

Türkiye’de Üniversite Öğrencilerinin Seyahat Türü Tercihlerinin İncelenmesi

Analysing the Travel Mode Choice of Universtiy Students in Turkey

Yrd. Doç. Dr. Meltem Erdoğan - Doç. Dr. Sezgin Açıkalın

Öz

Artan seyahat olanakları ve ulaşımında düşen fiyatlarla beraber, seyahat etmek her geçen gün çok daha kolay hale gelmiştir. Yaşanan bu gelişmeler üniversite öğrencilerinin öğrenim gördükleri şehirlerden evlerine ve dünyayı keşfetmek için seyahat yapma olanaklarını arttırmıştır. Bu anlamda üniversite öğrencilerinin seyahat davranışlarını anlamak hem piyasa oyuncuları hem de araştırmacılar için önemli olmuştur. Bu çalışma Türkiye’deki üniversite öğrencilerinin seyahat tercihlerini belirleyerek, bu tercihlerin demografik özellikler ve sosyo-ekonomik etkenlerle olan ilişkisini ortaya koymayı amaçlamıştır. Çalışma sonuçları; cinsiyet, yaş, gelir, otomobil sahipliği, öğrencinin şehirde yaşadığı yer ve kayıtlı olunan üniversitenin devlet ya da vakıf üniversitesi olması gibi faktörlerin seyahat türü tercihlerini farklılaştırdığını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Seyahat Araçları; Tercih; Üniversite Öğrencileri; Sosyo-ekonomik Faktörler

Abstract

Because of the increasing number of transportation options and decreasing prices, traveling is easier than it has ever been. These developments generate new chances for students both for traveling home and exploring the world. Consequently, understanding student travel behavior is important for companies and researchers. This study specifically aims to determine university students’ travel mode choices and its relations with socio-economic factors in Turkey. Results show that there are significant differences among travel mode choices of students according to gender, age, income, owning an automobile, the place that they live and kind of university they study.

Keywords: Travel Modes; Choice; University Students; Socio-economic Factors

Giriş

İnsanoğlu yüzyıllardır fizyolojik, psikolojik, sosyolojik ve ekonomik nedenlerle ortaya çıkan seyahat etme ihtiyaçlarını kısıtlı imkânlarla karşılamıştır. Her ne kadar Sanayi Devrimi sonrasında artan seyahat araçları bu ihtiyacın karşılanmasında etkili olsada, son otuz yılda yaşanan teknolojik gelişmelerin sivil hayata entegre edilmesi ve ekonomik liberalleşme seyahat imkanlarında bir çok alternatifi tüketicilerin tercihlerine sunmuştur. Bu bağlamda, Shields (2011, s. 370) seyahat tercihlerinde zaman ve finansal faktörlerin öneme sahip olduğunu vurgulamıştır. Seyahat aynı zamanda psikolojik bir yatırım olarak kabul edilebilir. Seyahat edenler, seyahat öncesi, esnası ve sonrasında, zihinsel ve davranışsal bir süreçten geçerler. Psikolojik faktörler tüketicilerin seyahat edip etmeyecekleri, edeceklerse nasıl edecekleri, seçtikleri varış yerleri ve seyahat esnasında parçası olacakları aktiviteleri de etkiler (Lehto, O’Leary, & Morrison, 2002, s. 110).

Seyahat etmek her geçen gün toplumun her kesiminde daha kolay hale gelmektedir. Hemen her toplumda, öğrenciler toplumun dinamizmini oluşturan önemli bir hedef kitledir. Bu noktada üniversite öğrencilerinin, seyahat ve serbest zaman davranışlarına ilişkin giderek artan çalışmalar söz konusudur (e.g. Babin and Kim, 2001; Brown, 2009; Glover, 2011). Yabancı literatürde yapılan çalışmalar, seyahat için daha çok seçeneğin söz konusu olması ve özellikle uçuş fiyatlarının ucuzlaması, öğrencilerin yurt içi ve yurt dışına yapacakları seyahatlerin sayısını arttırdığını (Shoham, Schrage, & Van Eeden, 2004, s. 1) ve bu hedef kitleye yönelik yapılacak akademik çalışmaların gerekliliğine dikkat çekmektedir (Schrage, Shoham, & Van Eeden, 2001). Bu bağlamda, öğrencilerin seyahat davranış kararlarını nasıl verdiklerine ilişkin

araştırmaların önemi de artmıştır. Seyahat piyasasının özellikle de üniversite öğrencileri alt piyasasının hem büyük olması hem de ekonomik açıdan öneme sahip olması araştırmacıların ilgisini çekmekle birlikte (Chadee and Cutler, 1996), seyahat sıklığının en yoğun ülkelerden biri olan Amerika Birleşik Devletlerinde dahi üniversite öğrencilerinin seyahat tercihleri hakkında detaylı irdelemenin, özellikle de devlet ve özel üniversitede okuyan öğrenciler açısından, yapılmadığını belirtmek yanlış olmaz (Shoham, Schrage, & Van Eeden, 2004, s. 1).

Bu araştırma, bugüne kadar çok fazla incelenmemiş olan seyahat piyasasının önemli bir alt bölümünü oluşturan üniversite öğrencilerinin seyahat tercihlerini ve bu tercihleri etkileyen demografik, psikolojik, sosyolojik ve ekonomik faktörlerin önemini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Çalışmada, üç aşamadan oluşan üçleme (triangulation) yaklaşımı tercih edilmiştir. Ayrıntılı literatür taraması bulguları ışığı altında hazırlanan görüşme formu vasıtasıyla yüzyüze görüşmeler yapılmış ve bu iki aşama sonuçları doğrultusunda anket formu hazırlanarak nicel veriler toplanmıştır. Araştırmanın bundan sonraki kısmında literatür taraması, yöntem, bulgular ve sonuç ve öneriler sırasıyla sunulacaktır.

Literatür Taraması

Son yıllarda, seyahat türleri ve tercihleri literatürüne bakıldığında bireylerin hangi yolla seyahat etmek istediklerine ilişkin tercih seçimi ve seyahat davranışı çalışmalarının önemli bir şekilde arttığı görülmüştür. Scott da (2006) yaptığı çalışmalar ile bu tür aktivite analizlerini gerçekleştirecek daha ciddi araştırmaları teşvik etmiştir. Bir çok araştırmada, seyahat edenlerin araç seçimlerini gerçekleştirirken, kendilerine maksimum faydayı sağlayacak araçları seçtikleri ve rasyonel davranışlar sergiledikleri varsayılmıştır. Seyahatin maliyeti, zamanı, seyahat edenlerin sosyo-demografik özellikleri ve coğrafik unsurlar faydayı belirleyen etmenler olarak ele alındığında, sağlanan hizmetin seviyesinin fonksiyonel olarak belirlenebildiği iddia edilmiştir (Cervero, 2002, s. 266; Schwanen and Mokhtarian, 2005, s. 83).

Bununla birlikte, insanların seyahat tercihlerini sadece gidecekleri yere en hızlı, en çabuk ve en ucuz nasıl gideceklerine göre değil aynı zamanda alacakları zevk ve heyecana göre de yaptıkları izlenmiştir (Ellaway et al., 2003, s.219; Sandqvist, 1997, s. 21; Steg et al., 2001, s.152).

Ulaşım sektöründeki davranışsal araştırmaların bir çoğu seyahat türleri ve tercihleri üzerine olup, bu çalışmaların 1960'larda başladığı görülmektedir. Bu dönemlerdeki çalışmaların genellikle coğrafya ve mühendislik temelli olduğu ve özellikle bireylerin ve araçların hareketlerini karakterize etme yollarını bulmayı amaçladığı göze çarpmaktadır (Hensher and King, 2001). İktisatçıların bu alandaki araştırmalarının ise Rastgele Fayda Teorisi (Random Utility Theory) üzerine odaklandığı görülmektedir. 1970'lerin başında, bir takım endişelerden ötürü, rastgele fayda örneğinin gerçek dünyada seyahatle ilgili seçimlerde kullanılan karar kuralını temsil etmediği öne sürülmüş ve alternatif olarak psikologlar ve sosyologlar tarafından kural temelli örnek sunulmuştur. 1990'larda ise bu örnek daha da genişletilmiş ve örneğin Avrupa'da Axhausen ve Garling (1992), ve Amerika'da Bowman ve Ben-Akiva (2001) tarafından aktivite temelli karar alma sürecini ortaya koyan yaklaşımlar geliştirilmiştir. 1990'lar boyunca psikoloji alanında Busemeyer ve Townsend (1993) tarafından Karar Alanı Teorisi (Decision Field Theory) geliştirilmiş ve aynı konu Stern (1998) tarafında da ulaşım alanında inceliklerle işlenmiştir. Stern, bu dönemde, karar verme sürecinin iç yüzünü aydınlatmış ve seyahat davranışları çalışmalarında süreç odaklı çalışmaları savunmuştur. Geleneksel seyahat talep modelleri, kentsel seyahat taleplerini aktivite katılımını gerçekleştirebilmek için ihtiyaç ve istek yoluyla elde edilmesi şeklinde uzun bir süredir tanımlıyor olmasına rağmen aktivite katılımını dâhil etmemişlerdir. Ancak, son zamanlarda var olan sadece birkaç model sosyo-demografik karakteristikler, aktivite katılımı ve seyahat davranışları arasındaki kesişen ilişkiyi yakalayabilmiştir (Lu and Pas, 1999, s.1).

Günümüzde, iktisat literatüründe seyahat araç tercihine ilişkin gerçekleştirilen çalışmalarda, seyahatin minimize edilmesi gereken bir maliyet olduğu ve seyahatle ilgili alınan kararların da çok sayıda seyahat seçenekleri arasında maliyet ve fayda analizi yapılarak alındığı varsayılmıştır. Bunun da ötesinde, seyahat davranışlarına ilişkin yapılan çalışmalarda daha çok arabalar üzerinde durulmuş ve toplu taşıma ile arabalarla yapılan seyahatlerin karşılaştırılmasına çok az yer verilmiştir (Anable ve Gatersleben, 2005, s.164).

Birçok ülkede bireylerin arabalar haricinde seyahat tercihlerinde bisikleti de kullandıkları görülmüştür. Alışkanlıkların, bisiklet gibi motorsuz ulaşım araçlarını kullanma kararında önemli bir faktör olduğu tespit edilmiş (Heinen ve diğerleri, 2010, s. 73) ve

bu yüzden özellikle alışkanlıkların yetişme çağında bisiklet gibi alternatif ulaşım seçeneklerinin uzun vadeli kullanımında artışlara neden olabileceği düşünülmüştür (Delmelle ve Delmelle, 2012, s.1). Dill and Voros, (2007, s.12) çocukken bisiklete binenlerin ileriki yıllarda da seyahat aracı olarak bisiklet kullanma ihtimallerini arttıracığından bahsetmiştir.

Bir çok makalenin seyahat davranışı üzerinde sosyo-demografik değişkenlerin etkilerini araştırdığı görülmüştür. Sonuç olarak, seyahat davranışı ile yaş, cinsiyet, hanehalkının kompozisyonu ve gelir gibi değişkenlerle arasında belirgin bir ilişkinin olduğu sonucuna varılmıştır. Newbold ve diğerleri (2005) 65 yaş ve üzerindeki Kanadalıların seyahat davranışları üzerine yaptıkları çalışmalarda bu yaş grubunun seyahat kalıplarının daha genç Kanadalıların seyahat kalıplarından farklı olup olmadığını belirlemeye çalışmıştır. Cinsiyet farkı nedeniyle seyahat davranışlarındaki farklılıkları ortaya koymaya çalışan birçok araştırmada da cinsiyet önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmış ve bayanların erkeklere göre daha sürdürülebilir seyahat davranışları sergiledikleri fark edilmiştir. Best ve Lanzendorf (2005) işe gidip gelirken araba kullanımında ve seyahat kalıplarında cinsiyet farklılıkları olup olmadığını bulmaya çalışmış ve sonuç olarak kadınların erkeklerle aralarında toplam seyahat sayısı ve kat edilen mesafe konusunda önemli bir fark olmadığı sonucuna ulaşmışlardır. Ancak, seyahatin varış yeri çeşitliliği cinsiyetler arasında anlamlı farklılıklar yaratmıştır. Hanehalkı kompozisyonu ve gelir seviyesi de birçok makalede seyahat davranışını etkileyen en önemli unsurlar olarak karşımıza çıkmıştır. Ryley (2006) Edinburgh'da 2910 hanehalkı arasında yaptığı çalışmada hanehalkı kompozisyonlarını incelemiş ve çocukları olan hanehalkının seyahat davranışlarının farklı olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Genele bakıldığında, seyahat davranışlarını anlayabilmek için yürütülen çalışmalar bu alanı tek bir pazar olarak ele almamıştır. Yaş gruplarına göre pazar incelendiğinde temelde genç ve yetişkin davranışları ayırımına gidilmiştir. Ayırım; piyasanın belirli ürünleri/hizmetleri ve pazarlama eylemlerini isteyen farklı tüketiciler için bölünmesi anlamına gelir. Stratejik bir değere ulaşabilmek için piyasa ayırımı; ölçülebilir, erişilebilir, sağlam ve farklı olmalıdır (Ahmed, Barber, and d'Astous 1998, s.40). Biz de bu çalışmada farklı sosyo-ekonomik geçmişe sahip olmanın öğrencilerin seyahat davranışlarını ve seçimlerini etkileyip etkilemediğini ortaya koymaya çalıştık. Farklı karakteris-

tik özelliklerine rağmen öğrenci piyasası ve öğrenci parametrelerinin oldukça zayıf bir şekilde tanımlanması gerçeği turizm ve serbest zaman endüstrilerinin özellikle öğrenci piyasası için belirgin ürünler veya hizmetler üretmesinin önüne geçmiştir. Oluşturulan karmaşık olmayan piyasa anlayışı ve detaylı uluslararası öğrenci profilinin elde edilmesi hedefe yönelik pazarlama stratejilerinin geliştirilmesine yardımcı olmuştur (Gardiner, King, Wilkins; 2013, s.288).

Araştırmanın genel amacı; genç üniversite öğrencilerinin seyahat davranışlarını etkileyecek sosyo-demografik değişkenler, kısa ve uzun seyahat aracı tercihleri ile bazı ekonomik ve sosyolojik faktörler arasındaki ilişkiyi anlamak ve tahmin etmektir. McIntosh ve Goeldner (1990) üniversite öğrencileri gibi toplumun geneline göre eğitim seviyesi yüksek bireylerin ortam değiştirmekten hoşlandıkları, yeni şeyleri ve yerleri keşfetmeyi sevdiğini öne sürmüştür. Buna ek olarak, Josiam, Clements, ve Hobson (1994) gençlerin çok daha fazla boş zamanı, daha az sorumlulukları ve doğal olarak psikolojik ve fiziksel olarak onları bir yere veya bir şeye bağlayacak daha az bağlarının olduğunu belirtmişlerdir. Seyahat davranışını etkileyebilecek en önemli sosyo-demografik değişkenler yaş, hanehalkının kompozisyonu, gelir, cinsiyet ve arabaya sahip olup olmamak şeklinde sıralanabilir (Curtis & Perkins; 2006, s.7).

Bu çalışma üniversite öğrencilerinin kısa ve uzun seyahatlerinde ne tür araçları tercih ettiklerine yönelik Türkiye için yapılan ender çalışmalardan biridir. Tercihleri belirleyen etkenler ele alınırken yalnızca ekonomik olanlar değil sosyolojik olanlardan en ilgili olanlar da çalışmaya dâhil edilmiştir.

Yöntem ve Veri

2012 verilerine göre Türkiye'deki üniversitelerde kayıtlı öğrenci sayısı 4 milyondan fazladır ki bu sayı hem şimdiki zamana hem de geleceğe ilişkin öğrencilerin önemli bir potansiyel pazar olarak görülmesine yol açmaktadır. Türkiye'deki öğrencilerin resmi ve dini bayram tatilleri ile birlikte sömestr araları ve uzun yaz tatillerinde seyahat fırsatlarına sahip olmaları bu öğrencileri davranışsal araştırmalar için oldukça cazip kılmaktadır.

Özgün ihtiyaçları ve davranışları olan üniversite gençliği seyahat davranışlarını anlamının bu öğren-

cilerin yakın gelecekte tüm seyahat pazarının büyük bir bölümünü oluşturacağı düşüncesi altında önemli olduğu kabul edilebilir. Elde edilen tüm veriler üniversite öğrencileri ile yüz yüze yapılan araştırmalar sonucunda derlenmiştir. Öğrencilerin seyahat davranışları hakkında gerekli bilgiye ulaşabilmek için yapılandırılmış anket kullanılmıştır. Uygulanan anket sonucunda öğrencilerden elde edilen cevapların:

- Cevap verenlerin demografileri
- Ulaşım araçları (uçak, tren, gemi, araba ve otobüs)
- Tercihler hakkında önemli faktörler (fiyat, uzaklık, hız, güvenlik, rahatlık, lüks vb.)

bilgileri içermesi sağlanmıştır.

Bu çalışmada temel değişken seyahat türü tercihi olarak belirlenmiştir. Bu tercihte yolculuğun kısa ya da uzun mesafeli olmasının farklılık yaratacağı kabulü ile kent içi ve kentler arası seyahat tercihleri ayrı ayrı ele alınmıştır. Bunun yanında, sosyo-demografik özelliklerin, seyahat türünün tercihi üzerinde etkisi olup olmadığı da incelemeye dâhil edilmiştir. İstatistiksel analizler için tanımlayıcı istatistik, t-testleri ve F testleri (ANOVA) kullanılmıştır. Bu çalışma, Türkiye'de üniversite gençliğinin seyahat türü tercihleri üzerine yapılan ilk çalışmalardan biri olduğu için basit, tanımlayıcı, açıklayıcı ve kolay anlaşılır istatistiksel teknikler tercih edilmiştir. Üniversite öğrencilerinin seyahat davranışlarını açıklamak için karmaşık model tahminleri yapmaktansa alanı tanımlayıcı ve açıklayıcı yaklaşım kullanılmıştır.

Analizler ve Bulgular

Bahsi geçen amaçlara ulaşabilmek için literatürden türetilen ve keşif amacı ile hazırlanan 10 görüşmenin sonuçlarına dayanılarak bir anket formu oluşturulmuştur. Bu anketler İstanbul, Ankara, Konya, Kütahya ve Eskişehir olmak üzere beş ayrı şehirde yer alan beş ayrı üniversitede uygulamaya konulmuştur. Toplam 400 anket dağıtılmış, anketler sınıf ortamında uygulanmıştır. Ancak 377 adedin kullanılabilir nitelikte olduğu görülmüştür. Veriler, örnek t-testi, keşifsel faktör analizi, ANOVA ve bağımsız örnekler t-testi gibi istatistiksel analizlere tabii tutulmuştur.

Tablo 1 katılımcıların demografik özelliklerini açıklamaya yöneliktir. Bu doğrultuda, öğrencilerin cinsiyetleri, yaşları, otomobil sahibi olup olmadıkları, devlet veya vakıf üniversitelerine gittikleri, kişisel ve

aile aylık gelirleri ile yaşadıkları yere ilişkin veriler bir araya getirilmiş ve karşılaştırma imkânı yaratılmıştır.

Tablo 1. Katılımcıların Özellikleri

	Frekans	Yüzde	
Cinsiyet			
	Kadın	192	51
	Erkek	185	49
Yaş			
	20 Yaş altı	105	28
	20-22 Yaş arası	216	57
	22 Yaş üstü	56	15
Otomobil sahipliği			
	Evet	194	53
	Hayır	170	47
Üniversite Türü			
	Devlet	234	63
	Vakıf	139	37
Kişisel Aylık Gelir			
	< 500 TL	157	43
	500-1,000 TL	172	47
	> 1,000 TL	39	11
Aile Aylık Gelir			
	< 2,000TL	137	38
	2,000-4,000 TL	122	34
	> 4,000 TL	100	28
Kişisel İkamet Yeri			
	Şehir Merkezi	248	66
	Merkeze Yakın	91	24
	Merkeze Uzak	36	10

Tablo 1'de görüldüğü gibi ankete katılanlar cinsiyet ve otomobil sahipliğinde hemen hemen eşit dağılıma sahiptir. Ankete katılan öğrencilerin yaş ortalamasının 20-22 arasında yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Anketten elde edilen bilgiler sonucunda, katılımcıların neredeyse % 50'sinin kişisel aylık gelirlerinin 500-1000TL arasında değiştiği izlenmiştir. Ailelerinin aylık gelirlerine bakıldığında ise %38'inin aylık gelirinin 2000TL'nin altında olduğu görülmüştür. Katılımcıların %66'sının şehir merkezinde yaşamayı tercih ettiği sonucuna ulaşılmıştır. Devlet ve vakıf üniversitelerine göre katılımcıların yüzdesel dağılımına bakıldığında ise devlet üniversitelerinde okuyan öğrenci sayısının ağır bastığı izlenmektedir. Bu durum aslında Türkiye'deki üniversitelerin öğrenci paylarına paralel bir sonuç vermektedir.

Tablo 2'de öğrencilerin şehiriçi seyahat tercihlerinde tercih ettikleri araçlarla cinsiyet, otomobil sahipliği ve üniversite türü arasındaki ilişki ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Tablo 2. Şehir içi Seyahat Tercihleri ile Cinsiyet-Otomobil Sahipliği-Üniversite Türü t-test Sonuçları

	Cinsiyet		Otomobil sahipliği			Üniversite Türü			
		Ort.	t-test	Ort.	t-test	Ort.	t-test		
Yürüyerek	Kadın	3,70	-0,52	Evet	3,62	-2,06**	Devlet	4,04	8,95*
	Erkek	3,75		Hayır	3,84		Vakıf	3,12	
Bisiklet	Kadın	1,32	-2,45*	Evet	1,42	-0,13	Devlet	1,43	0,31
	Erkek	1,53		Hayır	1,43		Vakıf	1,40	
Kendi şahsi otomobilinizle	Kadın	1,82	-0,52	Evet	2,38	8,6*	Devlet	1,43	-8,99*
	Erkek	1,90		Hayır	1,25		Vakıf	2,62	
Başkasının otomobiliyle	Kadın	1,91	0,13	Evet	2,05	2,9*	Devlet	1,61	-8,11*
	Erkek	1,90		Hayır	1,75		Vakıf	2,43	
Toplu taşımayla	Kadın	3,76	4,62*	Evet	3,45	-1,01	Devlet	3,26	-5,61*
	Erkek	3,24		Hayır	3,57		Vakıf	3,92	

*p=0,01; **p=0,05

Tablo 2'den anlaşıldığı üzere cinsiyet dağılımında özellikle bisiklet ve toplu taşımada anlamlı farklılık vardır. Bisikleti, kızlar daha az tercih ederken, toplu taşımayı erkeklerle karşılaştırıldığında kızların daha fazla tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Otomobil sahibi ya da değil ayrımında yürütülen t testi sonuçları incelendiğinde, yürüyerek, kendi şahsi otomobiliyle ve başkasının otomobiliyle gerçekleştirilen seyahat tercihlerinde, anlamlı ortalama farklar göze çarpmaktadır. Çıkan sonuç, beklenen sonuçla örtüşmekte ve otomobil sahipliği arttıkça yürüyerek seyahat tercihi azalmaktadır. Yine öğrenciler arasında, kendi şahsi otomobilini tercih etme ortalamasının ciddi biçimde arttığı görülmektedir. Aynı şekilde otomobil sahibi olmayan öğrencilerin, başkasının otomobiliyle seyahat tercihi de artış göstermektedir.

Ankete katılan öğrenciler, devlet ve vakıf üniversitelerinde okuyanlar ayrımında ele alındığında, bisiklet tercihi hariç diğer 4 seyahat türünde ortalama anlamlı farklılıklar izlenmiştir. Yürüyerek seyahat tercihinde devlet ve vakıf üniversiteleri arasında ciddi bir ortalama tercih farkı vardır. Devlet üniversitelerinde okuyan öğrenciler için ortalama 4,04 iken vakıf üniversitelerinde okuyanlar için değer 3,12'ye düşmektedir. Yine kendi şahsi otomobili ile şehir içi seyahat eden öğrencilerden devlet üniversitesinde okuyanların ortalaması 1,43 iken vakıf üniversitelerinde bu ortalama 2,62'ye çıkmaktadır. Başkasının otomobili ile seyahat etmeyi tercih edenlerden devlet üniversitesinde öğretim görenlerin ortalama tercihleri 1,61 iken vakıf üniversitelerinde bu sayı 2,43'e çıkmakta-

dır. Öğrencilerin yürüyerek, kendi şahsi otomobili ile ve başkasının otomobili ile seyahat tercihi sonuçlarında anlamlı farklar izlenmiş ve bu farkların da beklentilerle örtüştüğü görülmüştür. Ancak, şartırtıcı sonuç öğrencilerin toplu taşıma tercihinde açığa çıkmaktadır. Hem devlet hem de vakıf üniversite öğrencileri için toplu taşıma tercihi, devlet için ortalama 3,26 ve vakıf için ortalama 3,92 ile oldukça yüksektir. Görüldüğü üzere, vakıf üniversitelerinde okuyan öğrencilerin toplu taşımayı tercih ortalamaları, devlet üniversitesinde okuyanlardan daha fazladır.

Tablo 3 şehir içi seyahat tercihleri ile yaş, kişisel aylık gelir, aile aylık geliri ve öğrencilerin yaşadıkları yer arasındaki ilişkiyi F testi (ANOVA) ile ortaya koymaya çalışmıştır.

Tablo 3'teki ANOVA sonuçları incelendiğinde, öğrencilerin yaş gruplarına göre şehir içinde yürüme, şahsi otomobil ve başkasının otomobili ile seyahat tercihlerinde anlamlı farklılıklar olduğu izlenmiştir. Öğrencilerin, yürüme tercihlerine 20 yaş altı, 20-22 yaş ve 22 yaş üstü olarak bakıldığında, tercihlerin ortalama olarak giderek azaldığı izlenmektedir. Hem yaş farkı hem de birinci sınıfların henüz yeni çevreyi iyi tanınaması bu farklılığı açıklayabilecek etkenlerden ikisidir. Şahsi otomobil ve başkasının otomobili ile seyahat tercihlerinde ise birinci sınıfların ortalaması, diğer iki yaş grubundan daha düşüktür. Aynı yürüme tercihindeki farklılıkta olduğu gibi yeterince çevreyi tanınamaları ve arkadaş grubunun oluşması bu farklılığın nedenleri arasında gösterilebilir.

Tablo 3. Şehir içi Seyahat Tercihleri ile Yaş-Kişisel Aylık Gelir-Aile Aylık Gelir-Kişisel İkamet Yeri Anova (F) Sonuçları

	Yaş		Kişisel Aylık Gelir (TL)			Aile Aylık Gelir (TL)			Kişisel İkamet Yeri			
	Ort.	Anova (F)	Ort.	Anova (F)	Ort.	Anova (F)	Ort.	Anova (F)	Ort.	Anova (F)		
Yürüyerek	20 Yaş altı	4,00	5,53*	< 500	3,78	3,25**	< 2,000	3,99	10,66*	Şehir Merkezi	3,81	2,90**
	20-22 Yaş	3,61		500-1,000	3,75		2,000-4,000	3,71		Merkeze Yakın	3,62	
	22 Yaş üstü	3,62		> 1,000	3,31		> 4,000	3,36		Merkeze Uzak	3,43	
Bisiklet	20 Yaş altı	1,35	0,88	< 500	1,37	0,9	< 2,000	1,41	0,45	Şehir Merkezi	1,48	2,88**
	20-22 Yaş	1,42		500-1,000	1,43		2,000-4,000	1,47		Merkeze Yakın	1,38	
	22 Yaş üstü	1,54		> 1,000	1,58		> 4,000	1,36		Merkeze Uzak	1,14	
Şahsi otomobille	20 Yaş altı	1,57	3,35**	< 500	1,60	11,84*	< 2,000	1,30	33,75*	Şehir Merkezi	1,97	2,92**
	20-22 Yaş	1,98		500-1,000	1,90		2,000-4,000	1,77		Merkeze Yakın	1,72	
	22 Yaş üstü	1,96		> 1,000	2,73		> 4,000	2,64		Merkeze Uzak	1,49	
Başkasının otomobiliyle	20 Yaş altı	1,48	14,26*	< 500	1,75	4,88*	< 2,000	1,64	9,53*	Şehir Merkezi	1,95	1,23
	20-22 Yaş	2,08		500-1,000	1,99		2,000-4,000	1,97		Merkeze Yakın	1,88	
	22 Yaş üstü	2,06		> 1,000	2,26		> 4,000	2,20		Merkeze Uzak	1,69	
Toplu taşımayla	20 Yaş altı	3,44	0,8	< 500	3,75	8,10*	< 2,000	3,41	1,27	Şehir Merkezi	3,43	5,68*
	20-22 Yaş	3,57		500-1,000	3,38		2,000-4,000	3,64		Merkeze Yakın	3,49	
	22 Yaş üstü	3,40		> 1,000	3,06		> 4,000	3,48		Merkeze Uzak	4,08	

* p=0,01; **p=0,05

Tablo 3'den de anlaşıldığı üzere kişisel gelire göre şehir içi seyahat tercihlerine bakıldığında, bisiklet hariç diğer 4 seyahat türü tercihinde ortalamalarda anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Kişisel geliri 1000TL'ye kadar olan grupta yürümeyi tercih edenlerin ortalaması 3,75 iken, 1000TL'den fazla olan grupta bu ortalama 3,31'e düşmektedir. Açık bir şekilde görüldüğü gibi, kişisel gelir arttıkça öğrencilerin yürüme tercihi de azalmaktadır. Kişisel gelirdeki artış yine şahsi otomobil ve başkasının otomobili ile seyahat tercih ortalamalarını da arttırmaktadır. Kişisel gelir her ne kadar otomobil sahipliğini direkt etkilemeyecekse de, otomobil kullanımının yaratacağı ek maliyetler büyük ölçüde bu gelirden karşılanacaktır. Bu durumda öğrencilerin kişisel geliri arttıkça şehir içi seyahatlerinde otomobil tercihi (şahsi ya da başkasına ait) artmaktadır. Yine beklentilerle uyumlu biçimde, kişisel gelir arttıkça toplu taşıma tercihinin azaldığı da tespit edilmiştir.

Çalışmanın analiz bölümü yürütülmeden önce kişisel gelire göre aile geliri ile şehir içi seyahat tercihleri arasında daha anlamlı ilişki bulunması beklenilmiştir. Aile gelir grupları ile özellikle yürüme, şahsi otomobil

ve başkasının otomobiliyle seyahat tercihleri arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Burada yeri gelmişken belirtelim ki, hem kişisel gelir, hem de aile gelirine göre bisiklet tercihinde bir farklılık olmaması ilgi çekici bir sonuçtur. Kişisel gelir ve ya aile gelirindeki artış ya da azalış üniversite öğrencisinin bisiklet tercihinde istatistiksel olarak anlamlı farklılık yaratmamıştır. Yürüme tercihlerinde bütün aile gelir grupları için ortalama oldukça yüksek olmakla beraber; aile geliri aylık ortalama 2000TL'den az olanlar için ortalama 4 iken, aile geliri aylık 2000 TL'nin üzerinde artış gösterdikçe yürüme tercihinin ciddi biçimde azaldığı izlenmiştir. Bu durum, gelir artışı ile diğer seyahat tercihlerinin, daha satın alınabilir hale gelmesi ile açıklanabilir. Tablo 3'de de görüldüğü üzere şahsi otomobil ve başkasının otomobiliyle şehir içi seyahat tercihlerinin ortalamaları düşüktür. Ancak, aile geliri arttıkça yine şahsi otomobil ve başkasının otomobili ile seyahat tercihlerinin ortalamaları da artmaktadır. Buradan, gelir arttıkça, otomobil sahipliğinin ve kullanımının maliyetlerine katlanma oranını arttırdığını ve şahsi otomobille ve başkasının otomobili ile seyahat türlerine tercihi arttırdığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Üniversite öğrencilerinin öğrenim gördükleri şehirdeki yaşam yerleri şehir merkezi, merkeze yakın ve merkeze uzak diye 3 yerleşim yeri olarak ele alınmıştır. Buna göre, öğrencilerin seyahat tercihlerinde, başkasının otomobili hariç diğer 4 tercihinde anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Öğrencilerden en çok merkezde oturanların yürüyerek seyahat etmeyi tercih ettikleri buna karşın merkezden uzaklaştıkça bu tercihin azaldığı gözlenmiştir. Burada, mesafe en önemli etken olarak kabul edilebilir. Öğrencilerin bisiklet

tercihi merkezden uzaklaştıkça azalmaktadır ve her 3 yerleşim yeri için az da olsa ortalama farklara sahiptir. Yine bu farklılığın da mesafeye bağlı olduğu kabul edilebilir. Şahsi otomobil tercihi de bisiklet kadar olmamakla birlikte ortalamada azdır.

Tablo 4 şehirlerarası seyahat araçları tercihleri ile öğrencilerin cinsiyetleri, otomobile sahip olup olmadıkları ve gittikleri üniversite türüne göre bu tercihlerde farklılıklar olup olmadığına bakılmıştır.

Tablo 4. Şehirlerarası Seyahat Tercihleri ile Cinsiyet-Otomobil Sahipliği-Üniversite Türü t-test Sonuçları

	Cinsiyet		t-test	Otomobil Sahipliği			Üniversite Türü		
		Ort.		Ort.	t-test	Ort.	t-test	Ort.	t-test
Kendi otomobiliyle	Kadın	2,46	0,65	Evet	2,96	8,35*	Devlet	2,02	-6,85*
	Erkek	2,36		Hayır	1,75		Vakıf	3,08	
Başkasının otomobiliyle	Kadın	1,89	-0,05	Evet	1,98	1,96**	Devlet	1,73	-4,04*
	Erkek	1,89		Hayır	1,77		Vakıf	2,18	
Otobüsle	Kadın	3,45	-1,34	Evet	3,35	-3,23*	Devlet	3,75	4,53*
	Erkek	3,62		Hayır	3,76		Vakıf	3,17	
Trenle	Kadın	2,33	-3,71*	Evet	2,39	-2,48**	Devlet	2,85	5,15*
	Erkek	2,86		Hayır	2,76		Vakıf	2,09	
Havayoluyla	Kadın	1,87	-1,07	Evet	2,09	2,33**	Devlet	1,49	-10,4*
	Erkek	2,01		Hayır	1,78		Vakıf	2,71	
Denizyoluyla	Kadın	1,43	0,28	Evet	1,45	0,86	Devlet	1,23	-5,9
	Erkek	1,40		Hayır	1,37		Vakıf	1,75	

* p=0,01; **p=0,05

Tablo 4, öğrencilerin şehirlerarası seyahat tercihleri ile cinsiyet, otomobil sahipliği ve üniversite türü ayrımlarına göre t-test sonuçlarını göstermektedir. Öğrencilerin şehirlerarası seyahat tercihlerinde cinsiyete göre istatistiksel farklılık olup olmadığı incelendiğinde, yalnızca trenle yolculukta bu farkın olduğu tespit edilmiştir. Trenle seyahat söz konusu olduğunda erkeklerin ortalama tercihlerinin kadınların tercihlerine göre daha yüksek olduğu anlaşılmıştır.

Otomobil sahipliğine göre şehirlerarası yolculuk türlerinde istatistiksel anlamlı farklar bulunmuştur. Deniz yolu hariç diğer 5 türde ortalama tercihlerde anlamlı farklılıklar söz konusudur. Deniz yolu ile şehirlerarası ulaşım imkânlarının Türkiye'de henüz sınırlı olması bu seyahat tercihinin hem çok düşük olmasına hem de otomobil sahipliğine göre fark çıkmamasına yol

açıyor şeklinde yorumlamamıza neden olmuştur. Otomobil sahibi öğrenciler, şehirlerarası yolculuk türü tercihlerinde kendi ve başkasının otomobilini beklenildiği gibi daha sık tercih etmektedirler. Buna paralel olarak, otomobil sahipliği otobüsle ve trenle yapılacak tercihleri de azaltmaktadır. Yani otomobil sahipliği, öğrencilerin otomobile yaptıkları yolculuğu artırmakta, bu da otobüs ve tren yolculuğu tercihlerini azaltmaktadır. İlginç bir sonuç havayolu tercihinde açığa çıkmaktadır. Otomobil sahipliği arttıkça havayolu tercihi de artmaktadır.

Üniversite türünün şehirlerarası seyahat tercihlerine etkisi incelendiğinde, tüm seyahat türlerinde kuvvetli bir fark yarattığı anlaşılmıştır. Otobüsle seyahat Türkiye'de şehirlerarası ulaşım da halen en yaygın olan türdür. Buna rağmen vakıf üniversite öğrencile-

rinin tercihleri ortalama olarak ele alındığında otobüste 3,17; kendi otomobilinde 3,08 ve havayolunda ise 2,71'lik ortalamalar göze çarpmaktadır. Önem derecesine göre bu tür seyahat tercihlerinin devlet üniversitesindeki öğrencilerde sıralamasının otobüs 3,75 ve tren 2,85 şeklinde olduğu görülmüştür. Vakıf üniversitesindeki öğrenciler, devlet üniversitesindeki öğrencilere göre kendi otomobillerini, başkasının

otomobilini, havayolu ve denizyolu ile ulaşımı daha çok tercih ederken; otobüs ve tren ile seyahati daha az tercih etmektedirler.

Tablo 5 üniversite öğrencilerinin şehirlerarası seyahat araç tercihleri ile yaşları, kişisel aylık gelirleri, aile aylık gelirleri ve ailelerinin ikamet ettikleri yer arasındaki ilişki ortaya konmaya çalışılmıştır.

Tablo 5. Şehirlerarası Seyahat Tercihleri ile Yaş-Kişisel Aylık Gelir-Aile Aylık Gelir-Aile İkamet Yeri Anova (F) Sonuçları

	Yaş	Ort. Anova (F)		Kişisel Aylık Gelir (TL)		Aile Aylık Gelir (TL)		Ort. Anova (F)	
		Ort.	Anova (F)	Ort.	Anova (F)	Ort.	Anova (F)		
Kendi otomobiliyle	20 Yaş altı	2,38	0,37	< 500	2,33	2,96**	< 2,000	1,76	33,9*
	20-22 Yaş arası	2,46		500-1,000	2,36		2,000-4,000	2,37	
	22 Yaş üstü	2,27		> 1,000	2,92		> 4,000	3,26	
Başkasının otomobiliyle	20 Yaş altı	1,56	8,42*	< 500	1,71	6,59*	< 2,000	1,70	3,72**
	20-22 Yaş arası	1,97		500-1,000	2,01		2,000-4,000	1,96	
	22 Yaş üstü	2,19		> 1,000	2,31		> 4,000	2,05	
Otobüsle	20 Yaş altı	3,68	1,72	< 500	3,54	0,47	< 2,000	3,81	11,9*
	20-22 Yaş arası	3,44		500-1,000	3,56		2,000-4,000	3,56	
	22 Yaş üstü	3,64		> 1,000	3,34		> 4,000	3,05	
Trenle	20 Yaş altı	2,59	0,61	< 500	2,66	1,43	< 2,000	2,86	5,32*
	20-22 Yaş arası	2,55		500-1,000	2,63		2,000-4,000	2,61	
	22 Yaş üstü	2,79		> 1,000	2,22		> 4,000	2,24	
Havayoluyla	20 Yaş altı	1,44	14,3*	< 500	1,61	10,5*	< 2,000	1,57	22,2*
	20-22 Yaş arası	2,05		500-1,000	2,19		2,000-4,000	1,78	
	22 Yaş üstü	2,45		> 1,000	2,24		> 4,000	2,58	
Denizyoluyla	20 Yaş altı	1,22	6,18*	< 500	1,29	2,99**	< 2,000	1,23	7,14*
	20-22 Yaş arası	1,44		500-1,000	1,50		2,000-4,000	1,40	
	22 Yaş üstü	1,69		> 1,000	1,52		> 4,000	1,65	

* p=0,01; **p=0,05

Tablo 5'te izlenileceği gibi, öğrencilerin yaş gruplarına göre şehirlerarası seyahat türleri tercihleri incelendiğinde; başkasının otomobiliyle, havayoluyla ve denizyoluyla seyahat tercihlerinde istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar izlenmiştir. Her 3 ulaşım türünde kuvvetli yaş, 20 yaş altından 22 yaş üstüne doğru arttıkça, tercihlerin arttığı tespit edilmiştir. Ancak otobüsle seyahat hariç diğerlerinde ortalama değerlerin düşük olması bu farkların önemini bir derece de olsa azaltmaktadır. Burada tüm Türkiye'de şehirlerarası seyahat olanakları anlamında otobüsle seyahat olanağının en yaygın olduğu gerçeği de akıldan çıkarılmamalıdır.

Kişisel gelire şehirlerarası seyahat türlerinin tercihleri arasında bir ilişkinin varlığı incelendiğinde, öğren-

cilerin artan gelirleriyle birlikte şahsi ve başkasının otomobiliyle seyahat tercihi ile havayoluyla ve denizyoluyla seyahat tercihlerinde bir artış gözlenmektedir. Burada, otobüs ve trenle yolculuk tercihlerinde de azalma fark edilmiştir. Artan kişisel gelir direkt olarak şahsi ve başkasının otomobiliyle seyahatteki anlamlı değişimi açıklamakta tek başına yeterli olabilir. Ayrıca, artan kişisel gelir sosyo-ekonomik anlamda, yüksek sosyal gruplardan gelen ailelerin bir işareti olarak ele alındığında, havayolu ve denizyolu tercihlerindeki farklar da anlaşılabilir.

Öğrencilerin aile geliri ile seyahat tercihleri arasında oldukça kuvvetli ilişkiler tespit edilmiştir. Aile gelir grupları ele alınarak inceleme yapıldığında, beklenil-

diği gibi kendi otomobiliyle, başkasının otomobiliyle, hava ve denizyoluyla seyahat tercihi gelir arttıkça, artmaktadır. Otobüs ve tren ile seyahat tercihi ise artan aile geliri ile birlikte azalmaktadır.

Sonuç ve Öneriler

Bu çalışma, Türkiye'de üniversite gençliğinin seyahatlerinde tercih ettikleri araçları ekonomik, demografik ve sosyal faktörlere göre nasıl belirlediklerini incelemiştir. Cinsiyet, yaş, üniversite türü (devlet ya da vakıf), özel otomobil sahipliği ve şehirde yaşanan yer değişkenlerinin şehiriçi ve şehirlerarası seyahat tür tercihlerini belli derecelerde etkilediği görülmüştür.

Şehiriçi seyahat tercihlerinde bisiklet kullanımına yönelik eğilimlerin düşük olduğu izlenmiştir. Bisikletin seyahat tercihi ortalamalarının düşük olması Türkiye'de bisiklet kültürünün henüz tam olarak oluşmamasına sebep olarak kullanımının trafikte zor olması gösterilebilir. Şehiriçinde toplu taşımanın ortalamada yürümeyle birlikte en çok tercih edilen seyahat biçimi olması bisikletin özel durumuna bağlı olarak anlaşılır hale gelmektedir.

Otomobil sahipliğinin tercihlerde yarattığı etkiler incelenirken görülmüştür ki, öğrenci kendi otomobili varken başkasının otomobilini de tercih edebilmektedir. Bu durum, arkadaşların her seferinde tek tek kendi otomobillerini kullanmak yerine, birbirlerinin otomobilinde seyahat ettikleri ve maliyetleri düşürdükleri şeklinde yorumlanabilir. Aynı zamanda arkadaş grubu oluştururken otomobil sahipliği gibi ortak özelliklerin, grupların oluşmasında etkinlikleri vardır da denilebilir.

Devlet ya da vakıf üniversitelerinde okuyan öğrenciler ayrı ayrı ele alındığında, vakıf üniversitelerinde okuyanların gelirlerine bağlı olarak otomobille seyahat tercihlerinin, devlet üniversitesinde okuyan öğrencilere göre daha fazla olduğu anlaşılmıştır. Buna paralel olarak, yürüme tercihleri devlet üniversitesinde okuyan öğrencilere göre daha azdır. Bu farklılıktaki en önemli neden aile geliri olarak kabul edilebilir. Vakıf üniversitelerinde okuyan öğrencilerin toplu taşımayı tercih ortalamaları, devlet üniversitesinde okuyanlardan daha fazladır. Burada, devlet üniversitesinde öğrenim gören öğrencilerden yürüyerek seyahat etmeyi tercih edenlerin ortalamasının 4'ün üzerinde oluşu, öğrencilerin büyük çoğunluğunun şehir içi seyahat tercihinde yürümeyi tercih ettiklerini ortaya koymaktadır.

Şehiriçi seyahatte tür tercihlerinde ailenin gelirine göre bir farklılık olup olmadığı incelendiğinde, hem istatistiksel hem de ekonomik olarak anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Bu durum yalnızca ekonomik nedenlerle bile açıklanabilir. Şöyleki, aile geliri düşük seviyede kaldıkça ulaşılabilir olan seyahat türleri sınırlı kalacaktır. Gelir artışı, ekonomik olarak daha fazla satın alma gücü olarak kabul edildiğinde yürüme dışında kalan diğer seyahat tercihlerinin artan gelirle elde edilebilirliği daha mümkün hale gelecektir. Bu da gelir ve seyahat tercihlerinde farklılaşmanın önemli bir nedeni olacaktır.

Üniversite eğitiminin alındığı şehirdeki yaşam yerleşiminin öğrenci seyahat tercihleri üzerinde anlamlı fark yarattığı bir gerçektir. Burada iki ters etkenden bahsetmek mümkündür. Şehir merkezinden uzaklaştıkça daha sık otomobil tercih edilebilir. Öte yandan, merkezden uzaklaştıkça otomobil kullanım maliyetleri artacaktır. İlgili ortalamalara bakıldığında, şehir merkezinden uzaklaştıkça, şahsi otomobil tercihinin azaldığı görülmektedir. Yani ikinci etken olan maliyetlerin daha ağır bastığı düşünülebilir. Son olarak toplu taşıma tercihinin baktığımızda açık bir şekilde merkezden uzaklaştıkça toplu taşımaya olan tercihin ciddi biçimde arttığı izlenmektedir. Ayrıca şehir merkezinde yaşam maliyetlerinin yüksekliği, gelir grubu yüksek ailelerden gelen öğrenciler için merkezde yerleşimin diğer gelir gruplarına göre daha katlanılabilir bir durum yarattığını da unutmamak gerekir. Bu durumda şehir merkezinde yaşayanların otomobil sahibi olmaları daha olasıdır. Bu da elde edilen analiz bulgularını açıklamaktadır.

Türkiye'de şehirlerarası ulaşım olanakları ele alındığında, üniversite gençliğinin bu imkânlarla paralel davrandığı görülmektedir. Şöyle ki; tercih sıralamasında en çoktan en aza doğru otobüs, otomobil, tren ve havayolu tercihleri izlenmektedir.

Şehirlerarası seyahat tercihleri ele alındığında, otomobil sahipliği ile havayolu tercihi arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur. Bu durum, havayolu limanlarının genellikle şehir dışında olmaları ve büyükşehirler hariç bu limanlara özel otomobil dışında ulaşımın zor olması ile açıklanabilir. Ayrıca, havayolu ile ulaşımın halen diğer seçeneklere göre pahalı olması bir başka sebebi oluşturmaktadır. Otomobil sahipliği aynı zamanda artan gelirin bir göstergesi olarak kabul edildiğinde, artan otomobil sahipliği ile artan havayolu tercihleri ilişkisi satın alma gücü ile de açıklanabilir.

Şehirlerarası seyahat türü tercihinde üniversite türü belirgin bir tercih farklılığına sebep olmaktadır. Vakıf üniversitesindeki öğrencilerin gelirlerinin (kişisel+aile) devlet üniversitesinde öğrenim gören öğrencilerden ortalamada daha fazla olduğunu kabul etmek yanlış olmayacaktır. Ekonomik nedenlerin yanında, devlet ve vakıf üniversite öğrencilerinin aileleri arasında sosyokültürel yapı farklılığı olabileceği de akılda tutulmalıdır. Hem ekonomik hem de sosyal yapıdaki bu farklılıklar da devlet ve vakıf üniversitelerinde okuyan öğrencilerin şehirlerarası seyahat tercihlerindeki farklı seçimlerini açıklayabilir niteliktedir.

Öğrencilerin kişisel ve aile gelirleri ile şehirlerarası seyahat tercihleri incelendiğinde birbirine paralel sonuçlar elde edilmiştir. Buna göre öğrencilerin şahsi ya da başkasının otomobili ile hava ve denizyolu ile seyahat etme tercihlerinin artan gelirle arttığı izlenmiştir. Bu anlamda, bu 4 tür seyahat tercihinin gelir esnekliğinin de pozitif olabileceği kabul edilirse, 4 türün ekonomik anlamda normal mal (hizmet) olarak kabul edilmesi mümkündür. Diğer yandan, öğrencilerin artan geliri ile otobüs ve tren seyahat tercihlerindeki azalma da bu iki tür yolculuğun düşük mal (hizmet) olarak kabul edilebilmesine imkân sağlar. Burada sosyo-ekonomik sınıflandırma çerçevesinde, artan gelirleri üst sınıf işareti olarak kabul edersek, yüksek gelirden gelen öğrencilerin otobüs ve tren seyahatinden kaçarak; otomobil, deniz ya da havayolu seyahatine yönelmiş olmaları, bu öğrencilerin kendilerini daha düşük sınıflardan farklı kılabilmeye davranışı olarak da yorumlanabilir.

Kaynakça

- Ahmed, S. Barber, M. and d'Astous, A. (1998). Segmentation of the Nordic Winter Sun Seekers Market. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 7 (1): 39-63.
- Anable J. and Gatersleben B. (2005). All Work and No Play? The Role of Instrumental and Affective Factors in Work and Leisure Journeys by Different Travel Modes. *Transportation Research Part A*, Vol. 39, 163-181.
- Axhausen, K., W. And Garling, T. (1992). Activity-based Approaches to Travel Analysis: Conceptual Frameworks, Models, and Research Problems. *Transport Reviews* 12 (4): 323-341.
- Babin, B. and Kim, K. (2001), International Students' Travel Behaviour: A Model of The Travel-related Consumer Dissatisfaction Process, *Journal of Travel and Tourism Marketing* 10(1): 93-106.
- Best, H. and Lanzendorf, M. (2005). Division of Labour and Gender Differences in Metropolitan Car Use an Empirical Study in Cologne, Germany. *Journal of Transport Geography*, Vol. 13: 109-121.
- Bowman, J. L. and M. E. Ben-Akiva (2001). Activity-based Disaggregate Travel Demand Model System with Activity Schedules. *Transportation Research Part A*, 35(2001): 1-28.
- Brown, L. (2009) The Transformative Power of the International Sojourn: An Ethnographic Student of the International Student Experience, *Annals of Tourism Research*, 36(3): 502-521.
- Bussemeyer, J. R. and Townsend, J. T. (1993). Decision Field Theory: A Dynamic Cognition Approach to Decision Making. *Psychological Review*, 100: 432-459.
- Cervero, R. (2002). Built Environments and Mode Choice: Toward a Normative Framework. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 7 (4): 265-284.
- Chadee, D. D., and J. Cutler (1996). "Insights into International Travel by Students." *Journal of Travel Research*, 35 (Fall): 75-80.
- Curtis C. and T. Perkins, (2006). Travel Behaviour: A Review of Recent Literature, Urbanet. Working Paper No:3, *Travel Behaviour*: 1-77.
- Delmelle, Eric M. Delmelle, Elizabeth Cahill. (2012), Exploring Spatio-temporal Commuting Patterns in a University Environment. *Transport Policy*, 21:1-9
- Dill, J. Voros, K. (2007) Factors Affecting Bicycling Demand Initial Survey Findings from the Portland, Oregon, Region. *Journal of the Transportation Research Board*, No. 2031, 9-17
- Ellaway, A., Macintyre, S., Hiscock, R. and Kearns, A., (2003). In the Driving Seat: Psychosocial Benefits from Private Motor Vehicle Transport Compared to Public Transport. *Transport Research Part F* 6: 217-231.

- Gardiner, S. King, B. Wilkins, H. (2013), The Travel Behaviours of International Students: Nationality-based Constraints and Opportunities. *Journal of Vacation Marketing*, 19(4) 287–299.
- Glover, P. (2011) International Students: Linking Education and Travel, *Journal of Travel and Tourism Marketing* 28: 180–195.
- Heinen, E. Van Wee, B. Maat, K. (2010), Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30, 59-96
- Hensher, D.A. and King, J. (2001). Parking Demand and Responsiveness to Supply, Pricing and Location in the Sydney Central Business District. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 35, Number 3: 177-196(20).
- Josiam, B. M., C. J. Clements, and S. P. Hobson (1994). "Youth Travel in the USA: Understanding the Spring Break Market." In *The State of the Art*, edited by A. V. Seaton. New York: John Wiley, 322-31.
- Lehto, X. Y., O'Leary, J. T. and Morrison, A. M. (2002). Do Psychographics Influence Vacation Destination Choices? A Comparison of British Travelers to North America, Asia and Oceania. *Journal of Vacation Marketing*, 8(2): 109–125.
- Lu, Xuedong. and Pas, Eric I. (1999): 'Socio-demographics, Activity Participation and Travel Behavior', *Transportation Research Part A* 33 1-18
- McIntosh, R. W., and Goeldner, C. R. (1990). *Tourism: Principles, Practices, and Philosophies*. 6th ed. New York: John Wiley.
- Newbold, K. B., Scott, D. M., Spinney, J. E. L., Kanaroglou, P. and Páez, A., (2005). Travel Behavior within Canada's Older Population: A Cohort Analysis. *Journal of Transport Geography*, Vol. 13, Issue 4: 340–351.
- Ryley, T. (2006). Use of Non-motorised Modes and Life Stage in Edinburgh. *Journal of Transport Geography*, Vol. 14 (50): 367–375.
- Sandqvist, K., (1997). The Appeal of Automobiles—Human Desires and the Proliferation of Cars. *The Swedish Transport and Communications Research Board, Stockholm, KFB Report 1997*.
- Schrage, C. R., Shoham, A., & Van Eeden, S. (2001). Student Travel Preferences: A Comparative Study of University Students in Israel, South Africa, and United States. Paper presented at the World Marketing Congress, Cardiff, Wales.
- Schwanene, T. and Mokhtarian P., L. (2005). What Affects Commute Mode Choice: Neighborhood Physical Structure or Preferences toward Neighborhoods? *Journal of Transport Geography* 13 (1): 83-99.
- Scott, D.M. (2006). Embracing Activity Analysis in Transport Geography: Merits, Challenges and Research Frontiers. *Journal of Transport Geography*, 14: 389-392.
- Shields, P.O. (2011). A Case For Wanderlust: Travel Behaviors of College Students. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Vol. 28 (4): 369–387.
- Shoham, A. Schrage, C. Van Eeden, S. (2004). 'Student Travel Behavior: A Cross-national Study', *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 17(4): 1–22.
- Steg, L., Vlek, C., Slotegraaf, G., (2001). 'Instrumental-reasoned and Symbolic-affective Motives for Using a Motor Car', *Transport Research Part F* 4: 151–169.
- Stern, E. (1998). Travel Choice in Congestions: Modeling and Research Needs. in T. Garling, K. Westin, & T. Laitila (eds.), *Theoretical Foundations of Travel Choice Modeling* (pp. 173-200).

