

Yavaş Seyahat Hareketinin Sürdürülebilir Turizmdeki Yeri: Potansiyel ve Zorluklar

The Role of The Slow Travel Movement in Sustainable Tourism: Potential and Challenges

Taner AKKOÇ* - Halil KORKMAZ**

* (Sorumlu yazar) Arş. Gör. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Turizm Fakültesi, Çetinkaya, Ada Sk No:18, 55400, Samsun.
ORCID: 0000-0002-2196-3266
E-posta: taner.akkoc@omu.edu.tr

** Doç. Dr., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Turizm Fakültesi, Barbaros, Terzioğlu Yerleşkesi, 17020, Çanakkale.
ORCID: 0000-0002-6795-9289
E-posta: halilkorkmaz@comu.edu.tr

MAKALE BİLGİLERİ

Makale işlem bilgileri:

Gönderilme tarihi: 26 Haziran 2024

Birinci düzeltme: 22 Temmuz 2024

İkinci düzeltme: 12 Aralık 2024

Kabul: 31 Aralık 2024

Anahtar sözcükler: Sürdürülebilir turizm, Yavaş hareketi, Yavaş seyahat hareketi.

ARTICLE INFO

Article history:

Submitted: 26 June 2024

Resubmitted: 22 July 2024

Resubmitted: 12 December 2024

Accepted: 31 December 2024

Key words: Sustainable tourism, Slow movement, Slow travel movement.

ÖZ

Turizm küresel sera gazı emisyonlarının yüzde 5'ine sebep olmaktadır. Bu oranın yüzde 90'ı ulaştırma sektöründen kaynaklanmaktadır. Turizmin yarattığı bu olumsuz etkileri azaltmak için Yavaş Seyahat Hareketi gündeme gelmiştir. Bu kapsamda, çalışmanın amacı başta ekonomik olmak üzere sürdürülebilirliğin boyutları açısından Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilirliğini ortaya çıkarmaktır. Nitel araştırma yönteminin benimsendiği bu çalışmada veriler seyahat sektörünü temsil eden işletmelerden derinlemesine görüşme yapılarak elde edilmiştir. Veriler içerik analizine ve betimsel analize tabi tutulmuştur. Araştırma sonuçlarına göre Yavaş Seyahat Hareketi her ne kadar daha çok sosyal ve çevresel açıdan olumlu etkiler yaratsa da ekonomik alanda yaratacağı olumsuz etkiler Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilirliği konusunda ciddi şüpheleri beraberinde getirmektedir. Araştırmada Yavaş Seyahat Hareketinin özellikle rehberli turlar için uygun bir faaliyet olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca hareketin turizmi değil daha çok rekreasyon alanını ilgilendiren bir faaliyet olabileceği belirlenmiştir.

ABSTRACT

While tourism causes 5 per cent of global greenhouse gas emissions, 90 per cent of this amount comes from the transportation sector. The Slow Travel Movement has come to the fore to reduce this negative impact of tourism. The study aims to reveal the applicability of the Slow Travel Movement in terms of sustainability dimensions, primarily economic. In this study, where the qualitative research method was adopted, data were obtained through in-depth interviews with businesses representing the travel industry. The data were subjected to content and descriptive analysis. According to the results, although the Slow Travel Movement creates positive effects in social and environmental terms, the negative effects in the economic field raise serious doubts about the applicability of the movement. Also, the Slow Travel Movement is not a suitable activity, especially for guided tours. In addition, it has been determined that the movement may be an activity related to recreation rather than tourism.

Makalenin kaynak gösterme şekli:

Akkoç, T. ve Korkmaz, H. (2024). Yavaş Seyahat Hareketinin Sürdürülebilir Turizmdeki Yeri: Potansiyel ve Zorluklar, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 36 (1): 14 - 33.

GİRİŞ

Dünya Turizm Örgütü'nün 2022 yılı verilerine göre, 2021 yılında 960 milyondan fazla turist uluslararası seyahat gerçekleştirmiştir. Bu rakam, Covid-19 Pandemisinin hemen öncesinde seyahat eden 1,4 milyar turist sayısının üçte ikisine (yüzde 66) ulaşıldığı anlamına gelmektedir (UNWTO

2024). Her ekonomik faaliyet gibi turizm de ülkelere ekonomik fayda sağlarken enerji tüketimi ve iklim değişikliği gibi olumsuz çevresel etkilerin artmasına yol açmaktadır (Streimikiene vd. 2021). Konuya özellikle ulaştırma sektörü açısından bakılırsa turizm, küresel sera gazı emisyonlarının yüzde 5'inden fazlasını oluştururken,

bunun yüzde 90'ı ulaşımdan kaynaklanmaktadır (UNWTO 2024). Bu noktada uçak veya özel araçlardan daha düşük karbonlu ulaşım biçimlerine geçiş yapılmasına ve hem davranışsal hem de yapısal değişiklikleri ele alan yaklaşımlara ihtiyaç duyulmaktadır (Dickinson vd. 2011). Bu ihtiyacı karşılama iddiasıyla ortaya çıkan anlayışlardan biri de "yavaşlık" akımları içerisinde yer alan Yavaş Seyahat Hareketi olmuştur.

Yavaşlık, hız kültürünü sorgulayarak insan ve mekân arasındaki ilişkide zamana değer veren yaşam anlayışını ifade etmek için kullanılan bir metaforudur (Markwell vd. 2012). Bu anlayışla, iş hayatından sosyal ilişkilere ve yemekten boş zaman değerlendirmeye kadar yaşamın her alanında uygulanması için bir "yavaş hareketi" olması gerektiği ileri sürülmüştür (Honore 2004). Bu kapsamda yerel kimliği yansıtan yemek kültürünü olumsuz etkilediği için fast-food akımına karşı Yavaş Yemek Hareketi (slowfood.com 2024), küçük kentlerin dokusunu ve kültürel zenginliğini olumsuz etkilediği için küreselleşme akımına karşı Yavaş Şehir (Cittaslow) Hareketi başlamıştır (cittaslow.org 2024). Turizmde zamanın ruhunu önemsizleştiren ve çevreye zarar veren yüksek karbonlu seyahat uygulamalarına karşı ise Yavaş Seyahat Hareketi ortaya çıkmıştır (Gardner 2009).

Yavaş Seyahat kavramı, hızın vazgeçilmez olduğu bir dünyada toplumun her kesimini etkisi altına alan telaşlı yaşam tarzından kaçmanın bir yolu olarak görülmektedir (Georgică vd. 2013). Bu çerçevede Yavaş Seyahat Hareketi, düşük karbonlu seyahat türleriyle eve yakın turizm destinasyonlarının tercih edilmesi ve destinasyonun derinlemesine keşfedilmesini öneren bir seyahat anlayışıdır (Dickinson ve Lumsdon 2010). Yavaş Seyahat anlayışında insanlar uçak ve özel araç yerine tren, bisiklet ve yürüme gibi seyahat türlerini tercih ederken manzara, kültür, diğer turistler ve yerel halkla etkileşime geçerek anlamlı deneyimler yaşar. Bu açıdan yavaş seyahat hareketi seyahatin deneyimsel yönü ile çevresel etkisi ekseninde tüketicinin düşünme biçimini temsil eder (Dickinson vd. 2011). Ancak bu bakış açısı, öncelikli olarak talep tarafındaki yavaş turistlerin deneyimine odaklanırken arz tarafının sektörel

büyümesi, farklılaşması ve dinamizmine daha az önem vermektedir (Conway ve Timms 2012). Öyle ki, istatistikler seyahat acentalarının küresel gelirinin Ocak 2024 itibarıyla yaklaşık 296 milyar dolar olduğunu, pazarda yaklaşık 589 bin işletmenin faaliyet gösterdiğini ve yaklaşık üç milyon kişinin istihdam edildiğini ortaya koymaktadır (Statista 2024). Benzer şekilde bir başka seyahat sektörü olan havacılığın, turizmi ve ticareti kolaylaştırarak yarattığı vergi ve istihdam artışı sayesinde ekonomik gelişimde kilit bir rol oynadığı bilinmektedir (Aydın 2024). Ayrıca, dünyanın en önde gelen tur operatörü TUI AG'nin küresel gelirinin, 2023 mali yılında yaklaşık 20,7 milyar avroya ulaştığı görülmektedir (Statista 2024). Bu değerler, seyahat sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin ekonomik açıdan sağladığı yararları gözler önüne sermektedir.

Yavaş Seyahat Hareketine ilişkin açıklamalar konunun daha çok talep yönüyle ele alındığını, çevresel ve sosyo-kültürel katkılarına odaklandığını buna karşın arz yönünün ve seyahat sektörüne olası ekonomik etkilerinin yeterince irdelenmediğini ortaya koymaktadır. Bu durum alanyazında önemli bir eksikliğe ve konunun arz yönüyle de ele alınması gerektiğine işaret etmektedir. Bu doğrultuda araştırmanın amacı; başta ekonomik olmak üzere sürdürülebilirliğin boyutları açısından Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilirliğini arz yönüyle ortaya çıkarmaktır. Çalışma, sosyal ve çevresel boyutlara ek, hareketin ekonomik etkilerini özellikle arz yönünden ortaya çıkararak alanyazındaki bu eksikliği giderecektir. Bu sonuçlar hem alanyazın hem de uygulayıcılar açısından Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilirliğine ilişkin daha somut bilgiler ortaya koyacaktır. Bu bakımdan çalışma, hareketin uygulanmasına engel olan zorlukları tespit edip buna yönelik öneriler getireceği için alandaki uygulayıcıları da yol gösterici olabilecektir.

Çalışmanın yukarıda aktarılan genel çerçevesi doğrultusunda bir sonraki bölümde Yavaş Seyahat Hareketine ilişkin bilgilerin aktarıldığı kavramsal çerçeve sunulmuştur. Devamında ise araştırmada izlenen yöntem aktarılmış olup bir sonraki bölümde bu yöntemle elde edilen bulgulara yer verilmiştir. Son bölümde ise araştır-

ma bulguları tartışılarak önemli çıkarımlar elde edilmiş ve bu bağlamda alana yönelik öneriler getirilmiştir.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde çalışmanın dayandırıldığı kuramsal alanlar aktarılmaya çalışılmıştır. Buna göre öncelikle, diğer yavaş akımlarla olan ilişkisinden hareketle Yavaş Seyahat Hareketi tanımlanmıştır. Daha sonra hareketin sürdürülebilir turizm üzerindeki etkileri çevresel, sosyal ve ekonomik açıdan ele alınmıştır.

Yavaş Seyahat Hareketi

Yavaş Seyahat Hareketi, 1980'lerde Roma'da McDonald's'ın restoran açma girişimini protesto etmek için başlatılan Yavaş Yemek Hareketi'nin bir uzantısıdır. Yavaş Yemek Hareketi yöresel mutfağı, yerel çiftçiliği ve geleneksel yemek hazırlama yöntemlerini korumayı amaçlar (Georgica 2015). Yavaş Seyahat Hareketi kendinden önceki yavaş akımlarıyla paralellik göstermektedir. Yavaşlık, zamanın yansıyan etkisini, iyi olma hissini, kaliteyi ve sakinliği içerir. Bunlar, yavaş seyahati diğer seyahat biçimlerinden ayıran temel unsurlardır. Bu anlayışta seyahat deneyimi ön plana çıkar. Bu deneyim sadece destinasyona ulaşmak için kullanılan rotayla ilgili değil, orada zamanın nasıl geçirildiğiyle de ilgilidir (Lumsdon ve McGrath 2011).

Yavaş Seyahat Hareketi, hava ulaşımına ve özel araçlara alternatif ulaştırma türleriyle kara üzerinden daha yavaş seyahat etme, destinasyonda daha uzun süre konaklama ve daha az sıklıkta seyahat etme iddiasıyla kavramsal bir çerçeve sunar (Dickinson ve Lumsdon 2010). Yavaş Seyahat, bir ulaşım türü olmaktan çok bir anlayış biçimidir. Bu anlayışa sahip bir turist, her seyahatinde mümkün olduğu kadar çok sayıda turistik yeri görmeye çalışmak yerine, her varış noktasını derinlemesine keşfetmek ve yerel kültürü deneyimlemek için zaman ayırır (Nistoreanu 2012). Yolculuk, ev ile varış noktası arasında dayatılan stresli bir ara süreç olmaktan öte, rahatlama anına dönüşür (Gardner 2009). Yavaş seyahat anlayışında, turist ayrıcalıklı bir bakış açısına sahiptir ve deneyimi en üst seviyede yaşar. Çünkü seya-

hatin yavaş tempoda yapılıyor olması doğal çevrenin görüntüsünü ve seslerini hissettirdiği için estetik bir hazı da beraberinde getirmektedir (Conway ve Timms 2012).

Yavaş Seyahat Hareketi, karbon salınımını azaltmak adına hem rota hem de destinasyonda değişen turist davranışını esas alarak gelecekteki turizm faaliyetleri için gerekli önkoşulları bir araya getirir (Dickinson ve Lumsdon 2010). Bu bağlamda yürüyüş, bisiklete binme, binek hayvanı veya tren gibi toplu taşıma seçenekleriyle daha düşük ekolojik ayak izine sahip alternatif yavaş türler tercih edilmektedir (Conway ve Timms 2012). Yavaş Seyahat Hareketi günümüzde niş bir faaliyettir ancak gelişmesi için çok fazla alan bulunmaktadır. Üstelik hem pazar hem de kurumsal düzeyde uygulanabilir bir potansiyele sahiptir. Özellikle iklim değişikliğinin olumsuz etkileri ve turizmin çevresel sorunları daha fazla kabul gördükçe, yaşam şeklini değiştirme arayışına giren tüketici sayısında da bir artış olacağı düşünülmektedir (Dickinson ve Lumsdon 2010).

Yavaş Seyahat Hareketi ve Sürdürülebilir Turizm İlişkisi

Yavaş deneyimler sayesinde turistler ve yerel halk bölge ekonomisine fayda sağlar, ekolojik değerleri korur ve yabancılarla daha iyi ilişkiler kurar. Bu nedenle yavaş seyahat, doğal ve kültürel çevre için, turizm tedarikçileri ve turistler için daha sürdürülebilir olmaktadır (Singh 2012). Dünya Turizm Örgütü sürdürülebilir turizmi: "Ziyaretçilerin, endüstrinin, çevrenin ve yerel halkın ihtiyaçları karşılanırken mevcut ve gelecekteki ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerin de dikkate alınmasıdır." şeklinde tanımlamıştır (World Tourism Organization 2013). Turizm faaliyetleri her şekilde bir etki yaratacağı için yavaş seyahat anlayışı iklim değişikliğinin tüm etkileri için kesin çözüm olamayabilir ancak bu anlayış sürdürülebilir turizmin bir parçası olarak fayda sağlayabilir (Dickinson ve Lumsdon 2010).

Yavaş Seyahat Hareketinin Çevresel Sürdürülebilirliğe Etkisi

Turizmin çevresel sürdürülebilirliği, sektör için gerekli olan doğal kaynakların korunması ve

sektörün ürettiği tehlikeli emisyonların azaltılmasına yönelik hedeflerin gerçekleştirilmesiyle ilgilidir (Solís-Radilla vd. 2019). Günümüzde seyahat işletmeleri, faaliyetlerinden kaynaklanan olumsuz etkileri azaltma ve çevreye duyarlı girişimler konusunda diğer turizm işletmelerinin gerisinde kalmıştır (Erdoğan 2013). Örneğin, katkı sunma noktasında yüksek potansiyel taşımasına rağmen seyahat acentalarının sürdürülebilir turizm faaliyetlerine katılımı oldukça kısıtlıdır (Arıca 2020). Seyahat işletmelerinin bu tür girişimlere yönelimini kısıtlayan unsurlar arasında ekonomik engeller, yasal düzenlemeler ve yoğun rekabet şartları öne çıkmaktadır (Schwartz vd. 2008). Tedarikçilerin sürdürülebilir politikaları uygulama konusunda iş birliği yapmaması, sosyal ve çevresel girişimler için fon ayırma gerekliliği, ISO 14000 gibi çevre temelli sertifikaların oluşturduğu maliyet ve paydaşların yetersiz desteği gibi durumlar seyahat işletmelerinin önündeki somut engellerdir (Khairat ve Maher 2012). Sürdürülebilir turizm anlayışının benimsenmesi noktasında seyahat işletmelerinin önündeki bu tür engellere ve zorluklara karşın Yavaş Seyahat Hareketi, daha az enerji tüketen ve daha küçük karbon ayak izine sahip bir seyahat anlayışını savunur (Singh 2012). Bu bağlamda hareket, yürüme ve bisiklete binme gibi karbon nötr ulaşım seçenekleri önerdiği için daha düşük karbon salınımına neden olur. Ek olarak daha kısa mesafeli yolculuklar ve daha az sıklıkta seyahat etmeyi önerdiği için çevresel açıdan benzer sonuçları doğurur (Dickinson vd. 2011). Bu anlayışta yürümek, bisiklet, otobüs ve tren yavaş yolculuğu kolaylaştırır. Çevre, yavaş hareket eden turistlerin temel endişe kaynağı olur ve karbon ayak izinin azaltılması için teşvik edilmesi gerektiği düşünülür (Dickinson vd. 2011).

Yavaş Seyahat Hareketinin Ekonomik Sürdürülebilirliğe Etkisi

Hava taşımacılığı sosyo-ekonomik faydalar sunan önemli hizmetlerden biridir. Örneğin, turizm faaliyetlerine hizmet ederek ekonomik büyümeye katkıda bulunmaktadır. Aynı zamanda, vergi gelirlerinin ve istihdamın artmasını sağlamaktadır (Acar ve Karabulak 2015). Yarattığı bu

tür doğrudan ekonomik etkilerin yanı sıra, ilişkili olduğu diğer sektörlerdeki ekonomik faaliyetlerinden kaynaklı dolaylı ekonomik yararlar da sağlayabilmektedir (Aydın 2024). Öte yandan, havacılık sektöründeki büyüme oranları ve teknoloji temelli maliyet engelleri turizmin karbon dan arındırılmasını zorlaştırmaktadır (Gössling vd. 2024). Bu sebeple, küresel çapta emisyon miktarı son yirmi yılda yıllık yaklaşık yüzde 2,3 oranında artmıştır. Dahası, 2010'dan 2020'ye kadar ortalama yıllık büyüme oranı yüzde 3,6'ya ulaşmıştır (Lyu vd. 2023).

Seyahat sektörünün bir diğer faaliyet alanı olan tur operatörlüğü de önemli çevresel sorunların kaynağı olabilmektedir. Tur operatörlerinin kâr odaklı olması turizm hizmetlerinden yararlanma noktasında daha fazla insanın teşvik edilmesi anlamına gelmektedir. Bu politika neticesinde ortaya çıkan kitle turizminin olumsuz etkileri, tur operatörlerinin turistleri destinasyona yönlendirme biçimini sorgulatmaktadır (Ullah vd. 2021). Çünkü tur operatörleri destinasyondaki turist sayısını en üst düzeye çıkarmaya çalışmaktadır. Bu da fiziksel çevre dikkate alınmaksızın destinasyonun hızlı ve irrasyonel büyümesine sebep olmaktadır (Curtin ve Busby 1999). Ancak, ekonomik açıdan sürdürülebilir turizmden beklenen turistik altyapının gelişimi ve optimum kullanımı sağlanırken yerel halkın ekonomik gelişimine de katkı sunulmasıdır (Solís-Radilla vd. 2019).

Uçak ve özel taşıtlar yerine doğa dostu ulaşım türlerini öneren Yavaş Seyahat Hareketinde turistler, yakın bölgelerde günlük gezilerle yerel kültürü deneyimlemektedir. Böylece pansiyon gibi küçük konaklama türünü tercih etmekte ve yerel halkla uyum içinde yavaş tempoda tüketilen yerel mutfağı, yerele özgü yiyecek ve içeceği talep etmektedir (Conway ve Timms 2012). Yavaş Seyahat Hareketi hızın hakimiyetine son vermeyi amaçladığı için turistlerin doğal olarak mekânla ve diğer insanlarla etkileşimi artmaktadır. Bu durum turistlerin bölgede daha fazla zaman geçirmesine ve ulaşımdan kaynaklı maliyetlerin azaltılmasına katkı sağlamaktadır. Tüm bunlar yavaş turistlerin yereldeki gastronomi ürünlerini, konaklama işletmelerini ve ulaşım türlerini talep etmesini sağlamaktadır (Dickinson vd. 2011).

Yavaş Seyahat Hareketinin Sosyal Sürdürülebilirliği Etkisi

Seyahat acentaları turistik ürün üretenlerle turistler arasında aracı görevi görmekte ve turistlerle olan ilişkilerin şekillenmesinde önemli roller üstlenmektedir (Mossaz ve Coghlan 2017). Benzer şekilde, tur operatörleri de turizm akışlarının hacmini ve yönünü etkileyebilme, destinasyonu ve yerel halkı şekillendirebilme gücüne sahiptir (Khairat ve Maher 2012). Bu süreçte, seyahat işletmelerinin faaliyetlerinde yerel halkı dikkate alması sürdürülebilir gelişimin sağlanması için önem arz etmektedir. Yerel halkın değerleri ve beklentileri dikkate alınmadan salt ekonomik gelişim üzerine odaklanan yaklaşımla bu amacın gerçekleşmesi mümkün olmayacaktır (Arıca 2020). Çünkü sürdürülebilir turizmin sosyal boyutu gelecek nesillerin en az şu anki nesil kadar sosyal olanaklara erişebilmesini gerektirir (Bilgili 2017). Bu amaçla bir turizm bölgesinde kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesi, turizm sektöründe insana yakışır işlerin yaratılması, yerel halkın planlama süreçlerine katılım düzeyinin artırılması ve hem ziyaretçiler hem de yerel halk için eğlence fırsatlarının eşit şekilde sağlanması amaçlanır (Solís-Radilla vd. 2019). Bu sebeple, rehberler ve tur operatörlerinin destinasyonun kültürel özelliklerini, değer yargılarını ve hassasiyetini dikkate alması bir gerekliliktir (Civelek 2010).

Tur operatörleri, kâr odaklı ve ölçek ekonomisi ilkesiyle faaliyet gösterdiği için (Curtin ve Busby 1999) ve destinasyona karşı bir aidiyet veya sorumluluk duygusu taşımadığı için (Ullah 2021) bölgeye yönlendirilen turistler, kültürel değerlere aykırı gelen davranışlar yüzünden yerel halkla karşı karşıya gelebilmektedir. Dahası, destinasyonda oluşan kalabalıktan dolayı yerel halk rahatsız ve huzursuz olabilmektedir (Dinç 2002). Buna karşın Yavaş Seyahat Hareketi, sosyalleşmeye, diğer kültürlerle, halklara ve onların geleneklerine değer vererek turistlerin tüm bu deneyimlerden daha fazla keyif almasını sağlar (Singh 2012). Ek olarak hareket, turistlerin rotaları üzerindeki topluluklarla daha fazla etkileşim kurmasına olanak tanıyan ve genellikle yerel halkın tercih ettiği noktaları ziyaret etmeyi teşvik eden bir yaklaşımdır (Georgică vd. 2013).

Yukarıdaki açıklamalara göre Yavaş Seyahat Hareketi daha çok çevresel ve toplumsal alanlar ile turist deneyimi üzerinden ele alınmış ve bu alanlara sağladığı faydalar öne çıkarılmıştır (Dickinson ve Lumsdon 2010; Conway ve Timms 2012; Singh 2012; Georgică vd. 2013). Buna karşın, seyahat sektörünü temsil eden arz tarafındaki paydaşlar açısından hareketin olası etkileri konusunda tartışmaların kısıtlı olduğu görülmüştür. Bu durum, özellikle ekonomik etkiler bakımından, sektörün arz tarafında hareketin uygulanabilirliği konusunda akıllarda soru işareti bırakmaktadır. Araştırma arz tarafındaki paydaşların görüşlerine başvurularak Yavaş Seyahat Hareketinin uygulamaya geçirilebilir bir anlayış mı yoksa sadece bir temenni mi olduğunu biraz daha gün yüzüne çıkaracak ve alanyazındaki bu eksikliği giderecektir.

YÖNTEM

Yavaş Seyahat Hareketinin çevresel ve sosyo-ekonomik etkileri üzerinden uygulanabilirliğini arz yönüyle ortaya çıkarmayı amaçlayan bu çalışmada nitel araştırma yöntemi benimsenmiştir. Araştırmanın deseni için durum analizi tercih edilmiştir. Durum analizi, yaşama dair sınırları çizilmiş güncel bir durumun ya da belirli bir zaman dilimindeki durumların derinlemesine toplanan veriler aracılığıyla betimlendiği bir araştırma deseni (Creswell 2013). Bu bağlamda, zamanın ruhunu önemsizleştiren ve çevreye zarar veren yüksek karbonlu seyahat anlayışı içinde yeni bir akım olarak yer bulan Yavaş Seyahat Hareketi (Garden 2009) betimlenmek istenen durum olarak belirlenmiştir. Bu araştırma deseni, genellikle betimleyici/açıklayıcı bir araştırma sorusuna yanıt aranan ve değerlendirmeye ihtiyaç duyulan durumlar için uygundur (Akdemir ve Kılıç 2021). Buna göre, yeni bir akım olan Yavaş Seyahat Hareketi, seyahat sektörünü temsil eden işletmelerin düşünceleri doğrultusunda potansiyeli ve zorluklarıyla açıklanmaya çalışılmış ve uygulanabilir olup olmadığı değerlendirilmiştir. Çalışmada durum olarak belirlenen hareketin güncel olması ve uygulanabilir olup olmadığı-

nın değerlendirilmesi, durum analizi türlerinden hangisinin tercih edilmesi gerektiğine de ışık tutmaktadır. Buna göre çalışmada, daha önce diğer araştırmaların ele almadığı ve ortaya atılmış bir anlayışın onaylanmak veya reddedilmek istendiği durumları inceleyen bütüncül tek durum deseni tercih edilmiştir (Özenç 2022).

Örneklem

Durum desenli araştırmalarda belirli bir olay incelendiği için ilgili durumu temsil eden bir örneklem seçilmesi önem arz eder. Konu belirli bir durum kapsamında incelendiği için bu tür desenlerde genellikle amaçlı örnekleme tercih edilir (Özdemir ve Tuti 2023). Bu açıklamalar ışığında araştırmada amaçlı örnekleme türlerinden biri olan kartopu örnekleme tekniği tercih edilmiştir. Kartopu örnekleme, katılımcılara ulaşmanın zor olduğu durumlarda araştırmacının zengin bilgi edinebileceği kişiye odaklandığı ve bu kişiye başka kimlerle görüşebileceğini sorarak yeni bilgiler edinmeye çalıştığı bir tekniktir (Baltacı 2018).

Turizm endüstrisinde faaliyet gösteren işletmelerle turistler arasında aracılık rolünü üstlenen seyahat işletmeleri, ulaştırma ve konaklama işletmelerinin ürettiği hizmetlerin tedarik ve satışını gerçekleştirmek (Gee vd. 1997) rehberli turlar ve etkinlikler planlayıp düzenlemek, araç kiralama ve transfer hizmetleri sunmak amacıyla faaliyet gösteren organizasyonlardır (İçöz 2009). Araştırma, tercih ettiği ulaştırma türleri ve rehberleri turlara uygunluğu gibi temel koşullar üzerinden Yavaş Seyahat Hareketinin etkilerini ve uygulanabilirliğini sorgulamaktadır. Bu açıdan konu teknik olarak daha çok turist rehberlerini, rehberli tur düzenleyen seyahat acentalarını, araç kiralama işletmelerini ve havayolu işletmelerini ilgilendirdiği için görüşmeler seyahat sektörünü temsil eden işletmelerle yapılmıştır. Ek olarak, araştırmanın konusu Yavaş Turizm Hareketi olmadığı için turizmin diğer sektörleri olan konaklama, yiyecek içecek ve rekreasyon işletmeleri örneklemin dışında tutulmuştur. Bu bakımdan, çalışmanın örneklem çerçevesi sadece seyahat sektöründe faaliyet gösteren işletme temsilcilerinden oluşmaktadır. Bu kapsamda, seyahat sektöründe faaliyet gösteren işletme temsilcilerinin

den 13 katılımcıyla görüşme yapılmıştır. Guest vd. (2006) nitel araştırmalarda örneklem büyüklüğü için 12 görüşmenin yeterli olacağını ifade etmiştir. Ek olarak, katılımcılardan elde edilen verilerin tekrarlanmaya başladığı gözlenmiş ve veri doygunluğuna ulaşıldığından da emin olunmuştur (Baltacı 2018).

Görüşmelere seyahat sektörü üzerine çalışmalar yapan alanında uzman bir araştırmacının yönlendirmesi sonucu, deneyimli bir seyahat acentası işletmecisiyle (K1/yaş:73) başlanmıştır. Kartopu tekniğinden hareketle kendisi gibi deneyimli seyahat acentası işletmecisi ve turist rehberlerine ulaşarak görüşmelere devam edilmiştir. Ek olarak sürdürülebilir turizm üzerine çalışmalar yapan öğretim üyelerinin de görüşlerine başvurulmuş ve böylece veri kaynağı olarak en doğru kişilerin seçilmesinde gereken özen gösterilmiştir. Bu kapsamda, görüşmeler üç seyahat acentası işletmecisi, dört turist rehberi, iki akademisyen, iki araç kiralama işletmecisi ve iki havayolu çalışanıyla yapılmıştır. Katılımcıların sekizi erkek, beşi kadındır ve yaşları 29 ile 73 arasında değişmektedir.

Veri Toplama Tekniği

Durum analiziyle desenlenen nitel araştırmalarda durumun derinlemesine betimlenebilmesi için veri toplama aşamasında tek bir veri kaynağı yerine doküman, görüşme ve gözlem şeklinde birden fazla veri toplama kaynağı kullanarak veri çeşitlenmesine gidilmesi önerilir (Creswell 2013). Buna göre çalışmada öncelikle hem Yavaş Seyahat Hareketinin ilkeleri hem de mevcut seyahat işletmelerinin işleyişi üzerine doküman incelemeleri yapılmıştır. Böylece hareketin ilkeleri, mevcut durum içerisinde seyahat işletmelerinin işleyişiyle karşılaştırılmış ve uygulanabilir olup olmadığına yönelik önemli bilgilere ulaşılmıştır. Yavaşlık Hareketi başta İtalya olmak üzere daha çok Avrupa ve Kuzey Amerika'ya özgü bir niş pazar olarak tanımlanmaktadır (Dickinson ve Lumsdon 2010). Bu doğrultuda, hareketin Türkiye'de yeterince yaygınlaşmadığı ve buna bağlı olarak gözlem yoluyla veri toplanması için elverişli ortamın yeterince gelişmediği ileri sürülebilir. Nitekim, seyahat sektöründe faaliyet

gösteren işletmelerle yapılan görüşmeler de bu çıkarımı destekler niteliktedir. Gözlem yoluyla veri toplanamamasına ilişkin bu sonuç veri kaynağının çeşitlendirilmesi adına çalışmanın bir kısıtı olarak karşımıza çıkmaktadır. Son olarak çalışmada, sözlü iletişim yoluyla insanları ve onlarla ilişkili olayları anlamaya çalıştığı için, ayrıca bireylerin deneyimlerine, görüşlerine, duygu ve inançlarına ilişkin bilgi elde etmede etkili olduğu için görüşme yöntemi tercih edilmiştir (Yıldırım ve Şimşek 2018). Buna göre veriler yarı yapılandırılmış görüşme tekniğiyle toplanmıştır. Bu teknikte araştırmacı görüşme sorularını genel hatlarıyla önceden hazırlar. Görüşme esnasında katılımcının ilgisine ve bilgi düzeyine bağlı olarak alt sorularla konunun farklı boyutları hakkında derinlemesine bilgi edinebilir (Altunışık vd. 2010). Araştırmacıya sunduğu bu esneklik sebebiyle çalışmada yarı yapılandırılmış görüşme tekniği tercih edilmiştir.

Görüşme formunda yer alan ifadeler konu hakkında alanyazında yer alan çalışmalardan yararlanarak oluşturulmuştur (Gardner 2009; Dickinson ve Lumsdon 2010; Lumsdon ve McGrath 2011; Dickinson vd. 2011; Conway ve Timms 2012). Görüşme formunda yer alan soru ifadeleri şu şekildedir:

1. Uzak mesafelere yapılan seyahatlerin azaltılarak daha yakın bölgelere seyahat edilmesinin sürdürülebilir turizme olan etkileri konusunda düşünceleriniz nelerdir?
2. Turizm amaçlı seyahatlerin uçak ve kişisel araçlar yerine bisikletle, yürüyerek, binek hayvanlarıyla ya da trenle yapılmasının sürdürülebilir turizme olan etkileri konusunda düşünceleriniz nelerdir?
3. Turizm amaçlı yapılan seyahatlerin sıklığı azaltılarak destinasyonda daha uzun süreler konaklama yapılmasının sürdürülebilir turizme olan etkileri konusunda düşünceleriniz nelerdir?
4. Konaklama yapılan bölgedeki seyahatlerin özel araçlar yerine bisikletle, yürüyerek ya da şehir içi toplu taşıma araçlarıyla yapılmasının sürdürülebilir turizme olan etkileri konusunda düşünceleriniz nelerdir?

Görüşme formundaki ifadeler hazırlandıktan sonra turizm rehberliği ve sürdürülebilir turizm üzerine çalışmalar yapan iki akademisyenin görüşüne başvurulmuş ve görüşme formunda gerekli düzeltmeler yapılmıştır. Görüşme soruları mülakat sırasında sürdürülebilir turizmin boyutları olan çevresel, sosyal ve ekonomik etkilere yönelik sonda sorularla genişletilmiş ve derinlemesine bilgi elde edilmeye çalışılmıştır. Bu sorulara ek olarak, katılımcılara cinsiyet, yaş ve meslek bilgilerine ilişkin üç adet demografik soru yöneltilmiştir.

Görüşmeler 1 – 7 Haziran 2024 tarihleri arasında gerçekleşmiştir. Görüşmelere başlamadan önce katılımcılara Yavaş Seyahat Hareketi hakkında genel bilgilendirme yapılmıştır. Veriler görüşme esnasında katılımcıların izni dahilinde ses kaydı yapılarak toplanmıştır. Yapılan görüşmeler ortalama yirmi beş dakika sürmüştür. Bu çalışmada veri toplama aracı ve yöntemiyle ilgili süreçlerin yürütülebilmesi için Çanakkale Üniversitesi 24/04/2024 tarihli ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Etik Kurulunun 06/42 sayılı kararıyla izin alınmıştır.

Veri Analizi

Ses kaydıyla toplanan veriler Word Programında deşifre edilmiştir. Daha sonra analiz edilmek üzere MAXQDA 24 paket programına aktarılmıştır. Verilerin analizi için içerik analizi ve betimsel analiz tercih edilmiştir. Çalışmada, katılımcı görüşleriyle alanyazından edilen verileri açıklayabilecek kavramlara ve ilişkilere ulaşmak amaçladığı için içerik analizi tercih edilmiştir (Baltacı 2019). İçerik analizinde, veri setinde sıklıkla tekrarlanan veya yoğun bir şekilde vurgu yapılan olay ve olgulardan kodlar çıkarılır. Birbirine benzeyen kodlar bira araya getirilerek kategoriler elde edilir. Benzer şekilde birbiri ile ilişkisi olduğu tespit edilen kategorilerden de temalara ulaşılır (Baltacı 2019). Bu analiz sayesinde araştırmacı ham verilerde göremediği ancak kavramsal kodlama ve tema oluşturma işlemiyle ortaya çıkan ilişkilere ulaşabilmektedir (Saruhan ve Özdemirci 2013).

Kodlama ve tema oluşturma sürecinde Elo ve Kyngas'ın (2008) önerdiği üç aşamalı içerik ana-

lizi yöntemi uygulanmıştır. Buna göre, ilk aşamada deşifre edilen metin birkaç kez okunarak katılımcı ifadelerini açık (manifest) şekilde betimleyen bir yaklaşımla kodlar belirlenmiş, ikinci aşamada benzer olan kodların gruplandırılmasıyla kategoriler oluşturulmuş ve son aşamada ise benzer olay ve olgulara sahip bu kategoriler de gruplandırılarak ana kategoriler yani temalar oluşturulmuştur. Sürdürülebilir turizm konusu sıklıkla çalışılan bir konu olduğu için kod ve temaların oluşturulmasında tümdengelim yaklaşımı benimsenmiştir. Ayrıca, ortaya çıkan kod ve temaları tümevarım yaklaşımıyla desteklemek için literatürle karşılaştırmalar yapılmıştır. Örneğin, "ozon tabakasının korunması" çevre temasının bir kodu olarak çoğu katılımcı tarafından dile getirilmiştir. Mevcut alanyazın da ozon tabakasının korunmasının sürdürülebilir çevre için önem arz ettiğini desteklemektedir (Dickinson vd. 2011). Bu bilgiler ışığında, tüm veriler sürdürülebilir kalkınmanın boyutları olan çevresel, sosyal ve ekonomik etkiler bağlamında incelenmiş ve bu üç boyut çerçevesinde kodlanmıştır. Sonrasında kodların anlam bütünlüğü ve kendi aralarındaki ilişki dikkate alınarak temalar belirlenmiştir. Temaların isimlendirilmesi için de sürdürülebilir kalkınmanın boyutlarından yararlanılmıştır.

Verilerin İnanırcılığı

Geçerlik ve güvenilirlik araştırma sonuçlarının inanırcılığını ortaya koymak açısından dikkate alınan iki önemli kriterdir (Yıldırım ve Şimşek 2018). Güvenilirlik bir araştırmada bulguların gerçeği ne ölçüde yansıttığını (Ekiz 2009); bağlamı aynı olan bir araştırmanın, aynı yöntemlerle tekrarlanması durumunda ne düzeyde benzer sonuçların elde edilebileceğini ortaya koyar (Shenton 2004).

Güvenirliğini sağlamak adına kodlama süreci araştırmacılar tarafından bağımsız olarak yürütülmüş ve temalar üzerinde uzlaşma sağlamak için birkaç kez bir araya gelinmiştir (Coleman 2021). Araştırmacıların uzlaşmadığı konularda ise tümevarım yaklaşımıyla hareket edilerek literatürden destek alınmıştır. Ayrıca, görüşme sürecinde elde edilen bazı ifadeler doğrudan alıntı yoluyla aktarılmıştır. Çünkü katılımcı ifadeleri-

nin olduğu gibi aktarılması, araştırmanın yapıldığı ortam hakkında okuyucuya fikir vermektedir (Yıldırım ve Şimşek 2021). Geçerliği sağlamak için ise iki araştırmacı ve bir alan uzmanı tarafından ham verilerle bulgular karşılaştırılmış böylece akran değerlendirmesi ve dış denetim koşulları sağlanmıştır (Creswell 2013). Bu karşılaştırma sonrasında kodlar ve temalar revize edilerek bulgulara son hali verilmiştir.

Sonuç olarak çalışmada; uzman görüşü olarak, verileri bağımsız işleyerek, doğrudan alıntılar yaparak, tümdengelim ve tümevarım karşılaştırmasıyla verileri onaylayarak, araştırmanın stratejisi açıkça anlatılarak ve dış denetim yaparak araştırma sürecinin ön yargılardan mümkün olunca uzak bir şekilde yürütülmesi sağlanmıştır.

BULGULAR

Araştırmada Yavaş Seyahat Hareketinin etkilerine ilişkin unsurlar üç başlık altında ele alınmıştır. Bu başlıklar, sürdürülebilir turizme yönelik olumlu etkiler, sürdürülebilir turizme yönelik olumsuz etkiler ve uygulanabilirlik şeklinde belirlenmiştir. Bu başlıklara ilişkin bulgular sırasıyla aşağıda yer almaktadır.

Yavaş Seyahat Hareketinin Sürdürülebilir Turizme Yönelik Olumlu Etkileri

Tablo 1, sürdürülebilir turizm için olumlu etki yaratan temaları, alt temaları ve kod sıklıklarını içermektedir. Buna göre, ekonomik etki, sosyal etki ve çevresel etki şeklinde üç farklı tema belirlenmiştir. Bu temalar çalışmanın teorik çerçevesini oluşturan sürdürülebilir turizmin boyutlarıyla isimlendirilmiştir.

Tablo 1'de görüldüğü üzere toplamda 111 kodlama yapılmıştır. Ekonomik Etkiler teması üç alt tema içermektedir. Bu alt temaların toplam kod sıklığı 37 olup toplam kodlama içindeki ağırlığı ise yüzde 33'tür. Sosyal Etkiler teması ise dört alt tema içermektedir. Bu alt temaların kod sıklığı 41 olup toplam kodlama içindeki ağırlığı ise yüzde 37'dir. Son olarak Çevresel Etkiler teması üç alt tema içermektedir. Bu alt temaların kod sıklığı 33 olup toplam kodlama içindeki ağırlığı ise yüzde 30'dur. Temaların oransal değeri, katılımcı düşüncesine göre Yavaş Seyahat Hareketinin uygu-

Tablo 1. Sürdürülebilir Turizme Yönelik Olumlu Etki Temaları ve Kodları

Tema ve Alt Temalar	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	K13	Σ	Yüzde
Tema 1: Ekonomik Etkiler															
Ulaşım Maliyetinde Azalma	1				1	1		3	1			2	1	10	9
Yerel Ekonomide Canlanma	1		1	2	1	2	1	2	2	2	1		1	16	14
Bölgesel Kalkınma	2		4	1					3			1		11	10
Tema 2: Sosyal Etkiler															
Sosyalleşmenin Artması	1		1	1		1	1	1	2	1		1	1	11	10
Kültürel Farkındalık	3	1	1		2		2	2				2	1	13	12
Yaşam Kalitesinde Artış	2	1	1			1	1			1				8	7
Kültürün Korunması	4	1	1			1	1						1	9	8
Tema 3: Çevresel Etkiler															
Çevrenin Korunması	1		1				1	2	2	1	1	2		10	9
Taşıma Kapasitesini Koruma	2			2					1					5	5
Ozon Tabakasının Korunması	1	2		2	3	1		1	2	2	1	1	1	18	16
Toplam (Σ)	18	5	10	8	7	7	7	9	15	7	3	9	6	111	100

lanması halinde sürdürülebilir turizm açısından yaratacağı olumlu etkinin toplam kodlama içindeki ağırlığını göstermektedir. Söz konusu temalar ve alt temalar aşağıda ayrı başlıklar halinde açıklanmıştır.

Olumlu Ekonomik Etkiler

Yavaş Seyahat Hareketinin sürdürülebilir turizm üzerindeki olumlu ekonomik etkilerine ilişkin üç alt tema ortaya çıkmıştır. Bu temalar, ulaşım maliyetinin azalması, yerel ekonominin canlanması ve bölgesel kalkınma şeklinde belirlenmiştir.

Yavaş Seyahat Hareketinde ilkeleri gereği destinasyonda daha uzun süreler konaklama yapılmaktadır (Dickinson vd. 2011). Bu durum azalan seyahat miktarına bağlı olarak turistler için ulaşım maliyetlerinin ve araç kiralama işletmeleri için araç masraflarının azalmasına katkı sağlayacaktır. Buna ilişkin bazı katılımcı görüşleri şu şekildedir: “Yakın mesafelere gidildiği için

öncelikle seyahat maliyeti azalacaktır.”(K1). “Araç kiralama işletmeleri için şöyle olumlu olabilir; yakıt masrafı ve araçların bakımı gibi masraflar olmayabilir.” (K6). “Metal yorgunluğu, teknik bakım, yakıt maliyeti gibi durumların sık tekrar etmesinden dolayı yakın mesafe uçuşlar zaten havayolu şirketlerinin çok istediği bir şey değildir. Bu sebeple, havayolu şirketleri uzun menzilli uçuşlar ister.” (K12).

Yavaş Seyahat Hareketinde turistler uzun konaklama süresine bağlı olarak destinasyondaki mekânlar ve işletmelerle daha fazla etkileşim kuracağı için (Nistoreanu 2012) bu durum öncelikle yerel ekonomilerin canlanmasını sağlayacaktır. Katılımcılar bu konudaki görüşlerini şu şekilde ifade etmiştir: “Ekonomik açıdan bölgedeki yeme-içme işletmeleri, oteller, hediyelik eşya dükkânları daha çok kâr elde edecektir.” (K5). “Kalış süresi uzayacağı için civardaki yerleri de gezmek isteyecektir. Bu durum bölgede etkinliklerin veya yeni mesleklerin ortaya

çıkmasını sağlar. Bu da yereldeki çeşitliliğin ve gelirlerin artması demektir." (K9).

Daha uzun konaklama sürelerine bağlı olarak destinasyonda yaşanan ekonomik hareketlilik istihdamın artması ve yeni işyerlerinin açılmasını sağlayacağı için hareket bölgesel kalkınmayı da beraberinde getirecektir. Buna yönelik bazı katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Turizm hareketliliğinden doğacak ekonomik çıktılar olacağı için istihdam gelişebilir, yerel işletmeler gelir elde eder ya da altyapı gelişebilir." (K3). "Her şey dahil sistem için uygulanmayacaksa yerel ekonomi için faydalı olur. Çünkü yereldeki pansiyonlarda konaklama yapılacak ve esnaflardan alışveriş yapılacak. Kalkınma başlayacak." (K12).

Olumlu Sosyal Etkiler

Yavaş Seyahat Hareketinin sürdürülebilir turizm üzerindeki olumlu sosyal etkilerine ilişkin dört alt tema ortaya çıkmıştır. Bu temalar, sosyalleşmenin artması, kültürel farkındalığın artması, yaşam kalitesinde artış ve kültürün korunması şeklinde belirlenmiştir.

İlkeleri gereği turistler daha uzun sürelerde konaklama yapacağı için (Dickinson ve Lumsdon 2010) Yavaş Seyahat Hareketi destinasyonlarda sosyalleşmenin gelişmesini de sağlayacaktır. Buna ilişkin katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Yerel halkla gelen turist daha fazla vakit geçireceği için birbirlerini tanıyabilirler." (K1). "Bu çok kıymetli olur çünkü insanların sosyal açıdan turizme bakışı değişir. İnsanların sosyalleşmesi artar." (K4).

Yavaş Seyahat Hareketi yakın bölgelere daha sık seyahat edilmesi gerektiğini savunur (Conway ve Timms 2012). Bu durum öncelikle kültürel farkındalığın gelişmesini sağlayacaktır. Buna yönelik katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Bir turistin Karadeniz Bölgesindeki insanlara karşı ön yargısı varsa bu ön yargıyı 10 günde yıkması daha olağan bir durum. Ama üç günde bir yeri anlaması mümkün olmayacaktır." (K5). "Ben koştur koştur bir yeri anlatmak yerine çok daha derinine inerek ya da Eskişehir'in kültürel mirasını daha çok anlatarak rehberlik yapmayı isterim." (K7). "Yerelin festivalini, otantik değerlerini, somut ve soyut kültürel mirasını daha iyi tanımak için etkili olur." (K9).

Yavaş Seyahat Hareketinde genellikle yakın bölgelere seyahat edileceği için (Dickinson ve Lumsdon 2010) turizm faaliyetlerinin yoğun olduğu destinasyonlardaki turist sayısı azalacaktır. Bu durum hem turistler hem de sakinler için yaşam kalitesinin artmasını sağlayacaktır. Bu düşünceyi destekleyen bulgular şu şekildedir: "İnsanların çevresi içinde seyahat etmesi rekreasyon anlamında hem kişisel iyi oluşu arttırır hem de bireyler iyi hissettiği zaman toplum refahı artar." (K3). "Destinasyonda park sorunu kalkar ve trafik yoğunluğu yaşanmaz. Daha sonra tabi ki sosyal refah ve güvenlik ortamı artar."(K1).

Yavaş Seyahat Hareketinde yakın bölgelere yapılan seyahatler ve uzun konaklamalar sayesinde yerel değerlere artan ilgiden dolayı bölge halkı kültürel değerlerini de korumaya başlayacaktır. Buna yönelik katılımcı düşünceleri şu şekildedir: "Kültürel ve tarihi değerlerin korunmasına yönelik bilinç artar."(K1). "Tur programının yoğunluğundan dolayı eksik kaldığımı hissediyorum. Yerel halkın kültürünü yaşayıp daha fazla anlatmak istiyorum." (K7).

Olumlu Çevresel Etkiler

Yavaş Seyahat Hareketinin sürdürülebilir turizm üzerindeki olumlu çevresel etkilerine ilişkin üç alt tema tespit edilmiştir. Bu alt temalar, fiziksel çevrenin korunması, taşıma kapasitesinin korunması ve ozon tabakasının korunması şeklinde ifade edilmiştir.

Yavaş Seyahat Hareketi düşük karbonlu ulaşım araçlarıyla seyahat etmeyi önerdiği için (Gardner 2009) fiziksel çevre üzerindeki etkileri de azalacaktır. Buna yönelik katılımcı düşünceleri şu şekildedir: "Bireysel araçlara kıyasla daha az çevresel etkisi olacak. Bu açıdan iyi olabilir." (K3). "Uçaklar sadece yakıtı kullanarak sera gazı yaratmıyor. Bazın iniş yaparken fazla yükü boşaltmak için depodaki yakıtı yere boşaltıyor. Bu sebeple çevresel etkisi daha az olacaktır." (K10).

Yavaş Seyahat Hareketi daha yakın bölgelere seyahat etmeyi önerdiği için (Conway ve Timms 2012) turizm faaliyetlerinin fazla olduğu bölgelerdeki turist yoğunluğunun azalmasını sağlayacaktır. Bu durum taşıma kapasitesinin korunmasını sağlayacaktır. Buna ilişkin katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Kapasite aşımı olmasın is-

tendiği için tesis sayısı sürdürülebilir olsun diye uygun olarak planlanacaktır. Böylece gereksiz yatırımlar yapılmayacaktır." (K4). "Böyle bir seyahat türü mümkünse destinasyonun taşıma kapasitesi aşılmayacaktır." (K1).

Yavaş Seyahat Hareketinin en belirgin faydası azalan araç ve seyahat sıklığına bağlı olarak ozon tabakasının korunmasına yönelik olacaktır. Bu düşüncüyü destekleyen katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Dünyaya çok büyük faydası olur araç miktarı azaltılınca bir defa ozon tabakası daha farklı bir noktaya gelir." (K2). "Havayolu taşımacılığı ve karbon salınımının arttığı bir dönemde böyle bir uygulama yararlı olur." (K9).

Yavaş Seyahat Hareketinin Sürdürülebilir Turizme Yönelik Olumsuz Etkileri

Tablo 2, sürdürülebilir turizm için olumsuz etki yaratan temaları, alt temaları ve kod sıklıklarını içermektedir. Buna göre, ekonomik etki, sosyal

etki ve çevresel etki şeklinde üç farklı tema belirlenmiştir. Bu temalar çalışmanın teorik çerçevesini oluşturan sürdürülebilir turizmin boyutlarıyla isimlendirilmiştir.

Tablo 2'ye göre yapılan kodlama sayısı toplam 75'tir. Ekonomik Etkiler teması dört alt tema içermektedir. Bu alt temaların kod sıklığı 44 olup toplam kodlama içindeki ağırlığı ise yüzde 59'dur. Sosyal Etkiler teması ise iki alt tema içermektedir. Bu alt temaların kod sıklığı 18 olup toplam kodlama içindeki ağırlığı ise yüzde 24'tür. Son olarak Çevresel Etkiler teması üç alt tema içermektedir. Bu alt temaların kod sıklığı 13 olup toplam kodlama içindeki ağırlığı ise yüzde 17'dir. Temaların yüzdesel değeri, katılımcı düşüncesine göre Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanması halinde sürdürülebilir turizme yönelik olumsuz etkisinin toplam içindeki ağırlığını göstermektedir. Söz konusu temalar ve alt temalar aşağıda ayrı başlıklar halinde açıklanmıştır.

Tablo 2. Sürdürülebilir Turizme Yönelik Olumsuz Etki Temaları ve Kodları

Tema ve Alt Temalar	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	K13	Σ	%	
Tema 1: Ekonomik Etkiler																
Sektörün Küçülmesi	1		1	1	2		1	2	1	2			1	12	16	
Altyapının Gelişmesi	1													1	1	
Çarpan Etkisinde Azalma	2			1	1				2	1	1		1	9	12	
İstihdam Kaybı	1			1	2		1			1	1		1	8	11	
Gelir Kaybı	2	1		1	1	1	1	1	1	1	2		2	13	17	
Tema 2: Sosyal Etkiler																
Yerelin Rahatsız Olması					1		2	2		1		2	1	9	12	
Kültürleşmenin Azalması	2			1	1	1		1	2	1	1			10	13	
Tema 3: Çevresel Etkiler																
İkincil Konut Artışı	1			1										2	3	
Hızlı Kaynak Tüketimi									1					1	2	3
Çevresel Kirlilik	1		2	2		1	1			1		1		9	12	
Toplam (Σ)	11	1	3	7	3	8	4	6	8	7	7	3	7	75	100	

Olumsuz Ekonomik Etkiler

Yavaş Seyahat Hareketinin sürdürülebilir turizm üzerindeki olumsuz ekonomik etkileri beş alt temayla açıklanmıştır. Bu temalar, ulaşım sektörünün küçülmesi, altyapının gelişmemesi, çarpan etkisinin azalması, istihdam kaybı ve gelir kaybı şeklinde ortaya çıkmıştır.

Yavaş Seyahat Hareketi bisiklet, binek hayvanı ve tren gibi araçları tercih etmesi nedeniyle (Conway ve Timms 2012) havacılık ve araç kiralama gibi seyahat işletmelerine yönelik talebi azaltacağı için seyahat sektöründe ciddi bir daralmaya sebep olacaktır. Buna yönelik katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Kişiler uçaktan indikten sonra otele, adaya, kıyıya ve benzeri yerlere hızlı ve rahat ulaşımı tercih ediyor. Bu da bizlerden araç temini anlamına geliyor. Bu bizim işimizi sekteye uğratar." (K6). "Acentalara transfer hizmeti için otobüs ve minibüs kirala-yan işletmeler var. Bunlar aynı zamanda okullara ve fabrikalara da araç kiralar. Bu uygulama hayata geçerse sektörün bir kolunu kesmiş olursunuz." (K11). "Biz özellikle Türkiye'yi yakından tanıyan çevre ülkelere ve gurbetçiler dahil büyük bir kitleye hizmet veriyoruz. Bu durum bizi çok etkiler ama bu uygulamaya da gerek yok artık elektrikli araçlar yaygınlaşıyor ve bunun için teşvikler var. Bu da hem maliyetlerin hem de çevresel etkinin azalması demek." (K13).

Yavaş Seyahat Hareketi turistik bölgelerde azalan talebe bağlı olarak altyapının gelişmesine de engel olacaktır. Buna ilişkin katılımcı görüşü şu şekildedir: "Bir destinasyon ne kadar fazla turist çekiyorsa altyapı olanakları da o kadar fazla gelişiyor. İlerleyen seviyelerde destinasyon için kötü bir durum olur." (K1).

Yavaş Seyahat Hareketi gerek belirli ulaşım araçlarını tercih ettiği için gerekse sadece yakın bölgelere seyahati önerdiği için (Dickinson ve Lumsdon 2010) zamanla turizm faaliyetlerinin yarattığı çarpan etkisinin azalmasına neden olabilecektir. Bu bulguyu ortaya çıkaran görüşler şu şekildedir: "Turizm çok gelişiyor. İnşaat ve tarım gibi yatırım harcamalarından bahsederek kârlılığın azalmasıyla sonuçlanır." (K1). "Türk Hava yollarının yer hizmetleri, yiyecek-içecek, sağlık ve temizlik gibi birçok alanda hizmet alımı yaptığı başka işletmeler de var." (K10).

Yavaş Seyahat Hareketi yakın çevreye belirli ulaşım araçlarıyla seyahati önermektedir (Gardner 2009). Bu durum günümüz turizm faaliyetlerinin yarattığı istihdam olanaklarının azalmasına sebep olacaktır. Konuyla ilgili katılımcı ifadeleri şöyledir: "Türk Hava Yollarının 30bine yakın personeli var. Diğer yer hizmetlerini ve taşeronlarını saymıyorum." (K10). "Acentada, araç ve otobüs kiralama, uçak bilet satışı ve otel rezervasyonları için ayrı personeller çalıştırıyoruz. Öyle bir durumda personel azaltmaya gideriz." (K11).

Yavaş Seyahat Hareketinin sebep olacağı sektörel küçülme, istihdam kaybı ve çarpan etkisinin azalması gibi ekonomik olumsuzlar en başta gelir kaybının azalmasıyla hissedilmeye başlanacaktır. Bu sonucu destekleyen katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Dünyanın en çok turist gönderen kıtası Avrupa kıtasıdır. Buna göre Avrupa kıtasının kendi içinde seyahat etmesi icap eder. E bu sefer turizmden gelir beklentisi olan ülkeler olumsuz etkilenir." (K4). "Amerika ve Japonya gibi uzak ülkelerden yüksek harcama yapan ziyaretçilerimiz var. Bu, gelirlerin azalması ve turizm pazarının küçülmesi demektir." (K9).

Olumsuz Sosyal Etkiler

Yavaş Seyahat Hareketinin sürdürülebilir turizm üzerindeki olumsuz sosyal etkileri için iki alt tema tespit edilmiştir. Bu temalar, yerel halkın rahatsız olması ve kültürleşmenin azalması şeklinde ifade edilebilir.

Yavaş Seyahat Hareketi özel araçlar yerine çevre dostu olması sebebiyle belirli ulaşım araçlarını tercih etse de bu durum yerel halkın günlük yaşamına uygun olmayacağı için zamanla toplum üzerinde bir rahatsızlık yaratabilecektir. Buna ilişkin katılımcı görüşleri şu şekildedir: "Toplu ulaşım aracına 30 veya 40 kişiyle binmek seyahat eden diğer insanları rahatsız edebilir. Çünkü insanların günlük telaşının içerisinde oluyorsun ve araçlarını kullanıyorsun." (K8). "İnsanlar kalabalıktan uzaklaşmak için toplu taşımaya binmiyor. Bunun yerine belediyeler elektrikli bisiklet ve scooter gibi çevreci araçları teşvik etmeli ve buna göre bir düzenleme yapmalıdır." (K13).

Yavaş Seyahat Hareketi her ne kadar yakın destinasyonlardaki sakinlerle etkileşimi arttırsa da uzak kültürlerle olan mesafeyi de arttırdığı için

bu durum kültürel etkileşimi azaltacaktır. Bu sonuca yönelik katılımcı ifadeleri şöyledir: “Turizm kültürleri öğrenme gibi toplumsal kaynaşmayı da hedefliyor. Bu durumda insanların sadece yakın yerlere gitmesi zaten kendi çevresinde olan ve kendine yakın kültürleri tanıyacak olması anlamına geliyor.” (K8). “Destinasyonun heterojen yapısını bozar bu uygulama çünkü sadece yakın bölgelerden gelen benzer insanların oluşturduğu bir pazar oluşur.” (K9).

Olumsuz Çevresel Etkiler

Yavaş Seyahat Hareketinin sürdürülebilir turizme yönelik olumsuz çevresel etkileri için üç alt tema belirlenmiştir. Bu temalar, ikincil konut artışı, kaynakların hızla tüketilmesi ve çevresel kirlilik şeklinde ifade edilmiştir.

Yavaş Seyahat Hareketi uzak bölgelere seyahatlerin azaltılması gerektiğini savunduğu için (Conway ve Timms 2012) yakın bölgelerde artan turizm talebi, ikincil konut artışı ve çarpık kentleşme gibi sorunları beraberinde getirebilecektir. Bu değerlendirmeye ilişkin katılımcı görüşleri şöyledir: “İnsanların tatil anlayışları değişmeye başlar. Geçmişte olduğu gibi tatilde köye gidilir. Yakın çevresinde ikincil konut patlaması olabilir.” (K4). “Bu uygulama çarpık kentleşmeye, çevresel tahribata ve aşınmaya neden olabilir.” (K1).

Yavaş Seyahat Hareketinin ilkeleri gereği yakın bölgelere yapılan seyahatlerin artması ve konaklama sürelerinin uzaması (Dickinson ve Lumsdon 2010) yereldeki kaynakların hızla tüketilmesine neden olabilecektir. Bu sonuca ilişkin katılımcı ifadeleri şu şekildedir: “Avrupa içinde çok fazla seyahat olacaktır. O zaman Afrika’da atık üretilmeyecek ama Avrupa’da çok fazla atık ortaya çıkacak. Yani doğal kaynak tüketimi belli bir alanda aşırı olacaktır.” (K4). “Bölgede kaynakları paylaşan kişi sayısı artacağı ve kalış süreleri uzayacağı için olumsuz etki-leyebilir.” (K13).

Yavaş Seyahat Hareketi, yakın bölgelere artan seyahat ve uzayan konaklama süreleri nedeniyle çevresel kirliliğe sebep olabilecektir. Ancak bu durum daha çok turlara katılan grupların farkındalığına bağlı olarak değişkenlik gösterecektir. Bu sonuca ilişkin katılımcı ifadeleri şu şekildedir: “Eğer bunlar kitle halinde yapılıyorsa o zaman çöp sorunu olabilir. Burada ölçek önemli.” (K3). “Kültür

turlarına katılan turistler genellikle çevre konusunda hassas oluyorlar. Ayrıca, tur rehber eşliğinde olduğu için bir düzen oluyor.” (K11).

Yavaş Seyahat Hareketinin Uygulanabilirliği

Tablo 3, Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilirliğine ilişkin temaları, alt temaları ve kod sıklıklarını içermektedir. Yapılan 53 kodlama sonucu belirlenen altı alt temanın tek ana tema altında açıklanması uygun görülmüştür. Söz konusu tema ve alt temalar tablonun devamında açıklanmıştır.

Araştırma sonucunda, turistlerin demografik özellikleri, hava koşulları, güvenlik ve sağlık tedbirleri gibi koşullar nedeniyle Yavaş Seyahat Hareketinin rehberli turlara uygun bir anlayış olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Konuyla ilgili katılımcı düşünceleri şu şekildedir: “Örneğin, 10 - 15 kişilik özel bir grup aldım. Bisikletle antik kente bir tur planlamak rehber açısından zor olacaktır.” (K5). “Kapalı gruplarla belki olabilir ama klasik turlarda çok zor. Çünkü ören yerleri arasındaki mesafeyi ve yolları düşünün o tür araçlarla mucize olur. Ayrıca, o araçlar zamanı sınırlar.” (K9). “Biz zaten mevsime göre uzun süreli turlar düzenliyoruz. Örneğin GAP turlarımız bölgenin özelliğinden dolayı Eylül-Aralık ayları arasında olur ve uzun konaklama gerektirir.” (K11).

Yavaş Seyahat Hareketi, özellikle havayolu taşımacılığında, zaman ve konfor yetersizliği nedeniyle uzak mesafeler için uygulanabilir olmasa da yakın mesafelerde zaman ve konfor unsuru yeterince etkili olamadığı için daha uygulanabilir olacaktır. Bu sonuca ilişkin katılımcı yorumları şu şekildedir: “Turizm için zaman lazım ve insanların sınırlı zamanı var. Diyelim ki 10 veya 15 günün var. Yani bu süre yolda değil, destinasyonda geçirmek istenecektir.” (K3). “Ben de bisiklet kullanıcısıyım. 30 - 40 km yaptığımda vücudumda nasıl bir ağırlık bıraktığını biliyorum.” (K6). “Aslında uçak seyahatleri için zaman açısından yanlış bir algı var. Örneğin ben İstanbul’dan Ankara’ya uçakla gitmek istesem İstanbul trafiğinde havalimanına gitmek, çek-in işlemleri, bagaj işlemleri, güvenlik kontrolleri gibi birçok aşamadan geçiyorum ve fazlasıyla zaman kaybediyorum. Ben bu sebeple hızlı treni tercih ediyorum.” (K12).

Tablo 3. Yavaş Seyahat Hareketinin Uygulanabilirliğine Yönelik Tema ve Kodlar

Tema ve Alt Temalar	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	K13	Σ	%
Tema 1: Uygulanabilirlik															
Turlara Uygun Olmama					4		2	2	2		2			12	23
Zaman ve Konfor Eksikliği	1	1	1			1			2	2	1	3	1	13	24
Ekonomik Gelişmişlik		1										1		2	4
Turist Motivasyonları	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1		1		13	24
Alt Yapı Eksikliği		2		3			1		2		1	1	1	11	21
Kuramsal Belirsizlik			1		1									2	4
Toplam (Σ)	2	6	3	5	6	2	4	3	7	3	4	6	2	53	100

Yavaş Seyahat Hareketi esas olarak bisiklet, binek hayvanı ve tren gibi ulaşım araçlarıyla seyahat etmeyi önerdiği için (Conway ve Timms 2012) hareketin uygulanabilirliği ülkelerin kalkınma seviyesine ve teşvik politikalarına bağlı olarak değişkenlik gösterecektir. Bu sonuca ilişkin katılımcı ifadeleri şu şekildedir: “Ekonomisi gelişmiş ülkelerde yavaş turizmi daha sağlıklı yapabilirsiniz. İnsanlar ekonomik güce sahip olduğu müddetçe daha rahat hareket etmeyi daha uzun süre tatil yapmayı yeğleyebilirler.” (K2). “Turizm faaliyetine katılmayan alt gelir grubundaki kişiler bunun için teşvik edilebilir. Örneğin belediyeler yakın mesafelere seyahatler düzenleyebilir.”(K12).

Seyahat motivasyonu, turistleri destinasyona yönelten temel ihtiyaçlar olup bunlar rahatlatma, heyecan arayışı, sosyal etkileşim, macera ve statü şeklinde değişkenlik gösterebilmektedir (Gök vd. 2021). Ancak, Yavaş Seyahat Hareketi belirli ulaşım araçlarıyla yakın çevreye seyahat etmeyi önerdiği için (Gardner 2009) turistlerin değişkenlik gösteren seyahat motivasyonları hareketin uygulanabilir olmasının önündeki en büyük engel olarak ortaya çıkacaktır. Bu düşüncüyü destekleyen araştırma bulguları şu şekildedir: “İnsanlar farklı isteklere göre seyahat ediyorlar. Mesela sıcak denizlere giden Ruslar nereye gidecekler?” (K4). “Niyet iyi olabilir ama uzak mesafelerde yapılacak turizm faaliyetleri de birçok insanın dikkatini çekiyor ve

bunları deneyimlemek isteyecekler.” (K5). “Turizm türleri açısından çok zor. Örneğin sağlık turizminde Türkiye’ye çok yoğun bir ilgi var.” (K10).

Bisiklet, binek hayvanı ve tren gibi ulaşım araçlarıyla seyahat etmek Yavaş Seyahat Hareketinin temel ilkesi olduğu için (Conway ve Timms 2012) hareketin uygulanabilirliği ülkelerin alt yapısının gelişmişlik seviyesine göre değişkenlik gösterecektir. Bu sonuca ilişkin katılımcı ifadeleri şu şekildedir: “Tren yolu bağlantısı Avrupa içinde çok o yüzden onlar böyle bir şeyi konuşabilirler ama farklı ülkeler için bunu söyleyemem.” (K4). “Bunun için önce bisiklet yolları lazım. Uygun duraklar lazım. Yani çok fazla altyapı gerekiyor.” (K7). “Bu altyapıyla ilgili bir durum. Avrupa’da zaten bu uygulanıyor. İnsanlar, şehirler ve ülkeler arasında trenle hatta bisikletle rahatlıkla seyahat edebiliyor. Örneğin, metrobüs sistemi ilk kez Kolombiya’da 1960’lı yıllarda trafiği azaltmak için geliştirildi.” (K12).

Yavaş Seyahat Hareketi yakın bölgelere seyahat etmeyi önermektedir (Dickinson ve Lumsdon 2010). Benzer şekilde rekreasyon da günlük ya da hafta sonu rutini olarak insanların doğaya erişebildikleri bir faaliyet olarak görülmektedir (Güçlü Nergiz 2024). Yavaş Seyahat Hareketinin uygulamaya dönük ilkelerinin rekreasyonla benzerlik göstermesi, hareketin turizm ve rekreasyon alanlarıyla olan ilişkisine yönelik kuram-

sal tartışmayı da beraberinde getirmektedir. Bu duruma ilişkin katılımcı ifadeleri şöyledir: *“Bu rekreasyon olmaz mı? Turizm olması için sanki daha uzun vadede yani iki veya üç günlük de olsa bir uzaklaşma gerekir. Bu sanki daha çok rekreasyon tanımımı-
mış gibi geldi. Yani bisikletle yapılabilecek turizm fa-
aliyeti çok sınırlı kalacaktır.”* (K5). *“Bence bu hareket sanki daha çok rekreasyonla ilgili turizme gerçekten uygulaması biraz zor gibi. Çünkü doğası gereği, olan çevrenin dışına çıkmam ve hareket etmem icap ediyor.”* (K3).

Dickinson ve Lumsdon (2010) yavaş seyahat anlayışının iklim değişikliğinin etkileri için kesin çözüm olamasa da sürdürülebilir turizmin bir parçası olarak fayda sağlayabileceğini ileri sürmüştür. Ancak bu iddia öncelikle hareketin gerçekten uygulanabilir olmasına bağlıdır. Yukarıdaki açıklamalar göstermektedir ki Yavaş Seyahat Hareketi, günümüz şartlarında zaman ve konfor eksikliği, altyapı eksikliği ve turist motivasyonları gibi faktörlerden kaynaklı uygulanabilir olmaktan uzaktır. Daha da önemlisi Yavaş Seyahat Hareketinin, turist rehberleri ve rehberli tur düzenleyen seyahat acentaları için teknik olarak uygulanabilir bir uygulama olmadığı görülmektedir.

SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Toplumun her kesimini etkisi altına alan telaşlı yaşam tarzından uzaklaşmanın bir yolu olarak görülen Yavaş Seyahat Hareketi (Georgică vd. 2013) genellikle evden destinasyona geçiş ve bu süreçte tercih edilen seyahat şekline odaklanmaktadır (Paul 2014). Ek olarak, küçük ölçekli ulaşım yöntemleriyle çevresel etkiyi azaltarak yerel halkla iç içe olmayı ve toplumu önceleyen bir anlayışı savunmaktadır (Markwell vd. 2012). Ancak bu açıklamalar, konunun daha çok talep yönüne, çevresel ve toplumsal katkılarına odaklanmaktadır. Buna karşın, hareketin seyahat sektörüne olası ekonomik etkilerini arz yönüyle yeterince ortaya koyamamaktadır. Bu noktada çalışma, başta ekonomik olmak üzere sürdürülebilirliğin boyutları açısından Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilirliğini arz yönüyle incelemeyi amaçlamıştır. Bu sayede çalışma, hareketin uygulanabilirliğine ilişkin potansiyeli ve zorlukları

ortaya çıkarmış ve konuya ilişkin somut bilgileri alana kazandırmıştır. Alandaki uygulayıcılar gerekli önlemleri ve çözüm önerilerini bu bilgiler doğrultusunda alabileceği için çalışmanın toplum refahına da katkı sağlaması beklenmektedir.

Çalışmada, başta ekonomik olmak üzere hareketin, çevresel ve sosyal etkileri hem olumlu hem de olumsuz açıdan ortaya çıkarılmıştır. Katılımcı düşüncelerini yansıtan tablolardaki temaların kod ağırlıkları, Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilmesi halinde sürdürülebilir turizm üzerindeki olumlu etkilerinin olumsuz etkilerinden fazla olacağını ortaya koymaktadır. Buna göre, Yavaş Seyahat Hareketi uzun süreli konaklama yaparak yakın bölgelere seyahat etmeyi önermektedir. Bu durum bazı bölgelerde turist yoğunluğunun artmasına bağlı olarak çevresel kirlilik ve toplumsal rahatsızlık yaratma riskini taşımaktadır. Belirli bölgelerde ise özellikle yurtdışı seyahatlerin azalmasına bağlı olarak fiziksel çevrenin ve taşıma kapasitesinin korunmasını sağlayacaktır. Bu sonuç, çevresel açıdan bir şeyin değişmeyeceğine işaret etse de seyahatlerin azalmasına bağlı olarak özellikle atmosferdeki sera gazı yoğunluğunun azalmasını sağlayacaktır. Bu açıdan bulgular, Dickinson vd.’nin de (2011) ifade ettiği gibi Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanması halinde en önemli çevresel etkisinin atmosfere yönelik olacağını göstermektedir. Küresel sıcaklık düzeyinin 2023 yılı itibariyle sanayileşme öncesi seviyeyi 1,4°C aşarak kritik eşik olan 1,5°C’ye yaklaştığı (Yurtseven vd. 2024) göz önüne alındığında hareketin çevresel açıdan yaratacağı olumlu etkisini gözler önüne sermektedir.

Yavaş Seyahat Hareketi uygulanması halinde sosyal açıdan olumlu etkiler yaratma potansiyeline sahiptir. Çünkü hareketin ilkesi gereği turistlerin yakın çevresindeki kültürleri derinlemesine tanınması kültürel farkındalığın artmasını sağlayacaktır. Benzer şekilde, Georgică vd. (2013) hareketin yerel halkın tercih ettiği noktaları ziyaret etmeyi teşvik ettiğini ve turistlerin rotaları üzerindeki topluluklarla daha fazla etkileşim kurmasına olanak tanıdığını ileri sürmektedir. Öte yandan, hareketin toplumsal açıdan bir takım olumsuz etkileri de beraberinde getirmesi beklenmelidir. Çünkü turistlerin sürekli olarak

yakın çevreyi ziyaret etmesi kültürleşmenin azalmasına ve kültürlerarası önyargının devam etmesine neden olacaktır. Bu açıdan çalışma, alan yazından farklı olarak (Dickinson ve Lumsdon 2010; Singh 2012; Georgică vd. 2013) hareketin toplumsal açıdan olumsuz etkilerinin de olabileceğini ortaya çıkarmıştır.

Araştırma sonuçları, Yavaş Seyahat Hareketinin ekonomik alana önemli katkılar sunacağını göstermiştir. Çünkü hareket yerel ekonomik faaliyetleri canlandırarak yerel kalkınmayı sağlayacaktır. Diğer bir ekonomik katkı ise bu anlayış sayesinde turistlerin ulaşım maliyetleri düşecektir. Bu iki ekonomik etki aslında birbirini destekler niteliktedir. Dickinson vd. (2011) Yavaş Seyahat Hareketi'nde turistlerin mekânla ve yerel halkla etkileşiminin artacağını, buna bağlı olarak ulaşımından kaynaklı maliyetlerin azalacağını ve böylece yereldeki turistik ürünlerin daha fazla talep edileceğini ifade etmiştir. Öte yandan, araştırma sonuçları hareketin uygulanması halinde ekonomik açıdan çok ciddi olumsuz etkilerinin de olabileceğini göstermiştir. Seyahat sektöründe daralma, çarpan etkisinin azalması, istihdam ve gelir kaybı öncelikle hissedilecek olan olumsuz ekonomik etkiler olacaktır. Örneğin, araç kiralama sektörünün 2023 yılında Türkiye'deki gelirinin 215 milyar TL'yi aştığı (TOKKDER, 2024), küresel gelirinin ise yaklaşık 100 milyar dolar olduğu (Statista 2024) dikkate alındığında, hareketin, söz konusu olumsuz ekonomik etkilere sebep olabileceği görülmektedir. Ekonomik etkilere ilişkin bu sonuçlar, Conway ve Timms'in (2012) hareketin uygulanması halinde sektörün büyümesini ve dinamizmini nasıl etkileyeceği sorusu için aradığı cevabı ortaya koymaktadır.

Hareketin etkileri açısından genel bir değerlendirme yapmak gerekirse, araştırmanın bulguları Conway ve Timms'in (2012) ileri sürdüğü Yavaş Seyahat Hareketinin daha çok çevre ve toplum temelli bir anlayış olduğu düşüncesinden bir noktada ayrılmaktadır. Buna göre, hareket en belirgin haliyle çevresel açıdan olumlu etkiler yaratabilecektir. Buna karşın, sosyal ve ekonomik açıdan ciddi olumsuz etkileri beraberinde getirecektir.

Seyahat sektörünün belirli alanlarda karşılaşılabilecek zorluklar hareketinin uygulanabilir olduğuna dair şüpheleri beraberinde getirmektedir. Turistlerin demografik özellikleri, hava koşulları, güvenlik ve sağlık tedbirleri gibi rehberli turların düzenlenmesinde dikkate alınan bu unsurlar Yavaş Seyahat Hareketinin sektördeki gelişimine engel olacaktır. Öte yandan, rehber katılımcılar bu hareketin niş gruplar için uygulanabileceğini ifade etmektedir. Bu açıdan, doğa ve kültür temelli gruplar üzerinden hareketin yaygınlaşması sağlanmalıdır. Doğancılı (2024), COVID 19 Pandemisinin de etkisiyle öne çıkan kamp aktivitesi gibi türlerle birlikte toplamda 34 farklı faaliyeti içinde barındıran doğa temelli turizm türlerinin yükselişte olduğunu ifade etmiştir. Acentaların bu faaliyetler üzerinden turlara katılanları Yavaş Seyahat Hareketi konusunda bilinçlendirmesi ve bu anlayışla turlar düzenlemesi hareketin yaygınlaşmasını sağlayacaktır.

Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilir olmasının önündeki en güçlü engellerden biri ülke altyapısı ve ekonomik gelişmişlik düzeyidir. Başta tren ve bisiklet gibi araçlar olmak üzere hareketin önerdiği ulaşım yöntemleri için çok ciddi alt yapı yatırımları gerekmektedir. Nitekim Yavaş Seyahat Hareketinin önerdiği ulaşım araçlarıyla Avrupa'da bazı şehirler ve hatta ülkeler arası seyahat edilebilmektedir. Avrupa'da yüksek hızlı trenle yolcu taşımacılığı, 2005 yılına kıyasla hedeflenen 2030 için yüzde 34 ve 2050 için yüzde 50 büyüme (Altan ve Kızıldağ 2020) gerçekleşirse hareket kendiliğinden bir seyahat anlayışı haline gelecektir. Buna karşın, Türkiye'de 1950 yılında yolcu taşımacılığında demiryollarının payı yüzde 78 iken, bu oran, 1999 yılında yüzde 4,6'ya (Koç 2021) 2022 yılında ise yüzde 1,5'e gerilemiştir (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı 2024). Bu oranlar, Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilmesi için Türkiye'deki altyapının günümüzde elverişli olmadığını göstermektedir. Bu bakımdan, Türkiye'de hareketin yaygınlaşması için alt yapı yatırımlarına öncelik verilmesi atılması gereken öncelikli adımlardan biri olacaktır.

Havacılık halen dünya çapında en hızlı ulaşım ağını sunmaktadır. Bu durum, sektörü hem iş seyahatleri hem de turizm için vazgeçilmez kıl-

maktadır (Acar ve Karabulak 2015). Bu sebeple insanlar kısıtlı tatil günlerini en verimli şekilde kullanabilmek için uçak gibi hızlı ulaşım araçlarını kullanmaya devam edecektir. Günümüzün yaşam şeklini yansıtan bu durum Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilir olmasının önündeki engellerden bir diğeridir. Ayrıca, 2023 yılı küresel gelirinin 763 milyar dolar olması (Statista 2024) ve havacılık destekli turizmin dünya çapında yaklaşık 44,8 milyon istihdam yaratması (ATAG 2024) havacılık sektörünün küresel ekonomi için ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Bu değerler, Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanması halinde, bulguların işaret ettiği olumsuz ekonomik etkileri beraberinde getireceğini kanıtlar niteliktedir.

Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilir olmasının önündeki en güçlü engellerden biri de turist motivasyonlarıdır. Türkiye'deki dalış destinasyonlarının tamamına gitmiş olan bir turist için bu hareket, dünyadaki pek çok dalış deneyiminden kendisini mahrum bırakan bir anlayış olarak algılanacaktır. Kıyı turizmine alternatif olarak geliştirilen turizm çeşitlerinin, bugüne kadar yapılan turizm faaliyetlerinin olumsuz etkilerini ortadan kaldırdığı ve turizme kaynak oluşturacak yeni ürünler geliştirdiği (Yıldız ve Gürhan 2020) düşünüldüğünde, hareketin ilkelerine dayanarak turistleri kısıtlamak bu olumlu etkilerin ortadan kalkması anlamına gelecektir.

Conway ve Timms (2012) seyahat sektöründe oluşabilecek ekonomik olumsuzlukların, Yavaş Seyahat Hareketinin aşıl tendonu olduğunu dile getirmiştir. Buna karşın, sektöre yönelik bazı önerilerle ekonomik alanda oraya çıkabilecek olumsuzluklar azaltılabilir ve Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilir olması ve yaygınlaşması sağlanabilir.

Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilir olmasının önündeki engeller önemli bir gerçeği gün yüzüne çıkarmıştır. Buna göre, hareketin ilkeleri belirlenirken seyahat sektörünü temsil işletmelerin göze ardı edildiği görülmektedir. Bu bakımdan mevcut ilkelerin ilgili paydaşlarla bir araya gelerek yeniden belirlenmesi hareketin uygulanabilir olmasını ve yaygınlaşmasını olumlu etkileyecektir. Yavaş akımlarından biri olan Ya-

vaş Yemek Hareketi toplanan fonları yönetmek, ilkeleri uygulamak ve eğitim faaliyetleri yürütmek gibi amaçlarla zaman içinde tüzel kişiliğe bürünerek kurumsallaşmıştır. Benzer şekilde, Yavaş Seyahat Hareketinin de tüzel kişiliği olan bir kurum altında yönetilmesi, ilkelerin daha etkili uygulanmasını ve hareketin yaygınlaşmasını sağlayacaktır.

Hareketin ilkeleri gereği insanların öncelikle daha yakın mesafelere seyahat etmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, farklı turist motivasyonlarına yönelik satış ve tutundurma faaliyetlerinin geliştirilmesi iç turizmi canlandıracaktır. Ek olarak, yerel yönetimler sosyal turizm faaliyetlerini arttırarak dezavantajlı kesimler aracılığıyla hareketin yaygınlaşmasına destek olabilir. Bu sayede hem turizm bilinci ve kültürel farkındalığın gelişmesi hem de yerel ekonominin canlanması sağlanacaktır. Yavaş Seyahat Hareketinin önemli ilkelerinden biri de destinasyonda daha uzun sürelerde konaklama yapılmasıdır. Bu ilkenin hayata geçmesi adına yerel kimliği yansıtan kültürel değerlere ve doğal güzelliklere dayalı etkinliklerle turizmin çeşitlendirilmesi sağlanarak geceleme sayısı arttırılabilir.

Yavaş Seyahat Hareketinin yaygınlaşabilmesinde altyapı en önemli faktörlerden biri olarak ortaya çıkmaktadır. Buna göre, hızlı tren taşımacılığı öncelenerek kamu yatırımlarının demir yollarının lehine olacak şekilde artırılması hayati önem taşımaktadır. Çünkü, K12'nin de ifade ettiği gibi uçak seyahatinin ülke içinde düşünüldüğü gibi konforlu ve zaman kazandırıcı olmadığı göz önüne alınırsa, insanlar teşvik politikalarına da gerek kalmadan daha çevreci ve ekonomik bir araçla seyahat etmeyi tercih edecektir.

Seyahat sektörünün etkin temsilcilerinden olan araç kiralama işletmelerinin faaliyetlerini elektrikli araçlarla yürütebilmesi için ilgili bakanlıklar ile bağlı kurum ve kuruluşlar gerekli teşvik politikalarını hayata geçirebilirler. Daha sonra, hareketin ilkeleri "*fosil yakıtlarla çalışan özel araçlar yerine elektrikli araçlar tercih edilmesi*" şeklinde güncellenebilir. Böylece hem hareket yaygınlaşarak hayata geçirilebilir hem de önemli bir sektörün küçülmesinin önüne geçilebilir.

Seyahat sektörünün bir başka önemli temsilcisi olan seyahat acentası ve tur operatörlerinin de faaliyetlerini daha çevreci ve toplum temelli yürütmesi için önlemler ve denetimler artırılabilir. Örneğin, bu tür işletmelerin sürdürülebilirliğini değerlendiren Travellife gibi uygulamalar (Arıca 2020) genişletilebilir veya zorunlu tutulabilir. Bu tür önlemler, seyahat işletmelerinin doğayı ve yerelin değerlerini koruma konusunda daha duyarlı olmasını sağlayacaktır.

Yavaş Seyahat Hareketinin turizm alanı içinde mi yoksa rekreasyon alanı içinde mi olması gerektiğine yönelik bilimsel bir çalışma yürütülmesi hareketin kavramsal çerçevesinin netleşmesi adına alanyazına önemli bir katkı sağlayacaktır. Bu çalışma, Yavaş Seyahat Hareketine yönelik yürütüldüğü için veriler seyahat sektöründe faaliyet gösteren işletme temsilcilerinden toplanmıştır. Bu sektöre ek, konaklama, yiyecek-içecek ve eğlence sektöründeki paydaşların yer aldığı bir başka araştırmayla, diğer bir yavaş akım olan Yavaş Turizmin de uygulanabilir olup olmadığı ortaya çıkarılabilir. Bu sayede, yavaş akımının uygulanabilirliği tüm turizm endüstrisi için irdelemiş olacaktır. Mevcut çalışma, Yavaş Seyahat Hareketinin etkilerini ve uygulanabilirliğini, seyahat sektöründe faaliyet gösteren işletmeler açısından ortaya çıkarmıştır. Benzer şekilde, hareketin alternatif turizm türleri açısından da etkilerini ve uygulanabilirliğini irdelemek, hareketin yaygınlaşmasının önündeki engellerin kapsamlı şekilde ortaya çıkarılması için faydalı olacaktır. Son olarak, hareketin turistler açısından etkilerini ve uygulanabilirliğini araştırmak, hareketin yaygınlaşabilir olup olmadığına ilişkin somut bilgilerin talep yönüyle de ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

Araştırmanın önemli birkaç sınırlılığı da bulunmaktadır. Çalışma Türkiye’de yürütülmüştür ve özellikle altyapısına bağlı olarak Yavaş Seyahat Hareketinin uygulanabilir olmadığına dair görüşler dile getirilmiştir. Buradan hareketle altyapısı gelişmiş bir ülkede ortak bir çalışma yürütülerek sonuçların karşılaştırılması hareketin uygulanabilirliğine dair daha belirgin sonuçlar ortaya koyacaktır. Ek olarak, Türkiye’de altyapının yeterince gelişmemiş olması hareketin yaygınlaşmasındaki engellerden biri olarak görülme-

tedir. Bu durum çalışmada gözleme dayalı veri toplanması için bir sınırlılık olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda, altyapısı gelişmiş bir ülkede gözleme dayalı verilerden hareketle bir araştırma yürütülmesi hareketin uygulanabilirliğine yönelik daha kapsamlı sonuçlar ortaya çıkaracaktır.

KAYNAKÇA

- Acar A. Z. ve Karabulak S. (2015). Competition Between Full Service Network Carriers and Low Cost Carriers in Turkish Airline Market, *Procedia Soc Behav Sci*, 207: 642-651.
- Air Transport Action Group (ATAG) (2024). Facts & figures, Employment. <https://atag.org/factsfigures#:~:text=Theyüzde 20airyüzde 20transportyüzde 20industryüzde 20provided,enginesyüzde 20yüzde 20employedyüzde 201.3yüzde 20millionyüzde 20people>, Erişim Tarihi: 11 Ekim 2024.
- Akdemir, A. B. ve Kılıç, A. (2021). Nitel Makalelerin Yöntem Analizi, *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 8 (2): 486-502.
- Altan, M. F., Kızıltaş, M. Ç. ve Ayözen, Y. (2020). Gelişmekte Olan ve Gelişmiş Ülkelerde Yüksek Hızlı Demiryolu Yatırım Kriterlerinin İncelenmesi, *Dicle Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Dergisi*, 11 (3): 1297-1305.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2010). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*. Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Arıca, R. (2020). Travellife Üyesi Seyahat Acentalarının Sürdürülebilirlik Faaliyetleri Üzerine Bir Araştırma, *Journal of Recreation and Tourism Research*, 7 (3): 350-374.
- Aydın, S. (2024). Sustainable Airport Management and Airline Marketing, *Black Sea Journal of Engineering and Science*, 7 (3): 478-487.
- Baltacı, A. (2018). Nitel Araştırmalarda Örneklem Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme, *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7 (1): 231-274.
- Baltacı, A. (2019). Nitel Araştırma Süreci: Nitel Bir Araştırma Nasıl Yapılır?, *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (2): 368-388.
- Bilgili, M. Y. (2017). Ekonomik, Ekolojik ve Sosyal Boyutlarıyla Sürdürülebilir Kalkınma, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10 (49): 559-569.
- Cittaslow Association. www.cittaslow.org/content/association, Erişim Tarihi: 8 Mart 2024.
- Civelek, A. (2010). Turizmin Sosyal Yapıya ve Sosyal Değişmeye Etkileri, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 13 (1-2): 331-350.
- Coleman, P. (2021). Validity and Reliability within Qualitative Research for the Caring Sciences, *International Journal of Caring Sciences*, 14 (3): 2041-2045.
- Conway, D. ve Timms, B. (2012). Are Slow Travel and Slow Tourism Misfits, Compadres or Different Genres?, *Tourism Recreation Research*, 37 (1): 71-76.

- Creswell, J. W. (2013). *Nitel Araştırma Yöntemleri* (Çev: M. Bü-tün; S. B. Demir). Londra: Sage Yayıncılık.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024). Çevresel Göstergeler. <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turlerine-gore-tasinan-yolcu-ve-yuk-miktari-i-85789>, Erişim Tarihi: 10 Ekim 2024.
- Dickinson, J. E., Robbins, D. ve Lumsdon, L. (2011). Slow Travel: Issues for Tourism and Climate Change, *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (3): 281-300.
- Dickinson, J. ve Lumsdon, L. (2010). *Slow Travel and Tourism*. Washington: Earthscan.
- Dinç, Y. (2002). Tur Operatörlerinin Yapısal Analizi ve Bölgesel Pazarlara (Destinasyonlara) Etkisi (Örnek Bir Uygulama). (Basılmamış Doktora Tezi). Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Doğancılı, O. S. (2024). Yükselişteki Destinasyonların Alternatif Turizm Kapsamında İncelenmesi: Tripadvisor Örneği, *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences (Joshas)*, 8 (59): 2059-2069.
- Ekiz, D. (2009). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri* (2. Baskı). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Elo, S. ve Kyngäs, H. (2008). The Qualitative Content Analysis Process, *Journal of Advanced Nursing*, 62(1): 107-115.
- Erdogan, N. (2013). Seyahat Acenteleri Örneğiyle Turizmde Sürdürülebilirlik: Ekoetiket, Sertifikasyon ve Akreditasyon Programı, *Verimlilik Dergisi*, (3): 65-92.
- Gardner, N. (2009). A Manifesto for Slow Travel. <https://www.hiddeneurope.eu/the-magazine/issues/hidden-europe-25/a-manifesto-for-slow-travel/>, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2024.
- Gee, C.Y., Makens, J. C. ve Choy, D. L. (1997). *The Travel Industry*. International Thomson Publishing.
- Georgică, G., Daniel, B., Roxana, D., Stefania, B. ve Puiu, N. (2013). Slow Movement as an Extension of Sustainable Development for Tourism Resources: A Romanian Approach. İçinde; Soliman, K. S. (Editör), *Entrepreneurship Vision 2020: Innovation, Development Sustainability, and Economic Growth* (ss. 595-605). Malaysia: International Business Information Management Association.
- Georgica, G. (2015). The Tourist's Perception About Slow Travel - A Romanian Perspective, *Procedia Economics and Finance*, 23: 1596-1601.
- Gök, H. S., Aylan, F. K. ve Şalvarcı, S. (2021). Yalnız Seyahat Eden Turistlerin Seyahat Motivasyonu ve Deneyimi: Z Kuşağı Örneği, *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 16 (62): 698-717.
- Gössling, S., Humpe, A. ve Sun, Y. Y. (2024). On Track to Net-zero? Large Tourism Enterprises and Climate Change, *Tourism Management*, 100: 104842.
- Guest, G., Bunce, A. ve Johnson, L. (2006). How Many Interviews Are Enough An Experiment With Data Saturation and Variability, *Field Methods*, 18 (1): 59-82.
- Honore, C. (2004). *In praise of slowness: How a Worldwide Movement is Challenging the Cult of Speed*. New York: Harper Collins.
- İçöz, O. (2009). *Seyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü Yönetimi*. Ankara: Turhan Kitapevi.
- Koç, P. (2021). Demiryolu Yatırımlarının Kişi Başına Düşen Gelir Üzerindeki Etkisinin Analizi: Türkiye Üzerine Bir Araştırma, *Demiryolu Mühendisliği*, (14): 77-86.
- Lumsdon, L. M. ve McGrath, P. (2011). Developing a Conceptual Framework for Slow Travel: a Grounded Theory Approach, *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (3): 265-279.
- Lyu, C., Liu, X., Wang, Z., Yang, L., Liu, H., Yang, N., Xu, S., Cao, L., Zhang, Z., Pang, L., Zhang, L. ve Cai, B. (2023). An Emissions Inventory Using Flight Information Reveals The Long-Term Changes of Aviation CO2 Emissions in China, *Energy*, 262 (B): 125513.
- Markwell, K., Fullagar, S. ve Wilson, E. (2012). Reflecting Upon Slow Travel and Tourism Experiences. İçinde; S. Fullagar, K. Markwell, ve E. Wilson (Editörler), *Slow Tourism Experiences and Mobilities* (ss. 227-233). Canada: Channel View Publications.
- Mossaz, A. ve Coghlan, A. (2017). The Role of Travel Agents' Ethical Concerns When Brokering Information in the Marketing and Sale of Sustainable Tourism, *Journal of Sustainable Tourism*, 25 (7): 989-1006.
- Nergiz, H. G. (2024). Açık Alan Rekreasyonunun Yaşam Kalitesi ve İyi Oluşa Etkisi: Yaşlı Yetişkinlerde Sistemik İnceleme, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 35 (2): 70-84.
- Nistoreanu, P. (2012). *Slow Travel - A New Form of Superior Tourist Resources Development in Romanian Rural Environment - Case of Vâlcea County*. Romania: Editura ASE Piata Romana.
- Özdemir, M. ve Tuti, G. (2023). Nitel Araştırma Desenleri: Metodolojik Bir Temellendirme, *Çankırı Karatekin Üniversitesi Karatekin Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 11 (2): 217-235.
- Özenç, Y. Y. (2022). Eğitim Araştırmalarında Durum Çalışması Deseni Nasıl Kullanılır?, *Uluslararası Eğitimde Nitel Araştırmalarda Mükemmellik Arayışı Dergisi*, 1 (2): 57-67.
- Paul, B. D. (2014). From Slow Food to Slow Tourism, *Annals of Faculty of Economics*, 1 (2): 137-144.
- Saruhan, Ş. C. ve Özdemirci, A. (2013). *Bilim, Felsefe ve Metodoloji* (3.Baskı). İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Schwartz, K., Tapper, R. ve Font, X. (2008). A Sustainable Supply Chain Management Framework for Tour Operators, *Journal of Sustainable Tourism*, 16 (3): 298-314.
- Shenton, A. K. (2004). Strategies for Ensuring Trustworthiness in Qualitative Research Projects, *Education for Information*, 22 (2): 63-75.
- Singh, S. (2012). Slow Travel and Indian Culture: Philosophical and Practical Aspects. İçinde; S. Fullagar, K. Markwell ve E. Wilson (Editörler), *Slow Tourism Experiences and Mobilities* (ss. 214-226). Great Britain: Channel View Publications.
- Slowfood.com. (2024). Slow Food. <https://www.slowfood.com/wp-content/uploads/2023/10/slow-food-manifesto.pdf>, Erişim Tarihi: 10 Mart 2024.
- Solis-Radilla, M. M., Hernández-Lobato, L., Callarisa-Fiol, L. ve Pastor-Durán, H. (2019). The Importance of Sustainability in The Loyalty to A Tourist Destination Through The Management of Expectations and Experiences, *Sustainability*, 11 (15): 1-23.

- Statista. (2024). Leisure Travel: <https://www.statista.com/statistics/1179124/global-travel-agency-sector-key-data/>, Erişim Tarihi: 5 Ekim 2024.
- Streimikiene, D., Svagzdiene, B., Jasinskas, E. ve Simanavicius, A. (2021). Sustainable Tourism Development and Competitiveness: The Systematic Literature Review, *Sustainable Development*, 29 (1): 259–271.
- Ullah Z, Naveed R.T., Rehman A.U., Ahmad N., Scholz M., Adnan M. ve Han H. (2021). Towards the Development of Sustainable Tourism in Pakistan: A Study of the Role of Tour Operators, *Sustainability*, 13 (9): 4902.
- UNWTO. (2024). UN Tourism. UN Tourism: <https://www.unwto.org/news/tourism-on-track-for-full-recovery-as-new-data-shows-strong-start-to-2023>, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2024.
- World Tourism Organization. (2013). *Sustainable Tourism for Development*. Madrid: European Commission.
- Yıldırım, A. ve Simsek, H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayınları.
- Yıldız, Ü. ve Gürhan, N. (2020). The Effects of Alternative Tourism Activities on Sustainable Tourism Potential and Employment, *Revista Argentina de Clínica Psicológica*, 29 (5): 1567-1581.
- Yurtseven, A., Şimşek, M. ve Koca, G. (2024). İklim Değişikliğinin Türkiye ve Avrupa Birliği Ülkeleri Açısından Değerlendirilmesi: CRITIC ve GIA Yöntemi. *10. Uluslararası Ankara Bilimsel Araştırmalar Kongresi* (ss. 1-16). Ankara.



Taner AKKOÇ

Sakarya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Turizm İşletmeciliği Bölümü'nden mezun oldu (2012). Yüksek lisans derecesini Anadolu Üniversitesi'nden Turizm İşletmeciliği dalından (2015), doktora derecesini de Anadolu Üniversitesi'nden Turizm İşletmeciliği dalından aldı (2020). Anadolu Üniversitesi'nde çalışmaya başladı (2012). Halen Ondokuz Mayıs Üniversitesi Turizm Fakültesi'nde görev yapmaktadır. Temel çalışma alanları Turizm İşletmeciliği, Turizm Pazarlaması, Sürdürülebilir Turizm'dir.



Halil KORKMAZ

İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi Uygulamalı Teknoloji ve İşletmecilik Yüksekokulu Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü'nden mezun oldu (2007). Yüksek lisans derecesini Balıkesir Üniversitesi'nden Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik dalından (2013), doktora derecesini de Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nden Turizm İşletmeciliği dalından aldı (2016). Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nde çalışmaya başladı (2011). Doçentlik unvanını Turizm alanında aldı (2021). Halen Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Turizm Fakültesi'nde görev yapmaktadır. Temel çalışma alanları Turizm İşletmeciliği, Turizm Pazarlaması, Sürdürülebilir Turizm'dir.