhütlerde ve aksiyonlarda bulunmaya başlamıştır (IATA, 2023). Örneğin, Türk Hava Yolları ve United Airlines gibi şirketler, operasyonlarında SAF yöntemini

uygulamaya başlamıştır. Yakıt açısından verimli ve çevre dostu olma çabasıyla üreticiler uçak geliştirme süreçlerine sürdürülebilirliği dahil etmektedir. Örneğin, Boeing'in 787 Dreamliner uçağı, yakıt tüketimini ve emisyonları azaltmak için yenilikçi malzemeler ve aerodinamik özellikler kullanmaktadır (Boeing, 2020; Kumar ve Dulloo, 2024).

Sektörün sürdürülebilirlik yönündeki çabaları, yalnızca hava yolu şirketlerinin ve havaalanlarının inisiyatifleriyle sınırlı kalmamaktadır. Bu çabalar, aynı zamanda uluslararası ve ulusal düzeydeki düzenlemeler, regülasyonlar ve politika değişiklikleriyle de şekillenmektedir. Hükümetler, uluslararası organizasyonlar ve sektörel paydaşlar, havacılık sektörünün çevresel etkilerini azaltmak ve sürdürülebilir bir gelecek inşa etmek adına önemli adımlar atmaktadır. Havacılıkla ilgili çevresel düzenlemeler, karbon emisyonlarıyla mücadele için geliştirilen politikalar, sektörün yeşil dönüşümünü hızlandıran teşvikler ve regülasyonlar aşağıda ele alınmıştır.

3. Metodoloji

Bu çalışma, nitel araştırma yaklaşımı kapsamında derleme yöntemi esas alınarak hazırlanmıştır. Nitel araştırmalar, olgu ve süreçlerin bütüncül biçimde değerlendirilmesine imkân tanıyan araştırma desenleri arasında yer almaktadır (Creswell, 2014). Araştırmada veri toplama süreci, Araştırma konusu ile ilişkili yazılı ve kurumsal belgelerin sistematik biçimde analiz edilmesini içeren (Bowen, 2009) doküman inceleme yöntemi temelinde yürütülmüştür. Bu kapsamda ulusal ve uluslararası düzeyde yayımlanan akademik makaleler, sektör raporları, düzenleyici kurum dokümanları ve uluslararası örgütlerin politika belgeleri incelenmiştir.

Dokümanların kapsamı, hava yolu taşımacılığında sürdürülebilirlik konusunu doğrudan ele alan uluslararası havacılık otoritelerinin yayımladığı belgeler ile emisyon azaltımı, yakıt verimliliği, alternatif yakıtlar ve çevresel düzenlemelere odaklanan araştırmalar kapsamında sınırlandırılmıştır. Bu çerçevede Uluslararası ve bölgesel havacılık otoritelerinin, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization, ICAO), Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (European Union Aviation Safety Agency, EASA), Amerika Birleşik Devletleri Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration, FAA), Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association, IATA) ve diğer ulusal ile bölgesel sivil havacılık düzenleyici kurumlarının düzenlemeleri baz alınmıştır. Elde edilen dokümanlar sınıflandırılmış; (i) enerji ve yakıt verimliliği regülasyonları, (ii) karbon emisyonu ölçüm, raporlama ve azaltım mekanizmaları, (iii) atık yönetimi, gürültü azaltımı ve çevresel izleme temaları altında değerlendirilmiştir.

Elde edilen veriler; (i) enerji ve yakıt verimliliği, (ii) karbon emisyonlarının ölçülmesi ve azaltımı, (iii) atık yönetimi, gürültü kontrolü ve çevresel izleme temaları altında sınıflandırılarak değerlendirilmiştir. Bu surette hava yolu taşımacılığında sürdürülebilirlik alanındaki mevcut düzenleyici çerçeveler, uygulamalar ve temel zorlukların bütüncül biçimde ortaya konulması amaçlanmıştır.

4. Hava Yolu Taşımacılığında Sürdürülebilirliğin Boyutları ve Sivil Havacılık Otoriteleri Tarafından Geliştirilen Sürdürülebilirlik Odaklı Regülasyonlar

Hava yolu taşımacılığı sektörü, küresel karbondioksit emisyonlarının önemli bir kısmından sorumludur olduğundan ve sektörün genişleme eğilimi söz konusu olduğundan, iklim değişikliğinin etkilerini daha da kötüleştirme riski taşıdığını söylemek mümkündür (Scheelhaase ve Grimme, 2007). Bu anlamda hava yolu

taşımacılığı sektöründe emisyonları azaltma, gürültü kirliliğini hafifletme, hava yolculuğuna adil erişimi garanti etme ve yakındaki topluluklara faydalı katkılarda bulunma gibi daha geniş bir yükümlülüğü içeren (Santa Boca vd., 2020) incelikli bir yaklaşım izlenmesi gerekmektedir (Darnhofer vd., 2010). Bunu sağlamak ise düzenlemelere uyum taahhütleri, yatırımlar ve somut adımları gerekli kılmakla beraber, hükümetler, sektör paydaşları, otoriteler, işletmeler, akademi ve kamuoyu arasında iş birliği gerektirmektedir (Teo, 2002; Aygün vd., 2023).

Bugün hava yolu taşımacılığında sürdürülebilirliğin sağlanması, uçak üreticileri, hava yolları, havalimanı operatörleri, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, devlet kurumları, uluslararası kuruluşlar dahil olmak üzere ilgili paydaşlar arasında iş birliğine dayalı olan, çok boyutlu bir politika ve araştırma gündemidir (Zieba vd., 2022; Aygün vd., 2023). EASA, FAA, ICAO, IATA gibi düzenleyiciler, bir taraftan operasyonel verimliliği korurken diğer taraftan da uçuş operasyonlarının çevresel etkilerini azaltmayı amaçlayan uyumlu çerçeveler belirlemektedir. Enerji kullanımı, karbon emisyonları, yakıt verimliliği, atık yönetimi ve gürültü azaltma havacılığın sürdürülebilir bir yörüngeye geçiş yapması gereken temel alanlar olarak ortaya çıkmaktadır (EASA, 2024; FAA, 2024; IATA, 2024; ICAO, 2025).

4.1. Enerji ve Yakıt Verimliliği Regülasyonları

Enerji ve yakıt verimliliği, havacılık sürdürülebilirliğinin merkezinde yer almaktadır. Hava taşımacılığı faaliyetlerinin çevresel etkilerinin azaltılması, ekonomik olarak verimli yürütülmesi ve sosyal sorumluluk ilkeleriyle uyumlu hâle getirilmesi bu kapsamda değerlendirilmektedir. Fosil yakıtlara olan yüksek bağımlılık nedeniyle, enerji ve yakıt verimliliği havacılıkta sürdürülebilirliğin temel belirleyicisi olmaya devam etmektedir (Waddington & Ansell, 2024).

FAA, 1 Ocak 2028'den sonra üretilecek yeni büyük uçaklarda, karbon kirliliğinin azaltılmasını ve ABD Havacılık İklim Eylem Planı kapsamında 2050 yılına kadar net sıfır emisyon hedefinin desteklenmesini amaçlayan gelişmiş yakıt verimliliği teknolojilerinin kullanımını zorunlu kılan bir düzenlemeyi yakın zamanda kesinleştirmiştir (FAA, 2024). Benzer şekilde ICAO, yeni tip ve üretim aşamasındaki uçak tasarımlarına yönelik olarak giderek daha sıkı hâle gelen yakıt verimliliği kriterlerine uyumu zorunlu kılan Uçak CO₂ Emisyon Standardı'nı yürürlüğe koymuştur. Bu yeni standart, hava taşımacılığı sisteminden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik ICAO "Önlem Sepeti"nin bir parçasıdır ve uçak tasarımlarında daha yakıt tasarruflu teknolojilerin kullanımını teşvik etmeyi amaçlayan, tüm sektörler için CO₂ emisyonlarına ilişkin ilk küresel teknoloji standardıdır (ICAO, 2022a). 2020'den itibaren uygulamaya konulan ICAO'nun küresel uçak CO₂ emisyonları standardı, yeni uçak tasarımlarına ve 2028'den itibaren üretimde olan uçaklara uygulanarak, üreticileri aerodinamik iyileştirmeler, hafif malzemeler ve daha verimli motorlar entegre etmeye zorlamaktadır (ICAO, 2023a).

ICAO tarafından yayınlanan CO₂ Emisyon Standardı (Aircraft CO₂ Standard) kapsamında, 2031 yılından sonra sertifikalandırılacak yeni uçak tiplerinin yakıt verimliliğinde önemli iyileştirmeler göstermesini zorunlu kılan küresel standartlar belirlemiştir. Bu düzenlemeye göre, söz konusu uçakların sertifikasyon noktalarında mevcut modellere kıyasla yakıt tüketiminde en az %10 iyileştirme sağlaması gerekmektedir. Bu surette yeni nesil uçakların 2000 yılından önceki modellere göre yaklaşık %35 daha verimli olması beklenmektedir (European Commission, 2025).

Uçak üreticileri, gelişmiş gövde tasarımları, daha verimli türbin motorları ve devrim niteliğinde tahrik sistemleri de dahil olmak üzere birçok inovasyon yolunu izlemektedir. Bu girişimlerden biri, mevcut nesil

motorlara kıyasla yakıt tüketimini ve emisyonları %20 oranında azaltabilen açık fanlı motor mimarisi geliştirmeyi amaçlayan CFM International'ın RISE (Sürdürülebilir Motorlar için Devrim Niteliğinde Yenilik) programıdır. Benzer şekilde, hibrit-elektrikli tahrik sistemleri ve hidrojenle çalışan uçaklar üzerine yapılan araştırmalar, havacılık teknolojisinin yeniden tasarlanmasını temsil etmektedir. ICAO Çevre Raporu 2025'te belirtildiği gibi, hibrit-elektrik teknolojisi, güç yönetim sistemlerini optimize ederek sürdürülebilir havacılık yakıtının daha iyi benimsenmesini kolaylaştırabilecektir. Bu teknolojik gelişmeler, uçağın toplam ağırlığını azaltan ve böylece uçuş operasyonları sırasında enerji gereksinimlerini düşüren hafif kompozit malzemelerin benimsenmesiyle tamamlanmaktadır (ICAO, 2025). Airbus A350 ve Boeing 787 gibi yeni nesil uçaklar, büyük ölçüde kompozit yapılar ve gelişmiş turbofan teknolojileri sayesinde önceki modellere göre %15-25 daha iyi yakıt tüketimi sağlamaktadır (Lee vd., 2021).

Hava yolu şirketleri de yakıt verimliliği programları aracılığıyla bu düzenleyici ortamın bir parçası numundadır. IATA Yakıt Verimliliği Programı, küresel hava yollarının 2010 ile 2019 yılları arasında yıllık ortalama yaklaşık %2'lik bir yakıt verimliliği artışı sağladığını, ancak filo yaşı ve altyapı kısıtlamaları nedeniyle bu oranın son yıllarda sabit kaldığını bildirmektedir (IATA, 2024). Dahası, sürdürülebilir havacılık yakıtları (SAF), Avrupa Birliği'nin ReFuelEU Havacılık Yönetmeliği'nin yakıt tedarikçilerinin 2025 yılına kadar %2 SAF karışımı yapmasını ve 2050 yılına kadar kademeli olarak %70'e çıkmasını zorunlu kılmasıyla önemli bir düzenleyici odak noktası haline gelmiştir. SAF, sentetik havacılık yakıtları, gelişmiş ve diğer havacılık biyoyakıtları ve geri dönüştürülmüş karbon havacılık yakıtlarını içermektedir. Bu harmanlanmış havacılık yakıtları, mevcut teknolojiyle tamamen uyumludur ve %50'ye kadar SAF karışımına ulaşmak için sertifikalıdır. Bu önlem, 2030 yılına kadar %55 emisyon azaltma hedefine ulaşmak için Fit for 55 programına uygunluk paketinin bir parçasıdır. Havacılık yakıtı tedarikçilerinin, AB havalimanlarında tedarik edilen geleneksel havacılık yakıtına karıştırılan SAF payını kademeli olarak artırmaları için gereklilikler belirlenmektedir (European Commission, 2023; European Commission, 2025b).

Türkiye'deki sivil havacılık kurumları da hem ulusal hedefleri hem de uluslararası iklim hedefleriyle uyumu yansıtan sürdürülebilirlik çalışmalarını ve düzenlemelerini kurumsal strateji ve politika çerçevelerine dahil etmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Türk havacılığında "yeşil bir çağ" başlatmayı amaçlayan bir SAF direktifi yayınlamıştır (Uluslararası Havacılığa Yönelik Karbon Denkleştirme ve Azaltma Şeması Uygulama Talimatı (SHT-CORSIA). Bu direktif, Türkiye'de faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası taşıyıcılar için SAF kullanımını, tedarikini ve izlenmesini zorunlu kılarak, ithal fosil yakıtlara bağımlılığı azaltmak için yerli rafineri yatırımlarını teşvik etmektedir. Buna göre, kullanılan SAF, ICAO'nun CORSIA tarafından belirlenenler de dahil olmak üzere uluslararası teknik standartlara uymalı ve çevresel ve teknik güvenilirliği sağlamalıdır. Ayrıca hava yollarının Türkiye'den ayrılırken yakıt ihtiyaçlarının en az %90'ını yerli kaynaklardan karşılamasını, böylece yerel üretimi ve enerji güvenliğini desteklemesini şart koşmaktadır (SHGM, 2025a; SHGM, 2025b).

Bu standartlar, bilhassa üreticileri uçak tasarımında yakıt verimliliğine öncelik vermeye, hava yolu işletmelerinin bu tasarımları kullanmaya teşvik etmek ve böylece hem operasyonel maliyetleri hem de çevresel etkileri azaltmak için tasarlanmıştır. Ancak tüm bu ilerlemeye rağmen mevcut literatür SAF ölçeklendirmesinin yavaş ilerlemesinin (şu anda küresel jet yakıtı talebinin %0,2'sinden daha azını temsil etmektedir) 2050 yılı için belirlenen net sıfır hedeflerine ulaşmada büyük bir zorluk oluşturduğunu vurgulamaktadır (Energy Transitions Commission, 2023).

4.2. Karbon Emisyonu Ölçüm, Raporlama ve Azaltım Mekanizmaları

Hava yolu taşımacılığı emisyon azaltımında şeffaflığı sağlamak için koordineli ölçüm ve raporlama çerçevelerine dayalı olarak faaliyet göstermektedir. Otoriteler karbon emisyonlarını ölçmek, raporlamak ve azaltmak için gelişmiş mekanizmalar geliştirmiştir. Bu alanda karbon emisyonlarını düzenleme görevini üstlenen kuruluş ICAO'dur. ICAO tarafından bu hususta yapılmış olan düzenleme ise CORSIA olarak adlandırılmaktadır (ICAO, 2023b; Barutçu ve Çolakoğlu, 2024). Bu anlamda ICAO'nun CORSIA programı, en kapsamlı küresel mekanizma olmaya devam etmektedir. Bu düzenleme, ICAO Üye Devletleri arasında çıkıır açan bir anlaşmayı temsil etmektedir (ICAO, 2023b).

CORSIA, hava yollarının uygun emisyon azaltma birimleri satın alarak bu taban değeri aşan emisyonları dengelemesini zorunlu kılarak uluslararası havacılık CO₂ emisyonlarını 2020 seviyelerinde sabitlemeyi amaçlamaktadır (European Commission, 2024; ICAO, 2025). 2021'deki pilot aşamasından bu yana CORSIA, katılımcı ülkeler arasında uluslararası uçuşlar gerçekleştiren hava yollarının doğrulanmış CO₂ emisyonlarını izlemesini ve raporlamasını zorunlu kılmış ve zorunlu dengeleme yükümlülüklerinin 2027 yılından itibaren yoğunlaştırılması planlanmıştır (ICAO, 2023b).

Türk Hava Yolları da hedefli çevre politikalarıyla sürdürülebilirliğe katkıda bulunmaktadır. Örneğin Türk Hava Yolları, karbon emisyonlarını azaltmaya, SAF'ı benimsemeye ve operasyonel verimliliği artırma ya odaklanarak sürdürülebilirliği kurumsal stratejilerine entegre etmiştir (Türk Hava Yolları, 2025).

Tablo 2. Hava Yolu Taşımacılığında Karbon Emisyonu Azaltımına Yönelik Mekanizmalar

Mekanizma	Kapsam	Uygulama Dönemi	Temel Gereklilikler
CORSIA	Küresel (Uluslararası Uçuşlar)	Pilot: 2021–2023 Birinci Aşama: 2024–2026 İkinci Aşama: 2027–2035	Uluslararası hatlarda emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanması; 2020 referans seviyesinin üzerindeki emisyon artışının denkleştirilmesi
AB ETS	Bölgesel (AB)	2012'den beri	Emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanması; izinlerin teslim edilmesi; 2026'dan itibaren tam açık artırma
CO₂ Dışı Etkiler MRV	Bölgesel (AB)	2025'ten itibaren	CO ₂ dışı etkilerin izlenmesi, raporlanması ve doğrulanması; her uçuş için gelişmiş yöntemlerle CO ₂ eşdeğeri hesaplama
IATA Fly Net Zero	Küresel (IATA Üye Hava yolları)	2050 hedefli uzun dönem strateji (2021'de kabul edildi)	Net sıfır emisyonla yönelik gönüllü sektör taahhüdü; SAF kullanımının ölçeklendirilmesi; uçak teknolojisi, operasyonel verimlilik, enerji altyapısı; artan ölçekte karbon azaltımı, dengeleme ve gelecek teknolojilerin (karbon yakalama vb.) entegrasyonu

Bu mekanizmalar, emisyon konusunda şeffaflığı, hesap verebilirliği ve emisyon azaltma hedeflerine doğru ilerlemenin aktif bir biçimde izlenmesini sağlama gayretiyle hava yolu taşımacılığının iklim üzerindeki etkisini azaltmaya yönelik küresel çabaları destekler yöndedir.

4.3. Atık Yönetimi, Gürültü Azaltımı ve Çevresel İzleme

Sürdürülebilirlik konusu karbon emisyonlarının ötesine geçerek katı atık, gürültü kirliliği ve sürekli çevre izlemeyi de kapsayan bir konudur. Zira, havalimanları, yolcu faaliyetleri, uçak ikram hizmetleri ve bakım operasyonları yoluyla önemli miktarda atık üretmektedir.

Uluslararası Havalimanları Konseyi'ne (ACI) göre, küresel havalimanları Covid-19 pandemisinden önce yılda yaklaşık 6 milyon ton atık üretmiştir. Bu atıkların büyük bir yüzdesi, genellikle güvenlik kontrollerinden geçmiş satın alımlardan kaynaklanan terminal binası içindeki atıklardan kaynaklanmaktadır. Uçağa binmeden önceki zaman baskısı ve taşınacak bagaj hacminin sınırlı olması nedeniyle, yolcular seyahat ederken gereksiz ambalaj taşımaktan kaçınarak bagaj yüklerini mümkün olduğunca azaltma ihtiyacı hissedebilmekte; bu da kaçınılmaz olarak sorumlu atık bertarafı konusunda daha az özen gösterilmesine yol açmaktadır. İklim değişikliği ve çevresel sürdürülebilirlik için küresel müdahaleler konusunda artan farkındalık, havalimanlarının mevcut atık yönetimi yöntemlerinin yeniden değerlendirilmesini gerektirmektedir. Bununla ilişkili olarak bugün birçok büyük havalimanı artık gelişmiş atık ayırma, kompostlama ve malzeme geri kazanım sistemleri gibi döngüsel ekonomi girişimleri uygulamaktadır (Tjahjono vd., 2023).

Gürültü kirliliği, hava yolu taşımacılığında en tartışmalı çevresel sorunlardan biri olmaya devam etmekte ve toplum ilişkileri ile havalimanı genişletme projeleri üzerinde önemli etkiler yaratmaktadır (ICAO, 2018). Uçak operasyonları, özellikle havalimanlarına yakın bölgelerde yaşayan topluluklar üzerinde önemli düzeyde gürültü yükü oluşturmaktadır. FAA, uçak gürültüsüne uzun süreli maruz kalmanın stres, uyku bozuklukları ve kardiyovasküler etkiler gibi çeşitli olumsuz sağlık sonuçlarıyla ilişkili olabileceğini kabul etmektedir (FAA, 2022). Bu bağlamda gürültü azaltımı, hava yolu taşımacılığı sektörü açısından yalnızca çevresel değil, aynı zamanda sosyal ve halk sağlığı boyutları olan bir sorumluluk alanı olarak değerlendirilmektedir (Kumar & Dulloo, 2024).

Gürültü azaltımı hususu, uçaklar için gürültü sertifikasyon standartlarını belirleyen ICAO Ek 16, Cilt I kapsamında öncelikli olarak düzenlenen bir diğer kritik boyut olmaya devam etmektedir. Pratt & Whitney'nin PW1000G ve CFM'nin LEAP serisi gibi yeni motorlar, kalkış ve iniş gürültüsünü ICAO'nun 3. Bölüm sınırlarına göre %50'ye kadar azaltan dişli fanlı veya yüksek bypasslı teknolojiler içermektedir (EASA, 2023). ICAO'nun en son gereklilikleri, 2029'dan itibaren sertifikalandırılacak yeni uçakların mevcut standartlardan en az 6 dB daha sessiz olmasını zorunlu kılarak gürültü seviyelerini %30'un üzerinde azaltmaktadır (European Commission, 2025).

Ürdün'deki Sivil Havacılık Düzenleme Komisyonu (Civil Aviation Regulatory Commission, CARC), havalimanı işletmecilerinin gürültü izleme ekipmanlarının kurulumu ve gürültü seviyelerini azaltmak için operasyonel önlemlerin benimsenmesi de dahil olmak üzere Gürültü Azaltma ve Yönetim Planları hazırlamalarını ve uygulamalarını zorunlu kılmaktadır. CARC, kendisine sunulan gürültü kontur haritalarını incelemektedir (CARC, 2025).

Önem arz eden diğer bir konu atık yönetimidir. Atık yönetimi açısından, Türkiye'deki sivil havacılığın yapısı, özellikle 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili Atık Yönetimi Yönetmeliği olmak üzere daha geniş ulusal yasal çerçeveye uyumlu hale getirilmiştir. Yasalar, atık üretimini en aza indirme, atıkların uygun şekilde sınıflandırılmasını, bertarafını ve geri dönüşümünü sağlama ve çevre kirliliğini önlemek için tehlikeli atıkların kontrolünü sağlama konusunda katı gereklilikler getirmektedir. Özel düzenlemeler, atık taşıyıcıları ve geri dönüştürücüler için lisanslandırma, atık ithalatına yasaklar getirme ve büyük havalimanı operasyonlarıyla ilgili olabilecek endüstriyel, inşaat ve yıkım atıklarının yönetimi için ayrıntılı prosedürler öngörmektedir. Türkiye'de hava yolu taşımacılığı sektöründeki önemli bir itici güç, özellikle SHGM tarafından başlatılan Yeşil Havalimanı Projesi'dir. Bu proje, bir havalimanında faaliyet gösteren tüm kuruluşları TS EN ISO 14001 standardına göre sertifikalı bir Çevre Yönetim Sistemi kurmaya teşvik etmektedir. Bir havalimanındaki tüm şirketler (havalimanı işletmecisi, yer hizmetleri kuruluşları, havayolu şirketleri, ikram firmaları, yakıt ikmal

hizmet sağlayıcıları, kargo işletmeleri ve diğer operasyonel hizmet sağlayıcılar) bu standardı karşıladığından, havalimanına “Yeşil Havalimanı Sertifikası” verilmektedir. SHGM, bu bağlamda Havaalanları Çevresel Kriterler Talimatı (SHT-ÇEVRESEL) ve Yeşil Havaalanı Projesi Uygulama Esasları yayınlamıştır (SHGM, 2025c; SHGM, 2025d). Bunun önemli bir örneği, sürdürülebilir bir atık yönetim sistemi uygulayan ve çevreye duyarlı terminal tasarımı ve operasyonları nedeniyle LEED Altın sertifikasına layık görülen İstanbul Havalimanı’dır. İstanbul Grand Airport (İGA) tarafından işletilen İstanbul Havalimanı, Havalimanı Karbon Akreditasyon Programı kapsamında sertifikalandırılmış uygulamalarla geri dönüşüm, atık azaltımı ve çevreye duyarlı bertaraf süreçlerini içeren atık yönetim planları yürütmektedir. Buna ek olarak, uçak gürültüsünün çevredeki etkilerini azaltmak amacıyla gürültü izleme sistemleri kullanılmakta ve yerel topluluklarla iletişimi güçlendiren katılım mekanizmaları uygulanmaktadır. Bu faaliyetler, ICAO ve Avrupa Birliği standartlarıyla uyumlu şekilde yürütülmekte olup Türkiye’de havacılık sektöründe şeffaflık ve hesap verebilirliğin artmasına katkı sağlamaktadır (İGA Airport, 2024).

4.4. Mevcut Durum ve Gelecek Açısından Temel Zorluklar

ICAO’nun yakıt verimliliği ve gürültü standartları ile CORSIA ve AB ETS gibi piyasa temelli önlemler de dahil olmak üzere mevcut düzenleyici çerçeveler, sürekli iyileştirme için temel itici güçler oluşturmaktadır. Enerji verimliliği, emisyon kontrolü, atık yönetimi ve gürültü azaltma konularını ele alan bu çabalar, sektörün bütünsel çevre yönetimine olan bağlılığını göstermektedir. Ancak hava yolu taşımacılığında sürdürülebilirliği teşvik etmede kaydedilen önemli ilerlemelere ve ortak çabalar, bu konuda atılan adımlar ve kat edilen önemli ilerlemeye rağmen, hava yolu taşımacılığının büyüme yörüngesini çevresel zorunluluklarla uyumlu hale getirmede önemli zorluklar devam etmektedir ve karmaşıklığını korumaktadır.

Zorluklar, sektörün karşı karşıya olduğu talep artışı ile iklim hedefleri arasındaki gerilimi vurgulamaktadır (Macintosh & Wallace, 2009). En önemli zorluklardan biri, havacılık sektörünün karbon ayak izini azaltmak için yakın vadeli bir çözüm olarak yaygın olarak kabul edilen SAF’ın bulunabilirliği ve yüksek maliyetidir. Mevcut SAF üretimi sınırlı ve pahalı olup, geleneksel jet yakıtının iki ila üç katı maliyetlidir. Avrupa Birliği’nin SAF karışımını 2025’te %2’den 2050’ye kadar %70’e kademeli olarak artırma zorunluluğu gibi zorunluluklar net hedefler belirlese de tedarik zincirinin kapasite ve maliyet engeller oluşturmaktadır (World Economic Forum, 2025).

Uçakların elektrifikasyonu ve hidrojen kullanımı uzun vadede umut vaat etse de, günümüzde SAF gibi düşük karbonlu sıvı yakıtlar daha uygulanabilir çözümler olarak öne çıkmaktadır. Elektrikli uçaklar kısa menzilde potansiyel sunsa da batarya teknolojisinin yetersizliği nedeniyle orta ve uzun menzilli uçuşlar için henüz uygun değildir. Hidrojen ise menzil açısından avantajlı görünse de altyapı gereksinimleri, yüksek maliyetler ve tasarım değişiklikleri gibi önemli engeller barındırmakta; son dönemde projelerin ertelenmesi ve girişimlerin zayıflaması, kısa vadede uygulanabilirliğini sınırlamaktadır. Buna karşılık SAF, mevcut uçaklar ve yakıt altyapısıyla uyumlu olması sayesinde halihazırda kullanılabilen ve özellikle uzun menzilli uçuşların karbonsuzlaştırılmasında en pratik ve ölçeklenebilir çözüm olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca yeşil hidrojen ve yakalanmış CO₂ ile üretilen sentetik yakıtlar (eSAF) da hızla gelişmektedir. Ancak SAF’ın küresel ölçekte yaygınlaşması, uluslararası kuruluşlar, düzenleyiciler ve sektör paydaşları arasında güçlü ve koordineli bir iş birliğini gerektirmektedir (Yetişkin ve Yazdıcı Demir, 2025).

ICAO’nun CORSIA programının etkili bir şekilde uygulanması, karbon azaltma çabalarını standartlaştırmak ve küresel uyumluluğu sağlamak için elzemdir. Daha fazla ülkenin katılımı ve yeni karbon kredisi

programlarının onaylanmasıyla olumlu ivmeye rağmen, büyük ülkelerin katılım göstermemesi nedeniyle zorluklar devam etmektedir. Bu anlamda hava yolu taşımacılığı sektörü, farklı ülkeler arasındaki regülasyon farklılıkları nedeniyle sürdürülebilirlik çabalarında zorluklarla karşılaşmaktadır. Bazı ülkeler, karbon emisyonlarını sınırlama veya yeşil uçak teknolojilerini teşvik etme konusunda daha katı politikalar uygularken, diğer ülkeler bu konuda daha gevşek düzenlemelere sahiptir. Brezilya ve Şili, ulusal SAF programları ve ortaklıkları oluşturmuştur. Umman ve Suudi Arabistan, SAF geliştirme stratejileri geliştirmektedir. Avrupa, güçlü SAF politikalarına sahip olsa da rekabetçi hammadde avantajlarına sahip gelişmekte olan pazarlardan gelen rekabetle karşı karşıyadır. ABD’de, SAF teşviklerinin geleceği siyasi değişiklikler nedeniyle belirsizliğini korumaktadır. Düzensiz politika çerçeveleri ve değişken sürdürülebilirlik standartları zorluklar meydana getirmektedir. SAF’ın küresel olarak benimsenmesini desteklemek ve karbonsuzlaştırmaya doğru ilerlemeyi sağlamak için tutarlı ve uyumlu politikalara ihtiyaç vardır. Diğer taraftan, hava yollarının uzun vadeli SAF alım anlaşmaları yapması gerekmektedir, ancak gelişmiş SAF üretim teknolojilerinin riskleri ve değişen bölgesel politikalar önemli engeller oluşturduğundan, risk azaltma mekanizmaları hayati önem taşımaktadır. Sermaye çekmek ve küresel olarak SAF projelerini desteklemek için daha fazla kurumsal katılım ve olumlu politikalar şarttır. SAF politikalarının bölgeler arasında uyumlu hale getirilmesi ve sübvansiyonların uzun ömürlü olması, yatırımı teşvik etmek ve bölgeler arasında tutarlı bir SAF benimsenmesini sağlamak için çok önemlidir (World Economic Forum, 2025).

Ayrıca, hava yolculuğu talebindeki büyümeyi sürdürülebilirlik hedefleriyle dengelemek başka bir zorluk katmanı daha oluşturmaktadır. Covid-19 pandemisi sonrasında gerçekleşen toparlanma sürecinde yolcu sayılarında artışlar görülmüş ve bu da emisyon azaltım süreci üzerinde baskı oluşturmıştır (Jopson, 2025). Mevcut projeksiyonlar, uluslararası hava yolu taşımacılığı CO₂ emisyonlarının artacağını göstermektedir. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı’nın (EUROCONTROL) “Aviation Long-Term Outlook 2024-2050” raporu, Avrupa’da uçuş sayılarının 2050’ye kadar %52 artarak 15,4 milyon seviyesine çıkacağını öngörmektedir. Aynı raporda CO₂ emisyonlarındaki artış senaryoları da öne çıkmaktadır ve bu durum net-sıfır hedeflerine ulaşmanın zorluklar içereceğini göstermektedir (EUROCONTROL, 2024). Uluslararası Temiz Ulaşım Konseyi’nin (ICCT) bir raporunda, uçuş CO₂ emisyonlarının 2030’a kadar zirveye ulaşması gerektiği, aksi takdirde Paris Anlaşması’nın 1,5 °C hedefiyle uyumlu kalmanın zor olacağı belirtilmektedir. Uluslararası Enerji Ajansı’nın (IEA) “Aviation” raporuna göre, talebin 2030’a kadar hızla artması beklenmektedir ve CO₂ emisyonlarının da bu doğrultuda yeniden yükselmesi projeksiyona dâhildir (IEA, 2025). Climate Action Tracker’a (CAT) göre ICAO’nun mevcut senaryoları doğrultusunda, uluslararası havacılığın CO₂ emisyonları 2019 ile 2050 arasında 1.300-1.800 Mt CO₂ seviyesine çıkabileceği vurgulanmaktadır.

Sonuç olarak, hava yolu taşımacılığı sektörü sürdürülebilirlik yolunda takdire şayan adımlar atmış olsa da ekonomik kısıtlamalar, teknolojik belirsizlikler, SAF gibi temel sürdürülebilir girdilerin tedarik kısıtlamaları gibi muhtelif faktörlerle birlikte zorlu bir ortamda faaliyet göstermektedir. Uzun vadeli sürdürülebilirliğe ulaşmak, koordineli küresel eylem, hızlandırılmış inovasyon ve önemli yatırım gerektirmektedir. Sürekli inovasyon, düzenleyici regülasyonlardaki tutarlılık ve iş birlikçi paydaş katılımı, bu boşlukları kapatmak ve önümüzdeki on yıllarda anlamlı sürdürülebilirlik dönüşümlerini yönlendirmek için elzem görülmektedir. Bu çabaların başarısı, nihayetinde küresel havacılık topluluğunu oluşturan çeşitli paydaşlar (uçak üreticileri, hava yolları, havalimanları, hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları, hükümetler ve uluslararası örgütler dahil) arasındaki sürdürülebilir iş birliğine bağlı olacaktır; hepsi birlikte daha sürdürülebilir bir havacılık geleceği için çalışmalıdır.

5. Sonuç ve Değerlendirme

Bu çalışma, hava yolu taşımacılığı sektöründe sürdürülebilirlik kavramını çevresel, ekonomik ve düzenleyici boyutları birlikte ele alan bir perspektifle incelemektedir. Bu yaklaşım, sektörün karşı karşıya olduğu emisyon azaltımı, enerji verimliliği, çevresel etkilerin yönetimi ve uluslararası düzenlemelere uyum gibi birbirine bağlı sorumlulukların etkileşimli bir sistem içinde değerlendirilmesini mümkün kılmaktadır. Bu çerçevede çalışma, sektörün sürdürülebilirlik temelli dönüşüm sürecinde üstlenmesi gereken sorumlulukları çok boyutlu olarak analiz etmeyi amaçlamıştır. Küresel bağlantının artmasıyla büyüyen havacılık faaliyetlerinin iklim değişikliği, kaynak kullanımı, karbon emisyonları ve topluluklar üzerindeki etkileri göz önünde bulundurularak, sürdürülebilir havacılığın gerektirdiği dönüşümün temel unsurları ele alınmıştır. Çalışma kapsamında, sivil havacılık otoriteleri tarafından geliştirilen sürdürülebilirlik odaklı yeni regülasyonlar ve politika çerçeveleri incelenmiş; bu regülasyonların sektörün operasyonel yapısı, çevresel performansı ve gelecekteki gelişim alanları üzerindeki etkileri analiz edilmiştir.

Çalışma derleme yöntemi ve dokümantasyon taraması temelinde yürütülmüştür. Bu kapsamda uluslararası sivil havacılık kuruluşlarının yayımladığı düzenlemeler, sürdürülebilirlik stratejileri, karbon azaltım programları ve sektörel raporlar sistematik biçimde değerlendirilmiştir. Bu surette hava yolu taşımacılığına ilişkin mevcut bilgilerin bir araya getirilmesi ve değerlendirilmesi yoluyla konunun ele alınmasına katkı sunulması hedeflenmiştir.

Analiz edilen literatür ve düzenlemeler, sürdürülebilirliğin yalnızca karbon emisyonlarının azaltılmasıyla sınırlı olmadığını; atık yönetimi, gürültü azaltımı, çevresel izleme ve yerel topluluklarla ilişkilerin de havacılık faaliyetlerinin çevresel ve sosyal etkilerini doğrudan belirleyen temel bileşenler olduğunu ortaya koymaktadır. Bu unsurlar, sektörün yalnızca iklim üzerindeki etkisini değil, aynı zamanda operasyonel faaliyetlerin çevre ve toplum üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkilerini yönetebilme kapasitesini de belirlemektedir. Bu nedenle sürdürülebilir havacılığın, teknik (uçak ve yakıt teknolojileri), ekonomik (maliyet ve yatırım yapıları), sosyal (toplumsal kabul ve sağlık etkileri) ve çevresel (emisyon ve kaynak kullanımı) boyutların birlikte ele alındığı; farklı paydaşların koordineli şekilde etkileşim içinde olduğu ve tüm operasyonel süreçlerin bu hedeflere göre yeniden yapılandırıldığı bütüncül bir dönüşüm sürecine ihtiyaç duyduğu ortaya konulmuştur.

ICAO, EASA, FAA, IATA gibi uluslararası otoritelerin geliştirdiği düzenleyici çerçevelerin; uçak tasarımı, yakıt kullanımı, operasyonel verimlilik ve çevresel performans üzerinde belirleyici rol oynadığı görülmüştür. Bilhassa enerji ve yakıt verimliliği açısından ICAO CO₂ Standartları, FAA'nın yeni uçaklar için yakıt verimliliği kuralları, Avrupa Birliği'nin ReFuelEU ve Fit for 55 paketleri ile SAF zorunlulukları sektörün düşük karbonlu bir geleceğe yönlendirilmesinde kritik araçlar olarak öne çıkmaktadır. Buna rağmen, mevcut SAF üretiminin son derece sınırlı olması, maliyetlerin yüksekliği ve altyapı eksiklikleri gibi hususların emisyon azaltım hedeflerinin en önemli darboğazı olarak öne çıktığı vurgulanmaktadır (European Commission, 2023; Energy Transitions Commission, 2023; European Commission, 2025b). Karbon emisyonu ölçüm, raporlama ve azaltım mekanizmaları kapsamında CORSIA ve AB ETS gibi küresel ve bölgesel araçların şeffaflığı artırdığı; hava yolları ve havalimanlarını daha sorumlu çevresel yönetim modellerine yönlendirdiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, hızlı artan hava yolu talebinin CO₂ azaltım hızını gölgelediği ve sektörün emisyonlarını azaltma çabalarında önemli bir baskı unsuru oluşturduğu görülmektedir (Macintosh & Wallace, 2009; Energy Transitions Commission, 2023; IEA, 2025; Jopson, 2025; World Economic Forum, 2025).

Diğer taraftan havalimanı işletmecilerinin, otoritelerce getirilmiş olan ulusal ve uluslararası standartlara uyum sağlamak için atık yönetimi, gürültü azaltımı ve çevresel izleme gibi sürdürülebilirlik açısından önem arz eden başlıklar konusunda da kapsamlı programlar geliştirdiği; Yeşil Havalimanı projeleri, karbon nötr sertifikaları, gürültü izleme sistemleri ve toplum katılım programları gibi uygulamaların yaygınlaştığı görülmektedir (FAA, 2022; EASA, 2023; EASA, 2024; FAA, 2024; IATA, 2024; European Commission, 2025; ICAO, 2025).

Bu bulgular ışığında, sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmanın yalnızca düzenlemelerle değil, aynı zamanda paydaşlar arasında güçlü iş birliği, teknolojik inovasyon, uzun vadeli yatırım ve küresel ölçekte tutarlı, teşvik edici politikalar gerektirdiği sonucuna varılmıştır. Uygulama açısından çalışma, hava yolu işletmeleri, havalimanı otoriteleri ve politika yapıcılar için sürdürülebilirlik dönüşümünün yalnızca teknolojik yenilenme ile sınırlı olmadığını; bunun aynı zamanda düzenleyici uyum, yatırım planlaması ve operasyonel yeniden yapılanma gerektirdiğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda uluslararası düzenlemelerle uyumlu operasyonel planlamanın birlikte ele alınması önem arz etmektedir.

Uygulamada somut politika araçlarının eş zamanlı olarak devreye alınması gerektiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda karbon fiyatlandırma mekanizmaları (örneğin emisyon ticaret sistemleri), SAF üretimini artırmaya yönelik vergi indirimleri ve teşvik programları, filo yenileme yatırımlarını destekleyen finansman modelleri ve havalimanlarında düşük karbonlu altyapı yatırımlarının yaygınlaştırılması kritik rol oynayabilecektir. Ayrıca, farklı ülkelerdeki düzenleyici kurumların (ICAO, EASA, FAA gibi) emisyon standartları, yakıt verimliliği kriterleri ve raporlama yükümlülükleri açısından daha uyumlu hâle getirilmesi, sektörün küresel ölçekte parçalı bir düzenleme yapısı içinde faaliyet göstermesinden kaynaklanan uygulama farklılıklarını azaltmak bağlamında önemli görülmektedir. Bu durum, hava yolu şirketleri için operasyonel planlama ve yatırım kararları açısından yeni bir değerlendirme alanı teşkil etmektedir. Sürdürülebilirlik hedeflerine ilerleme, ölçülebilir emisyon azaltım hedefleri, finansal teşvik mekanizmaları, teknolojiye erişim yatırımları ve düzenleyici uyumlaştırma süreçlerinin eş zamanlı uygulanmasına bağlı görülmektedir.

Hava yolu taşımacılığı alanında bilhassa karbon nötr taahhütler sadece çevresel bir hedef değil, sürdürülebilirlik açısından aynı zamanda stratejik ve ekonomik bir zorunluluk olarak görülmektedir. Amerika'dan Avrupa'ya, Asya'dan Türkiye'ye kadar farklı bölgelerde farklı stratejiler izlenmektedir. Örneğin Avrupa Birliği'nde EU ETS sistemi ve SAF kullanım zorunlulukları düzenleyici baskı yoluyla emisyon azaltımını teşvik ederken (European Commission, 2024; ICAO, 2025); ABD'de daha çok vergi teşvikleri, araştırma ve geliştirme destekleri ve gönüllü karbon azaltım programları ön plana çıkmaktadır (ICAO, 2023a; FAA, 2024). Bu anlamda teşvikler, zorunluluklar ve kamu-özel iş birlikleri bu süreci yönlendirmektedir. Uzun vadeli net politikalar, finansal teşvikler ve sektörler arası koordinasyonların sürdürülebilir bir sektörün gelişiminde belirleyici olacağı öngörülmektedir (Yetişkin & Yazdıç Demir, 2025).

Hükümetlerin ve hava yollarının havacılık sektörünü Paris İklim Anlaşması'na uyumlu hale getirmek için daha yolu olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Hammadde bütünlüğü için güçlü güvencelerle birlikte, Avrupa dışında da SAF kullanımını zorunlu kılacak daha geniş kapsamlı adımlar veya düşük karbonlu yakıt standartlarının belirlenmesi, hükümetlerin net sıfır havacılık hedefine ulaşma çabaları doğrultusunda teknoloji gelişimini desteklemek için gelir geri dönüşümüyle birlikte karbon fiyatlandırmasını daha fazla hava yolunu kapsayacak şekilde genişletmeyi düşünmesi önemli olabilecektir. Politika yapıcılarının hava yollarını Paris Anlaşması'na uygun bir geleceğe nasıl taşıyacakları konusunda daha kapsamlı düşünceleri gerekmektedir (Kumar & Dulloo, 2024).

SAF'ın hâlâ düşük üretim kapasitesi ve yüksek maliyet sorununu aşmak için devlet destekli yatırım teşvikleri, vergi indirimleri ve yeşil finansman modelleri uygulanması önemli olacaktır. Türkiye açısından yerli SAF üretim tesislerinin kurulması için kamu-özel ortaklık modelleri geliştirilmesi; biyokütle, atık yağlar, e-yakıt teknolojileri gibi alternatif hammaddeler desteklenmesi düşünülebilecektir. Mevcut SAF direktifinin ilerletilmesi, yerli üretim tesislerinin kurulması için teşvikler sağlanması ve rafineri yatırımlarının desteklenmesi, Türkiye'nin bu alanda bölgesel bir merkez olmasına katkı sağlayabilecektir. Ulusal ölçekte SAF kullanım oranlarının kademeli biçimde artırılması, hem hava yollarının karbon ayak izini azaltacak hem de küresel rekabet gücünü yükseltecektir.

Karbon fiyatlandırma, emisyon ticareti ve dengeleme araçlarının uyumlu çalışmasını sağlayan uluslararası koordinasyon mekanizmalarına uyum sağlamak önem arz etmektedir. Türkiye'nin havalimanı altyapısı dünya ölçeğinde oldukça gelişmiştir; bu nedenle mevcut tesislerde enerji verimliliği, yenilenebilir enerji kullanımı, atık yönetimi, gürültü yönetimi ve çevresel izleme uygulamalarının daha fazla teşvik edilmesi elini güçlendirecektir. Zira, Türkiye'nin jeopolitik ve coğrafi konumu dikkate alındığında, bölgesel bir sürdürülebilir havacılık merkezi olma potansiyeli oldukça yüksektir. Bunun için düzenleyici kurumlar, özel sektör ve akademi arasında sürekli veri paylaşımını ve birlikte öğrenme süreçlerini destekleyen iş birlikleri önem taşımaktadır.

Sonuç olarak, küresel iklim hedeflerine ulaşmak; teknolojik yeniliklerden düzenleyici çerçevelere, sürdürülebilir üretim modellerinden enerji verimliliği ve kaynak yönetimine kadar pek çok alanda kapsamlı bir dönüşümü birlikte gerektirmektedir. Bu yaklaşım, hava yolu taşımacılığı sektörü için yalnızca karbon emisyonlarını azaltmakla kalmayıp daha dirençli, adil ve sürdürülebilir bir gelecek inşa etmenin de temelini oluşturmaktadır.

Kaynakça

- Air Transport Action Group (ATAG). (2020). Waypoint 2050. Retrieved from https://aviationbenefits.org/media/167417/w2050_v2021_27sept_full.pdf
- Airport Sustainability (2023). Airport sustainability. Retrieved from <https://www.aci-europe.org/industry-topics/industry-topics/28-airport-sustainability.html>
- Akduman, G., ve Karahan, G. (2025). Havacılıkta sürdürülebilirlik: Sosyal boyutun önemi ve uygulamaları. *Journal of Aviation Research*, 7(2), 177-194.
- Aygün, S., Sağbaş, M., & Erdoğan, F. A. (2023). Bibliometric analysis of sustainability in civil aviation. *Journal of Aviation*, 7(3), 448-456.
- Barutçu, S. B., ve Çolakoğlu, Ü. (2024). Hava yolu taşımacılığında sürdürülebilirlik analizi; Türkiye. *Journal of Travel and Tourism Research*, 24(24), 106-124.
- Bieger, T., & Wittmer, A. (2006). Air transport and tourism-Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 40-46.
- Boeing (2020). Boeing 787 Dreamliner. Retrieved from <https://www.boeing.com/commercial/787>
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27-40.
- CARC (2025). Aviation Environmental Regulations. Retrieved from <https://carc.gov.jo/en/aviation-environmental-regulations>
- Climate Action Tracker (2024). International aviation. Retrieved from <https://climateactiontracker.org/sectors/aviation/2024-10-24/>
- Copernicus Climate Service (2023). European State of the Climate Report 2023. Retrieved from <https://climate.copernicus.eu/esotc/2023>
- Copernicus Climate Change Service. (2024). Global climate highlights 2023. Retrieved from <https://climate.copernicus.eu/global-climate-highlights-2023>.
- Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage Publications.
- Çökelez, Ç. (2024). *Havalimanlarında çevresel sürdürülebilirlik*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Daly, H. E. (2015). Steady-state economics. In *Thinking about the environment* (pp. 250-255). Routledge.
- Darnhofer, I., Fairweather, J., & Moller, H. (2010). Assessing a farm's sustainability: Insights from resilience thinking. *International Journal of Agricultural Sustainability*, 8(3), 186-198.
- De Oliveira, U. R., Menezes, R. P., & Fernandes, V. A. (2023). A systematic literature review on corporate sustainability: contributions, barriers, innovations and future possibilities. *Environment, Development and Sustainability*, 14(1), 1-35.

- EASA (2023). EASA Certification Noise Levels. Retrieved from <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/easa-certification-noise-levels>
- EASA (2024). EU Emissions Trading System. Retrieved from <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer/market-based-measures/eu-emissions-trading-system>
- EASA (2025). European Aviation Environmental Report. European Aviation Safety Agency, Retrieved from https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_Book_v5.pdf
- Elkington, J., & Rowlands, I. H. (1999). Cannibals with forks: The triple bottom line of 21st century business. *Alternatives Journal*, 25(4), 42.
- Energy Transitions Commission (2023). Power systems transformation: Delivering competitive, resilient electricity in high-renewable systems. Retrieved from <https://www.energy-transitions.org/publications/power-systems-transformation/>
- EUROCONTROL (2024). EUROCONTROL Aviation Long-Term Outlook. Retrieved from <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2024-2050>
- European Commission. (2023). ReFuelEU aviation. Retrieved from https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation_en
- European Commission. (2024). Reducing emissions from aviation. Retrieved from https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-aviation_en
- European Commission (2025). Commission welcomes ICAO agreement on new aircraft standards for fuel efficiency and noise levels driving sustainability in aviation. Retrieved from https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-welcomes-icao-agreement-new-aircraft-standards-fuel-efficiency-and-noise-levels-driving-2025-03-03_en
- European Commission (2025b). Fit for 55: Delivering on the proposals. Retrieved from https://commission.europa.eu/topics/climate-action/delivering-european-green-deal/fit-55-delivering-proposals_en
- FAA. (2022). Aviation noise effects. https://www.faa.gov/regulations_policies/policy_guidance/noise adresinden erişilmiştir.
- FAA (2024). FAA Finalizes Rule to Reduce Carbon Pollution from New Jets and Turboprops. Retrieved from <https://www.faa.gov/newsroom/faa-finalizes-rule-reduce-carbon-pollution-new-jets-and-turboprops>
- Frangapoulos, C. (2006). Exergy, energy system analysis, and optimization. In *Encyclopedia of Life Supporting System*. UNESCO.
- Goodland, R. (1995). The concept of environmental sustainability. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 26, 1-24.
- Gökçe, S. (2025). *Sürdürülebilir Havacılık Yakıtları (SAF): Güncel Durum ve Gelecek Öngörülleri*. <https://ttgv.org.tr/blog/surdurulebilir-havacilik-yakitlari-saf-guncel-durum-ve-gelecek-ongoruleri> adresinden erişilmiştir.
- Haksevenler, B. H. G., Temel, N. U., & Topal, Y. E. (2023). Civil aviation policies and practices in Turkey in a global context through sustainable aviation. *Global Challenges*, 7(12), 2300194.

- IATA (2023). Developing Sustainable Aviation Fuel (SAF). Retrieved from <https://www.iata.org/en/programs/environment/sustainable-aviation-fuels/>
- IATA (2024). Net Zero 2050: Progress report. International Air Transport Association. Retrieved from <https://www.iata.org/contentassets/252e4a52294e4d86928fb5fd8a1ffd5c/netzero-progressreport2024.pdf>
- IATA (2025a). Our commitment to Fly Net Zero by 2050. Retrieved from <https://www.iata.org/en/programs/sustainability/flynetzero/>
- IATA (2025b). Net zero 2050: Progress tracking methodology. Retrieved from <https://www.iata.org/contentassets/b3783d24c5834634af59148c718472bb/net-zero-tracking-progress-methodology.pdf>
- ICAO (2018). Environmental protection: Aircraft noise. Retrieved from <https://www.icao.int/environmental-protection/aircraft-noise>
- ICAO (2021). Annex 16-Environmental Protection. Retrieved from https://applications.icao.int/postalhistory/annex_16_environmental_protection.htm
- ICAO (2022). Climate change technology standards. Retrieved from <https://www.icao.int/environmental-protection/climate-change-technology-standards>
- ICAO (2022). Environmental report 2022: Aviation and climate change. Retrieved from <https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/environmental-protection/Documents/EnvironmentReport-2010/ICAO-ENV-Report-2022-F4.pdf>
- ICAO (2023a). *Environmental Report 2022-2023*. International Civil Aviation Organization.
- ICAO (2023b). Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)- Frequently Asked Questions (FAQs). Retrieved from https://www2023.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_FAQs_Dec2022.pdf
- ICAO (2025). ICAO Environmental Reports. Retrieved from https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_environmental_reports.aspx
- IEA (2021). Net zero by 2050: A roadmap for the global energy sector. Retrieved from <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>
- IEA (2025). Aviation. Retrieved from <https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation>
- IGA Airport (2023). 'Karbon Net Sıfır' Hedefinde Yeni Başarı. <https://www.igairport.aero/medya-merkezi/basin-bultenleri/karbon-net-sifir-hedefinde-yeni-basari/> adresinden erişilmiştir.
- IGA Airport (2024). Sürdürülebilirlik Raporu 2024. <https://www.igairport.aero/media/zefck5fv/iga-2024-surdurulebilirlik-raporu-final.pdf> adresinden erişilmiştir.
- IPCC (2021). Climate change 2021: The physical science basis. Retrieved from <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/>
- Jopson, I. (2025). Tackling Aviation's Sustainability Challenge: Sustainable Skies World Congress 2025. NATS, Retrieved from <https://nats.aero/blog/2025/06/tackling-aviations-sustainability-challenge-sustainable-skies-world-congress-2025/>

- Kumar, T. P., & Dulloo, R. (2024). Sustainability in aviation industry-a bibliometric analysis. In *3rd International Conference on Reinventing Business Practices, Start-ups and Sustainability (ICRBSS 2023)* (pp. 848-857). Atlantis Press.
- Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., ... & Wilcox, L. J. (2021). The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmospheric Environment*, 244, 117834.
- Lehtonen, M. (2004). The environmental-social interface of sustainable development: capabilities, social capital, institutions. *Ecological Economics*, 49(2), 199-214.
- Ma, D. (2025). Commentary: China poised to evolve from rule-taker to rule-shaper at ICAO Assembly. Retrieved from <https://www.greenairnews.com/?p=8025>
- Macintosh, A., & Wallace, L. (2009). International aviation emissions to 2025: Can emissions be stabilised without restricting demand?. *Energy Policy*, 37(1), 264-273.
- Mazıoğlu, V. (2024). *Küresel hava yolu işbirliklerinin sürdürülebilirlik faaliyetlerinin ICAO ve IATA'nın sürdürülebilirlik hedefleri kapsamında incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- NASA (2023). Global climate change: Vital signs of the planet. Retrieved from <https://www.nasa.gov/stem-content/global-climate-change-vital-signs-of-the-planet/>
- Ng, K. S., Farooq, D., & Yang, A. (2021). Global biorenewable development strategies for sustainable aviation fuel production. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 150, 111502.
- OECD (2021). Climate change and economic resilience. Retrieved from <https://www.oecd.org/en/about/programmes/net-zero-building-climate-and-economic-resilience.html>
- Rich, K. E. (2025). Sustainability and resilience: A critical review of sustainability literature and implications to resilience of us academic libraries, archives, and information systems. *The Journal of Electronic Publishing*, 28(2), 1.
- Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, Å., Chapin, F. S., Lambin, E., Lenton, T. M., Scheffer, M., Folke, C., Schellnhuber, H. J., Nykvist, B., de Wit, C. A., Hughes, T., van der Leeuw, S., Rodhe, H., Sörlin, S., Snyder, P. K., Costanza, R., Svedin, U., ... Foley, J. A. (2009). A safe operating space for humanity. *Nature*, 461(7263), 472-475.
- Rutherford, D. (2024). Net-zero aviation: How it started and how it's going. Retrieved from <https://theicct.org/net-zero-aviation-how-it-started-and-how-its-going-apr24/>
- Santa Boca S. L., Ribeiro, J. M. P., Mazon, G., Schneider, J., Barcelos, R. L., & de Andrade, J. B. S. O. (2020). A Green Airport model: Proposition based on social and environmental management systems. *Sustainable Cities and Society*, 59, 102160.
- Scheelhaase, J. D., & Grimme, W. G. (2007). Emissions trading for international aviation—an estimation of the economic impact on selected European airlines. *Journal of Air Transport Management*, 13(5), 253-263.
- SHGM (2025a). Sürdürülebilir Havacılık Yakıtları (SAF). <https://web.shgm.gov.tr/tr/saf/7235-surdurulebilir-havacilik-yakitlari-saf> adresinden erişilmiştir.

- SHGM (2025b). Uluslararası Havacılığa Yönelik Karbon Denkleştirme ve Azaltma Şeması Uygulama Talimatı (SHT-CORSIA). https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/2019/SHT-CORSIA-son_rev.pdf adresinden erişilmiştir.
- SHGM (2025c). Havaalanları Çevresel Kriterler Talimatı (SHT-Çevresel). <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/2022/SHT-CEVRESEL.pdf> adresinden erişilmiştir.
- SHGM (2025d). Yeşil Havaalanı Projesi Uygulama Esasları. <https://web.shgm.gov.tr/doc4/8.pdf>
- Steffen, W., Richardson, K., Rockström, J., Cornell, S. E., Fetzer, I., Bennett, E. M., Biggs, R., Carpenter, S. R., de Vries, W., de Wit, C. A., Folke, C., Gerten, D., Heinke, J., Mace, G. M., Persson, Å., Ramanathan, V., Reyers, B., & Sörlin, S. (2015). Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet. *Science*, 347(6223), 1259855.
- TAV Airports (2024). TAV'ın dört havalimanı karbon emisyonlarını dengeledi. <https://tavairports.com/tavin-dort-havalimani-karbon-emisyonlarini-dengeledi> adresinden erişilmiştir.
- Teo, P. (2002). Striking a balance for sustainable tourism: Implications of the discourse on globalisation. *Journal of Sustainable Tourism*, 10(6), 459-474.
- Tjahjono, M., Ünal, E., & Tran, T. H. (2023). The circular economy transformation of airports: an alternative model for retail waste management. *Sustainability*, 15(4), 3860.
- Torum, O., ve Yılmaz, A. K. (2009). Havacılıkta sürdürülebilirlik yönetimi: Türkiye'deki hava limanları için sürdürülebilirlik uygulamaları araştırması. *Journal of Aeronautics and Space Technologies*, 4(2), 47-58.
- Türk Hava Yolları (2025). *Karbon dengeleme (offset)*. <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/co2mission/> adresinden erişilmiştir.
- UNEP (2019). Global environment outlook 6. Retrieved from <https://www.unep.org/resources/global-environment-outlook-6>
- UNEP (2022). Emissions gap report 2022. Retrieved from <https://www.unep.org/resources/emissions-gap-report-2022>
- Waddington, E. G., & Ansell, P. J. (2024). A definition, conceptual framework, and pathway towards sustainable aviation. *Progress in Aerospace Sciences*, 151, 101050.
- WHO (2021). Climate change and health. Retrieved from <https://www.who.int/teams/environment-climate-change-and-health/climate-change-and-health>
- WMO (2023). State of the global climate 2023. Retrieved from <https://wmo.int/publication-series/state-of-global-climate/state-of-global-climate-2023>
- WMO (2024). Global annual to decadal climate update. Retrieved from <https://wmo.int/resources/publication-series/wmo-global-annual-decadal-climate-update/wmo-global-annual-decadal-climate-update-2024-2028>
- World Commission on Environment and Development (1987). *Our common future*. Oxford: Oxford University Press.

- World Economic Forum (2025). Global Aviation Sustainability Outlook 2025. Retrieved from https://reports.weforum.org/docs/WEF_Global_Aviation_Sustainability_Outlook_2025.pdf
- Yetişkin, Y., ve Yazdıç Demir, E. (2025). *Sürdürülebilir Havacılık Yakıtı (SAF): Geleceğin Yakıtı mı, Bugünün Fırsatı mı?*. <https://ttgv.org.tr/blog/surdurulebilir-havacilik-yakiti-saf-gelecegin-yakiti-mi-bugunun-firsati-mi> adresinden erişilmiştir.
- Zia, S., Rahman, M. U., Noor, M. H., Khan, M. K., Bibi, M., Godil, D. I., ... & Anser, M. K. (2021). Striving towards environmental sustainability: how natural resources, human capital, financial development, and economic growth interact with ecological footprint in China. *Environmental Science and Pollution Research*, 28(37), 52499-52513.
- Zieba, M., & Johansson, E. (2022). Sustainability reporting in the airline industry: Current literature and future research avenues. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 102, 103133.

Destek Bilgisi: Bu çalışmanın hazırlanması süresince herhangi bir bireyden ya da kurumdan aynı ya da nakdi bir yardım/destek alınmamıştır.

Çıkar Çatışması: Makalede herhangi bir çıkar çatışması ya da kazancı yoktur.

Etik Onayı: Çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara riayet edildiğini yazar tarafından beyan edilmektedir. Aksi bir durumun tespiti halinde Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir.

Bilgilendirilmiş Onam Formu: Yazar kendi rızası ile çalışmaya dâhil olmuştur.

Etik Kurul Onayı: Bu çalışma, etik kurul kararı gerektirmeyen araştırmalar arasında yer almaktadır.

Araştırmacıların Katkı Oranı: 1. Yazar = 100%

Extensive Summary

The Principle of Sustainability in Air Transport: An Evaluation within the Framework of Regulatory Mechanisms, Practices, and Challenges

Melike Mehveş PAMUK*

The industrialization process, accompanied by increasing production, energy consumption, and urbanization, has intensified global environmental challenges such as climate change, air pollution, depletion of natural resources, and biodiversity loss. Scientific evidence demonstrates that rising greenhouse gas emissions have accelerated global warming, leading to severe consequences including extreme weather events, sea-level rise, and ecosystem degradation (Haksevenler et al., 2023; Copernicus Climate Service, 2023). These developments have elevated environmental sustainability to the core of international policy agendas and sectoral strategies.

Sustainability represents a holistic approach that seeks to ensure economic growth, social justice, and environmental balance simultaneously, meeting present needs without compromising the ability of future generations to meet their own needs (World Commission on Environment and Development, 1987; Elkington & Rowlands, 1999). Comprising three fundamental dimensions (economic, social, and environmental) sustainability aims to maintain economic stability (Daly, 2015), promote social equity and cultural diversity (Lehtonen, 2004), and protect natural resources while minimizing environmental impacts (Goodland, 1995; Mazıoğlu, 2024). Within this framework, sectors and their actors are required not only to sustain economic profitability but also to fulfill their environmental and social responsibilities (Frangopoulos, 2006; Akduman & Karahan, 2025).

The civil air transport sector, which plays a significant role in the global economy and societal mobility, is therefore at the center of sustainability debates. While aviation facilitates the rapid, safe, and efficient movement of people and goods -thus contributing substantially to economic growth and social development- its expanding operations driven by increasing demand have intensified environmental pressures, including high energy consumption, greenhouse gas emissions, air pollution, and noise pollution (Çökelez, 2024; Barutçu & Çolakoğlu, 2024).

Although air transport is strategically vital for global connectivity and economic development, its high energy intensity and carbon emissions place it under heightened scrutiny in sustainability discussions. Rising flight frequencies and passenger demand increase fuel consumption and carbon emissions, while volatility in energy prices further amplifies economic pressures on the sector (Torum & Yılmaz, 2009). In particular, CO₂ and other greenhouse gas emissions have led to intensified examination of aviation's environmental footprint within the broader context of climate change.

*Corresponding author at: Beykoz University, School of Civil Aviation,
E- Mail Address: mehvespamuk@beykoz.edu.tr

The primary objective of this study is to examine sustainability-oriented regulations developed by civil aviation authorities from a holistic perspective, thereby revealing how the sector responds to its growing environmental responsibilities. The study focuses on key sustainability domains, including energy and fuel efficiency, carbon emission measurement and reporting, and waste and noise management. Furthermore, policies and regulatory frameworks developed in recent years by international and regional authorities such as International Civil Aviation Organization (ICAO), the European Union Aviation Safety Agency (EASA), the Federal Aviation Administration (FAA), and the International Air Transport Association (IATA) are systematically analyzed. In this respect, the study aims to elucidate the mandatory transformation dynamics of the air transport sector and to provide a comprehensive reference source for the academic literature, policymakers, and industry practitioners.

To advance sustainability within the sector, regulatory institutions such as ICAO, EASA, FAA, and IATA have developed harmonized regulatory frameworks that aim to reduce aviation's environmental impacts while preserving operational efficiency. These frameworks address critical areas including energy use, carbon emissions, fuel efficiency, waste management, and noise reduction (EASA, 2024; FAA, 2024; IATA, 2024; ICAO, 2025).

Energy and fuel efficiency constitute one of the core dimensions of aviation sustainability. New aircraft CO₂ and fuel efficiency standards introduced by the FAA and ICAO mandate the integration of aerodynamic improvements, lightweight composite materials, and more efficient engine technologies (ICAO, 2022a; 2023a; FAA, 2024). Emerging technologies -such as open-rotor engines, hybrid-electric and hydrogen propulsion systems -alongside next-generation aircraft like the Airbus A350 and Boeing 787, achieve fuel savings of approximately 15-25% compared to previous models (Lee et al., 2021; ICAO, 2025). In parallel, sustainable aviation fuels (SAF) have been gradually mandated in Europe under the ReFuelEU and Fit for 55 packages, while in Türkiye they have been incorporated into national legislation through SAF and CORSIA regulations issued by the Directorate General of Civil Aviation (DGCA/SHGM) (European Commission, 2023; SHGM, 2025a; 2025b). Nevertheless, the currently low global share of SAF remains a major obstacle to achieving net-zero targets (Energy Transitions Commission, 2023).

The measurement, reporting, and mitigation of carbon emissions represent another critical pillar of sustainability. ICAO's Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) provides a global framework aimed at stabilizing international aviation emissions at 2020 levels, while the European Union Emissions Trading System (EU ETS) and revised monitoring, reporting, and verification (MRV) requirements add regional regulatory layers (ICAO, 2023b; European Commission, 2024; 2025b). IATA's Fly Net Zero initiative embodies the sector's voluntary yet comprehensive commitment to achieving net-zero emissions by 2050, offering a multi-pronged roadmap that encompasses SAF deployment, technological innovation, operational efficiency, and carbon capture solutions (IATA, 2025b). Examples from China (CAAC) and Türkiye further illustrate how national aviation authorities are integrating sustainability objectives with broader development strategies through tailored regulatory approaches (Ma, 2025; IGA Airport, 2023; TAV Airports, 2024).

Beyond carbon emissions, sustainability in aviation also encompasses waste management, noise reduction, and continuous environmental monitoring. ICAO Annex 16 noise standards require new-generation aircraft to be significantly quieter, while airports in many countries implement noise monitoring

and management plans (ICAO, 2021; European Commission, 2025; CARC, 2025). In waste management, circular economy practices, the Green Airport Project, and ISO 14001-based environmental management systems have gained prominence (Tjahjono et al., 2023; SHGM, 2025c; 2025d). Istanbul Airport exemplifies this multidimensional approach through carbon accreditation, LEED certification, and comprehensive environmental monitoring practices (IGA Airport, 2024).

Despite the progress achieved through ICAO fuel efficiency and noise standards and market-based mechanisms such as CORSIA and the EU ETS, significant challenges remain in aligning aviation's growth trajectory with climate objectives (Macintosh & Wallace, 2009). One of the most critical challenges is the limited availability and high cost of SAF, which is widely regarded as the most viable short- and medium-term decarbonization solution for aviation. SAF production costs currently two to three times higher than conventional jet fuel and insufficient global supply capacity hinder the implementation of ambitious targets such as the EU's mandate to reach a 70% SAF blending ratio by 2050 (World Economic Forum, 2025). While electric and hydrogen-powered aircraft offer long-term potential, current battery limitations, infrastructure requirements, technical uncertainties, and high investment costs render them impractical for medium- and long-haul commercial operations in the near term. Consequently, SAF (particularly synthetic fuels (eSAF) compatible with existing aircraft and fuel infrastructure) emerges as the most realistic solution for decarbonizing long-haul aviation (Yetişkin & Yazdıcı Demir, 2025).

Another major challenge is the lack of globally consistent and harmonized policy frameworks. Although CORSIA is critical for global standardization, limited participation by some major countries and uncertainties surrounding carbon credit markets constrain its effectiveness. Significant regional disparities in SAF policies further complicate global adoption. While Europe has implemented robust regulatory frameworks, uncertainty surrounding SAF incentives in the United States and uneven progress in developing economies hinder investment and long-term offtake agreements, increasing the need for effective risk-mitigation mechanisms (World Economic Forum, 2025).

In addition, rapid growth in air travel demand exerts further pressure on emission reduction efforts. The post-pandemic recovery has driven increases in passenger numbers, contributing to renewed growth in international aviation CO₂ emissions. Projections by EUROCONTROL, ICCT, and the International Energy Agency (IEA) indicate substantial increases in flight volumes and emissions through 2050, raising concerns about alignment with the Paris Agreement's 1.5°C target (EUROCONTROL, 2024; IEA, 2025).

In conclusion, although the air transport sector has made notable progress toward sustainability, it continues to face a challenging transition shaped by economic constraints, technological uncertainties, SAF supply limitations, and policy fragmentation. Achieving long-term sustainability will require coordinated global action, accelerated technological innovation, robust and consistent regulatory frameworks, and sustained collaboration among all stakeholders including airlines, manufacturers, airports, public authorities, and international organizations.



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

www.turib.org



Assessing Tourism Awareness of Local Residents in a Potential Tourism Destination: The Case of Bitlis*

Nurullah Cihan AĞBAY^{a**}

^a Bitlis Eren University, Department of Gastronomy and Culinary Arts, Ahlat, Bitlis, Türkiye, E-mail: cihangbay@gmail.com ORCID: 0000-0001-9689-4608

Abstract

Bitlis is a destination with considerable potential for various types of tourism due to its rich tangible and intangible cultural heritage and diverse attractions. This study aimed to determine whether tourism awareness of local residents—one of the key actors in tourism development—differed by demographic characteristics. In this context, the research was conducted using a quantitative approach. The study population comprised residents living throughout Bitlis Province. Data were collected using a four-dimensional tourism awareness scale. As it was difficult to reach the entire population, convenience sampling was employed. A total of 407 valid survey forms were analyzed. First, frequency and percentage distributions related to demographic characteristics were presented. An independent samples t-test was conducted to determine whether there were differences between two groups, and a one-way analysis of variance (ANOVA) was used for comparisons among groups. The findings showed that tourism awareness of local residents differed significantly by gender, marital status, income level, occupation, duration of residence, and age. Participants from the X and Y generations demonstrated higher levels of tourism awareness compared to those from the Z generation. No significant differences were found with respect to participants' education level.

Keywords: Tourism Awareness, Bitlis, Tourism Development, Education Level.

Jel kodu: L83, Z32

Potansiyel Bir Turizm Destinasyonunda Yerel Halkın Turizm Farkındalığının Değerlendirilmesi: Bitlis Örneği

Öz

Bitlis, sahip olduğu zengin somut ve somut olmayan kültürel mirası ve çeşitli çekicilikleri sayesinde farklı turizm türleri açısından önemli bir potansiyele sahip bir destinasyondur. Bu çalışma, turizm gelişiminde temel aktörlerden biri olan yerel halkın turizm farkındalığının demografik özelliklere göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemeyi amaçlamıştır. Bu kapsamda araştırma nicel bir yaklaşımla yürütülmüştür. Araştırmanın evrenini Bitlis il genelinde yaşayan bireyler oluşturmuştur. Veriler dört boyutlu bir turizm farkındalığı ölçeği kullanılarak toplanmıştır. Tüm evrene ulaşmak mümkün olmadığından kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Toplam 407 geçerli anket formu analiz edilmiştir. İlk olarak demografik özelliklere ilişkin frekans ve yüzde dağılımları sunulmuştur. İki grup arasındaki farklılıkları belirlemek amacıyla bağımsız örneklem t-testi uygulanmış, gruplar arasındaki karşılaştırmalar için ise tek yönlü varyans analizi (ANOVA) kullanılmıştır. Bulgular, yerel halkın turizm farkındalığının cinsiyet, medeni durum, gelir düzeyi, meslek, ikamet süresi ve yaş değişkenlerine göre anlamlı farklılık gösterdiğini ortaya koymuştur. X ve Y kuşaklarında yer alan katılımcıların turizm farkındalık düzeylerinin Z kuşağında yer alan katılımcılara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim düzeyi açısından ise anlamlı bir farklılık bulunmamıştır.

Anahtar Kelimeler: Turizm Farkındalığı, Bitlis, Turizm Gelişimi, Eğitim Seviyesi.

Jel Code: L83, Z32

Makalenin Geçmişi:

Received : April 8, 2026

Revision : May 27, 2026

Accepted : July 07, 2026

Article Type : Research Article

DOI : 10.67539/turibder.1926205

Ağbay, C.A. (2026). Assessing Tourism Awareness of Local Residents in a Potential Tourism Destination: The Case of Bitlis. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 6 (2), 193-212

* Ethical approval for this study was obtained from the Social and Human Sciences Research Ethics Committee of Bitlis Eren University (Decision No. 2025/12-18, E.8795).

** Corresponding author: cihangbay@gmail.com

1. Introduction

Studies are frequently conducted on different tourism activities and tourism resources—in other words, the tourism potential—of the regions where local people live. Early research on this subject has indicated that a destination cannot develop if the local population is unaware of it (Murphy, 2013). Timothy (2000) associates local people's knowledge of how tourism functions, and their ability to protect their social, cultural, and environmental interests with their level of awareness. According to him, a general increase in community awareness can reduce the negative impacts of tourism, enhance the reputation of the destination, and lay the groundwork for greater local participation in tourism. Therefore, higher levels of awareness can lead to greater participation of local people in tourism development (Timothy, 2000: 111).

A high level of awareness can also contribute to community welfare (Cárdenas et al., 2015). Additionally, at this level, it may play a significant role in determining tourism development priorities at the destination and in the success of sustainable tourism (Schönherr et al., 2023; Mihalic, 2020). Furthermore, awareness of tourism-related issues influences whether people support or oppose tourism activities (Woosnam et al., 2023). Tosun (2000) identifies one of the major obstacles to participatory tourism development as a low level of awareness. Low tourism awareness can act as a barrier not only for residents but also for effective communication among other stakeholders at the destination (Jamal & Getz, 1995). Therefore, when discussing tourism development, the awareness required across the destination may be fostered by the local community.

In developing countries, projects, educational initiatives, and research aimed at raising tourism awareness with the vision of improving tourism have come to the forefront (Ghaderi et al., 2022; Lynn, 1992; Kisusi & Masele, 2019). For instance, education programs designed to increase awareness of cultural heritage can raise consciousness regarding the preservation of these resources (Oladeji et al., 2022). Enabling local people to participate in tourism activities in their own regions can highlight not only the economic benefits but also promote a sense of ownership or pride toward their local heritage (Murphy, 2013:27). Additionally, the local community's awareness of the events organized in their region plays an important role in the success of the event and in community participation due to its potential socio-economic contributions (Alananzeh et al., 2022). Today, there are studies not only on tourism awareness but also on understanding the level of environmental awareness among those living in destinations, with programs or training being recommended specifically to raise such awareness (Yfantidou et al., 2025; Khuadthong et al., 2025; Yüsek et al., 2019).

Certain theoretical approaches and tourism models highlight the importance of local communities in tourism. For example, community-based tourism, which is proposed as a model for developing tourism destinations, essentially aims to support long-term tourism development within the destination, albeit expressed differently at the macro level (Pramono & Juliana, 2025; Nair & Hamzah, 2015). Similarly, when considered within the framework of a participatory approach, stakeholder theory regards the involvement of the local community in tourism-related decisions as essential for developing tourism (Roxas, 2020; Gunn & Var, 1994). In this context, especially in emerging tourism destinations, the local community's awareness of tourism issues plays a significant role in the destination's tourism planning process, and the participation of local people, even at different levels, is considered important (Byrd, 2007).

From the perspective of stakeholder theory, community participation and interaction are crucial to ensuring the sustainable development of tourism, particularly when the focus is on cultural preservation, environmental sustainability, and economic and social benefits for local residents (Brohman, 1996). Raising

awareness of the local population about tourism can enable them to act not merely as objects in the tourism development of their region, but rather as actors—or, in other words, catalysts (Saarinen, 2010). A high level of awareness among local people regarding tourism values indicates that they would even be willing to pay fees for sustainability projects in relevant areas (Li et al., 2023). Therefore, a tourism-conscious local community may be more willing to support tourism development activities.

Evaluating the local community, which holds an important place in tourism development, within the scope of tourism awareness may make it possible to obtain concrete data for the future of tourism in Bitlis. In fact, uncovering the local community's thoughts on tourism values and enabling decision-makers to use these findings in tourism policy and planning constitute a practical contribution of this study. In this regard, the main aim of the study is to determine the overall level of tourism awareness in Bitlis by also including different tourism types and tourism resources in the area, and to establish a scientific foundation for developing policies based on the results.

2. Literature Review

Research highlighting the role of local residents in tourism development from various perspectives is frequently encountered. Local residents' views on types of tourism, their support for the economic benefits of tourism, and their attitudes towards its positive and negative impacts are fundamental issues in studies examining the extent to which locals support tourism. This research mainly focuses on residents' level of consciousness and knowledge regarding tourism-related values and activities, even though tourism awareness may conceptually overlap with tourism perception or support in certain studies. The concept has been addressed in many studies; however, issues such as tourism awareness, perception, and support have often become intertwined. Therefore, conceptual clarity is required. In this regard, clarifying the concept of awareness is important. The Turkish Language Association (TDK, 2026a) defines the concept of awareness in its dictionary as “the state of being aware,” and further explains being aware as “being informed about things that need to be seen or known, paying attention to something that needs to be understood” (TDK, 2026b). The Oxford Dictionary (2026) defines awareness as “knowing that something exists and is important,” while the Cambridge Dictionary (2026) describes it as “the mental state of knowing about something.” Although it requires a more detailed conceptual examination, tourism awareness can be broadly defined within the scope of this study as follows:

“The state of an individual being knowledgeable or conscious of tourism-related resources, values, or activities”.

Although research focuses on different types of tourism, it primarily examines the extent to which the local populations or the target groups are knowledgeable about tourism in their own regions. In this respect, research conducted especially in Türkiye also provides an opportunity to gain insights into the tourism awareness of people living in different regions of the country.

Yaşarsoy et al. (2021) found that cultural heritage awareness in Kastamonu did not differ by participants' gender or academic departments; however, significant differences were identified between age groups. In Şanlıurfa, the level of cultural heritage awareness of local residents is high across demographic characteristics such as age, income, gender, and occupation (Akpırınç & Mancı, 2019). In a study conducted in the Cizre district of Şırnak, it was found that local people's awareness of cultural values varied based on demographic

factors such as length of residence in the district, age, gender, marital status, and education (Çelik et al., 2023). Another study in Şırnak revealed that public employees generally possess awareness of tourism values, with natural and cultural values being especially prominent (Ertaş, 2018). In a study conducted in Balıkesir (Duman et al., 2025), it was found that married individuals had a higher level of cultural heritage awareness than single individuals, and women had a higher level than men. Research on local residents' tourism awareness in Divriği, Sivas, revealed that their opinions centered on regional products, historical values, tourism income level, and local accommodation opportunities (Arslan Koçkaya, 2025). Research conducted in Birgi, İzmir (Gökhan & Duran, 2025) found that knowledge of the region's historical sites and intangible cultural heritage was high among elderly participants, whereas young people's knowledge of Birgi's historical and cultural values was limited. Mteti et al. (2025) demonstrated that in the Katavi region in southern Tanzania, some of the local population had a high level of cultural heritage awareness, while others had a limited level, and that this differed by demographic characteristics.

Some studies have also highlighted awareness related to tourism values other than cultural elements or cultural heritage. Yılmaz et al. (2022) stated that individuals over the age of 18 living in Isparta have above-average awareness of thermal tourism. Gökmen et al. (2020) concluded that academics in Ankara and Konya possess knowledge about health tourism but do not have sufficient information about the practices implemented by healthcare institutions. In Bartın, university students demonstrate a high level of awareness of tourism attractions, such as geotourism and cultural heritage—especially the Güzelcehisar Lava Columns and Amasra (Karakaş et al., 2024). Gürbüz and Çamuka (2026) found that in Bingöl, awareness is very high regarding well-known tourism values such as the ski resort, thermal waters, floating islands, and Bingöl honey, but is low with respect to newly introduced tourism values.

On the other hand, in addition to research on tourism awareness of residents in destinations, some studies specifically focus on other stakeholders. In a qualitative study conducted in Kuşadası (Bostan et al., 2023), which included managers of significant stakeholders in tourism (public institutions, hoteliers, guides, etc.), the participants stated that there was no established awareness of accessible tourism. Similarly, Gülenç Birsen and Arslan (2025) found that business operators in Konya mainly associate tourism with cultural and religious values, did not sufficiently benefit from tourism, and were not included in the tourism-related decision-making process, despite having a good level of tourism awareness. Karadeniz et al. (2018) also revealed that awareness levels among university students differed by origin (whether they were from Ordu), the campuses and academic units at which they studied, and by gender, with students studying in Ünye demonstrating higher awareness.

Although not directly related to tourism awareness, there are a limited number of studies on similar topics in Bitlis. Olcay and Araboğa (2018) state that the local residents hold a positive attitude toward tourism and are willing to utilize the tourism resources in Bitlis. However, the authors state that tourism awareness of the local community has not yet developed sufficiently. In another study, Koç and Yakın (2025) indicated that the local cuisine in Bitlis holds significant potential within the scope of gastronomy tourism. Moreover, residents support this potential as a type of tourism that can be developed. Although the studies reviewed vary according to tourism types, they indicate that tourism awareness differs based on demographic characteristics.

This study aimed to determine whether tourism awareness of local residents differed by demographic characteristics. Based on the relevant literature, the following seven hypotheses were formulated:

- H1: Tourism awareness of local residents in Bitlis differs by gender.
- H2: Tourism awareness of local residents in Bitlis differs by marital status.
- H3: Tourism awareness of local residents in Bitlis differs by age.
- H4: Tourism awareness of local residents in Bitlis differs by occupation.
- H5: Tourism awareness of local residents in Bitlis differs by income level.
- H6: Tourism awareness of local residents in Bitlis differs by education level.
- H7: Tourism awareness of local residents in Bitlis differs by length of residence.

3. Methodology

3.1. Study area: Bitlis

Bitlis, a candidate for development as a destination, is part of the TRB2 group and ranks low in terms of socio-economic development in Türkiye (Doğan et al., 2025). Located on the western side of Lake Van, Bitlis—with its districts along the lake and villages throughout the province—is favorably positioned for various types of tourism. Numerous historical structures, such as castles, mausoleums, cemeteries, mosques, churches, bridges, inns, and fountains in the city center and other settlements, as well as cultural heritage elements, are among the attractions for cultural tourism. In addition, Bitlis is suitable for various types of tourism, including ecotourism, lake tourism, birdwatching, highland tourism, bicycle tourism, geotourism centered around Nemrut Caldera, thermal tourism supported by hot springs located in different areas, winter tourism, emerging gastronomy tourism (Ağbay, 2025; Koç & Yakın, 2025; Özkanlı & Şevgin, 2025; Elmastaş, 2024; Köseoğlu & Korkmaz, 2024; Savgın & Belli, 2019; Olcay & Araboğa, 2018), as well as the region's popular beekeeping activities.

Map 1. Location of Bitlis in Türkiye



Additionally, events such as the Adilcevaz Walnut Festival, Film Festival, Snow Festival, Tatvan Eastern Anatolia Fair, and the Ahlat 1071 Malazgirt (Manzikert) Victory Celebrations, which have either continued from the past or recently emerged with different themes, stand out as activities throughout the year that local residents, as well as tourists in general, can participate in.

In recent times, Bitlis Eren University, which has specialized in tourism, has served as a pioneer among public institutions. Moreover, the increase in academic research, projects, and events throughout the province may be considered part of the infrastructure that both enhances Bitlis's tourism potential and prepares the region for the future.

Figure 1. Selected Tourism Attractions in Bitlis



Bitlis benefits from several transportation advantages, including easy road access to its city center, districts, and villages in the Van Lake Basin. Its strategic position along the Van and Diyarbakır highways and its proximity to airports in nearby provinces further enhance its connectivity. Although the services are somewhat limited, the Van Lake Express, which runs from Ankara to Tatvan, and the ferry service across Lake Van to Van offer unique tourism opportunities. Consequently, both transportation opportunities and diverse tourism possibilities are key strengths in promoting Bitlis as a tourist destination.

In addition to Bitlis' potential, it is important to highlight several issues that should not be overlooked. For example, although the Nemrut Caldera stands out as a natural wonder with significant tourism potential, both academic research and practical observations indicate that the caldera's future is under threat rather than being simply a tourism asset (Ağbay, 2025; Demirtaş, 2020). Indeed, the bans on entering the caldera at certain times, enacted by the Bitlis Governorship on various occasions, are aimed at preventing visitors from altering the feeding habits of wild animals, such as bears, that inhabit the caldera ecosystem (Bitlis Valiliği, 2025; AA, 2024). Moreover, the Ministry of Agriculture and Forestry (2025) has initiated work regarding the designation of the Nemrut Caldera as a National Park to establish a balance between conservation and use. Additionally, a presidential decree dated February 27, 2026, expanded the boundaries of the Nemrut Caldera Protected Area (RG, 2026). These decisions can be evaluated from the perspective of the necessity to create sustainable awareness regarding the potential negative impacts that visits may have on the ecosystem of this tourism destination.

Similarly, despite efforts by public institutions and non-governmental organizations to raise awareness on this issue (ÇSB, 2022; AA, 2025; Turmepa, 2021), the increasing pollution of Lake Van day by day remains a significant problem (Yılmaz & Günay, 2021). It can be stated that these efforts have not yet reached a

sufficient level to prevent pollution. Aside from natural resources, human-induced damage to cultural heritage assets, such as historical houses or tombs (kümbets) located in Ahlat and the center of Bitlis, poses a threat to the future of these values as well as to the future of tourism (Bahadur, 2025; Keleş Eriçok, 2022).

The tourism potential of Bitlis, along with the need for better preservation of tourism resources and the role of local residents, highlights the importance of this research. Greater participation of local residents in tourism-related activities may contribute to maximizing economic benefits, and at the same time protect the environment and nature. At this point, the possible contribution of tourism to the development of Bitlis should not be overlooked (Şengel & Zengin, 2017). In this context, this study identifies the current state of tourism awareness of the local residents in Bitlis, a destination with development potential.

3.2. Population and Sample

The population of the study consisted of residents living in Bitlis Province. As of 2025, the population of Bitlis was 360,423 (TÜİK, 2026). Since it was not possible to reach the entire population, a sampling method was employed. According to Krejcie and Morgan (1970), a sample size of 384 is considered sufficient. In this study, convenience sampling was used to reach participants from the population. A total of 414 individuals participated in the survey. Data were collected through face-to-face questionnaires and online surveys via Google Forms. After the data screening process, seven questionnaires were found to be incomplete or improperly completed and were therefore excluded from the analysis. Consequently, the analyses were conducted using 407 valid questionnaires. Ethical approval for this study was obtained from Social and Human Sciences Research Ethics Committee of Bitlis Eren University (Decision No. 2025/12-18, E.8795). During the research process, participants were informed about the purpose of the study and participated voluntarily.

3.3. Data Collection Tool

The survey technique was used to collect the data for the research. The first section of the two-part questionnaire included questions aimed at determining the demographic characteristics of the participants, while the second section consisted of statements designed to measure the level of tourism awareness. The Tourism Awareness Scale developed by Yakın and Çukur (2025) was adapted to the context of Bitlis. The scale consists of 18 items and four dimensions: Awareness towards Nature Tourism, Cultural Tourism Places, Cultural Tourism Activities, and Sports Tourism. The adapted scale is available from the author upon request. The statements were evaluated using a five-point Likert scale. The total variance explained by the tourism awareness scale used in the study was 59.894%, and the Cronbach's alpha coefficient was .912, indicating that the scale demonstrated adequate validity and reliability (Hair et al., 2019).

3.4. Data Analysis

The data were analyzed using SPSS version 27. Prior to the analysis, the dataset was checked for missing values and outliers. Descriptive statistics were calculated to determine the participants' tourism awareness levels. To assess whether the data followed a normal distribution, skewness and kurtosis values were examined. The results indicated that the skewness (-0.684) and kurtosis (1.357) values were within acceptable limits (George & Mallery, 2019); therefore, the data were considered normally distributed. In line with the purpose of the study, independent samples t-tests and one-way analysis of variance (ANOVA) were conducted. When the ANOVA results indicated a significant difference, Tukey's post hoc test was applied to determine which groups differed from each other.

4. Findings

This section presents the participants' demographic characteristics and analysis results.

4.1. Demographic Characteristics

Table 1 presents the demographic characteristics of the participants. As shown in Table 1, 42.8% of the participants were from Generation Z, 51.8% were single, and 53.6% were male.

Table 1. Demographic Characteristics of the Participants

	Groups	n	%
Age	18–29	174	42.8
	30–45	159	39.1
	46+	74	18.1
Marital Status	Single	211	51.8
	Married	196	48.2
Occupation	Public Sector	156	38.3
	Private Sector	69	17.0
	Student	82	20.1
	Other	100	24.6
Monthly Income (TL-Turkish Lira)	30,000 or less	161	39.6
	30,001–45,000	46	11.3
	45,001–60,000	53	13.0
	60,001 TL or more	147	36.1
Gender	Female	189	46.4
	Male	218	53.6
Education	High school and below	97	23.8
	Associate Degree	90	22.1
	Bachelor's Degree	160	39.3
	Postgraduate	60	14.7
Length of Residence	Less than 1 year	36	8.8
	1–5 years	90	22.1
	6–10 years	37	9.1
	11–20 years	50	12.3
	More than 20 years	194	47.7
	Total	407	100.0

Among the participants, university graduates (39.3%) and public employees (38.3%) constituted notable proportions. Participants with a monthly income of 30,000 TL or less (39.6%) and those who had lived within the borders of Bitlis for more than 20 years (47.7%) represented the largest groups in the sample.

4.2. T-Test

In this section, it was examined whether tourism awareness of local residents in Bitlis differed by demographic variables. An independent samples t-test was conducted for the variables of gender and marital status.

Table 2. Independent Samples t-test Results by Gender

Variables	Groups	n	$\bar{X}$	SD	t-test		
					t	df	p
Tourism Awareness	Female	189	3.71	0.6664	-2.332	405	0.02
	Male	218	3.87	0.6972			

The analyses revealed that tourism awareness of local residents in Bitlis differed significantly by gender ($t = -2.332, p < .05$). The mean score of male participants ($\bar{X} = 3.87$) was higher than that of female participants ($\bar{X} = 3.71$). These results indicate that the tourism awareness level of male participants was significantly higher than that of female participants.

Table 3. Independent Samples t-test Results by Marital Status

Variables	Groups	n	$\bar{X}$	SD	t-test		
					t	df	p
Tourism Awareness	Single	211	3.69	0.7389	-3.550	398.648	0.000
	Married	196	3.92	0.6040			

The analyses revealed that tourism awareness of local residents in Bitlis differed significantly by marital status ($t = -3.550, p < .05$). The mean score of married participants ($\bar{X} = 3.92$) was higher than that of single participants ($\bar{X} = 3.69$). These results indicate that married participants had significantly higher tourism awareness than single participants.

4.3. One-Way ANOVA Analysis

This section examines whether tourism awareness of local residents in Bitlis differs by demographic variables. One-way analysis of variance (ANOVA) was conducted to examine differences based on variables such as age, occupation, monthly income level, education level, and length of residence in Bitlis. In addition, Tukey's post hoc test was performed to determine which groups differed significantly from one another in the ANOVA analysis.

Table 4. ANOVA Results by Age

Age (Years)	n	$\bar{X}$	SD	Source of Variance	Sum of Squares	df	Mean Square	F	p	Tukey
18-19 (1)	174	3.66	0.73	Between Groups	6.310	2	3.155			
30-45 (2)	159	3.87	0.65	Within Groups	185.220	404	.458	6.882	0.001	1-2 1-3
46+ (3)	74	3.98	0.56	Total	191.530	406				
Total	407	3.08	0.68							

As shown in Table 4, tourism awareness of local residents in Bitlis differed significantly by age ($F = 6.882, p < .05$). The results of Tukey's post hoc test indicated that individuals aged 30–45 ($\bar{X} = 3.87$) and those aged 46+ ($\bar{X} = 3.98$) had higher tourism awareness levels than those in the 18–29 age group ($\bar{X} = 3.66$).

Table 5. ANOVA Results by Occupation

Occupation	n	$\bar{X}$	SD	Source of Variance	Sum of Squares	df	Mean Square	F	p	Tukey
Public Sector (1)	156	3.93	0.67	Between Groups	9.383	3	3.128	6.92	0.000	1-3 2-3 4-3
Private Sector (2)	69	3.81	0.53	Within Groups	182.147	403	.452			
Student (3)	82	3.51	0.81	Total	191.530	406				
Other (4)	100	3.82	0.62							
Total	407	3.80	0.68							

The table shows that tourism awareness of local residents in Bitlis differs significantly by occupation ($F=6.920$, $p<.05$). The results of Tukey's post hoc test indicated that public employees ($\bar{X}=3.93$), private sector employees ($\bar{X}=3.81$), and individuals in other occupational groups ($\bar{X}=3.82$) had higher tourism awareness than students ($\bar{X}=3.51$).

Table 6. ANOVA Results by Monthly Income Level

Monthly Income (TL-Turkish Lira)	n	$\bar{X}$	SD	Source of Variance	Sum of Squares	df	Mean Square	F	p	Tukey
30,000 or less (1)	161	3.64	0.74	Between Groups	7.576	3	2.525	5.532	0.000	1-3 1-4
30,001–45,000 (2)	46	3.79	0.59	Within Groups	183.954	403	.456			
45,001–60,000 (3)	53	3.94	0.52	Total	191.530	406				
60,001 or more (4)	147	3.93	0.67							
Total	407	3.80	0.68							

The table shows that tourism awareness of local residents in Bitlis differed significantly by monthly income level ($F=5.532$, $p<.05$). The results of Tukey's post hoc test indicated that individuals with a monthly income of 45,001–60,000 TL ($\bar{X}=3.94$) and those earning 60,001 TL or more ($\bar{X}=3.93$) had higher tourism awareness levels than those earning 30,000 TL or less ($\bar{X}=3.64$).

Table 7. ANOVA Results by Education Level

Education	n	$\bar{X}$	SD	Source of Variance	Sum of Squares	df	Mean Square	F	p	Tukey
High school and below (1)	97	3.81	0.62	Between Groups	.342	3	.114	0.240	0.868	–
Associate Degree (2)	90	3.75	0.63	Within Groups	191.188	403	.474			
Bachelor's Degree (3)	160	3.82	0.73	Total	191.530	406				
Postgraduate (4)	60	3.80	0.73							
Total	407	3.80	0.68							

The results indicated that tourism awareness of local residents in Bitlis did not differ significantly by education level ($F=0.240, p>.05$).

Table 8. ANOVA Results by Length of Residence

Length of Residence (Years)	n	$\bar{X}$	SD	Source of Variance	Sum of Squares	df	Mean Square	F	p	Tukey
Less than 1 year (1)	36	3.52	0.84	Between Groups	10.108	4	2.527	5.599	0.000	1–5 2–5
1–5 years (2)	90	3.60	0.74	Within Groups	181.422	402	.451			
6–10 years (3)	37	3.76	0.59	Total	191.530	406				
11–20 years (4)	50	3.92	0.51							
More than 20 years (5)	194	3.92	0.64							
Total	407	3.80	0.68							

The table shows that tourism awareness levels of local residents in Bitlis differed significantly by length of residence in Bitlis ($F=5.599, p<.05$). The results of Tukey’s post hoc test indicated that individuals who had lived in Bitlis for more than 20 years ($\bar{X}=3.92$) had higher tourism awareness levels than those who had lived there for less than 1 year ($\bar{X}=3.52$) and those who had lived there for 1–5 years ($\bar{X}=3.60$).

5. Discussion and Conclusion

This study examined whether tourism awareness of local residents in Bitlis differed by demographic characteristics. Significant differences were found for the variables of gender, age, income level, occupation, and length of residence, while no significant difference was observed for the education level. All the hypotheses of the study, except for the hypothesis related to education level, were supported. The results obtained are discussed below, and several recommendations are presented.

Studies conducted in Türkiye have shown that tourism awareness varies according to gender (Yaşarsoy et al., 2021; Karadeniz et al., 2018). In this study, it was determined that tourism awareness differed by gender, with men in Bitlis exhibiting higher tourism awareness. Factors such as men making greater use of public spaces, being more active in working life, and participating more in the economic benefits or recreational activities of tourism across Bitlis province (Farías-Torbidoni et al., 2024) may be influential. In contrast, women may be more cautious about tourism development due to the negative impacts of tourism (Nunkoo & Gursoy, 2012). This result suggests that further research on local residents’ support for tourism in Bitlis may be valuable.

The research results indicate that tourism awareness differed by marital status. The finding that married individuals had a higher level of awareness than singles is consistent with the findings of Duman et al. (2025). Based on evaluations specific to Bitlis, one possible explanation for this finding may be that married individuals have a higher consciousness of sustainability and greater awareness regarding sustainable tourism (Özdemir Uçgun & Narcı, 2022). Additionally, the fact that married individuals perceive the social and environmental impacts of tourism positively may also explain this situation (Bhat & Mishra, 2021).

From an age perspective, tourism awareness appears to increase with age. Research in the literature also supports that tourism awareness differed by age (Yaşarsoy et al., 2021). In this study, age groups were based on the classification proposed by Dimock (2019). Accordingly, tourism awareness of Generations X and Y

living in Bitlis was higher than that of Generation Z. Considering both the residents of the province and the students studying at Bitlis Eren University, it can be said that Generation Z represents a significant portion of the population. In this context, it may be worthwhile for educational institutions at the national level to increase planning and projects aimed at raising awareness among young people. Efforts to increase tourism awareness among university students may also play an important role in promoting Bitlis. Indeed, individuals living temporarily in a destination, such as students or temporary workers, may contribute to its future promotion by sharing information through their social networks (Kesgin et al., 2019). Furthermore, in a developing destination, local residents' knowledge about their hometown affects their behavior related to destination marketing (Gupta & Singh, 2025). Therefore, initiatives targeting Generation Z could increase the contribution of both the young population living in Bitlis and those who will graduate from university and move elsewhere to the promotion of Bitlis.

When examined by occupation, the high tourism awareness of public employees is consistent with the findings of a study conducted in Şırnak (Ertaş, 2018). In contrast, the lower awareness of students compared to other occupational groups may be explained by the fact that they have spent less time living in Bitlis. The involvement of public employees in bureaucracy—and thus in projects, administrative affairs, and research or their greater exposure to such activities—may be among the factors contributing to their higher awareness.

Another finding of this study is that those with higher monthly incomes also exhibit higher tourism awareness, a finding that is consistent with previous studies (Akın & Orhan, 2024; Akpırınç & Mancı, 2019). It is reasonable to assume that individuals who earn income from tourism or benefit from its economic gains may have higher tourism awareness. However, an important point here is that the participants were not asked whether they had generated income from tourism. Although this relationship may not always apply to all tourism activities, previous research has shown that individuals with higher incomes tend to travel more or participate in more tourism activities (Zahirović et al., 2021; Rudež, 2018). Similarly, it may be expected that residents of Bitlis with higher incomes would also demonstrate higher tourism awareness. An important implication of this finding is the need to increase tourism activities targeting low-income individuals. Under the leadership of public institutions and other stakeholders, low-income citizens can be encouraged or supported to visit historical sites, natural areas such as Nemrut Caldera, Lake Van, and other lakes.

Another notable finding is that individuals who have lived in Bitlis for more than 20 years demonstrated significantly higher tourism awareness than others. This may be explained by the fact that those who have lived in a particular area for many years may have visited tourist attractions or experienced the characteristics of the destination more extensively (Kesgin et al., 2019). On the other hand, being older or having lived in Bitlis for more than five years may contribute to greater knowledge and awareness regarding tourism (Song & Jeong, 2025).

Education level is an important factor in tourism development, awareness, and support for tourism at a destination (Sharma et al., 2025; Sinclair-Maragh, 2017). Unlike previous studies, this research found that education level did not significantly affect tourism awareness. The high level of tourism awareness across all educational groups indicates that the tourism potential of Bitlis is recognized by a large proportion of local residents. The results suggest that a high level of awareness is not directly dependent on education level, thereby contributing to the existing literature in this respect. This situation can be evaluated through Place Attachment Theory because living in a place for a long time can lead to the development of emotional and

cognitive bonds related to that location (Williams and Vaske, 2003). Therefore, individuals' attachment to their place of residence and their own experiences may become more prominent (Lewicka, 2011). Considering that the local population's attachment to a place may influence tourism development (Karasakaloğlu, 2025), this situation can be evaluated as an advantage specifically in Bitlis. Further studies are needed to identify the reasons behind this outcome and to examine the issue in greater depth.

This research contributes to the existing literature by going beyond merely identifying the demographic factors associated with tourism awareness. In particular, the finding that the education variable did not make a significant difference indicates that education alone may be insufficient to explain tourism awareness.

Furthermore, the finding that individuals who have lived in a destination for a long time demonstrate higher awareness suggests that experience and place attachment may also play an influential role. Therefore, studies on the tourism awareness of the local residents should consider not only demographic characteristics but also factors such as experience or place attachment. In this way, the study offers a different perspective for understanding tourism awareness.

Conducting the research in Bitlis limits the generalizability of the findings. The data for the research were collected between January 7, 2026, and February 24, 2026. The cross-sectional nature of the study restricts drawing causal inferences between demographic variables and tourism awareness. In addition, the study measured general tourism awareness using an 18-item questionnaire consisting of four dimensions. In this regard, both quantitative and qualitative research focusing on different types of tourism within Bitlis could be conducted to capture different aspects of tourism awareness. The extent to which the results revealed by the study reflect local residents' support for tourism may provide a basis for future research.

References

- AA. (2024). Nemrut Kalderası kış sezonu boyunca ziyarete kapatıldı. Retrieved January 4, 2026, from <https://www.aa.com.tr/tr/yasam/nemrut-kalderasi-kis-sezonu-boyunca-ziyarete-kapatildi/3381022>
- AA. (2025). Öğrenci ve vatandaşlar Van Gölü sahilinde temizlik yaptı. Retrieved January 4, 2026, from <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/ogrenci-ve-vatandaslar-van-golu-sahilinde-temizlik-yapti/3553094>
- Ağbay, N. C. (2025). Akademisyenlerin jeoturizm algısı: Nemrut Kalderasında turizm üzerine nitel bir değerlendirme. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, 8(1), 90-112. <https://dx.doi.org/10.53353/atrss.1497724>
- Akın, M. H., & Orhan, C. H. (2024). Evaluation of Health Tourism Awareness of Employess in the Tourism Industry: The Case of Kayseri. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 4(2), 257-278
- Akpirinç, E., & Mancı, A. R. (2019). Yerel halkın kültürel miras farkındalığı ve deneyimi: Şanlıurfa örneği. *Uluslararası Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 245-260. <https://doi.org/10.30625/ijctr.647631>
- Alanzeh, O., Al-Mkhadmeh, A., Shatnawi, H. S., & Masadeh, R. (2022). Events as a tool for community involvement and sustainable regional development: the mediating role of motivation on community attitudes. *Journal of Convention & Event Tourism*, 23(4), 297–317. <https://doi.org/10.1080/15470148.2022.2047853>
- Arslan Koçkaya, F. (2025). Kırsal destinasyon bölgelerinde yerel halkın turizm farkındalığı: Divriği örneği. *Tujom*, 10(1), 1-26, <https://doi.org/10.30685/tujom.v10i1.208>
- Bahadır, S. (2025). Ahlat'ta tarihi kümbetlere büyük saygısızlık!, Retrieved January 4, 2026, from <https://www.bitlispostasi.com/ahlatta-tarihi-kumbetlere-buyuk-saygisizlik>
- Bhat, A. A., & Mishra, R. K. (2021). Demographic characteristics and residents' attitude towards tourism development: A case of Kashmir region. *Journal of Public Affairs*, 21(2), e2179. <https://doi.org/10.1002/pa.2179>
- Bitlis Valiliği, (2025). Nemrut Krater Gölü ve Kalderası Hakkında Duyuru, Retrieved December 2, 2025, from <https://www.bitlis.gov.tr/nemrut-krater-golu-ve-kalderasi-hakkinda-duyuru>
- Bostan, A., Oduncuoğlu, F., & İpek, E. (2023). Türkiye'de ve Dünyada engelli turizmiyle ilgili yapılan uygulamalar ve turizm paydaşlarının engelli turizm farkındalığı "Kuşadası örneği". *Multidisipliner Akademik Yaklaşım Araştırmaları*, 3(1), 1-16.
- Brohman, J. (1996). New directions in tourism for third world development. *Annals of Tourism Research*, 23(1), 48–70. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(95\)00043-7](https://doi.org/10.1016/0160-7383(95)00043-7)
- Byrd, E. T. (2007). Stakeholders in sustainable tourism development and their roles: Applying stakeholder theory to sustainable tourism development. *Tourism review*, 62(2), 6-13. <https://doi.org/10.1108/16605370780000309>
- Cambridge Dictionary, (2026). Awareness, Retrieved January 10, 2026, from <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english-turkish/awareness>
- Cárdenas, D., Byrd, E., & Duffy, L. (2015). An exploratory study of community awareness of impacts and agreement to sustainable tourism development principles. *Tourism and Hospitality Research*, 15(4), 254–266. <https://doi.org/10.1177/1467358415580359>

- Çelik, S., Yıldız, N., & Altuğ, A. (2023). Kültürel değerlere yönelik farkındalık demografik değişkenlere göre değişir mi? Cizre/Şırnak'ta bir araştırma. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 20(1), 6-23. <https://doi.org/10.24010/soid.1178413>
- ÇSB. (2022). Çevre, şehircilik ve iklim değişikliği bakanlığı Van Gölü dip çamuru temizleme çalışması, Retrieved January 1, 2026, from <https://csb.gov.tr/cevre-sehircilik-ve-iklim-degisikligi-bakanligi-van-golu-dip-camuru-temizleme-calismasi-bakanlik-faaliyetleri-35213>
- Dha, (2024). Bitlis Kalesi kazısında 1500'lü yıllara ait su şebekesi bulundu. Retrieved May 17, 2026, from <https://www.dha.com.tr/foto-galeri/bitlis-kalesi-kazısında-1500lu-yıllara-ait-su-sebekesi-bulundu-2514202/1>
- Dimock, M. (2019). Defining generations: Where Millennials end and Generation Z begins. *Pew Research Center*, 17(1), 1-7.
- Doğan, S., Alıcı, A., & Meydan, C. M. (2025). *İllerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırması SEGE-2025*. Ankara: Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü Yayını. <https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/assets/upload/dosyalar/l-sege-2025.pdf>
- Duman, H., Kütüklü, D., & Avcıkurt, C. (2025). Yerel halkın somut olmayan kültürel miras unsurlarına ilişkin farkındalığının belirlenmesi: Balıkesir örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(2), 511-528.
- Elmastaş, N. (Ed.). (2024). *Bitlis Turizm Araştırmaları*. Akademisyen Kitabevi.
- Ertaş, Ç. (2018). Kamu çalışanlarının turizm değerlerine yönelik farkındalıklarının incelenmesi: Şırnak örneği. *Mukaddime*, 9(2), 103-117 <https://doi.org/10.19059/mukaddime.412371>
- Fariás-Torbidoni, E. I., Monserrat-Revilla, S., & Soler-Prat, S. (2024). Comparing the gendered nature of visits, recreation and physical activities in two Catalan (Spain) protected natural areas: natural and peri-urban parks. *Journal of Sport & Tourism*, 28(4), 173-196. <https://doi.org/10.1080/14775085.2024.2448938>
- George, D., & Mallery, P. (2019). *IBM SPSS statistics 26 step by step: A simple guide and reference* (16th ed.). Routledge.
- Ghaderi, Z., Shahabi, E., Fennell, D., & Khoshkam, M. (2022). Increasing community environmental awareness, participation in conservation, and livelihood enhancement through tourism. *Local Environment*, 27(5), 605-621. <https://doi.org/10.1080/13549839.2022.2048812>
- Gökhan, S., & Duran, E. (2025). Yerel halkın kültürel miras farkındalığı: Birgi örneği. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 5(1), 23-37.
- Gökmen, B., Şapcılar, M. C. & Büyükşalvarcı, A. (2020). Turizm fakültesi akademisyenlerinin sağlık turizmine yönelik farkındalığının değerlendirilmesi, *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 1180-1198.
- Gunn, C. A., & Var, T. (2002). *Tourism planning: Basics, concepts, cases*. Routledge: London.
- Gupta, A., & Singh, V. (2025). Destination advocacy behaviour of residents: examining the role of psychological ownership. *Journal of Hospitality and Tourism Insights*, 8(1), 102-119, <https://doi.org/10.1108/JHTI-11-2023-0778>

- Gülenç Birsen, A., & Arslan, S. (2025). Destinasyon yönetimi ve yerel paydaş farkındalığı. *NEUGastro*, 4(1), 20-38. <https://doi.org/10.54497/neugastro.2025.13>
- Gürbüz, Z., & Çamuka, S. (2026). Examining local residents' awareness of tourism: the case of Bingöl province, Türkiye. *Tourism and Hospitality*, 7(2), 46. <https://doi.org/10.3390/tourhosp7020046>
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2019). *Multivariate data analysis* (Ill.; 8th ed.). Cengage.
- Jamal, T. B., & Getz, D. (1995). Collaboration theory and community tourism planning. *Annals of Tourism Research*, 22, 186–204. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(94\)00067-3](https://doi.org/10.1016/0160-7383(94)00067-3)
- Karadeniz, C. B., Sarı, S., & Kabacık, M. (2018). Üniversite öğrencilerinin Ordu ilinin doğal ve kültürel turistik çekiciliklerine ilişkin farkındalık ve deneyimleri. *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(19), 667-684.
- Karakaş, A., Aslan, A. & Çiçek, B. B. (2024). Üniversite öğrencilerinin turizme bakış açısının belirlenmesi ve Bartın'ın turistik değerleriyle ilgili farkındalıkları. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 15(30), 165-182.
- Karasakaloğlu, B. (2025). Yerel halkın destinasyon imajı ve yer bağlılığı algısının turizm gelişimine yönelik tutumları üzerindeki etkisi, *Journal of Hospitality and Tourism Issues*, 7(1), 1-19. <https://doi.org/10.51525/johti.1598198>
- Karataş, F. (2026). Kış Turizmi ve Bitlis. Retrieved May 17, 2026, from <https://kayaksever.com/kis-turizmi-ve-bitlis/>
- Keleş Eriçok, A. (2022). Bitlis kent merkezinde kültür varlıklarına yönelik tehlikelerin değerlendirilmesi ve koruma önerileri. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 27(1), 121-139. <https://doi.org/10.53433/yyufbed.1065178>
- Kesgin, M., Murthy, R. S., & Pohland, L. W. (2019). Residents as destination advocates: the role of attraction familiarity on destination image. *Journal of Hospitality and Tourism Insights*, 2(1), 55-74. <https://doi.org/10.1108/JHTI-06-2018-0034>
- Khuadthong, B., Rattanapong, T., Imjai, N., & Aujiapongpan, S. (2025). Sustainable tourism awareness in Thai Gen Z tourists: Roles and themes associated with scientific literacy and sociological and critical thinking skills. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 101316. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2025.101316>
- Kisusi, R. L., & Masele, J. J. (2019). Efficacy of public awareness strategies for promoting existing cultural heritage tourism assets in Dar es Salaam. *Journal of Heritage Tourism*, 14(2), 117–137. <https://doi.org/10.1080/1743873X.2018.1491980>
- Koç, P. & Yakın, N. (2025). Bitlis yöresel mutfağının turizm ürünü olarak kullanımının yerel halk tarafından değerlendirilmesi. *Journal of Academic Tourism Studies*, 6(1), 24-38. <http://dx.doi.org/10.29228/jatos.80752>
- Köseoğlu, A., & Korkmaz, Ö. (2024). Alternatif turizm bağlamında bitlis ili bisiklet turizmi rotalarının değerlendirilmesi. *Söke İşletme Fakültesi Dergisi*, 1(1), 26-39.

- Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. *Educational and Psychological Measurement*, 30(3), 607–610, <https://doi.org/10.1177/001316447003000308>
- Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years?. *Journal of environmental psychology*, 31(3), 207-230. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.10.001>
- Li, H., Chen, J., Ikebe, K., & Kinoshita, T. (2023). Survey of residents of historic cities willingness to pay for a cultural heritage conservation project: the contribution of heritage awareness. *Land*, 12(11), 2058. <https://doi.org/10.3390/land12112058>
- Lynn, W. (1992). Tourism in the peoples' interest, *Community Development Journal*, 27(4), 371–377, <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.cdj.a038627>
- Mihalic, T. (2020). Conceptualising overtourism: A sustainability approach. *Annals of Tourism Research*, 84, 103025. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103025>
- Mteti, S. H., Mpambije, C. J., & Manyerere, D. J. (2025). Unlocking cultural tourism: Local community awareness and perceptions of cultural heritage resources in Katavi Region in southern circuit of Tanzania. *Social Sciences & Humanities Open*, 11, 101295. <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2025.101295>
- Murphy, P. (2013). *Tourism: A community approach (RLE Tourism, (e-book, 2013, Vol. 4)*. Routledge: London.
- Nair, V., & Hamzah, A. (2015). Successful community-based tourism approaches for rural destinations: The Asia Pacific experience. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 7(5), 429-439. <https://doi.org/10.1108/WHATT-06-2015-0023>
- Nunkoo, R., & Gursoy, D. (2012). Residents' support for tourism: An identity perspective. *Annals of tourism research*, 39(1), 243-268. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.05.006>
- Oladeji, S. O., Grace, O., & Ayodeji, A. A. (2022). Community participation in conservation and management of cultural heritage resources in Yoruba Ethnic Group of South Western Nigeria. *Sage Open*, 12(4). <https://doi.org/10.1177/21582440221130987>
- Olçay, A., & Araboğa, Y. (2018). Bitlis İlinin Turizm Potansiyeli ve Yerel Halkın Turizm Olgusuna Bakış Açısı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 11(57), 946-961.
- Oxford Dictionary, (2026). Awareness, Retrieved January 10, 2026, from <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/awareness?q=AWARENESS>
- Özdemir Uçgun, G., & Narıcı, M. T. (2022). The role of demographic factors in tourists' sustainability consciousness, sustainable tourism awareness and purchasing behavior. *Journal of Tourismology*. 8(2), 205-237, <https://doi.org/10.26650/jot.2022.8.2.1102495>
- Özkanlı, Ü. & Şevgin, T., (2025). Sanatçı gözüyle bitlis ilinin tarihi ve turistik mekanları. *Journal of Academic Tourism Studies*, 6(Özel Sayı), 65-76. <http://dx.doi.org/10.29228/jatos.86579>
- Pramono, R., & Juliana, J. (2025). Beyond tourism: community empowerment and resilience in rural indonesia. *Tourism and Hospitality*, 6(4), 210. <https://doi.org/10.3390/tourhosp6040210>
- RG, (2026). Resmi Gazete, 27 Şubat 2026 (Sayı: 33181). Retrieved February 2, 2026, from <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2026/02/20260227-11.pdf>

- Roxas, F. M. Y., Rivera, J. P. R., & Gutierrez, E. L. M. (2020). Mapping stakeholders' roles in governing sustainable tourism destinations. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 45, 387-398. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.09.005>
- Rudež, H. N. (2018). The relationship between income and tourism demand: Old findings and new research. *Academica Turistica*, 11(1), 67-73.
- Saarinen, J. (2010). Local tourism awareness: community views in Katutura and King Nehale conservancy, Namibia. *Development Southern Africa*, 27(5), 713-724. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2010.522833>
- Savgın, E. C., & Belli, S. (2019). Bitlis ilinin turizm çeşitliliğinin incelenmesi. *Journal of Academic Value Studies*, 3(17), 1-13.
- Schönherr, S., Peters, M., & Kuščer, K. (2023). Sustainable tourism policies: From crisis-related awareness to agendas towards measures. *Journal of Destination Marketing & Management*, 27, 100762. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2023.100762>
- Sharma, K. L., Paudel, V., & Dhungana, B. R. (2025). Residents' participation and demographics: impact on tourism perceptions in Pokhara. *Cogent Business & Management*, 12(1). <https://doi.org/10.1080/23311975.2025.2570065>
- Sinclair-Maragh, G. (2017). Demographic analysis of residents' support for tourism development in Jamaica. *Journal of Travel Tourism Marketing* 6, 5–12. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2016.03.005>
- Song, J., & Jeong, K. H. (2025). The impact of residents' knowledge and perception of marine sports tourism destinations on post-COVID-19 tourism attitudes: the mediating effect of tourism acceptance and moderating effect of place identity. *Frontiers in Sports and Active Living*, 7, 1616394. <https://doi.org/10.3389/fspor.2025.1616394>
- Şengel, Ü. & Zengin, B. (2017). Bitlis ilinin kalkınmasında turizmin rolünün yerel halkın demografik özelliklerine göre değerlendirilmesi, *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 1-19. <https://doi.org/10.26677/tutad.2017.5>
- Tarım ve Orman Bakanlığı (2025), Bakan Yumaklı açıkladı: Nemrut Kalderası milli park ilan edilecek, (Haber tarihi: 4.10.2025) Retrieved January 7, 2026, from <https://www.tarimorman.gov.tr/Haber/6796/Bakan-Yumakli-Acikladi-Nemrut-Kalderasi-Milli-Park-Ilan-Edilecek>
- Timothy, D. J. (2000). Building community awareness of tourism in a developing country destination. *Tourism Recreation Research*, 25(2), 111–116. <https://doi.org/10.1080/02508281.2000.11014916>
- Tosun, C. (2000). Limits to community participation in the tourism development process in developing countries. *Tourism management*, 21(6), 613-633. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(00\)00009-1](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(00)00009-1)
- Turmepa, (2021). Mavi Nefes Projesi Van Gölü'ne uzandı, Retrieved January 5, 2026, from <https://www.turmepa.org.tr/haberler/mavi-nefes-projesi-van-golu%E2%80%99ne-uzandi>
- TÜİK. (2026). 2025 Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçları, Retrieved January 1, 2026, from <https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/53899>
- TDK (Türk Dil Kurumu). (2026a). Farkındalık, Retrieved January 1, 2026, from <https://sozluk.gov.tr/>

- TDK (Türk Dil Kurumu). (2026b). Farkında olma, Retrieved January 1, 2026, from <https://sozluk.gov.tr/>
- Williams, D. R., & Vaske, J. J. (2003). The measurement of place attachment: Validity and generalizability of a psychometric approach. *Forest science*, 49(6), 830-840. <https://doi.org/10.1093/forestscience/49.6.830>
- Woosnam, K. M., Sharma, S., Styliadis, D., & Singh, G. (2023). Understanding Fijian residents' opposition to tourism post-pandemic. *Tourism Management Perspectives*, 48, 101162. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2023.101162>
- Yakın, F., & Çukur, H. (2025). Turizm farkındalık ölçeği geçerlik ve güvenirlik çalışması. *Turkish Studies*, 20(Ö1), 1069-1084. <https://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.80734>
- Yaşarsoy, E., Koç, D. E., & Ulema, Ş. (2021). Kültürel miras farkındalığı: kastamonu üniversitesi turizm fakültesi öğrencileri üzerine bir araştırma. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 1299-1318. <https://doi.org/10.26677/TR1010.2021.767>
- Yfantidou, G., Kouli, O., Morela, E., & Kouli, E. (2025). Enhancing environmental awareness in tourism through movement: a physical education approach. *Education Sciences*, 15(3), 297. <https://doi.org/10.3390/educsci15030297>
- Yılmaz, N., Sarı, B., & Özkan, H. (2022). Bireylerin termal turizm farkındalığının incelenmesi. *SDÜ Sağlık Yönetimi Dergisi*, 4(2), 97-118.
- Yılmaz, V., & Günay, M. C. (2021). Van Gölü'nün korunmasına yönelik yapılan faaliyetlerinin değerlendirilmesi: Adilcevaz, Ahlat ve Tatvan Belediyeleri örneği. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 4(3), 574-583. <https://doi.org/10.33712/mana.1031371>
- Yüksek, G., İstanbullu Dinçer, F., & Dinçer, M. Z. (2019). Seyitgazi ilçesi paydaşlarının sürdürülebilir turizm farkındalıkları. *Uluslararası Türk Dünyası Turizm Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 107-121.
- Zahirović, S., Okičić, J., Herić, M., & Kakeš, D. (2021). Likelihood of propensity to travel: Prediction based on socio-demographic factors. *Hotel and Tourism Management*, 9(1), 61-71. <https://doi.org/10.5937/menhottur2101061Z>

Funding Information: No financial or in-kind support was received from any individual or institution during the preparation of this study.

Conflict of Interest: The author declares no conflict of interest.

Ethical Declaration: The author declares that all ethical principles and rules were followed throughout the preparation of this study. In the event of any violation, the Journal of Tourism and Business Sciences bears no responsibility, and all responsibility rests solely with the Author. In accordance with the Ethical Guidelines on the Use of Artificial Intelligence published by the Council of Higher Education (YÖK), GPT-5.5 was used solely to assist with the translation and English language editing of the manuscript.

Informed Consent Statement: All respondents were informed about the purpose of the research before starting the questionnaire and participated in the study voluntarily.

Ethics Committee Approval: Ethical approval for this study was obtained from the Social and Human Sciences Research Ethics Committee of Bitlis Eren University (Decision No. 2025/12-18, E.8795).

Author Contribution: Single Author: 100%



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

www.turib.org



Doğu Ekspresi Bağlamında Kars'ı Ziyaret Eden Turistlerin Seyahat Davranışları ve Harcama Eğilimleri*

Ahmet Berke DEMİRAL^{a**}

^a Serhat Kalkınma Ajansı, Kars, Türkiye, E-posta: berke_demiral@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-3382-8819

Öz

Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi, son yıllarda Kars'ın turizm görünürlüğünü artıran ve tren yolculuğunu destinasyon deneyimiyle bütünleştiren önemli bir turizm unsuru hâline gelmiştir. Bu çalışma, Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin seyahat davranışlarını ve harcama eğilimlerini incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırma, Serhat Kalkınma Ajansı tarafından 2023 yılında yayımlanan raporda yer alan, Kars'ı ziyaret etmiş ve dönüş yolunda Doğu Ekspresi/Turistik Doğu Ekspresi'ni kullanan ziyaretçilere ilişkin saha araştırması bulgularının ikincil veri analizi kapsamında yeniden değerlendirilmesine dayanmaktadır. Çalışma kapsamında yeni bir anket, görüşme veya saha uygulaması yürütülmemiştir. Raporda yer alan 270 yolcu anketine ilişkin bulgular temel veri seti olarak ele alınmış, 71 işletme yöneticisi görüşmesine ilişkin bulgular ise harcama eğilimlerinin yerel işletmelerle ilişkisini açıklayan bağlamsal veri olarak değerlendirilmiştir. Bulgular, ziyaretçilerin büyük bölümünün seyahatini paket tur aracılığıyla organize ettiğini, yerli ziyaretçilerde sosyal medyanın, yabancı ziyaretçilerde ise seyahat acentesinin öne çıktığını göstermektedir. Kültürel gezi her iki ziyaretçi grubunda temel ziyaret amacı olarak belirginleşirken, harcama kalemlerinde konaklama ve yeme-içme öne çıkmaktadır. Yöresel gıda ve hediyelik eşya harcamalarının yerli ziyaretçilerde daha belirgin olması, Kars'a özgü ürünlerin ziyaretçi deneyimindeki yerini ortaya koymaktadır. Çalışma, kalış süresinin artırılması, gastronomik ürün deneyiminin güçlendirilmesi ve pazar dilimlerine göre farklılaşan tanıtım stratejilerinin geliştirilmesine yönelik destinasyon yönetimi çıkarımları sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Doğu Ekspresi, Seyahat Davranışı, Harcama Eğilimleri, Kars.

Jel kodu: L83, Z32, R11

Travel Behavior and Spending Patterns of Tourists Visiting Kars in the Context of the Eastern Express Abstract

The Eastern Express and the Touristic Eastern Express have become prominent tourism elements that enhance the visibility of Kars and integrate the train journey with the destination experience. This study aims to examine the travel behavior and spending patterns of tourists visiting Kars in the context of the Eastern Express. The research is based on a secondary analysis of field research findings published by the Serhat Development Agency in 2023, involving visitors who had visited Kars and used the Eastern Express or the Touristic Eastern Express on their return journey. No new survey, interview, or fieldwork was conducted within the scope of this study. The findings from the 270 passenger surveys in the report were used as the main dataset, while the findings from interviews with 71 business managers were evaluated as contextual data explaining the relationship between spending patterns and local businesses. The findings show that a substantial proportion of visitors organized their trips through package tours. Social media stands out among domestic visitors, whereas travel agencies are more prominent among foreign visitors. Cultural sightseeing emerges as the main visit purpose for both visitor groups, while accommodation and food-and-beverage expenditures constitute the main spending categories. The higher share of spending on local food products and souvenirs among domestic visitors indicates the role of Kars-specific products in the visitor experience. The study offers destination management implications for extending the length of stay, strengthening gastronomic product experiences, and developing promotional strategies tailored to different market segments.

Keywords: Eastern Express, Travel Behavior, Spending Patterns, Kars.

Jel Code: L83, Z32, R11

Makalenin Geçmişi:

Gönderim Tarihi : 05. 05. 2026

Düzeltilme : 12.06.2026

Kabul : 07.07.2026

Makale Türü : Araştırma Makalesi

DOI : 10.67539/turibder.1945014

Demiral, A. B. (2026). Doğu Ekspresi Bağlamında Kars'ı Ziyaret Eden Turistlerin Seyahat Davranışları ve Harcama Eğilimleri. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 6 (2), 213-231

* Bu çalışma, Serhat Kalkınma Ajansı tarafından 2023 yılında yayımlanan saha araştırması bulgularının ikincil veri analizi kapsamında hazırlanmış olup etik kurul onayı gerektirmeyen araştırmalar arasında yer almaktadır.

** Sorumlu yazar e-posta: A. B. Demiral (berke_demiral@hotmail.com)

1. Giriş

Demiryolu taşımacılığı, Sanayi Devrimi'nin ardından kitlesel ulaşımın temel araçlarından biri olarak gelişmiş, zaman içinde turizm faaliyetleriyle daha güçlü biçimde ilişkilenen bir ulaşım türüne dönüşmüştür. Tren yolculuğunun sunduğu manzara, yolculuk sürecinde oluşan deneyim ve güzergâh boyunca kurulan mekânsal temas, demiryolunu yalnızca varış noktasına ulaşmayı sağlayan bir araç olmaktan çıkararak deneyim odaklı turizm ürünleri arasında konumlandırmıştır (Çakıcı, 2019). Yavaş seyahat ve nostalji arayışındaki tüketici eğilimleriyle birlikte demiryolu turizmi küresel ölçekte ayrı bir turizm türü olarak görünürlük kazanmış, Avustralya'daki The Ghan, Rusya'daki Trans-Sibirya ve İsviçre'deki Glacier Express gibi rotalar bu alanın bilinen örnekleri arasında yer almıştır (Eser & Asmadili, 2019).

Türkiye'de bu olgunun en görünür örneklerinden biri Doğu Ekspresi hattıdır. Ankara ile Kars arasında tarifeli olarak çalışan hat, özellikle 2017 yılından itibaren sosyal medya platformlarında paylaşılan görsellerle geniş bir ilgi odağı hâline gelmiş, 2019 yılında devreye giren Turistik Doğu Ekspresi ise Türkiye'de turistik amaçla işletilen ilk tren hattı olarak hizmet vermeye başlamıştır (Ceylan vd., 2018). Doğan vd. (2018), sosyal medyanın Kars-Doğu Ekspresi tercihleri üzerindeki etkisine dikkat çekmektedir. Bu gelişmeler, hattın ulaşım işlevinin yanında Kars'ın turizm görünürlüğünü artıran deneyim odaklı bir turizm ürünü olarak da değerlendirilebileceğini göstermektedir.

Doğu Ekspresi olgusu, alanyazında destinasyon imajı, gastronomi turizmi, sosyal medya etkileşimi ve sürdürülebilir turizm gelişimi gibi farklı açılardan ele alınmıştır. Buluk ve Eşitti (2019) hattı sürdürülebilir turizm gelişimi bağlamında değerlendirirken, Derinalp Çanakçı vd. (2019) Doğu Ekspresi deneyimini Kars destinasyon imajı kapsamında incelemiştir. Eser ve Asmadili (2019) ise Turistik Doğu Ekspresi'ni kültürel miras ve nostaljik tren yolculuğu çerçevesinde ele almıştır. Bununla birlikte, hattı kullanan turistlerin seyahatlerini nasıl organize ettikleri, hangi bilgi kaynaklarından yararlandıkları, hangi amaçlarla Kars'ı ziyaret ettikleri ve harcamalarını hangi kalemlerde yoğunlaştırdıkları konusunda odaklanmış çalışmaların sınırlı olduğu görülmektedir. Bu boşluk, Doğu Ekspresi'nin Kars turizmi üzerindeki etkilerinin yalnızca ziyaretçi sayıları veya ekonomik katkı tahminleri üzerinden yorumlanmasının ötesine geçilmesini gerekli kılmaktadır.

Bu çalışma, Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi'nin oluşturduğu turizm hareketliliği bağlamında Kars'ı ziyaret etmiş ve dönüş yolunda bu hatları kullanmış ziyaretçilerin seyahat davranışlarını ve harcama eğilimlerini incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırma kapsamında üç temel soruya yanıt aranmaktadır. Birincisi, ziyaretçilerin seyahatlerini düzenleme biçimi, başvurdıkları bilgi kaynakları, ziyaret amaçları, konaklama tercihleri ve geceleme süreleri açısından hangi davranışsal örüntülerin ortaya çıktığıdır. İkincisi, kişi başı harcamanın hangi kalemlerde yoğunlaştığı ve yerli ile yabancı ziyaretçiler arasında bu açıdan ne tür farklılıkların gözlemlendiği. Üçüncüsü ise ortaya çıkan davranış ve harcama kalıplarının Kars turizminin pazarlama, ürün geliştirme ve destinasyon yönetimi açısından hangi çıkarımları sunduğudur. Bu yönüyle çalışma, Serhat Kalkınma Ajansı (SERKA) tarafından 2023 yılında yayımlanan saha araştırması bulgularını yeni bir ekonomik katkı tahmini üretme amacıyla kullanmamakta, mevcut verileri ziyaretçi profili, seyahat organizasyonu, bilgi kaynakları, kalış süresi ve harcama kompozisyonu ekseninde yeniden yorumlamaktadır. Böylece araştırma, Doğu Ekspresi'ni yalnızca ulaşım hattı, sosyal medya görünürlüğü veya destinasyon imajı bağlamında ele alan yaklaşımlardan ayrılarak Kars turizmini ziyaretçi davranışı ve harcama kompozisyonu temelinde daha bütüncül bir çerçevede değerlendirmeye katkı sunmaktadır.

2. Kavramsal Çerçeve

2.1. Demiryolu Turizmi ve Yavaş Seyahat

Demiryolu turizmi, alanyazında tarifeli ulaşım amacının ötesine geçerek yolculuğun kendisini turistik deneyimin temel bileşenlerinden biri hâline getiren tren seyahatlerini kapsayan bir turizm türü olarak ele alınmaktadır (Jafari, 2003). Bu turizm biçiminde tren, yalnızca ziyaretçiyi bir noktadan diğerine taşıyan ulaşım aracı olarak sınırlı kalmamakta, güzergâh boyunca izlenen manzara, vagon atmosferi, istasyon durakları ve yolculuk sürecinde kurulan mekânsal temas aracılığıyla deneyim değeri üretmektedir. Blancheton ve Marchi (2013), Fransa örneği üzerinden geliştirdikleri yaklaşımda demiryolu turizmini ulaşım sistemi, güzergâh deneyimi ve destinasyonla kurulan ilişki bakımından çok boyutlu bir yapı olarak değerlendirmektedir. Pagliara vd. (2017) ise demiryolu sistemlerinin destinasyon erişilebilirliği ve turist hareketliliği üzerinde etkili olabildiğini İtalya örneği üzerinden ortaya koymaktadır. Bu çerçevede demiryolu turizmi, ulaşım, deneyim ve destinasyon etkileşiminin birlikte değerlendirildiği bir turizm formu olarak öne çıkmaktadır.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısında karayolu ve havayolu ulaşımının yükselişiyle demiryolu yolcu taşımacılığında belirgin bir gerileme yaşanmış, ancak bazı hatlar turistik amaçlı işletmelere dönüştürülerek varlığını sürdürmüştür. Yirmi birinci yüzyılda yavaş seyahat (slow travel) hareketinin yükselişi, ekolojik kaygıların belirginleşmesi ve nostalji eğiliminin güçlenmesiyle birlikte demiryolu turizmi yeniden ivme kazanmıştır (Blancheton & Marchi, 2013). Bu yönüyle yavaş seyahat, treni yalnızca ulaşım biçimi olarak ele almak yerine yolculuğun kendisini turistik deneyimin anlamlı bir parçası hâline getiren bir yaklaşım sunmaktadır.

Doğu Ekspresi, Türkiye bağlamında demiryolu turizmi ile yavaş seyahat yaklaşımının kesiştiği önemli örneklerden biri olarak değerlendirilebilir. Akyol (2021), yavaş seyahat motivasyonları üzerine yürüttüğü çalışmada Doğu Ekspresi yolculuğunu nostalji, manzara deneyimi ve yolculuk sürecinden alınan haz bağlamında ele almaktadır. Korkusuz ve Özdemir (2020), hattın sosyal medya etkisiyle turistik ürün çeşitlendirme sürecine dâhil olduğunu ve nostaljik deneyim eğilimiyle ilişkilendirilebileceğini belirtmektedir. Buluk ve Eşitti (2019) ise Doğu Ekspresi'nin Kars'ın sürdürülebilir turizm gelişimi açısından özgün bir potansiyel taşıdığını vurgulamaktadır. Bu doğrultuda Doğu Ekspresi, güzergâh deneyimi, nostaljik tren atmosferi, sosyal medya görünürlüğü ve Kars'ın kültürel-doğal çekicilikleriyle bütünleşen deneyim odaklı bir turizm ürünü olarak konumlanmaktadır.

2.2. Turist Seyahat Davranışı

Turist seyahat davranışı, seyahat öncesi karar süreçlerini, seyahatin organize edilme biçimini, bilgi arama davranışlarını, varış noktasındaki tercihleri ve seyahat sonrası değerlendirmeleri kapsayan çok boyutlu bir alan olarak ele alınmaktadır (Cook vd., 2010). Bu kapsamda bireysel seyahat ile paket tur arasında yapılan tercih, ziyaretçinin destinasyonla kuracağı ilişkinin niteliğini etkileyen temel unsurlardan biridir. Hyde ve Lawson (2003), bireysel seyahatlerde güzergâhın seyahat süreci içinde esnek biçimde gelişebildiğini ve plansız deneyim arzusunun önemli bir motivasyon oluşturabildiğini belirtmektedir. Atsız vd. (2021) ise paket tur deneyimini eğitim, eğlence, kaçış ve estetik deneyim boyutlarıyla turist memnuniyeti ve davranışsal niyetler bağlamında değerlendirmektedir. Bu nedenle seyahatin organize edilme biçimi, ziyaretçinin destinasyonda geçirdiği süreyi, harcama tercihlerini ve yerel ürünlerle kurduğu ilişkiyi anlamak açısından önemli bir gösterge niteliği taşımaktadır.

Bilgi arama davranışının dijital mecralara taşınması, turist karar süreçlerini etkileyen önemli gelişmelerden biridir. Sosyal medya platformlarında paylaşılan görsel içerikler, kullanıcı deneyimleri ve öneriler, destinasyonların tanınırlığını artırmakta ve ziyaret kararlarını etkileyebilmektedir. Doğan vd. (2018), Eryılmaz ve Yüçetürk (2018) ile Demiral ve Gelibolu (2019), Doğu Ekspresi özelinde sosyal medya görünürlüğünü bilgi edinme, görsel etkileşim ve seyahat motivasyonu eksenlerinde ele almaktadır. Bu çalışmalar, hattın dijital mecralar üzerinden deneyim odaklı bir turizm ürününe dönüştüğünü göstermektedir.

Ziyaret amacı, seyahat davranışının değerlendirilmesinde dikkate alınması gereken bir diğer temel unsurdur. Kültürel gezi, tren yolculuğu deneyimi, gastronomi tadımı, kış turizmi ve doğa temelli ilgi gibi farklı motivasyonlar, ziyaretçinin destinasyonda hangi ürün ve hizmetlerle temas kuracağını belirleyebilmektedir. Derinalp Çanakçı vd. (2019), Kars'ı Doğu Ekspresi ile ziyaret eden yerli turistlerin destinasyon imajı algılarını incelemiş ve Doğu Ekspresi deneyiminin Kars algısında önemli bir unsur olarak öne çıktığını belirtmiştir. Bayraktar ve Selçuk (2022) ise Turistik Doğu Ekspresi seyahatini deneyimsel turizm bağlamında değerlendirmekte ve yolculuk sürecinin destinasyon deneyimiyle birlikte ele alınması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu çerçevede, Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin seyahat davranışlarını incelemek Kars'ın farklı ziyaretçi gruplarına yönelik tanıtım, ürün geliştirme ve destinasyon yönetimi stratejileri açısından önemli bir değerlendirme alanı sunmaktadır.

2.3. Turist Harcama Eğilimleri

Turist harcamaları, destinasyonun ekonomik performansını ve ziyaretçi davranışlarını anlamaya yönelik temel göstergelerden biri olarak ele alınmaktadır. Stynes (1999), turizm ve rekreasyon faaliyetlerinin ekonomik etkisini değerlendirmede ziyaretçi harcamalarının başlangıç noktası olduğunu belirtmektedir. Brida ve Scuderi (2013), turist harcamalarını etkileyen unsurların ziyaretçi özellikleri, seyahat biçimi, kalış süresi ve harcama kategorileriyle birlikte ele alındığını vurgulamaktadır. Harcama kalemlerinin kompozisyonu ise ziyaretçinin destinasyondaki hizmetlerle, yerel ürünlerle ve deneyim alanlarıyla kurduğu ilişkiyi görünür kılmaktadır. Aguiló vd. (2017), turist harcamalarının konaklama, yeme-içme, ulaşım, gezi ve alışveriş gibi kalemler üzerinden ayrıştırılmasının kalış süresi ile günlük harcama ilişkisini değerlendirmeye olanak sağladığını göstermektedir.

Kültürel destinasyonlarda yöresel gıda ve hediyelik eşya harcamaları, ziyaretçinin destinasyon deneyimini somut ürünler aracılığıyla sürdürmesiyle ilişkilidir. Kim vd. (2009), yerel yiyecek harcamalarının kültürel destinasyonlarda turist deneyimini biçimlendiren önemli unsurlardan biri olduğunu belirtmektedir. Sims (2009), yerel yiyecekleri otantiklik, yer duygusu ve sürdürülebilir turizm deneyimiyle ilişkilendirirken, Besière (1998) geleneksel yiyecek ve mutfak yerel kimlik, miras ve turistik çekicilik bağlamında ele almaktadır. Bu çerçevede Kars'a özgü yöresel ürünler, gastronomik ürün deneyiminin yanında ziyaretçinin destinasyonla kurduğu ekonomik ve sembolik ilişkinin bir parçası olarak değerlendirilebilir.

Doğu Ekspresi bağlamında harcama eğilimleri, ziyaretçilerin Kars'ta hangi ürün ve hizmetlerle daha yoğun temas kurduğunu göstermesi bakımından anlamlıdır. Ceylan vd. (2018), Doğu Ekspresi yolculuğunu gastronomi turizmi kapsamında ele alarak Kars'a özgü yiyecek ve ürünlerin yolculuk deneyimiyle ilişkisini değerlendirmektedir. Kaygın vd. (2021), Doğu Ekspresi'nin sosyal medya görünürlüğünün Kars'taki işletmelere yansımalarını incelemekte ve özellikle konaklama, yeme-içme ile yöresel ürün satışıyla ilişkili işletmelerin bu süreçten etkilendiğini belirtmektedir. Bu bağlamda turist harcama eğilimleri, seyahat davranışları ile yerel ürün ve hizmet ekonomisi arasındaki ilişkinin değerlendirilmesine katkı sunan bir gösterge niteliği taşımaktadır.

2.4. Doğu Ekspresi ve Kars İlinin Turizm Bağlamındaki Yeri

Kars, Doğu Anadolu'nun kuzeydoğusunda yer alan ve tarihi, kültürel, doğal ve gastronomik değerleriyle öne çıkan bir destinasyondur. Ani Ören Yeri, Sarıkamış Kayak Merkezi, Çıldır Gölü, Kars Kalesi, Baltık mimari dokusu ve yöresel ürün çeşitliliği, kentin turizm potansiyelini oluşturan temel unsurlar arasında yer almaktadır (Akyol, 2022; Demir, 2017). Doğu Ekspresi'nin popülerleşmesi, bu değerlerin görünürlüğünü artırarak kentteki turizm hareketliliğine yeni bir boyut kazandırmıştır. 2018 yılında zirveye ulaşan yolcu sayıları, pandemi sonrasındaki toparlanma süreci ve ardından devam eden ilgi, hattın Kars turizmi açısından dönemsel dalgalanmalara rağmen önemli bir talep unsuru oluşturduğunu göstermektedir (Serhat Kalkınma Ajansı [SERKA], 2023; TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü [TCDD Taşımacılık], 2024).

Doğu Ekspresi'nin son yıllarda kazandığı görünürlük, Kars'ın turizm bağlamındaki konumunu güçlendiren unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Eser ve Asmadili (2019), Turistik Doğu Ekspresi'ni Ani Ören Yeri ve kültürel miras bağlamında ele alarak hattın Kars'ın kültürel çekicilikleriyle ilişkisine dikkat çekmektedir. Buluk ve Eşitti (2019), Doğu Ekspresi'ni yavaş seyahat ve sürdürülebilir turizm gelişimi çerçevesinde değerlendirirken, Korkusuz ve Özdemir (2020) hattın sosyal medya etkisiyle turistik ürün çeşitlendirme sürecinde öne çıktığını belirtmektedir. Bu çalışmalar, Doğu Ekspresi'nin Kars için ulaşım bağlantısının yanında destinasyon imajı, kültürel görünürlük ve deneyim odaklı turizm algısıyla ilişkili çok yönlü bir unsur hâline geldiğini göstermektedir.

Kars'ın gastronomik kimliği Doğu Ekspresi deneyimiyle birlikte daha geniş bir ziyaretçi kitlesine ulaşma potansiyeli taşımaktadır. Gelibolu ve Duman (2021) Kars'ın sürdürülebilir kültür turizmi açısından yöresel ürünler ve kültürel miras unsurlarıyla desteklenen bir destinasyon yapısına sahip olduğunu belirtmektedir. Doğu Ekspresi'nin yarattığı görünürlük bu ürünlerin ziyaretçilerle buluşmasına ve kentin gastronomik kimliğinin daha geniş bir pazarda tanınmasına katkı sunmaktadır. Bu bağlamda Doğu Ekspresi ve Kars ilişkisi, seyahat deneyimi, kültürel çekicilik, gastronomik ürün deneyimi ve yerel ürün ekonomisinin kesiştiği çok boyutlu bir turizm alanı olarak öne çıkmaktadır.

3. Yöntem

3.1. Araştırmanın Önemi ve Amacı

Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi, Kars'ın turizm görünürlüğünü artıran ve ziyaretçi hareketliliğini deneyim odaklı bir seyahat biçimi etrafında şekillendiren önemli turizm unsurları arasında yer almaktadır. Bu bağlamda, Kars'ı ziyaret etmiş ve dönüş yolunda Doğu Ekspresi/Turistik Doğu Ekspresi'ni kullanan ziyaretçilerin seyahat davranışları ile harcama eğilimlerinin birlikte incelenmesi, Kars destinasyonunun ziyaretçi profili, harcama örüntüsü ve ürün geliştirme potansiyelinin anlaşılması açısından önem taşımaktadır. Bu çalışma, Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin seyahat davranışlarını ve harcama eğilimlerini sistematik biçimde incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışmanın odağı, ekonomik katkı tahmini üretmekten ziyade davranışsal örüntüler ile harcama kompozisyonunun değerlendirilmesine yöneliktir. Bu kapsamda davranışsal örüntüler, harcama kalemleri ve yerli ile yabancı ziyaretçiler arasında ortaya çıkan farklılaşmalar birlikte ele alınmaktadır.

3.2. Araştırma Deseni

Araştırma, daha önce yürütülmüş ve yayımlanmış bir saha çalışmasının verilerinin yeniden değerlendirilmesine dayanan ikincil veri analizi desenine sahiptir. Heaton (2008), ikincil veri analizini mevcut verilerin yeni araştırma soruları veya farklı analitik amaçlar doğrultusunda yeniden ele alınmasına imkân tanıyan bir yaklaşım olarak değerlendirmektedir. Bu çalışma kapsamında yeni bir anket, görüşme, gözlem veya saha uygulaması yürütülmemiştir. Kullanılan veriler, SERKA tarafından 2023 yılında yayımlanan raporda yer alan saha araştırması bulgularına dayanmaktadır. Bu nedenle çalışma kapsamında etik kurul onayı gerektiren yeni bir veri toplama süreci yürütülmemiştir. Mevcut saha verisi bu çalışmada seyahat davranışları ve harcama eğilimleri odağında yeniden değerlendirilmiştir. Bu desenin çalışmaya sağladığı temel katkı, mevcut saha verisinin rapordaki ekonomik katkı ekseninden ayrılarak ziyaretçi davranışı ve harcama kompozisyonu odağında yeniden yorumlanabilmesidir. Johnston (2014), ikincil veri analizinin sistematik bir araştırma yöntemi olarak kullanılabileceğini, ancak veri setinin başlangıçta farklı amaçlarla üretilmiş olmasının araştırma sorusu, değişken kapsamı ve yorumlama süreci açısından dikkatle değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu nedenle çalışmada bulgular, mevcut veri setinin sunduğu değişkenlerle sınırlı olarak ele alınmış ve yeni bir ekonomik katkı tahmini üretilmemiştir.

3.3. Veri Kaynağı ve Kapsamı

Çalışmanın temel veri kaynağı, SERKA tarafından 2023 yılında yayımlanan “Doğu Ekspresi’nin Kars İli Ekonomisine Katkısı Araştırma Raporu” başlıklı çalışmadır. Söz konusu raporda, 25 Ocak – 28 Şubat 2023 tarihleri arasında Kars’ı ziyaret etmiş ve dönüş yolunda Doğu Ekspresi/Turistik Doğu Ekspresi’ni kullanan ziyaretçilere yönelik saha araştırmasında 270 geçerli ankete ulaşıldığı, 3 – 17 Nisan 2023 tarihleri arasında ise turizmle ilişkili 71 işletme yöneticisiyle yüz yüze görüşmeler yapıldığı belirtilmektedir (SERKA, 2023). Bu çalışmada 270 yolcu anketinden elde edilen veriler temel veri seti olarak kullanılmış, işletme yöneticilerinden elde edilen bilgiler ise harcama eğilimlerinin yerel işletmelerdeki yansımalarını destekleyen bağlamsal veri olarak değerlendirilmiştir.

Veri setinin kapsamı, ziyaretçi profili, seyahatin organize edilme biçimi, bilgi kaynakları, ziyaret amacı, konaklama tercihi, geceleme süresi, kişi başı tahmini harcama ve harcama kalemlerinin dağılımı gibi değişkenlerden oluşmaktadır. Bu değişkenler, çalışmanın seyahat davranışı ve harcama kompozisyonu odağıyla uyumlu biçimde yeniden sınıflandırılmış ve yorumlanmıştır. Anketin Kars’ı ziyaret etmiş ve dönüş yolunda Doğu Ekspresi/Turistik Doğu Ekspresi’ni kullanan ziyaretçilere uygulanmış olması, ulaşım tercihi değişkeninde farklı ulaşım araçlarının yer almasıyla uyumludur. Bu değişken, katılımcıların Kars’a gelişte veya seyahat organizasyonu sürecinde kullandıkları ulaşım araçlarını göstermektedir. Bu nedenle Doğu Ekspresi, uçak ve tur otobüsü seçenekleri birlikte değerlendirilmiştir. TCDD Taşımacılık (2024) verileri ise hattın 2015–2024 dönemindeki yolcu hareketliliğini göstermek amacıyla çalışma bağlamını destekleyen genel yolcu hareketliliği verisi olarak kullanılmıştır. Bu doğrultuda araştırmanın odağı, ekonomik etki hesaplama-sından ziyade mevcut saha verilerinin ziyaretçi davranışları ve harcama kompozisyonu bağlamında yeniden değerlendirilmesine dayandığından çalışma kapsamında yeni bir ekonomik katkı tahmini yapılmamıştır.

3.4. Analiz Süreci

Analiz sürecinde mevcut saha verisinde yer alan değişkenler, çalışmanın amacı doğrultusunda beş temel eksen üzerinden değerlendirilmiştir. Birinci eksen ziyaretçi profilinin demografik yapısını kapsamaktadır. Bu kapsamda cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir durumu ve çalışma durumu değişkenleri ele alınmıştır. İkinci

eksen seyahatin organize edilme biçimi ile başvuru bilgi kaynaklarından oluşmaktadır. Bu kapsamda paket tur ya da bireysel seyahat tercihi ile sosyal medya, internet siteleri, seyahat acentesi ve çevre tavsiyesi gibi bilgi kaynakları değerlendirilmiştir. Üçüncü eksen ziyaret amacına ilişkin değişkenleri içermekte olup kültürel gezi, tren seyahati deneyimi, kış turizmi ve gastronomi tadımı gibi motivasyonlar bu kapsamda ele alınmıştır. Dördüncü eksen, konaklama tercihi, geceleme süresi ve ulaşım tercihi üzerinden ziyaretçilerin seyahat süreciyle ilişkili tercihlerini kapsamaktadır. Beşinci eksen ise kişi başı toplam tahmini harcama ile konaklama, yeme-içme, yöresel gıda, hediyelik eşya, kültür-eğlence, Kars içi tur ve diğer mal ve hizmetler gibi harcama kalemlerinin dağılımından oluşmaktadır.

Yerli ve yabancı ziyaretçilerin karşılaştırılması, harcama örüntüsünün ve davranışsal farklılaşmanın farklı pazar dilimleri açısından değerlendirilmesine olanak tanıyan tamamlayıcı bir analiz boyutu olarak kullanılmıştır. Bu yaklaşım, ziyaretçilerin seyahati organize etme biçimleri, bilgi kaynakları, ziyaret amaçları, konaklama tercihleri, geceleme süreleri, ulaşım tercihleri ve harcama kalemleri bakımından ortaya çıkan farklılıkların daha sistematik biçimde değerlendirilmesine olanak tanımaktadır. Analiz betimsel istatistik düzeyinde yürütülmüş, bulgular oranlar, yüzdelere ve ortalama değerler üzerinden değerlendirilmiştir. İşletme yöneticisi görüşmelerine ilişkin bulgular ile TCDD Taşımacılık yolcu istatistikleri, ziyaretçi davranışları ve harcama kompozisyonunun değerlendirildiği genel bağlamı açıklamaya yardımcı tamamlayıcı veriler olarak ele alınmıştır.

4. Bulgular

Bulgulara geçmeden önce Doğu Ekspresi hattındaki yolcu hareketliliğinin genel görünümünü sunmak ve çalışmanın değerlendirildiği turizm bağlamını açıklamak açısından yararlı görülmektedir. Bu kapsamda 2015–2024 dönemine ilişkin yolcu sayıları Tablo 1’de sunulmuştur. TCDD Taşımacılık verilerine göre yolcu sayıları dönemsel dalgalanmalar göstermiştir. Özellikle 2018 yılında belirgin bir artış yaşanmış, Covid-19 pandemisi döneminde yolcu sayıları keskin biçimde gerilemiş ve 2022 yılı sonrasında ise hareketlilik yeniden canlanmıştır. Bu veriler, harcama kompozisyonunu açıklayan doğrudan bir zaman serisi olarak kullanılmamış, Doğu Ekspresi’nin Kars turizmi açısından oluşturduğu genel talep bağlamını göstermek amacıyla değerlendirilmiştir.

Tablo 1. Doğu Ekspresi Yolcu Sayılarının 2015–2024 Dönemindeki Seyri

Yıl	Giden Yolcu Sayısı	Gelen Yolcu Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
2015	106.034	107.077	213.111
2016	85.048	86.472	171.520
2017	109.762	115.517	225.279
2018	159.630	152.996	312.626
2019*	150.728	153.592	304.320
2020*	47.659	47.449	95.108
2021*	60.058	59.991	120.049
2022*	149.007	144.127	293.134
2023*	128.830	125.297	254.127
2024*	112.680	103.668	216.348

Kaynak: TCDD Taşımacılık (2024) yolcu istatistiklerinden derlenmiştir.

*Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi toplam yolcu sayılarını kapsamaktadır.

4.1. Ziyaretçi Profili

Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin demografik dağılımı Tablo 2'de sunulmuştur. Katılımcıların %55,6'sı kadın, %44,4'ü erkektir. Yaş dağılımında 45–53 yaş aralığı %26,7 ile en yüksek paya sahip gruba oluşturmakta bu grubu 54–62 yaş aralığı (%25,6) ve 18–26 yaş aralığı (%15,2) izlemektedir. Eğitim düzeyi açısından lisans mezunları %46,0 ile öne çıkmakta bunu lise (%20,3) ve lisansüstü mezunları (%16,6) takip etmektedir. Gelir kademesinde 25.000 TL ve üzeri grup %31,1 ile en yüksek orana sahipken çalışma durumunda özel sektör çalışanları (%29,2) ile emekliler (%24,5) iki belirgin gruba oluşturmaktadır.

Bu dağılım, hattı tercih eden ziyaretçi kitlesinin tek tip bir profilden oluşmadığını, farklı yaş, eğitim, gelir ve çalışma durumu özelliklerine sahip alt grupları içerdiğini göstermektedir. Bir yanda lisans ve lisansüstü eğitime sahip, görece yüksek gelirli ve aktif çalışma yaşamı içinde yer alan bireyler, diğer yanda ise zaman kullanımı açısından daha esnek bir konuma sahip emekli ziyaretçiler öne çıkmaktadır. Bu yapı, Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin yalnızca belirli bir yaş, cinsiyet veya sosyoekonomik gruptan oluşmadığını, farklı yaşam evreleri, gelir düzeyleri ve eğitim profilleri açısından çeşitlenen bir ziyaretçi kitlesine işaret ettiğini göstermektedir. Akyol (2021)'un yavaş seyahat motivasyonlarına ilişkin değerlendirmeleri ile Derinalp Çanakçı vd. (2019)'nin Kars destinasyon imajına ilişkin bulguları, bu ziyaretçi profilinin kültürel ve deneyim odaklı seyahat eğilimleriyle ilişkilendirilebileceğini göstermektedir.

Tablo 2. Demografik Özellikler

Değişken	Kategori	Oran (%)
Cinsiyet	Kadın	55,6
	Erkek	44,4
Yaş	45–53	26,7
	54–62	25,6
	18–26	15,2
Eğitim	Lisans	46,0
	Lise	20,3
	Lisansüstü	16,6
Aylık Gelir	25.000 TL ve üzeri	31,1
	10.001–15.000 TL	18,1
Çalışma Durumu	Özel sektör çalışanı	29,2
	Emekli	24,5

Kaynak: SERKA (2023) saha araştırması verilerinden derlenmiştir (n = 270).

4.2. Seyahat Davranışlarına İlişkin Bulgular

Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin seyahati organize etme biçimi, bilgi kaynakları, ziyaret amaçları, konaklama tercihleri, ortalama geceleme süreleri ve ulaşım tercihlerine ilişkin bulgular Tablo 3'te sunulmuştur. Paket tur kullanımı her iki grupta da belirgin düzeydedir. Yerli ziyaretçilerin %74,6'sı, yabancı ziyaretçilerin ise %71,5'i seyahatini paket tur aracılığıyla organize etmiştir. Bu durum, Kars deneyiminin önemli ölçüde önceden belirlenmiş tur programları çerçevesinde gerçekleştiğini ve ziyaretçilerin destinasyonla temasının süre, güzergâh ve etkinlik planlaması bakımından organize yapılar içinde şekillendiğini göstermektedir.

Bilgi kaynakları açısından yerli ve yabancı ziyaretçiler arasında belirgin bir farklılaşma görülmektedir. Yerli ziyaretçilerde sosyal medya %36,9 ile ilk sırada yer alırken, yabancı ziyaretçilerde seyahat acentesi %38,1 ile öne çıkmaktadır. Bu farklılık, iç pazarda dijital görünürlüğün daha güçlü bir karar etkisi yarattığını, yabancı ziyaretçilerde ise aracılı ve kurumsallaşmış bilgi kanallarının daha belirgin olduğunu ortaya koymaktadır. Kavramsal çerçevede tartışılan sosyal medya görünürlüğü çalışmalarıyla birlikte değerlendirildiğinde, mevcut bulgular dijital içeriklerin özellikle yerli ziyaretçilerin seyahat karar sürecinde belirgin bir konuma sahip olduğunu göstermektedir.

Ziyaret amacı bakımından kültürel gezi her iki ziyaretçi grubunda da öne çıkmaktadır. Yerli ziyaretçilerin %40,2'si, yabancı ziyaretçilerin ise %57,2'si Kars'ı kültürel gezi amacıyla tercih etmiştir. Tren seyahati deneyimi yerli ziyaretçilerde %32,9, yabancı ziyaretçilerde %23,8 düzeyindedir. Gastronomi tadımı yabancı ziyaretçilerde %19,0 ile yerli ziyaretçilere göre daha yüksek görünmektedir. Bu dağılım, Kars ziyaretinde kültürel çekiciliklerin ortak bir motivasyon alanı oluşturduğunu, tren yolculuğu deneyiminin ise özellikle yerli ziyaretçiler açısından güçlü bir çekim unsuru olarak öne çıktığını göstermektedir. Derinalp Çanakçı vd. (2019), Bayraktar ve Selçuk (2022) ile Ceylan vd. (2018) tarafından yapılan çalışmalar birlikte değerlendirildiğinde, Doğu Ekspresi deneyiminin Kars'ta kültürel gezi, tren yolculuğu ve gastronomik ürün deneyimiyle iç içe gelişen bir turizm pratiği oluşturduğu söylenebilir.

Tablo 3. Seyahat Süreci ve Tercihlere İlişkin Bulgular

Değişken	Yerli (%)	Yabancı (%)
Organize Etme Biçimi		
Paket tur	74,6	71,5
Bireysel	25,4	28,5
Bilgi Kaynağı		
Sosyal medya	36,9	19,1
Seyahat acentesi	23,2	38,1
İnternet siteleri	18,4	23,8
Ziyaret Amacı		
Kültürel gezi	40,2	57,2
Tren seyahati deneyimi	32,9	23,8
Kış turizmi	10,4	—
Gastronomi tadımı	5,6	19,0
Konaklama Tercihi		
Otel	90,7	90,5
Misafirhane/Pansiyon	5,3	—
Ev pansiyonu/Kiralık ev	4,0	2,0
Ortalama Geceleme Süresi (gün)	2,12	1,85
Ulaşım Tercihi		
Doğu Ekspresi	9,2	23,8
Uçak	75,5	38,1
Tur otobüsü	15,3	38,1

Kaynak: SERKA (2023) saha araştırması verilerinden derlenmiştir (n = 270).

Konaklama tercihleri incelendiğinde otel kullanımının her iki ziyaretçi grubunda da baskın olduğu görülmektedir. Yerli ziyaretçilerin %90,7'si, yabancı ziyaretçilerin ise %90,5'i otelde konaklamış, otel dışı konaklama seçenekleri sınırlı düzeyde kalmıştır. Ortalama geceleme süresi yerli ziyaretçilerde 2,12 gün, yabancı ziyaretçilerde 1,85 gün olarak hesaplanmıştır. Bu durum, Kars'ta konaklamanın ağırlıklı olarak otel işletmeleri üzerinden gerçekleştiğini ve kalış süresinin görece kısa olduğunu ortaya koymaktadır. Aguiló vd. (2017) ile Barros ve Machado (2010), kalış süresinin turist harcamaları ve destinasyonlardaki harcama yapısını anlamada önemli bir değişken olduğunu vurgulamaktadır. Bu kapsamda geceleme süresi, harcama kalemlerinin dağılımını yorumlamada tamamlayıcı bir gösterge niteliği taşımaktadır.

Ulaşım tercihlerine ilişkin bulgular, katılımcıların Kars'a gelişte veya seyahat organizasyonu sürecinde farklı ulaşım araçlarını kullandığını göstermektedir. Yerli ziyaretçilerde uçak %75,5 ile ilk sırada yer almakta, Doğu Ekspresi kullanımı %9,2 düzeyinde kalmaktadır. Yabancı ziyaretçilerde uçak ve tur otobüsü %38,1 oranıyla öne çıkarken, Doğu Ekspresi kullanımı %23,8 düzeyindedir. Bu görünüm, anketin Kars'ı ziyaret etmiş ve dönüş yolunda Doğu Ekspresi/Turistik Doğu Ekspresi'ni kullanan ziyaretçilere uygulanmış olmasıyla birlikte değerlendirildiğinde, ulaşım tercihindeki farklılaşmanın örneklem kapsamıyla uyumlu olduğunu göstermektedir. Doğu Ekspresi, bazı ziyaretçiler açısından kente gelişte kullanılan temel ulaşım aracı olmaktan çok, seyahat deneyiminin dönüş aşamasında kullanılan turistik bir unsur olarak konumlanmaktadır. Yabancı ziyaretçilerde tren ve tur otobüsü oranlarının görece yüksek olması ise organize tur programlarının ulaşım tercihleri üzerindeki etkisini ortaya koymaktadır. Akyol (2021)'un yavaş seyahat motivasyonlarına ilişkin değerlendirmeleri ile Bayraktar ve Selçuk (2022)'un deneyimsel turizm boyutuna ilişkin bulguları, Doğu Ekspresi'nin ulaşım işlevinin yanında deneyim odaklı bir turizm ürünü olarak konumlanmasını desteklemektedir.

4.3. Harcama Eğilimleri ve Harcama Kompozisyonu

Ziyaretçilerin tahmini kişi başı harcamaları ile harcama kalemlerinin dağılımına ilişkin bulgular Tablo 4'te sunulmuştur. Tahmini kişi başı toplam harcama yerli ziyaretçilerde 7.716,56 TL, yabancı ziyaretçilerde ise 5.788,53 TL olarak hesaplanmıştır. Tahmini günlük kişi başı harcama yerli ziyaretçilerde 3.639,88 TL, yabancı ziyaretçilerde 3.116,90 TL düzeyindedir. Yerli ziyaretçilerin toplam harcamasının daha yüksek görünmesi, Kars'taki harcama örüntüsünde iç pazarın belirgin bir paya sahip olduğunu düşündürmektedir. Günlük harcama farkının toplam harcama farkına göre daha sınırlı kalması, geceleme süresinin toplam harcama üzerinde etkili olabileceğine işaret etmektedir. Bu görünüm, kalış süresi ile harcama hacminin birlikte değerlendirilmesi gerektiğini vurgulayan çalışmalarla ilişkilendirilebilir (Aguiló vd., 2017; Barros & Machado, 2010).

Yerli ziyaretçilerde konaklama (%31,2), yeme-içme (%21,5) ve Kars dışına götürülmek üzere alınan yöresel gıda (%16,3) ilk üç harcama kalemini oluşturmaktadır. Yabancı ziyaretçilerde ise konaklama (%36,6) ve yeme-içme (%31,4) harcamaları daha belirgin pay almaktadır. Disegna ve Osti (2016), turist harcamalarının konaklama, yeme-içme, ulaşım ve alışveriş gibi kategoriler üzerinden incelenmesinin harcama davranışını anlamaya katkı sunduğunu belirtmektedir. Pai vd. (2024) ise turist harcama talebinin farklı harcama bileşenleri üzerinden değerlendirilebileceğini ortaya koymaktadır. Bu çerçevede mevcut bulgular, yerli ve yabancı ziyaretçilerde harcamanın farklı harcama alanlarında yoğunlaştığını göstermektedir.

Yerli ziyaretçilerde yöresel gıda ve hediyelik eşya harcamalarının daha yüksek pay alması, Kars'a özgü ürünlerin ziyaretçi harcamaları içindeki yerini görünür kılmaktadır. Sims (2009), yerel yiyeceklerin turist

deneyiminde yer duygusu ve otantiklikle ilişkili olduğunu belirtirken, Bessière (1998) geleneksel yiyecek ve mutfak yerel kimlik ile turistik çekicilik bağlamında ele almaktadır. Bu doğrultuda yöresel ürün harcamaları, yalnızca alışveriş davranışını yansıtan bir unsur olarak kalmamakta, ziyaretçinin destinasyonla kurduğu kültürel ve sembolik ilişkiye de işaret etmektedir.

Kars içi tur kaleminin yerli ziyaretçilerde %5,6, yabancı ziyaretçilerde ise %5,1 düzeyinde kalması, destinasyon içi ücretli tur ürünlerinin harcama içindeki payının sınırlı olduğunu göstermektedir. Kültür ve eğlence harcamalarının yabancı ziyaretçilerde %9,8 ile yerli ziyaretçilere göre daha yüksek olması ise bu grubun destinasyon içi deneyimlere daha fazla harcama ayırabildiğini düşündürmektedir. Soldić Frleta ve Smolčić Jurdana (2018), kültür ve eğlence harcamalarının kalış süresi, konaklama türü, ulaşım biçimi ve bilgi erişimi gibi değişkenlerle ilişkili biçimde farklılaşabildiğini ortaya koymaktadır. Bu açıdan Kars içi tur ile kültür-eğlence harcamaları, ziyaretçi gruplarının destinasyon içi deneyim alanlarıyla kurduğu ilişkiyi değerlendirmede tamamlayıcı göstergeler sunmaktadır.

Tablo 4. Kişi Başı Harcamaların Kalemler Bazında Dağılımı

Harcama Kalemi	Yerli (%)	Yabancı (%)
Konaklama	31,2	36,6
Yeme-içme	21,5	31,4
Yöresel gıda (Kars dışına götürülen)	16,3	9,5
Hediyelik eşya	11,2	3,9
Diğer mal ve hizmetler	8,4	3,7
Kültür ve eğlence	5,8	9,8
Kars içi tur	5,6	5,1
Toplam	100,0	100,0

Kaynak: SERKA (2023) saha araştırması verilerinden derlenmiştir (n = 270).

Harcama kompozisyonuna ilişkin bulgular, SERKA (2023) raporunda yer alan işletme yöneticisi görüşmelerine ilişkin değerlendirmelerle birlikte ele alındığında, ziyaretçilerin Kars'ta özellikle konaklama, yeme-içme, yöresel ürün ve hediyelik eşya alanlarıyla temas kurduğunu göstermektedir. Kaygın vd. (2021)'nin Doğu Ekspresi kaynaklı turizm hareketliliğini Kars'taki otel, restoran ve yöresel ürün işletmeleriyle ilişkilendiren bulguları da bu görünümü desteklemektedir. Bu kapsamda işletme düzeyi bulgular, harcama kalemlerinin yerel hizmet ve ürün yapısıyla ilişkisini açıklayan bağlamsal bir unsur olarak değerlendirilmiştir.

5. Sonuç ve Öneriler

Bu araştırma, Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin seyahat davranışlarını ve harcama eğilimlerini incelemek amacıyla yürütülmüştür. Çalışmanın temel katkısı, SERKA (2023) tarafından yayımlanan saha araştırması bulgularını ekonomik katkı tahmini üretme ekseninden ayırarak ziyaretçi davranışı, harcama kompozisyonu ve destinasyon yönetimi odağında yeniden değerlendirmesidir. Bu yönüyle araştırma, Doğu Ekspresi'nin Kars turizmi içindeki yerini yolcu hareketliliğiyle sınırlı açıklayan yaklaşımlardan ayrılarak, ziyaretçilerin seyahat kararları, bilgi kaynakları, destinasyonda kalma süresi ve harcama öncelikleriyle birlikte ele alan daha bütüncül bir çerçeve sunmaktadır.

Seyahat davranışlarına ilişkin bulgular, Doğu Ekspresi deneyiminin organize tur yapıları, dijital görünürlük, kültürel gezi motivasyonu ve tren yolculuğu deneyimiyle birlikte şekillendiğine işaret etmektedir. Paket

tur kullanımının belirginliği, Kars ziyaretinin önemli ölçüde planlı tur programları içinde gerçekleştiğini düşündürmektedir. Yerli ziyaretçilerde sosyal medyanın, yabancı ziyaretçilerde ise seyahat acentesinin öne çıkması, farklı pazar dilimlerinde karar süreçlerinin farklı bilgi kanalları üzerinden kurulduğunu göstermektedir. Bu durum, Doğu Ekspresi'nin dijital görünürlük ve deneyimsel turizm bağlamında ele alındığı çalışmalarla uyumlu bir görünüm sunmaktadır. Kültürel gezi motivasyonunun her iki ziyaretçi grubunda öne çıkması ise Derinalp Çanakçı vd. (2019) ile Bayraktar ve Selçuk (2022)'un yaklaşımlarıyla birlikte değerlendirildiğinde, Kars'ın tren yolculuğunu kültürel çekiciliklerle tamamlayan bir destinasyon niteliği taşıdığını ortaya koymaktadır.

Harcama eğilimleri, Kars'ta ziyaretçi harcamalarının temel hizmetler ve yerel ürünler arasında farklılaşan bir yapı sergilediğine işaret etmektedir. Konaklama ve yeme-içme harcamalarının her iki ziyaretçi grubunda yüksek pay alması, turistik harcamaların öncelikle destinasyonda kullanılan temel hizmetler etrafında şekillendiğini düşündürmektedir. Yerli ziyaretçilerde yöresel gıda ve hediyelik eşya harcamalarının daha görünür olması ise Kars'a özgü ürünlerin seyahat deneyimini tamamlayan unsurlar arasında yer aldığını göstermektedir. Sims (2009) ve Bessière (1998), yerel yiyecekleri otantiklik, yer duygusu, yerel kimlik ve turistik çekicilikle ilişkilendirmektedir. Bu yaklaşımlar, söz konusu bulguların alışveriş davranışının ötesinde kültürel ve sembolik bir bağlamda ele alınabileceğini göstermektedir. Geceleme süresinin görece kısa olması da Aguilo vd. (2017) ile Barros ve Machado (2010)'nun vurguladığı kalış süresi-harcama ilişkisiyle birlikte değerlendirildiğinde, harcama kapasitesinin günlük harcama düzeyinin yanında destinasyonda geçirilen süreyle de bağlantılı olduğunu göstermektedir.

Yolcu hareketliliğine ilişkin veriler, Doğu Ekspresi'nin Kars turizmi açısından dönemsel koşullardan etkilenen ancak destinasyon görünürlüğünü destekleyen bir talep bağlamı oluşturduğunu göstermektedir. Bu veriler harcama kompozisyonunu açıklayan doğrudan bir zaman serisi olarak ele alınmamış, hattın Kars'a yönelen turistik ilgiyle ilişkisini ortaya koyan genel bir bağlamsal gösterge olarak değerlendirilmiştir. Peira vd. (2022) demiryolu turizmini destinasyon gelişimi, yerel ekonomi ve sürdürülebilirlik bağlamında ele alırken, Korkusuz ve Özdemir (2020) Doğu Ekspresi'nin sosyal medya görünürlüğüyle turistik ürün çeşitlendirme sürecinde öne çıktığını belirtmektedir. İşletme yöneticisi görüşmelerine ilişkin değerlendirmeler ise ziyaretçi harcamalarının Kars'taki konaklama, yeme-içme, yöresel ürün ve hediyelik eşya alanlarıyla ilişkili olduğunu göstermektedir. Kaygın vd. (2021)'nin Doğu Ekspresi kaynaklı turizm hareketliliğini Kars'taki otel, restoran ve yöresel ürün işletmeleriyle ilişkilendiren bulguları da bu değerlendirmeyi desteklemektedir.

Araştırma sonuçları, Kars destinasyon yönetimi açısından üç temel çıkarım sunmaktadır. İlk olarak, geceleme süresini artıracak kültürel rota, gastronomi deneyimi ve destinasyon içi etkinliklerin geliştirilmesi, harcama kompozisyonunun daha çeşitli bir yapıya kavuşmasına katkı sağlayabilir. İkinci olarak, yöresel ürünlerin satış odaklı sunumun ötesinde gastronomi deneyimi, üretici ziyareti, tadım etkinliği ve kültürel anlatı ile bütünleştirilmesi, Kars'ın yerel ürün kimliğini daha güçlü bir turizm değerine dönüştürebilir. Üçüncü olarak, yerli ziyaretçilerde sosyal medya, yabancı ziyaretçilerde ise seyahat acentesi ve organize tur kanallarının öne çıkması, tanıtım ve pazarlama stratejilerinin pazar dilimlerine göre farklılaştırılmasını gerekli kılmaktadır. Araştırmanın ikincil veri analizine dayanması, veri toplama aracı, örneklem tasarımı, değişken kapsamı ve ölçüm ayrıntıları bakımından mevcut veri setiyle sınırlı bir değerlendirme yapılmasına neden olmuştur. Gelecek çalışmalarda güncel saha verileriyle mevsimsel farklılıkların, geceleme süresi-harcama ilişkilerinin ve Doğu Ekspresi bağlamında Kars'ı ziyaret eden turistlerin destinasyon içi deneyim tercihlerinin daha ayrıntılı biçimde incelenmesi Kars turizmine ilişkin daha kapsamlı sonuçların üretilmesine katkı sağlayabilir.

Kaynakça

- Aguiló, E., Rosselló, J., & Vila, M. (2017). Length of stay and daily tourist expenditure: A joint analysis. *Tourism Management Perspectives*, 21, 10–17. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2016.10.008>
- Akyol, C. (2022). Doğal ve kültürel kaynaklara dayalı turizm: Kars destinasyonu. *Journal of Applied Tourism Research*, 3(1), 81–94.
- Akyol, Ş. (2021). *Yavaş seyahat motivasyonları ve turist deneyimlerinin turist memnuniyeti üzerine etkisi: Doğu Ekspresi örneği* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Atsız, O., Akova, O., & Cetin, G. (2021). Examining package tourists' experience on overall package tour satisfaction and behavioral intentions: First-time versus repeat package tourists. *Revista Anaís Brasileiros de Estudos Turísticos*, 11, 1–18.
- Barros, C. P., & Machado, L. P. (2010). The length of stay in tourism. *Annals of Tourism Research*, 37(3), 692–706. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2009.12.005>
- Bayraktar, Y., & Selçuk, G. N. (2022). Train tourism in the context of experiential tourism: The example of the touristic Eastern Express travel. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 10(2), 1436–1463. <https://doi.org/10.21325/jotags.2022.1051>
- Bessière, J. (1998). Local development and heritage: Traditional food and cuisine as tourist attractions in rural areas. *Sociologia Ruralis*, 38(1), 21–34. <https://doi.org/10.1111/1467-9523.00061>
- 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>
- Brida, J. G., & Scuderi, R. (2013). Determinants of tourist expenditure: A review of microeconomic models. *Tourism Management Perspectives*, 6, 28–40. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2012.10.006>
- 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>
- 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* içinde (s. 134–144). SUBÜ Turizm Fakültesi Yayını.
- Cook, R. A., Yale, L. J., & Marqua, J. J. (2010). *Tourism: The business of travel* (4. baskı). Pearson Prentice Hall.
- Çakıcı, A. C. (2019). *Kavramlar ve örneklerle genel turizm*. Detay Yayıncılık.
- Demir, M. (2017). Doğal ve beşeri özellikleriyle Kars ilindeki turizm faaliyetlerinin durumu. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 35, 134–154. <https://doi.org/10.14781/mcd.291184>
- Demiral, A. B., & Gelibolu, L. (2019). Turistik destinasyon olarak Kars'ın tercih edilmesinde sosyal medya paylaşımlarının motivatör etkisi: Doğu Ekspresi örneği. *Social Sciences Studies Journal*, 5(49), 6174–6187. <https://doi.org/10.26449/sssj.1853>

- Derinalp Çanakçı, S., Çanakçı, T., & Geçgin, E. (2019). Kars ilinin destinasyon imajı ve Doğu Ekspres'i deneyimi. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 11(18), 1876–1896. <https://doi.org/10.26466/opus.567950>
- Disegna, M., & Osti, L. (2016). Tourists' expenditure behaviour: The influence of satisfaction and the dependence of spending categories. *Tourism Economics*, 22(1), 5–30. <https://doi.org/10.5367/te.2014.0410>
- 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>
- Eryılmaz, B., & Yücetürk, C. (2018). Genç turistlerin Doğu Ekspresi seferleri tercihlerinde Instagram'ın rolü. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(4), 210–228. <https://doi.org/10.21325/jotags.2018.305>
- Eser, 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.
- Gelibolu, L., & Duman, M. (2021). Sürdürülebilir kültür turizmi: Kars örneği. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(4), 1077–1089. <https://doi.org/10.26677/TR1010.2021.863>
- Heaton, J. (2008). Secondary analysis of qualitative data: An overview. *Historical Social Research*, 33(3), 33–45.
- Hyde, K. F., & Lawson, R. (2003). The nature of independent travel. *Journal of Travel Research*, 42(1), 13–23. <https://doi.org/10.1177/0047287503253944>
- Jafari, J. (Ed.). (2003). *Encyclopedia of tourism*. Routledge.
- Johnston, M. P. (2014). Secondary data analysis: A method of which the time has come. *Qualitative and Quantitative Methods in Libraries*, 3(3), 619–626.
- Kaygın, E., Topçuoğlu, E., & Özkes, S. (2021). Doğu Ekspresi'nin sosyal medyadaki yolculuğu ve Kars'taki işletmelere etkileri. *Çalışma İlişkileri Dergisi*, 12(1), 55–69.
- Kim, Y. G., Eves, A., & Scarles, C. (2009). Building a model of local food consumption on trips and holidays: A grounded theory approach. *International Journal of Hospitality Management*, 28(3), 423–431. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2008.11.005>
- 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>
- 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>
- Pai, W.-T., Phan, K.-T., Pham, C.-V., Lee, J.-M., & Hsieh, C.-J. (2024). Analyzing tourist expenditures incurred on long-, medium-, and short-haul trips to Taiwan. *Annals of Tourism Research Empirical Insights*, 5(2), 100138. <https://doi.org/10.1016/j.annale.2024.100138>
- 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>

- Serhat Kalkınma Ajansı. (2023). *Doğu Ekspresi'nin Kars ili ekonomisine katkısı araştırma raporu*. SERKA Yayınları.
- Sims, R. (2009). Food, place and authenticity: Local food and the sustainable tourism experience. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(3), 321–336. <https://doi.org/10.1080/09669580802359293>
- Soldić Frleta, D., & Smolčić Jurdana, D. (2018). Understanding tourist spending on culture and entertainment. In M. Bozina Beros, N. Recker, & M. Kozina (Eds.), *Economic and Social Development: Book of Proceedings, 27th International Scientific Conference on Economic and Social Development* (pp. 448–460). Varazdin Development and Entrepreneurship Agency.
- Stynes, D. J. (1999). *Guidelines for measuring visitor spending*. Michigan State University.
- TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü. (2024). *İstatistik yıllığı*. https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/istatistik_yilligi

Destek Bilgisi: Bu çalışmanın hazırlanması süresince herhangi bir bireyden veya kurumdan aynı ya da nakdi bir yardım/destek alınmamıştır.

Çıkar Çatışması: Makalede herhangi bir çıkar çatışması ya da kazanç yoktur.

Etik Onayı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde araştırma ve yayın etiği ilkelerine riayet edildiğini yazar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisinin herhangi bir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarına aittir.

Bilgilendirilmiş Onam Formu: Çalışma, ikincil veri analizine dayandığından yeni katılımcı onamı alınmasını gerektiren bir süreç bulunmamaktadır.

Etik Kurul Onayı: Bu çalışma, daha önce yayımlanmış saha araştırması bulgularının ikincil veri analizi kapsamında hazırlanmış olup etik kurul onayı gerektirmeyen araştırmalar arasında yer almaktadır.

Araştırmacıların Katkı Oranı: 1. Yazar = 100%

Extensive Summary

Travel Behavior and Spending Patterns of Tourists Visiting Kars in the Context of the Eastern Express

Ahmet Berke DEMİRAL*

The Eastern Express and the Touristic Eastern Express have become prominent tourism elements that enhance the visibility of Kars and integrate the train journey with the destination experience. In recent years, the route has contributed to the tourism image of Kars through cultural heritage, winter tourism, gastronomy, slow travel, and nostalgic railway experience. Previous studies have examined the Eastern Express in relation to destination image, social media visibility, gastronomy tourism, and sustainable tourism potential. However, passengers' travel organization, information sources, visit purposes, length of stay, transportation preferences, and spending composition require further examination from a visitor-oriented perspective.

This study aims to examine the travel behavior and spending patterns of tourists visiting Kars in the context of the Eastern Express. The research is based on a secondary analysis of field research findings published by the Serhat Development Agency in 2023, which included visitors who had visited Kars and used the Eastern Express or the Touristic Eastern Express on their return journey. No new survey, interview, or fieldwork was conducted within the scope of this study. The findings from the 270 passenger surveys in the report were used as the main dataset, while the findings from interviews with 71 business managers were evaluated as contextual data explaining the relationship between spending patterns and local businesses.

The analysis was conducted at the descriptive level through percentages, ratios, and mean values. The variables were reorganized around visitor profile, travel organization, information sources, visit purpose, accommodation preference, length of stay, transportation preference, and estimated spending composition. Comparisons between domestic and foreign visitors were used as a complementary analytical dimension. The study does not aim to produce a new economic impact estimation. Instead, it reinterprets an existing field dataset from the perspective of travel behavior and expenditure composition. Before presenting the visitor-based findings, passenger movement on the Eastern Express route was considered as a general contextual indicator. Data from Türkiye Railways Transportation statistics for the 2015–2024 period show that passenger numbers increased significantly in 2018, declined sharply during the Covid-19 pandemic period, and partially recovered after 2022 with a more fluctuating pattern. These data were evaluated as indicators of the general demand context created by the Eastern Express for Kars tourism, rather than as a direct time-series explanation of spending composition.

The findings indicate that the visitor profile includes different age, income, education, and employment categories. The relatively high share of university graduates and higher-income visitors suggests that the route appeals to culturally motivated and experience-oriented tourists. The presence of retired visitors also points to the relevance of time flexibility in long-distance railway tourism. This profile shows that tourists visiting Kars in the context of the Eastern Express represent a diversified visitor group in terms of life stage, income level, and educational background.

* Corresponding author at: Serhat Development Agency, Kars
E-Mail Address: berke_demiral@hotmail.com

Travel behavior findings reveal that package tour use is dominant among both domestic and foreign visitors. This indicates that a considerable part of the Kars experience is shaped through pre-planned travel programs. Information sources differ by market segment. Social media is the leading information source for domestic visitors, whereas travel agencies are more prominent among foreign visitors. Accordingly, domestic visitors' travel decisions appear to be more strongly shaped by digital visibility, while foreign visitors rely more on mediated and institutional information channels. This result is consistent with Doğan et al. (2018), Eryılmaz and Yüçetürk (2018), and Demiral and Gelibolu (2019), who emphasize the role of social media in the visibility and preference of the Eastern Express. In terms of visit purpose, cultural sightseeing stands out for both groups. The train journey experience is particularly important for domestic visitors, while gastronomy tasting has a more visible share among foreign visitors.

Accommodation and length of stay findings provide an important basis for interpreting spending behavior. Hotel accommodation is dominant among both domestic and foreign visitors, while alternative accommodation types remain limited. The average length of stay is relatively short for both groups. This point is relevant because length of stay is closely related to total visitor expenditure and the range of services consumed within the destination. In this respect, the findings are compatible with Aguiló et al. (2017) and Barros and Machado (2010), who underline the importance of length of stay in explaining tourist expenditure. A limited stay may restrict spending across local services, cultural activities, gastronomic product experiences, and destination-based products.

The spending findings indicate that estimated per capita total spending is higher among domestic visitors than foreign visitors, while the difference in daily spending is more limited. This pattern suggests that total spending is partly associated with length of stay. Accommodation and food-and-beverage expenditures constitute the main spending categories for both groups. Domestic visitors allocate a higher share of their spending to local food products taken outside Kars and souvenirs. Local products therefore function both as economic items and as symbolic elements through which visitors extend the destination experience beyond the trip itself. This interpretation is supported by Sims (2009) and Bessière (1998), who associate local food with authenticity, sense of place, local identity, and tourist attraction. Foreign visitors' spending is more concentrated in accommodation, food-and-beverage, and culture-entertainment categories.

The findings related to business manager interviews provide a contextual perspective on the local reflections of visitor spending. These evaluations indicate that visitors mainly interact with accommodation, food-and-beverage, local product, and souvenir businesses in Kars. This pattern is consistent with Kaygın et al. (2021), who relate Eastern Express-based tourism mobility to hotels, restaurants, and local product businesses in Kars. In this respect, business-level evaluations were used to clarify the relationship between expenditure categories and the local service structure, rather than to generate a separate economic impact calculation.

The study offers several destination management implications. First, the relatively short length of stay indicates the need to develop cultural routes, gastronomy-oriented experiences, and destination-based activities that may encourage visitors to spend more time in Kars. Second, local products such as cheese, honey, and other regional food items may be positioned as components of an experience-oriented gastronomy offering through producer visits, tasting events, storytelling, and cultural interpretation. Third, the difference between domestic and foreign visitors in information sources suggests that marketing strategies should be differentiated by market segment. Social media-based communication appears important for domestic visitors, while travel agencies and organized tour channels remain important for foreign visitors.

The main contribution of this study lies in its reinterpretation of an existing field dataset through travel behavior and spending composition. This approach provides a more visitor-centered understanding of the Eastern Express and its relationship with Kars tourism. Nevertheless, the study is limited by its secondary data analysis design, as the researcher had no direct control over the original data collection instrument, sampling design, variable structure, or measurement details. Future studies may conduct updated field surveys, examine seasonal differences, model the relationship between length of stay and spending behavior, and explore destination-based experience preferences of tourists visiting Kars in the context of the Eastern Express.



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

www.turib.org



TURİZM VE İŞLETME BİLİMLERİ DERGİSİ YAYIN POLİTİKASI

1. Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi, hakemli bir dergi olup 6 ayda bir yayınlanmaktadır.
2. Derginin hakemli (çift kör hakemli) bir dergidir.
3. Turizm ve İşletme Bilimleri dergisi Türkçe ve İngilizce dillerinde yayın yapmaktadır.
4. Dergi, işletme ve turizm alanı odaklı bir dergi niteliğindedir. Derginin temel amacı; işletme ve turizm alanlarına teorik ve pratik açılardan katkı sağlayacak, bilim etiği ilkelerine bağlı ve çalışmaların yayımlanmasıdır.
5. Makale değerlendirme süresi ortalama 45 gündür.
6. Yazarlar araştırmalarında bir hata tespit ettiklerinde editörü bilgilendirmeli, düzeltme ya da geri çekme süreci için işbirliği kurmalıdırlar.
7. Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisinde yayınlanan makaleler için yazarlardan ücret talep edilmemektedir.
8. Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisinde açık erişim politikası benimsenmektedir.
9. Yazar/yazarlar tarafından “iThenticate”, “Turnitin” vb. programlar tarafından alınmış raporları dergiye makale gönderimi esnasında göndermesi istenmektedir. iThenticate” ve “Turnitin” vb. programlar tarafından alınan “benzerlik oranı”nın %20 ve altı olması gerekmektedir. Benzerlik oranının %20’den yüksek olması durumunda dergiye gönderilen makaleler hakem süreci başlatılmadan red edilmektedir.

TURİZM VE İŞLETME BİLİMLERİ DERGİSİ ETİK İLKELERİ

Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi, alanyazına tutarlı, saygın ve nitelikli çalışmaların kazandırılması için araştırmacıları aşağıda yer verilen etik ilkeleri dikkate almalarını önermektedir. Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisinin etik ilkeleri, Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi, COPE (Committee on Publication Ethics), Elsevier Guidelines for Publication Ethics ve ICMJE (International Committee of Medical Journal Editors)'nin, yazarlara ve editörlere yönelik olarak hazırlanmış Uluslararası Standartlarından yararlanılarak oluşturulmuştur.

Editörlerin Görevleri

Yayın Kararları

- Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisinin editörleri dergiye gönderilen makaleleri derginin amaç ve kapsamı, makalelerin önemi, teoriye ve uygulamaya katkısı, geçerliliği, yazım ve imla kuralları ve anlatımın amaçlarına göre incelemektedir. Bu inceleme sonucunda editörler, makalelerin yayınlanma kararını vermekten sorumludurlar. Editörler, bu kararları verirken hakemlere de danışabilir.

Hakem Değerlendirmesi

- Editörler hakem değerlendirme sürecinin tarafsız ve adil bir şekilde yürütülmesinden sorumludur.
- Editörler, ön yargılı hakemleri tercih etmemelidir. Hakemlerin belirlenmesinde alanında yetkin ve uzmanlığa sahip kişilerden oluşmasına dikkat etmelidir.
- Editörler, makaleleri gönderirken çalışmaların konusuna uygun hakemleri tercih etmelidir.
- Editörler, hakem havuzunu oluştururken çalışmaları zamanında inceleyecek ve performans kriterlerini sağlayacak kişilerin yer almasına dikkat etmelidir.
- Dergiye gelen araştırma makalelerinin değerlendirmesinde, bağımsız ve dışarıdan en az iki hakemin bulunmasına özen gösterilmelidir.
- Dergiye gelen makalelerin yazarlarına ait bilgilerinin saklı kalması adına 'körleme' hakemlik uygulanmaktadır. Ayrıca aksi istenmedikçe hakemlerin kimlik bilgileri de saklı tutulmaktadır.

Tarafsızlık

- Editörler, yazarların etnik köken, dil, din, cinsiyet ve politik görüşüne bakmadan makalelerin niteliğine göre değerlendirir.

Gizlilik

- Dergiye gönderilen makaleler ve ek belgeler yazarın izni olmadıkça editörlerin kişisel araştırmalarında kullanılamaz. Makale değerlendirme sürecinde elde edilen tüm bilgilerin gizliliğinin korunmasına özen gösterilmelidir.
- Editörler, yazarların dergiye gönderdikleri tüm materyalleri ve hakemler ile gerçekleştirdikleri tüm yazışmaların gizliliğini korumalı ve bireysel çıkar için kullanılmaktan kaçınmalıdır.

Çıkar Çatışmaları

- Editörle, çıkar ilişkilerinin olduğu bireylerin makalelerini değerlendirmekten kaçınılmalıdır.

Etik Kurul, İnsan ve Hayvan Hakları

- Editörler, insan ve hayvan haklarının korunmasına önem vererek makalelerde etik kurul onayını dikkate almalı ve etik kurul onayı olmayan makaleleri reddetmekle yükümlüdürler.

Fikri Mülkiyet Haklarının Korunması

- Editörler, makalelerde ortaya konulan tüm fikirlerin, fikri mülkiyet haklarını koruyarak, olası meydana gelebilecek ihlallerde hem derginin hem de yazarların haklarını savunmakla sorumludurlar. Öte yandan tüm makalelerde yer alan içeriklerin diğer çalışmaların da fikri mülkiyet haklarını ihlal etmemesine gereken hassasiyeti sergilemekle yükümlüdürler.

Hakemlerin Sorumlulukları

Editöryal Kararlara Katkı

- Hakemlerin makaleleri değerlendirmesi editörlerin makaleler ile ilgili editöryal kararlar almasına katkı sağlamaktadır. Editörler, makaleleri hakeme gönderdikleri zaman hakemler makaleleri zamanında değerlendirmeli ve makaleyi değerlendirecek yeterli niteliğe sahip olmalıdır. Eğer hakemler, editörler tarafından kendilerine gönderilen makaleleri değerlendirecek yetkinliğe sahip olmadığını veya makaleleri belirlenen zaman aralığında değerlendiremeyeceklerini düşünüyorsa editörle iletişime geçerek hakemlikten çekilmelidirler.
- Hakemler, değerlendirdikleri çalışmaların raporlarını yazarken yazarlara yapıcı ve kibar bir üslup kullanmaya özen göstermelidirler. Yazarlara, aşağılayıcı, alay edici ve düşmanca yorumlar yazmaktan kaçınmalıdır.

Gizlilik

- Hakemler, taraflarına iletilen makaleleri editörlerin izni olmadıkça kimse ile paylaşmamalı ve makalelerin yazarları ile doğrudan iletişime geçmemelidirler.
- Hakemler, değerlendirdikleri makalelerde yer alan içerikleri kendi çalışmalarında yer vermemeli ve değerlendirme sürecinde elde ettiği bilgileri kişisel avantaja dönüştürmemelidirler.

Nesnellik

- Hakemler, makale değerlendirmelerini tarafsız ve adil bir şekilde gerçekleştirmeli ve değerlendirme sürecinde sadece makalenin içeriğine odaklanarak milliyet, cinsiyet, dil, din ve herhangi bir ticari kaygının değerlendirmelerini etkilemesine izin vermemelidirler.

Etik Sorunlara Yönelik Duyarlılık

- Hakemler, değerlendirme sürecine aldıkları makaleleri dikkatlice incelemeli ve bu inceleme sonunda makalenin diğer makaleler ile önemli oranda benzerliği tespit edildiğinde editör ile iletişime geçmelidirler.

Yazarların Görevleri

Raporlama Standartları

- Yazarların dergiye gönderdikleri çalışmaların başka yerlerde yayınlanmamış olması gerekmektedir.
- Yazarlar, çalışmalarında başka kaynaklardan faydalandığı veya başka çalışmalarda yer alan bilgileri kullanmaları durumunda kullandıkları kaynağa doğru ve eksiksiz bir atıfta bulunmaları veya alıntı yapmaları gerekmektedir.

- Yazarlar, makalelerinin oluşturulma süreçlerine katkısı olmayan yazarların ismini makaleye eklemekten kaçınmalıdırlar.
- Makalede yapılan beyanlar objektif ve gerçek olmalıdır.

Veri Erişimi ve Saklama

- Yazarlar, istenildiği takdirde araştırma verilerini açık veri gereksinimi kapsamında editör veya halkın erişimine açmalıdır. Ayrıca yazarlar, makalelerini yayınladıktan sonra araştırmalarında kullandığı verileri en az bir yıl boyunca saklamalıdırlar.

Özgünlük

- Yazarların, makaleleri özgün bir nitelik taşıması ve her türlü intihal çeşidinden kaçınılması beklenmektedir.

Çoklu veya Eşzamanlı Yayın

- Yazarlar aynı makaleyi birden fazla dergiye göndermemelidir. Bu kapsamda daha önce başka dergiye gönderilmiş ve yayınlanmış bir makale, Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi'ne gönderilmemelidir.

Makale Yazarlığı

- Yazarların isimleri, makaleye yaptıkları katkılara göre sıralanmalı ve çalışmaya katkıda bulunan herkesin ortak yazar olarak ismi makaleye eklenmelidir. Makalede ismi geçen tüm yazarlar, tüm makalenin sorumluluğuna sahiptir.

Destek Beyanı

- Yazarlar, araştırmanın yürütülmesine veya makalenin yazılmasına katkı sağlayan tüm destek kaynaklarını açıkça belirtmeli ve bu kişi / kurumların çalışma tasarımına katkısı ifade edilmelidir.

Temel Hataların Bildirilmesi

- Yazarlar, makalelerinde bir hata veya eksiklik tespit ettikleri zaman 15 gün içerisinde editör ile iletişime geçmelidirler. Editörler, makalenin geri çekilmesine karar vermesi halinde yazarlar editör ile işbirliğine gitme sorumluluğuna sahip olmalıdırlar.

Yazar Değişikliği

- Yazarların makalelerde yer alan yazar isimlerinde değişiklik talebi editöre gerekçeli ve yazılı olarak bildirilmedikçe kabul edilemez. Eğer makalenin yazar listesinde değişiklik talep eden yazarlar, gerekçelerini yazılı bir mektupla dergi editörüne bildirmelidirler.

Yukarıda beyan edilen hakem, yazar ve editörün uyması gereken etik ilkeler dışında yazarlar aşağıdaki hususlara da dikkat etmelidirler.

2020 ve sonraki yıllarda yapılan çalışmalar için etik kurul kararı gereklidir. Etik Kurul izni gerektiren araştırmalar aşağıda sunulmuştur;

- Kişisel verilerin korunması kanunu gereğince retrospektif çalışmalar,
- İnsan ve hayvanların (materyal/veriler dahil) deneysel ya da diğer bilimsel amaçlarla kullanılması,
- İnsanlar üzerinde yapılan klinik araştırmalar,
- Anket, mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme teknikleri kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütülen her türlü araştırmalar,
- Hayvanlar üzerinde yapılan araştırmalar,

Ayrıca;

- 2020 yılı öncesi araştırma verileri kullanılmış, yüksek lisans/doktora çalışmalarından üretilmiş (makalede belirtilmelidir), bir önceki yıl dergiye yayın başvurusunda bulunulmuş, kabul edilmiş ama henüz yayımlanmamış makaleler için geriye dönük etik kurul izni gerekmemektedir.
- Başkalarına ait ölçek, anket, fotoğrafların kullanımı için sahiplerinden izin alınması ve belirtilmelidir.
- Kullanılan fikir ve sanat eserleri için telif hakları düzenlemelerine uyulduğunun belirtilmesi,
- Olgu sunumlarında “Aydınlatılmış onam formu”nun alındığının belirtilmelidir.

Dergilerde yayımlanacak makalelerde etik kurul izini ve/veya yasal/özel izin alınmasının gerekip gerekmediği makalede belirtilmiş olmalıdır. Eğer bu izinlerin alınması gerekli ise, izinin hangi kurumdan, hangi tarihte ve hangi karar veya sayı numarası ile alındığı açıkça sunulmalıdır. Bu bilgiler kaynakçadan sonra aşağıdaki bilgiler ile birlikte sunulmalıdır.

- Destek Bilgisi: Bu çalışmanın hazırlanması süresince herhangi bir bireyden ya da kurumdan aynı ya da nakdi bir yardım/destek alınmışsa belirtilmelidir.
- Çıkar Çatışması: Makalede herhangi bir çıkar çatışması ya da kazancı varsa belirtilmelidir.
- Etik Onayı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara riayet edildiğini yazar(lar) beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi’nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir.
 - a. Bilgilendirilmiş Onam Formu:
 - b. Etik Kurul Onayı: Etik kurul kararı gerektiren araştırmalarda izinin hangi kurumdan, hangi tarihte ve hangi karar veya sayı numarası ile alındığı açıkça sunulmalıdır. Etik kurul kararı gerektirmeyen araştırmalarda, neden etik kurul kararı gerekmediği açıklanmalıdır.
- Etik kurul kararı hakkında bilgi aynı zamanda çalışmanın başlığına dipnot verilerek gösterilmelidir.
- Araştırma verilerinin hangi tarihler arasında toplandığı yöntem kısmında belirtilmelidir.

TURİZM VE İŞLETME BİLİMLERİ DERGİSİ YAZIM KURALLARI

1. Gönderilen çalışmalar, öncelikle şekil ve içerik yönünden dergi editörlüğü tarafından ön incelemeye tabi tutulmakta uygun bulunması durumunda daha sonra hakemlere gönderilmektedir.
2. Dosya yükleme kısmında sisteme aşağıda belirtilen iki dosya yüklenmelidir.
 - Başlık sayfası (Makale başlığı ve yazar bilgileri içermelidir)
 - Makale metni (Yazar bilgileri içermemelidir. Fakat başlık, özet, abstract, makale metni ve İngilizce genişletilmiş özet içermelidir)
 - Etik kurulu kararı (Etik kurul kararı gerektiren araştırmalar için ilgili karar sisteme yüklenmelidir).
3. Tüm yazılar; Amerikan Psikologlar Birliği (American Psychological Association, APA) tarafından kullanılan “The Publication Manual of the American Psychological Association (6th Edition), 2010” isimli kaynakta belirtilen yazım ilkelerine uygun olarak hazırlanmalıdır.
 - Dergi
 - o Gürlek, M., & Tuna, M. (2018). Reinforcing competitive advantage through green organizational culture and green innovation. *The Service Industries Journal*, 38(7-8), 467-491.
 - o Gürlek, M., & Tuna, M. (2019). İşe adanmanın teorik temelleri ve ölçümü. *Türk Psikoloji Yazıları*, 22(44), 35-49.
 - Kitap
 - o Berkman, R. I. (1994). *Find it fast: How to uncover expert information*. New York, NY: Harper Perrenial.
 - o Gürlek, (2020) *Tech Development through HRM: Driving Innovation with Knowledge-Based Cultures*. Bingley, UK: Emerald Publishing Limited.
 - Kitap Bölümü
 - o Yeşiltaş, M., & Gürlek, M. (2019). Understanding the nature of deviant workplace behaviors. In Ş. Aydın, B.B. Dedeoğlu & Ö. Çoban(Eds.), *Organizational behavior challenges in the tourism industry* (pp. 305-326). Hershey PA, USA: IGI Global.
 - o Baker, F. M., & Lightfoot, O. B. (1993). Psychiatric care of ethnic elders. In A. C. Gaw (Ed.), *Culture, ethnicity, and mental illness* (pp. 517-552). Washington, DC: American Psychiatric Press.
 - Web
 - o Ministry of Culture and Tourism. (2015, October 13). The list of hotels with tourism operation license. Retrieved from <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,esisleri.html> (İngilizce referanslar için)
 - o Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2015, 13 Ekim). Turizm işletme belgeli otellerin listesi. [Http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,esisleri.html](http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,esisleri.html) adresinden erişilmiştir (Türkçe referanslar için)
 - Basılı Bildiri
 - o Game, A. (2001). Creative ways of being. In J. R. Morss, N. Stephenson & J. H. V. Rappard (Eds.), *Theoretical issues in psychology: Proceedings of the International Society for Theoretical Psychology 1999 Conference*(pp. 3-12). Sydney: Springer.

- o *Yayımlanmamış Bildiri (sadece sunum)*: Santhanam, E., Martin, K., Goody, A., & Hicks, O. (2001, February). *Bottom-up steps towards closing the loop in feedback on teaching: A CUTSD project*. Paper presented at Teaching and Learning Forum - Expanding horizons in teaching and learning, Perth, Australia.
- Tez
 - o Yeşiltaş, M. (2012). Örgütsel Özdeşleşmenin Belirleyicisi Olarak Etik Liderlik ve Etik İklim: Otel İşletmelerine Yönelik bir Uygulama, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- 4. Metin içinde referanslara atıfta bulunurken yazarların soyadı ve yayın tarihi (ve gerekliyse sayfa bilgisi) kullanılmalıdır. Doğrudan alıntılarda yazar/ların ifadesi mutlaka parantez içinde sayfa numarasıyla verilmelidir.
 - Tek Yazarlı Çalışmalar
 - o Gürlek (2019) [alıntı]
 - o (Gürlek, 2019) [parantez içinde]
 - İki Yazarlı Çalışmalar
 - o Gürlek and Tuna (2019) [alıntı]
 - o (Gürlek & Tuna, 2019) [parantez içinde]
 - Üç ila Beş Yazarlı Çalışmalar
 - o Gürlek, Akbaş Tuna and Yeşiltaş (2020) (İlk geçtiği yerde) [anlatı]
 - o (Gürlek, Akbaş Tuna & Yeşiltaş, 2020) (İlk geçtiği yerde) [parantez içinde]
 - o Gürlek et al. (2020) (Sonraki Metin İçerisinde Alıntılar) [anlatı]
 - o (Gürlek et al., 2020) (Sonraki Metin İçerisinde Alıntılar) [parantez içinde]
 - Altı ve Daha Fazla Yazarlı Çalışmalar
 - o (Yeşiltaş et al.2019)

Not: Türkçe çalışmalarda “et al.” yerine “ve diğerleri” kullanılmalıdır.
- 5. Dipnotlar, grafikler ve tablolar olabildiğince atıf yapılan sayfada veya hemen devamında yer almalıdır. Grafik ve tabloların altındaki notlar, bu materyalleri ana metne bakmaksızın anlaşılabilir hale getirme amacını taşımamalıdır.
- 6. Tablo ve Şekillerin sayısı en fazla altı olmalıdır. Tabloların numarası ve ismi üstte şekillerin numarası ve ismi ise altta olmalıdır.
- 7. Dergiye gönderilecek çalışmalar Microsoft Word programında yazılmalıdır. Çalışmalarda; yazı tipi Times New Roman, yazı boyutu 12 punto, sayfa kenar boşlukları ise üstten 3cm, alttan 3cm, sağdan 3cm ve soldan 3cm olmalıdır. Paragraf başı 1cm içeriden yapılmalıdır. Paragraflar arasında üstten ve alttan 6nk boşluk bırakılmalıdır. Tablo, grafik ve şekillerin adları üstte ve ortada, bunların kaynakları ise sol altta Times New Roman karakteri ile 9 punto olarak verilmelidir. Tablo grafik ve şekiller Times New Roman karakteri ile 11 punto, numaralandırılması sırasıyla “1, 2, 3...” şeklinde verilmelidir.
- 8. Çalışmada başlıkların ilk harfleri büyük ve koyu şekilde yazılmalıdır. Çalışma açıkça tanımlanmış ve numaralandırılmış bölümlere ayrılmalıdır. Alt bölümler 1.1 (sonra 1.1.1, 1.1.2, ...), 1.2, vb. şeklinde numaralandırılmalıdır. Öz/Abstract bölümü numaralandırılmamalıdır.

Örnek:

1. Introduction
2. Theoretical framework and hypotheses

2.1. *Corporate social responsibility*

3. Method

3.1. *Sample and procedure*

9. Çalışmaların Türkçe veya İngilizce dillerinde hazırlanmış olması gerekir. Çalışma Türkçe dilinde hazırlanmışsa, tam metinle birlikte 1200 kelimelik genişletilmiş İngilizce özet sunulmalıdır. Bu kısım, Kaynakça'dan hemen sonra yeni bir sayfadan başlamalıdır. İlk sayfanın başına "Extensive Summary" yazılmalı, hemen altına makalenin İngilizce başlığı ve onun altına yazarlarının isimleri ile İngilizce olarak çalıştıkları kurumlar eklenmelidir. Yazar/lar'dan bağlantı kurulabilecek olan kişinin posta adresi, bu kişinin adına dipnot yapılarak, "Corresponding author at" başlığı ile Türkçe olarak verilmelidir. Aynı dipnota "E-mail Address" başlığı ile bu yazarın e-posta adresi de eklenmelidir.

Örnek:

Corresponding author at: Burdur Mehmet Akif Ersoy University, Tourism and Hotel Management. E-Mail Address: myesiltas@mehmetakif.edu.tr

10. Makale Türkçe dilinde yazılmışsa İngilizce öz/ abstract, İngilizce dilinde yazılmışsa Türkçe öz yazılmalıdır. Ayrıca genişletilmiş özet hariç çalışmalar 8000 kelime ile sınırlıdır.
11. Genişletilmiş Özetlerde; amaç, yöntem, bulgular ve sonuç bilgilerinin yer almasına özen gösterilmelidir. Anahtar kelimeler 4'ten fazla olmamalı, hem Türkçe hem de İngilizce olarak belirtilmelidir. Özetlerde kısaltma kullanılmamalıdır.
12. Gönderilen makalelerde mutlaka, iki rakamlı düzeyde (Örneğin; Q11) en az bir, en fazla üç adet JEL (Journal of Economic Literature) sınıflaması yapılmalıdır. Makalenin konu başlığına göre seçilmesi gereken JEL sınıflamaları için http://www.aeaweb.org/journal/jel_class_system.html adresinden yararlanılabilir. JEL sınıflaması öz/ abstract kısmının altına yer almalıdır.
13. Makale kabul edildiği takdirde yazar bilgileri aşağıdaki örnekte olduğu gibi ana metne eklenmelidir. Ayrıca aşağıdaki bilgiler gönderim sürecinde başlık sayfasında yer almalıdır.

Başlık*

Ad, SOYAD^a, Ad, SOYAD^b

^aÜniversitesi, Fakültesi, Bölümü, İl, Ülke, E-mail, ORCID: 00000000

^bÜniversitesi, Fakültesi, Bölümü, İl, Ülke, E-mail, ORCID: 00000000

*Sorumlu Yazar: Üniversitesi, Fakültesi, Bölümü. E Mail Adresi: (Dipnot)

14. 2020 ve sonraki yıllarda yapılan çalışmalar için etik kurul kararı gereklidir. İlgili açıklamalara etik ilkeler ve yayın politikası sekmesinden ulaşılabilir.
15. Talep edilen düzeltmelerin aşağıdaki esaslara uygun olarak yapılması gerekmektedir.
 1. Düzeltmeler için makale metni ve düzeltme formu olmak üzere iki dosya sisteme yüklenmelidir. Her iki dosyada yazar bilgilerine yer verilmemelidir.
 2. Dosyalar makale metni ve düzeltme formu olarak adlandırılmalıdır

3. Form üzerinde düzeltmelerin nasıl yapıldığını açıklanmalıdır. Yapılamayan düzeltmeler için geçerli ve uygun bir açıklama yapılmalıdır.
4. Form üzerinde yapılan düzeltmelerin sayfa, paragraf ve satır numarası belirtilmelidir.
5. Makale metninde yapılan düzeltmelerin yer aldığı kısımlar yazı tipi rengi kırmızı seçilerek belirtilmelidir.
6. Düzeltme formu editör veya hakem yorumları solda ve yanıtlar sağda olacak şekilde iki sütunlu bir tablo-ya olarak hazırlanmalıdır.

DETAY YAYINCILIK

www.detayyayin.com.tr

akademik yayıncılıkta, hep yanınızdayız...

Turizm • İşletme • Pazarlama • İstatistik-Araştırma • Büro Yönetimi-Sekreterlik Muhasebe-Finans • İktisat • Dış Ticaret-Kambiyo • Hukuk • Bilgisayar • Gıda-Beslenme • İletişim-Reklam • Güzel Sanatlar • Sınavlara Hazırlık • Tarih • Eğitim Bankacılık-Sigortacılık • Kamu Yönetimi • Matematik • Tekstil • Yabancı Dil • Teknik • Vergi-Maliye • Spor • Kimya

kitabınızı yayımlatmak ister misiniz?