

Motosikletle seyahat eden turistler için kritik motivasyon unsurlarının önem düzeyleri*

Importance levels of critical motivation components for tourists traveling by motorcycle

Gönderim Tarihi / Received: 22.01.2021

Kabul Tarihi / Accepted: 13.07.2021

Doi: <https://doi.org/10.31795/baunsobed.866820>

Nuran ABUTALİBOV¹

Oğuz TÜRKAY**²

ÖZ: Motosikletle seyahat eden turistlerin tüketim kalıpları üzerine odaklanılan bu çalışmada, bu kitlenin temel motivasyonları anlaşılmasına çalışılmakta, bu motivasyonların önem derecelerinin birbiriyle kıyaslanması ve kişisel özelliklere göre farklılaşıp farklılaşmadığı sınırlanmaktadır. Anket aracılığıyla 914 motosiklet kullanıcısından elde edilen veri değerlendirilmiştir. Motivasyon boyutlarının oluşturulmasında faktör analizi, kişisel özelliklere göre farklılaşmaların tespitinde ise bağımsız örneklem t-testi ve Tek yönlü ANOVA kullanılmıştır. Bulgular, motosikletle seyahat motivasyonunun güvenlik ve yönlendirme, tesisler, sürüş konforu, çekicilikler ve deneyim boyutları kapsamında incelenebileceğini ortaya koymaktadır. Bu boyutlardan deneyimin katılımcılar için çok önemli olduğu anlaşılmıştır. Motosiklet seyahatinin sunduğu eşsiz deneyim en önemli görülen unsurdur. Bunu doğal ekoloji, manzara ve kültürel çekicilikleri deneyimleme takip etmektedir. Buna ek olarak, gidilen güzergâh üzerinde trafik yön işaretlerinin, aydınlatmanın bulunması, sağlık ve ilk yardım kuruluşlarının var olması da önemli görülmektedir. Motivasyon unsurlarına verilen önemin derecesi katılımcı özelliklerine ve tercih edilen seyahat özelliklerine göre farklılaşabilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Motosikletle seyahat eden turistler, Seyahat motivasyonu

ABSTRACT: In this study, it is aimed to understand the basic motivations of tourists traveling by motorcycles, and to compare the importance of these motivations with each other and to determine whether they differ according to personal characteristics. The data obtained from 914 motorcyclists through the questionnaire were evaluated. Factor analysis was used to create motivation dimensions, and independent samples t-test and One-way ANOVA were used in determining the differences according to personal characteristics. The findings revealed that motorcycle travel motivation can be examined within the scope of safety and guidance, facilities, driving comfort, attractiveness, and experience dimensions. Among these dimensions, the most important one for the participants was the experience. The motorcycle ride itself, the unique experience it offers, was seen as the most important one. This was followed by experiencing natural ecology, scenery, and cultural attractions. Besides, the presence of traffic direction signs, lighting, health, and first aid facilities on the route were also considered to play an important role. The degree of importance given to motivational dimensions may differ according to participant characteristics and travel preferences.

Keywords: Tourists traveling by motorcycle, Travel motivation

* Bu çalışma Prof. Dr. Oğuz Türkay danışmanlığında Nuran Abutalibov tarafından 2019 tarihinde tamamlanan "Motosikletle seyahat eden turistlerin motivasyon unsurlarının belirlenmesi" başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

¹Yüksek Lisans Öğrencisi, Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi/Lisansüstü Eğitim Enstitüsü/Turizm İşletmeciliği YLS Programı, nuran.abutalibov@ogr.sakarya.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0001-6869-7009>

** Sorumlu Yazar / Corresponding Author

² Prof. Dr., Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Gastronomi ve M.S. Bölümü, turkay@subu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-0752-6799>

EXTENDED ABSTRACT

Literature review

A new tourist profile emerges when the use of motorcycles for leisure and travel motivations out of the living area are combined. The motorcycle tourist is an alternative niche market and its volume is expected to increase in the coming years. The motorcycle tourist goes to new, interesting, adventurous places that are never visited. Therefore, it is believed that motorcycle tourists can be used to attract tourists to an area that has just entered the market.

The fact that motorcycle travel creates tourism demand, creates significant spending trends, and reveals an important target market with these characteristics, this travel type and its participant stand out as the subject of scientific studies.

Factors that are necessary or effective in traveling by motorcycle are; (1) road and all kinds of buildings, support service elements, etc. needed in the road, (2) accommodation and food facilities including hotel, motel, caravan park, etc., (3) information services including visitor centers, signaling, and brochures etc., (4) fuel stations where food and retail products can also be purchased, (5) requirements pursued by the police regarding traffic rules, (6) vehicle repair and maintenance services, (7) attractions that will attract motorcycle tourists, (8) promotion of attractions on the road / route. A search of the literature revealed few studies on which of these factors are important for motorcycle tourist. Besides, no research has been found that surveyed which characteristic of the motorcycle tourist is related to the specified elements. Besides sensory and emotional (experiential) dimensions, road conditions, service areas, facilities, accommodation facilities, direction signs etc. elements also play an important role in the travel motivation of tourists traveling by motorcycle.

Methodology

In this study, it was aimed to determine the importance of the elements that will foster motivation to travel by a motorcycle through a survey study and to reveal how the importance attributed to these elements differs according to the tourist characteristics. It has been attempted to reach different gender, age groups, and people working in the sector, who have made motorcycle a lifestyle, paying attention to safety and having experience in riding. 971 people were reached through convenience sampling method. 914 participations with eligible conditions were evaluated. The questionnaire containing the scales adapted from the literature was shared digitally between March-April 2019. The fact that one of the researchers was an active motorcycle user and memberships of associations, clubs and unions played a supporting role in communicating with the sample and getting answers.

Factor analysis was used to create motivation dimensions, and independent sampling t-test and One-way ANOVA were used in determining the differences according to personal characteristics.

Findings and discussion

The factors considered important when traveling by motorcycles were: safety and guidance, facilities, riding comfort, attraction and experience. The strongest tourism motivation for tourists traveling by motorcycle was found as "experience". This was followed by "attractions of the destination and / or route". Travel support elements came only after these two factors. This revealed that technical and road-related elements that support travel for motorcyclists were less important than tourism and leisure motivation and even internal factors. So, the road experience of tourists traveling by motorcycle was very important. This was followed by destination attractions. Safety and guidance, riding comfort, and facilities came after these factors.

"Safety and guidance", "facilities" and "riding comfort" dimensions had higher importance for women than men. It was understood that women care more about road conditions and they are more sensitive about this issue. In terms of marital status, it was seen that married people attach more importance to "attractiveness" while singles do to "experience". It was understood that those who do not have any experience in traveling abroad with motorcycles also consider the dimensions of "safety and guidance"

and “riding comfort” at a higher level than those with abroad experience. This may suggest that the importance of technical issues decreases as the experience of motorcycle travel increases.

Looking at the averages in general, it was understood that the “experience” has relatively high significance for all age groups. While the “attraction” was more important for older participants, it is interesting that the youngest participants in other dimensions attach great importance and the oldest participants follow it. The only dimension that varied in importance according to education was “safety and guidance”. As the education level decreases, the importance attributed to this dimension increases. High school graduates attached higher importance to “safety and guidance” than associate degree graduates did.

The participants from the lowest income group tend to attach high importance to “safety and guidance” and “facilities” and “ride comfort”. “Attraction” seems to be more important for the highest income group. The findings also revealed that technical elements are seen more important in city travels and attractions in exotic tours. It was understood that those with higher spending tendency pay more attention to the dimensions of “safety and guidance”, “facilities”, and “ride comfort”.

Results and recommendations

The most important aspect of motorcycle travel is experience. For the motorcycle tourist, experience along the route and along the road seems very important. The importance of "being on the road" and the fact that "motorcycle trips have no final destination" which was emphasized in the literature are also supported by this study. Riding a motorcycle personally and experiencing the route is the most important motivation. This situation makes it a necessity for tourism academics and professionals to understand the motorcycle tourist in its experiential aspect.

On the other hand, although there is no previous study to measure the importance of safety and guidance and driving comfort, it has been understood that these factors are also very important for motorcyclist tourists. For this reason, it is understood that these dimensions must be taken into account in studies on motorcycle tourist behavior.

Based on the findings, some critical suggestions can be made. Routes that make the difference of motorcycle riding and that are embellished with natural and cultural themes where motorcyclists can experience a unique road experience should be created.

It should be noted that gender produces different perceptions of safety, facilities, and driving comfort. Again, it is seen that marital status is the variable that makes a difference in experience and attractiveness. Age produces differentiation in all dimensions. Experience has relatively higher importance for all age groups, while attractions are more important for older participants. It is interesting that the youngest people attach high importance to safety and guidance, facilities, and driving comfort. The characteristics that make a difference should be taken into consideration by both practitioners who set out to develop this type of tourism and in future studies.

Giriş

Teknolojinin gelişmesi, kişi başına düşen gelirin artması, çalışma saatlerinin kısalmasına bağlı olarak tatil sürelerinin artması ve insanların isteklerinin değişmesi serbest zaman aktivitelerini çeşitlendirmektedir. Spor ve sosyal etkinlikler kapsamında görülebilecek olan bazı serbest zaman etkinlikleri konaklamalı seyahatlere dönüşmek suretiyle ilave turizm talebi oluşturmaktadır. Motosiklet kullanımı da gerek sportif bir motivasyonla olsun gerekse de bir serbest zaman uğraşısı olarak ele alınsın, turizmi destekleyen bir etki üretmektedir. Bu tür seyahatleri bazı araştırmacılar, turistin kendi kullandığı herhangi bir motorlu taşıtla seyahatini ifade eden bir turizm türü olarak ele almakta ve “sürüş turizmi (drive tourism)” kavramı altında tanımlamaktadır (Olsen, 2002; Shih, 2006; Hardy, 2006). Konunun “motosiklet sürüş turizmi” olarak ele alındığına da şahit olunmaktadır (Sykes ve Kelly, 2016). Olsen (2002)’in sürüş turizmi tanımını uyarlamak suretiyle motosikletle seyahat, turistin ulaşımını motosikletle sağladığı, çoğunlukla da kendi rotasını özgürce oluşturabildiği bir seyahat türü olarak ele alınabilir. Motosikletle seyahatte, taşıtı kullanma deneyimi tatilin önemli bir parçasıdır. Ayrıca gezi rotaları çoğu kez birden fazla destinasyonu kapsamakta (Shih, 2006), tur planlama sürüş deneyimine odaklı olduğundan da sürüş eylemi turistik çekimin ayrılmaz bir parçası haline gelmekte ve destinasyonun gelişiminin ayrılmaz bir parçası olabilmektedir (Hardy vd., 2005).

Motosiklet kullanmak; bireysel olarak farklı bir deneyim iken, yol açtığı hareketlilik nedeniyle ekonomik etkileri dikkat çeken bir olgudur. Çevre sağlığına ve insanların mutlu olmasına katkı sağladığı, sürdürülebilir ekonomik kalkınma fırsatları sunduğu, özellikle kırsal bölgeler için ekonomik değer üretebilecek eylemlerden biri olduğu ifade edilmektedir (Sykes ve Kelly, 2016). Yol açtığı ekonomi ve sağlıkla ilgili etkilerine rağmen motosikletle seyahati ele alan literatürün oldukça dar olduğu söylenebilir. Yapılan sınırlı sayıdaki çalışmanın bazı belirli alanlara odaklandığı görülmektedir. Bu kapsamdaki çoğu araştırma motosiklet güvenliği üzerinde durmaktadır (Chesham vd., 1993; Elliot vd., 2003). Bazı çalışmalarda motosikletle seyahatin çevresel çıktıları incelenirken (Leong vd., 2002; ACEM, 2004; Weinzimmer vd., 2014) bazı çalışmalar motosiklet kullanıcısı grupların özelliklerini sorgulamaktadır (Schouten ve Mc Alexander, 1995; Walker, 2011). Bütün bunların yanında, motosikletle seyahati özel ilgi turizmi kapsamında ele alıp, daha fazla araştırılması gereken bir pazar olarak tanımlamak da mümkündür. Zira, bu tür seyahate katılanların ortak değer, sembol ve inançları paylaşan ve ortak ihtiyaç ve istekleri gidermeye yönelik bir kitle olarak ele alındığı görülmektedir (Sykes, 2021). Motosikletle seyahatin turizme dönük talep yaratmasına ve önemli miktarda harcama potansiyeli oluşturmasına bağlı olarak destinasyonlar için önemli bir hedef pazarı işaret etmesi (Sykes ve Kelly, 2016) bu seyahat türünü ve katılımcısını bilimsel incelemelerin konusu yapmaktadır. Belirtilen önemine karşın, bireyleri motosikletle seyahate ve belli turizm destinasyonlarını ziyarete iten unsurların neler olduğu, bu unsurların göreceli önem düzeyleri, hangi gruplar için hangi unsurların daha etkili olduğu gibi sorulara cevap üretebilecek araştırmaların oldukça sınırlı olduğu görülmektedir (Cater, 2017b; Ramoa vd., 2021).

Bu çalışmanın temel amacı, motosikletle seyahatin alternatif bir turizm türü olarak gelişme eğilimlerini anlamak ve motosikletli turist tipolojisine veya profiline ışık tutmaktır. Bu çerçevede anket tekniği kullanılarak motosikletle seyahat eden turistlerin motivasyonel ve davranışsal özellikleri incelenmektedir.

Literatür Taraması

Motosikletle seyahat ve turizm

Motosiklet, sunduğu esnek ve hızlı ulaşım imkânlarıyla diğer motorlu taşıtlardan ayrılmaktadır. Ağırlığı, hacmi, gerektirdiği ekipman ile kullanım kolaylığı sağlamaktadır. Daha az yakıt ve enerji harcaması, daha geniş bir görüş alanı sunması, dönüş yarıçapı, hızı, reaksiyon süresi ve hafif olmasına bağlı çevikliği, çevre dostu olması insanları motosiklet kullanmaya yöneltmektedir (Lee, 2007).

Motosiklet, geçmişten bugüne kullanım oranı artan bir ulaşım aracıdır. 2018 yılında bu pazar dünya genelinde bir önceki yıla göre % 1,8 artarak 62 milyon motosiklet adedine ulaşmıştır (Motorcycles Data, t.y.). 2018’in Aralık ayıyla birlikte Türkiye’de trafikte bulunan toplam 22,9 milyon motorlu araçtan yaklaşık 3,2 milyonu motosiklettir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2019). Bu rakamlar fikir verici mahiyette olsa da, motosikletle seyahat edecek potansiyel turist pazarı daha dardır. Zira bu rakamlar içinde, hem ekonomik hem de kullanımı kolay olması nedeniyle günlük ulaşım ihtiyaçlarını motosikletle karşılayan

kişiler de yer almaktadır. Bunlar, büyük şehirlerde trafik sıkışıklığına ve otopark sorunu gibi nedenlere çözüm olması adına motosikleti ulaşım aracı olarak kullananlardır. Motosikletle turistik seyahat açısından potansiyel kitle ise; motosikleti keyif, hobi, macera ve sportif amaçla tercih edenlerden oluşmaktadır. Sayısı hakkında bir bilgi olmasa da, bu gruptaki motosiklet kullanıcıları, orta yaşın üzerinde, gelir düzeyi yüksek, ehliyet ve sürüş eğitimi almış, 125 cc üzeri motor kullanan, sürüş esnasında tüm güvenlik koruyucu ekipmanlarını kullanmaya özen gösteren bilinçli kullanıcılardan oluşmaktadır (Alıcıoğlu vd., 2008).

Turizm pazarı büyümekte ve çeşitlenmekte, gittikçe daha fazla turist, kitle turizmi dışında alternatif turizm ürünlerini talep etmektedir (Wu vd., 2017). Bu durumun, motosiklet kullanımına yönelik talebi artıracığı düşünülebilir. Serbest zamanını etkin değerlendirme adına motosiklet kullanımı ve yaşadığı yer dışına seyahat motivasyonları bir araya gelince yeni bir turist profili de ortaya çıkmaktadır. Bu profil, ortaya çıkardığı seyahat etkinliğinin ekonomik, sosyal ve çevresel etkileri nedeniyle dikkate alınmaya başlanmıştır. Motosikletle seyahatin destinasyon ekonomilerine önemli katkıları söz konusudur. Farklı bölgelerde motosiklet kulüpleri tarafından sponsorlu, bazen kamu destekli festivaller yapılmaktadır. Festivallere farklı coğrafyalardan motosiklet kullanıcıları gelmektedir. Böylelikle geldikleri bölgeye ekonomik katkı sağlamakta ve turizm açısından yeni yerler, bölgeler keşfedilmektedir. Festivallere benzer şekilde motocross yarışlarının da destinasyon imajı ve ekonomik hareketliliğe katkıları olduğu görülmektedir (Mahrani vd., 2020).

Mevcut literatürün motosikletle seyahatleri, belli boyutlara odaklanmak suretiyle ve oldukça sınırlı şekilde ele aldığı görülmektedir. Motosikletle seyahate yönelimin arttığı, bu etkinliğin gelişen bir turizm türüne işaret ettiği ifade edilmektedir (Sykes ve Kelly, 2012). Motosiklet üretimindeki artışın yanında otoyol ve servis istasyonlarının, turistik ürünlerin, kamp alanlarının, konaklama işletmelerinin gelişmesi gibi nedenler motosikletle seyahatlerin artmasına katkı sağlamaktadır. Bu gelişme, motosikletle seyahat eden bir turist profilini de ortaya çıkarmıştır. Örneğin, genelde kural tanımayan sürücüler olarak algılanan motosiklet kullanıcılarının artık bu tarzı taklit etmekten çok, uzun mesafe rotalara yönelen, motosiklet bakımından anlayan veya motosiklet sürme becerileri ile ilgilenen erdemli ve dürüst insanlardan oluştuğuna işaret edilmektedir (Austin vd., 2010). Sayıları az da olsa, kadın sürücüler için motosikletle seyahat, sosyalleşme konusunda ciddi bir alternatif olabilmektedir (Auster, 2001). Ayrıca, motosikletli turistler arzu ettikleri rekreasyonel faydalara bağlı olarak seyahat eğilimleri sergilemekte (Frash ve Blöse, 2019), çevresel, kültürel ve sportif ilgilerine yönelik seyahat tercihlerinde bulunmaktadır. Yine, kaçış arzusunun baskın olduğu bir tutumla ve keşif arzusuyla transit rotaları talep etmekte (Frash vd., 2018) ve seyahatlerinden memnuniyetleri güven, istek ve kabul değişkenlerince belirlenmektedir (Wu vd., 2021).

Diğer yandan, motosikletle seyahat edenlerin yenilikçi yapıları da turizm için farklı fırsatları ortaya çıkarmaktadır. Motosikletli turist çoğunlukla, daha önce gidilmeyen, turist bilgisi ve ilgisi dışında kalarak eşsiz güzelliklerini korunmuş destinasyonları aramakta ve ziyaret etmektedir. Bu nedenle pazara yeni girmiş bir bölgeyi tanıtmak için motosikletli turistten yararlanılabilir (Sykes vd., 2012).

Motosikletli turistler, turizm pazarında kabul görmeye başlayan bir kitledir. Dünyanın farklı destinasyonlarında turizmi çeşitlendirmek ve daha yüksek pay almak adına bu kitlenin dikkate alınması gerektiğine vurgu yapan ve gerek pazarlama ve gerekse politik öneriler ortaya koyan araştırmalar söz konusudur (Cater, 2017a; Quadri-Felitti vd., 2019; Wu vd., 2021). Bu kitleye yönelik tur programları sunan seyahat işletmeleri de vardır. Bu firmalar paket tur kapsamında bölgeler veya ülkeler arası rotalar geliştirerek motosiklet severlere yeni yerler görme imkânı sağlamaktadır. Motosikletli turistlerin de daha fazla oranda egzotik, otantik, bozulmamış destinasyonlara yönelindikleri ve uluslararası rotaları da deneyimledikleri görülmektedir (Abutalibov ve Türkay, 2019).

Motosikletli turistlerin daha özgür hareket olanaklarını seven, maceracı, bir bölgeyi, ülkeyi, tarihi, kültürü tanıma, doğal çekicilikleri, mimarî anıtları görme, yeni şeyler öğrenme/keşfetme, yeni arkadaşlar edinme arzusu ile seyahat ettiği söylenebilir (Ay vd., 2019; Ramoa vd., 2021). Yol boyunca karşılaştıkları manzarayı deneyimlemeye ve doğa ile temas olanaklarına duyarlı oldukları görülmektedir. Ayrıca, motosiklet kullanımı diğer taşıtlar kadar konforlu olmadığından, seyahat ederken

dinlenmek için düzenli olarak duraklamak ve yolda bulunan akaryakıt istasyonları, yeme-içme tesisleri gibi kolaylıkları ziyaret etmek zorundadırlar. Dolayısıyla, motosikletli turistlerin güzergâh boyunca turizm tesis, kolaylık ve sunumlarını talep ettikleri görülmektedir (Cater, 2017b; Abutalibov ve Türkay, 2019).

Motosikletle seyahat edenleri seyahate iten faktörler de farklı şekillerde ele alınmaktadır. Hobbs vd. (1986)'ne göre bu faktörler; ucuzluk, haz, bağımsızlık ve kolaylıktır. Ardahan ve Güleç (2020) ise rekreasyonel motosiklet kullanımının dayandığı temel faktörleri; sosyalleşme, yolda olma ve rahatlama, motosikletin gücünü deneyimleme, fiziksel aktivite ve sağlık, yenilenme/gelişme, kendini gerçekleştirme/başarı, temsil ve tanınma olarak ele almıştır. Shih (2006)'in sürüş turizmini şekillendiren unsurlar olarak ifade ettiği konuların da motosikletle seyahati şekillendiren unsurlar olarak görülmesi gerekir. Bunlar da; (1) yol ve yolda ihtiyaç duyulan her türlü bina, destek hizmet unsurları vb. (2) Yeme-içmeyi de kapsayan otel, motel, karavan parkı vb. konaklama olanakları, (3) Ziyaretçi merkezleri, sinyalizasyon ve broşürler vb. bilgi hizmetleri, (4) Gıda ve perakende ürünlerin de satın alınabileceği akaryakıt istasyonları, (5) Trafik kurallarına dair polis tarafından takibi yapılan uygulamalar, (6) Araç tamir ve bakım hizmetleri, (7) Motosikletli turisti çekecek çekicilikler, (8) Yol/güzergâhtaki çekiciliklerin promosyonudur. Bu faktörler motosiklet kullanımı için tespit edilmesine karşın, motosikletle seyahat eden turist açısından motivasyonel unsurları kapsamlı şekilde ele alan yeterli çalışmaya rastlanmamıştır. Bu konuda Ramoa vd. (2021)'nin güncel ve detaylı çalışmasında motosikletli seyahatlerin arka planındaki itici faktörlerin ele alınmasına karşın, özellikle destek faktörler olarak motosiklet ve yol özelliklerinin dikkate alınmadığı görülmektedir. Bunun yanında, motosikletle seyahat eden turistin hangi özelliklerinin motivasyonel unsurlarla ne tür ilişkisi olduğunu açıklamaya çalışan bir çalışmaya da rastlanmamıştır. Yukarıda dikkat çekilen duyuşsal ve duygusal (deneyimsel) boyutlar yanında; yol koşulları, servis alanları, tesisler, konaklama kolaylıkları, yönlendirme levhaları vb. unsurların da motosikletle seyahat eden turistlerin seyahat motivasyonu kapsamında önemli rolleri olmaktadır. Bu çalışmada motivasyon sağlama kapsamında önemli yukarıda vurgulanan unsurlar birlikte değerlendirilmektedir.

Yöntem

Bu çalışmanın temel amacı, motosikletle seyahat deneyiminde motivasyon sağlayacak unsurların önem derecelerini anket çalışması yardımıyla belirlemek ve bu unsurlara atfedilen önemin turist özelliklerine göre ne şekilde farklılaştığını tespit etmektir. Motosikleti bir yaşam biçimi haline getirmiş, güvenliğe önem veren, sürüş ve deneyim tecrübesine sahip farklı demografik özelliklere sahip kişilere ulaşmaya çalışılmıştır. Nicel yöntem kapsamında alan çalışması tasarlanmış, kolayda örnekleme tekniği temel alınarak toplam 971 kişi ile anket çalışması yürütülmüştür. Uygun şartları taşıyan 914 katılım esas alınarak analizler yapılmıştır. Literatürden hareketle uyarlanan ölçekleri içeren soru formu Mart-Nisan 2019 tarihlerinde dijital ortamda paylaşılmış ve yanıtlar alınmıştır. Örneklem kitleyle iletişim kurma ve yanıt almada araştırmacılardan birisinin aktif motosiklet kullanıcısı olması ve dernek, kulüp, birlik üyelikleri yardımcı rol oynamıştır.

Ölçüm aracında 26 ifade yer almaktadır. Bu ifadelerin 23 tanesi bisikletle seyahat edenler bireylerin motivasyonel özelliklerini araştıran Han vd. (2017)'den uyarlanarak kullanılmıştır. Bu ifadeler, belirtilen kaynaktan, turizm çekicilikleri (4 ifade), erişilebilirlik (6 ifade), tesisler (4 ifade), tamamlayıcı hizmetler (9 ifade) boyutları altında incelenmiştir. Orijinal ölçekte yer alan 2 ifade motosiklet kullanımı ile uyumlu görülmediğinden kullanılmamıştır. Örneğin, “Ayrılmış bisiklet kolaylıkları (örneğin, bisiklet şeritleri, bisiklet yolları, yol banketleri)” ifadesi, beyan edilen yol düzenlemelerinin motosiklet için söz konusu olmaması nedeniyle ölçüğe dahil edilmemiştir. Yine “Bisikletle seyahat ederken bağlantı odaklı ulaşım hizmetlerine (örneğin demiryolu, otobüs) erişmek” ve “Ana karayollarıyla bağlantıları görmek” ifadeleri “Ana yol (otoban) giriş/çıkış bağlantılarını bulmanın kolay olması” şeklinde birleştirilmiştir. Ayrıca, motosiklet seyahatlerinde bizzat motosiklet kullanmanın önemine binaen (Frash vd., 2018; Ardahan ve Güleç, 2020) deneyimsel boyutu ele alan üç ifadeye yer verilmiştir. Bunlar “Bizzat motosiklet yolculuğu”, “Yaşanan deneyim” ve “Nihai varış noktasına gidilen yol (güzergâh)” ifadeleridir. İfadeler “(1) Hiç Önemli Değil-(5) Çok Önemli” şeklinde ölçeklendirilmiştir. Ek olarak demografik özellikleri belirlemeye yarayan 14 soruya yer verilmiştir.

Bulgular

Katılımcıların özellikleri

Motosikletle seyahat eden katılımcılara ait demografik bilgiler ve seyahat tercihleri Tablo 1’de yer almaktadır. Katılımcıların, daha fazla oranda orta yaşlı ve erkek olduğu tespit edilmiştir. Ankete katılan 914 motosiklet kullanıcısının %88,9’u erkektir. Kadın katılımı oran olarak düşük gözükmemektedir. Bu durum, kadınların sportif etkinliklere daha düşük düzeyde katıldığı gerçeğini (Yüksel, 2014) de ortaya koyuyor olabilir, kadınların motosikletle seyahat gibi bedensel zorluklar barındıran bir alandan kısmen uzak durduğunu da yansıtır olabilir.

Yaş aralığı itibarıyla en kalabalık grup 36-45 yaş grubu (%33,7)’dur. Motosikletle seyahat edenlerin farklı yaşlardan olabileceği görülmektedir. Bu tür serbest zaman aktivitelerine katılımın gençlik dönemine has olduğu düşünülebilir. Ancak, bulgular her yaş grubundan insanın motosikletli seyahate katılabildiğini ortaya koymaktadır.

Katılımcıların büyük kısmı (%59,5) evlidir. Önemli bir kısmı (%41,4) lisans mezunudur. Bu verilerden, motosikletle seyahat eden kitlenin eğitim ortalaması yüksek bir kitle olduğu anlaşılmaktadır. Aylık gelire bakıldığında da %36,4’ünün 5.009 TL ve üstü gelire sahip olduğu görülmektedir. %38,6’sı Enduro motosiklet kullanmaktadır. Bu motosikletler süspansiyonlu oluşları nedeniyle uzun yol seyahatine uygun motosikletlerdir.

Tablo 1: Katılımcıların demografik özellikleri

Yaş	F	%	Cinsiyet	F	%
18-25	90	9,8	Erkek	813	88,9
26-35	248	27,1	Kadın	101	11,1
36-45	308	33,7	Medeni durum	F	%
46-55	183	20,0	Evli	544	59,5
56 ve üstü	85	9,3	Bekâr	286	31,3
Eğitim	F	%	Boşanmış	84	9,2
İlk ve orta öğretim	65	7,1	Aylık Gelir	F	%
Lise	221	24,2	2006 TL ve altı	97	10,6
Önlisans	141	15,4	2007-3007 TL	193	21,1
Lisans	378	41,4	3008-5008 TL	291	31,8
Yüksek lisans / Doktora	109	11,9	5009 TL ve üstü	333	36,4
Motosikletin Türü	F	%	Motosiklet Derneğine veya Kulübüne Üyelik	F	%
Touring	197	21,6	Yerel	240	26,3
Enduro	403	44,1	Bölgesel	112	12,3
Cruiser	56	6,1	Ulusal	119	13,0
Racing	86	9,4	Uluslararası	20	2,2
Street	66	7,2	Yok	423	46,3
Commuter	106	11,6	Variş Noktası	F	%
Seyahate Çıkma Şekli	F	%	Kırsal Alanlar	145	15,9
Yalnız	315	34,5	Kentsel Alanlar	150	16,4
Eşimle/Kız- Erkek arkadaşıyla	234	25,6	Deniz Kıyısı	363	39,7
3-5 Motosikletli	298	32,6	Dağ	135	14,8
6 ve üzeri motosikletli (grup)	67	7,3	Eşsiz- Egzotik	121	13,2
Yurt Dışına Çıkma	F	%	Yapılan Yol (Yıllık km)	F	%
Hayır	680	74,4	3000 km ve altı	284	31,1
Evet	234	25,6	3001-5000	210	23,0
Günlük Ort. Harcama	F	%	5001 ve üzeri	420	46,0
200-300 TL	460	50,3	Ortalama Kalış Süresi	F	%
301-600 TL	357	39,1	1-3 gün	508	55,6
601 ve üzeri	97	10,6	4-7 gün	263	28,8
			8 gün ve üzeri	143	15,6

Katılımcıların %74,4'lük kısmın motosikletle yurtdışına çıkmadığı görülmektedir. Motosikletle seyahat eden bir kişinin, kendi kullandığı araçla çok uzun mesafeler katetmesinin önünde fiziksel engeller vardır. Ayrıca, sınır geçişlerinde yasal zorunluluklar vb. zorlayıcı unsurlar söz konusudur. Bu sınırlılıkların yurtdışına motosikletle seyahati önemli oranda engellediği anlaşılmaktadır.

Motosiklet kulüplerine ve derneklerine üyelik biçimleri incelendiğinde %53,8'inin farklı kategorilerde derneklere üye olukları görülmektedir. En yoğun üyelik yerel ölçekli dernek/birlik üyeliğidir. Bu durum motosikletli turistin kendi çevresinde örgütlenen profilini ortaya koyduğu gibi, bu kitlenin yerel örgütlenme olanakları geliştirecek kadar geniş bir kitle olduğunu da göstermektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısının dernek/birlik üyeliğinin söz konusu olması da motosikletli turistin örgütlülüğünü yansıtmaktadır.

Motosikletle yapılan gezilerin varış noktalarına bakıldığında % 39,7'si deniz kıyısını tercih etmektedir. Bu nedenle, deniz kıyılarının motosikletli turistler için en önemli çekicilik olarak dikkate alınması gerekmektedir. Motosiklet seyahatine katılma şekline bakıldığında %34,5'inin yalnız seyahat ettiği görülmektedir. Günlük ortalama harcama itibariyle de 200-300 TL harcama düzeyine sahip kitle %50,3'dür. Motosiklet seyahatlerinde yıllık yapılan km'ye bakıldığında % 46,0'ın 5000 km ve üzeri yol kat ettiği anlaşılmaktadır. Motosikletle çıkılan seyahatlerde ortalama 1-3 günlük konaklama yapanların oranı % 55,6'dır. Yapılan yol ve konaklama eğilimleri motosikletli turistin turizm endüstri için önemini ortaya koymaktadır.

Motivasyon boyutlarının belirlenmesi

Verinin çok boyutlu istatistik tekniklerle analizinden önce, normal dağılım şartını sağlayıp sağlamadığına bakılmıştır. İfadelere ilişkin çarpıklık değerlerinin, üç ifade haricinde (1,07; 1,24 ve 1,73), basıklık değerlerinin de beş ifade haricinde (1,01; 1,02; 1,11; 1,14; 1,64), ± 1 sınırında olduğu görülmüştür. İfadelere ilişkin çarpıklık ve basıklık değerlerinin çok azı kritik değer olarak kabul edilen ± 1 'in (Ak, 2005) üzerinde ve yine bu değere oldukça yakındır. Bu durum verinin normale yeterince yakın dağıldığının kanıtı olarak kabul edilmiştir. Motosikletle seyahat edenlerin seyahat motivasyonlarını etkileyen unsurların önem dereceleri itibariyle bir araya gelerek oluşturdukları boyutları tespiti yönelik faktör analizi sonuçları ile her bir boyuta ilişkin aritmetik ortalama ve standart sapma değerleri Tablo 2'de verilmektedir.

Faktör analizinde, 26 ifadeden 3'ü düşük eşdeğerlilik nedeniyle analiz dışında bırakılmıştır. KMO değeri (0,90) ve Bartlett Testi anlamlılığı ($p < 0,01$) verinin faktör analizine uygun olduğunu ortaya koymaktadır. Analiz neticesinde özdeğeri 1'den büyük ve toplam varyansı %60,5 oranında açıklayan 5 boyut tespit edilmiştir. Faktör analizinde doğru sayıda faktöre karar vermede özdeğeri 1'den büyük faktörleri seçmek geçerli görülen karar kriteridir (Reio Jr ve Shuck, 2015). Açıklanan varyans oranının % 60 düzeyinde olması yeterli görülmektedir (Hair vd., 2006). Ölçeğin toplamı için belirlenen Cronbach Alfa değeri 0,90'dır ve bu değer ölçüm güvenilirliğinin iyi düzeyde olduğunu ortaya koymaktadır (Hair vd., 2006; Taber, 2018). Boyutların Cronbach Alfa değerleri ise %57-%88 arasındadır ve kabul edilebilir sınırlar içerisindedir (Taber, 2018). Tespit edilen boyutlar sırasıyla; Güvenlik ve yönlendirme (özd.=4,16), Tesisler (özd.=2,87), Sürüş konforu (özd.=2,59), Çekicilikler (özd.=1,83) ve Deneyim (özd.=1,42)'dir. Faktör analizine göre en düşük açıklama gücüne sahip olsa da Deneyim boyutu katılımcılarca en önemli görülen boyuttur (a.o.=4,72). Bunu; Çekicilikler (a.o.=4,27), Güvenlik ve yönlendirme (a.o.=3,71), Sürüş konforu (a.o.=3,46) ve Tesisler (a.o.=3,22) izlemektedir.

Tablo 2: Motosikletle seyahat edenlerin motivasyon unsurlarına ilişkin boyutlar

	Faktör Yüklere	Özdeğer	Açıklanan Varyans (%)	Cronbach Alfa
GÜVENLİK VE YÖNLENDİRME (a.o.=3,74; s.s.=0,74)		4,74	20,64	,88
Güzergâh üzerinde sağlık ve ilk yardım merkezlerinin olması	,765			
Güzergâh üzerinde polis karakollarının bulunması	,732			
Güzergâh üzerinde bulunan hava durumu levhalarının uygunluğu	,716			
Güzergâh üzerinde bulunan mesafe göstergelerinin uygunluğu	,714			
Güzergâh üzerinde motosiklet kiralama, servis, tamir noktalarının bulunması	,701			
Güzergâh üzerinde bulunan yön işaretlerinin uygunluğu	,671			
Turizm alanlarını gösteren levhaların uygunluğu	,614			
Güzergâh üzerinde aydınlatma sisteminin (karayolundaki lambalar) bulunması	,582			
TESİSLER (a.o.=3,28; s.s.=0,84)		3,31	14,39	,86
Yol üzerinde bulunan dinlenme tesislerinin (masa, sandalye, çardaklar, vb.) kullanışlı olması	,803			
Yol üzerinde bulunan bakkallar ve marketlerin sayı ve nitelik bakımından yeterli olması	,763			
Yol üzerinde bulunan yiyecek-içecek merkezlerinin (restoranlar, kafeler, lokantalar, vb.) mola vermek için uygun olması	,743			
Sunulan konaklama hizmetlerinin (kamp, otel, hostel, vb.) tatmin edici olması	,717			
Motosikletle seyahat edenlerin kullanımına yönelik özel hizmetler geliştiren, sunan tesislerin varlığı	,565			
SÜRÜŞ KONFORU (a.o.=3,49; s.s.=0,80)		2,56	11,15	,78
İklim koşullarının motosiklet seyahatine uygun olması	,744			
Gideceğim rotaya bağlanmanın kolay olması	,681			
Ana yol (otoban) giriş/çıkış bağlantılarının bulmanın kolay olması	,641			
Arazi çeşitliliğinin uygun olması	,608			
Yol yüzeyi ve kaldırımların uygun olması	,576			
ÇEKİCİLİKLER (a.o.=4,27; s.s.=0,55)		1,82	7,92	,61
Güzel manzaralar görmek	,799			
Doğal ekolojiyi hissetmek	,797			
Kültürel ve tarihi mekânlara rastlamak ve duraklamak	,614			
DENEYİM (a.o.=4,72; s.s.=0,44)		1,42	6,37	,57
Bizzat motosiklet yolculuğu	,81			
Yaşanılan deneyim	,80			

Not: Varimax rotasyonu; KMO=0,91; Bartlett Testi $\chi^2=8749,96$; $df=253$; $p<0,01$; Açıklanan Toplam Varyans: % 60,50; Ölçek toplamı için Cronbach Alfa=0,90.

Bu veriler, motosikletle seyahat eden turistler için motosikletle seyahat deneyiminin en güçlü turizm motivasyonu olduğunu ortaya koymaktadır. Bunu hedef destinasyonun ve/veya rotanın çekicilikleri takip etmektedir. Seyahate destek unsurlar ancak bu iki etkenden sonra gelmektedir. Bu durumu motosikletle seyahat eden turistler için seyahate destek olan teknik ve yolla ilgili unsurların turizm ve serbest zaman değerlendirme motivasyonundan ve hatta içsel unsurlardan daha az önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Motosikletle seyahat eden turistlerin yaşadığı yol deneyimi çok önemlidir. Bunu destinasyon çekicilikleri takip etmektedir. Güvenlik ve yönlendirme, sürüş konforu ve tesisler bundan sonra gelmektedir. Turizm destinasyonlarında turizmi geliştirme ve rekabet gücü üretme adına çoğunlukla önde tutulan tesisleşme eksenli yaklaşımın motosikletli turist açısından çok da geçerli

olmadığı anlaşılmaktadır. Bu kitle için, tesisleşmeden daha önemlisi doğal ve kültürel çekiciliklerin muhafazasıdır denebilir.

Motivasyon unsurlarının bireysel özelliklere göre farklılaşması

Motivasyon unsurlarını ifade eden boyutların önem derecelerinin katılımcı özellikleri itibariyle değişip değişmediği sorusuna cevap bulmak için Bağımsız Örneklem t Testi ve Tek Yönlü ANOVA testi kullanılmıştır.

Cinsiyet, Medeni durum ve Motosikletle yurtdışına seyahat deneyimi olup olmaması ile ilgili alt gruplar arasında boyutlara verilen yanıtların farklılaşıp farklılaşmadığı Bağımsız Örneklem t Testi ile sınıanmıştır (Tablo 3). Test sonuçlarına göre; Güvenlik ve yönlendirme, Tesisler ve Sürüş konforu boyutları kadınlar için erkeklerden daha yüksek öneme sahiptir. Kadınların yol şartlarını daha fazla önemsedikleri ve bu konuda hassas oldukları anlaşılmaktadır. Kadınların güvenlik konusundaki daha yüksek duyarlılıkları ve konfora yönelimleri, sportif etkinliklerde fiziksel zorluklara mesafeli oluşları (Yüksel, 2014) ile ilgili görülebilir. Medeni durum açısından ise bekarların Deneyim boyutunu daha fazla oranda önemsedikleri görülmektedir. Bekarların daha maceracı olmaları (Özgür, 2013) onların maceracı özelliklere hitap eden motosikletle seyahatte, bizzat deneyime yoğunlaşmaları sonucunu doğuruyor olmalıdır. Bu kategoride Boşanmışlar, diğer gruplarla karşılaştırmaya imkân vermeyen bir sayıda olduğundan analiz dışı bırakılmıştır. Motosikletle yurtdışına seyahat deneyimi olmayanların da Güvenlik ve yönlendirme ile Sürüş konforu boyutlarını yurtdışı deneyimi olanlardan daha yüksek düzeyde önemli gördükleri anlaşılmaktadır. Bu durum, bireylerin motosikletle seyahat deneyimi arttıkça teknik konuların öneminin azaldığını düşündürmektedir. Daha fazla oranda seyahat edenlerin, elde ettikleri tecrübe, bilgi ve birikimle teknik konulardaki maharetlerini artırmakta oldukları ve bu konulara atfettikleri önemin de buna bağlı olarak azaldığı anlaşılmaktadır.

Tablo 3: Cinsiyet, medeni durum ve motosikletle yurtdışına seyahat deneyimi itibariyle farklılaşan boyutlar (t testi sonuçları itibariye farklılaşmalar)

Kişisel özellikler	Boyut	t değeri	p	Farklılaşma
Cinsiyet	Güvenlik ve Yönlendirme	-6,004	,000	Kadın>Erkek
	Tesisler	-3,325	,001	Kadın>Erkek
	Sürüş Konforu	-7,689	,000	Kadın>Erkek
Medeni Durum	Deneyim	2,888	,004	Evli<Bekar
Yurtdışına Seyahat Deneyimi	Güvenlik ve Yönlendirme	4,376	,000	Hayır>Evet
	Sürüş Konforu	3,156	,005	Hayır>Evet

Motosikletle seyahat eden turistlerin seyahat motivasyonu boyutlarının yaş, eğitim, seyahat şekli (kişi sayısı), aylık gelir, varış noktası, günlük harcama, yıllık yapılan yol (km), konaklama süresi alt gruplarına göre farklılaşıp farklılaşmadığı Tek Yönlü ANOVA ile sınıanmıştır. Farkın hangi alt gruplar arasında olduğuna dair varyans homojenliği durumunda ve grup sayıları arasındaki denge gözetilerek Tukey ve/veya Scheffe, varyanslar arası homojenlik olmaması durumunda Dunetts testi sonuçlarına göre değerlendirme yapılmıştır.

Katılımcıların kullandığı motosiklet türü ile dernek üyeliği özelliklerinin seyahat tutumlarıyla etkileşiminin rasyonel temelleri kurulamadığından bu iki etkene bağlı sınama yapılmamıştır. Diğer yandan, Eğitim ve Seyahat şekli (kişi sayısı) itibariyle hiçbir boyutta farklılaşma tespit edilememiştir. Bu durum, eğitim ve birlikte seyahate çıktığı kişi sayısı unsurlarının motosikletli turist için belirleyici tutumsal/motivasyonel fark üretmediğini ortaya koymaktadır. Yaş, günlük harcama miktarı ve aylık gelir gruplarına göre farklılık tespit edilen boyutlar Tablo 4'te verilmektedir.

Tablo 4: Yaş, günlük harcama miktarı ve aylık gelir itibariyle farklılaşan boyutlar

Kişisel özellikler	Boyut	F değeri	p	Farklılık
Yaş	Güvenlik ve Yönlendirme	2,770	,026	18-25>36-45
	Tesisler	9,640	,000	18-25>26-35 18-25>36-45 18-25>46-55 26-35<56 ve ü.
	Sürüş Konforu	7,377	,000	18-25>26-35 18-25>36-45 18-25>46-55
	Çekicilikler	5,199	,000	18-25<46-55 36-45<46-55
	Deneyim	3,639	,006	18-25>56 ve ü. 26-35>56 ve ü.
Günlük Harcama Miktarı	Güvenlik ve Yön.	4,349	,013	200-300 TL<601 TL ve üzeri
	Tesisler	12,379	,000	200-300 TL<601 TL ve üzeri 301-600 TL<601 TL ve üzeri 200-300 TL<301-600 TL
	Sürüş Konforu	6,606	,001	200-300 TL<601 TL ve üzeri 301-600 TL<601 TL ve üzeri
Aylık Gelir	Güvenlik ve Yön.	12,390	,000	2006 TL ve altı>3008-5008 2006 TL ve altı>5009 ve üst 2007-3007>3008-5008 2007-3007>5009 ve üst
	Tesisler	8,972	,000	2006 TL ve altı>3008-5008 2006 TL ve altı>5009 ve üst 2007-3007>3008-5008 2007-3007>5009 ve üst
	Sürüş Konforu	10,481	,000	2006 TL ve altı>3008-5008 2006 TL ve altı>5009 ve üst 2007-3007>3008-5008 2007-3007>5009 ve üst
	Çekicilikler	6,068	,000	2006 TL ve altı<2007-3007 2006 TL ve altı<3008-5008 2006 TL ve altı<5009 ve üst

Güvenlik ve yönlendirme boyutu 18-35 yaş grubu için 36-45 yaş grubundan daha önemlidir. Tesislere verilen önem 18-25 yaş grubu için 26-35, 36-45 ve 46-55 yaş gruplarından daha fazladır. Bu veriler, genç motosikletli turistlerin genel eğilimin dışında bir tutum sergilediğini göstermektedir. Yol tecrübesi az olan bireylerde güvenlik ve tesislere duyarlılık daha yüksektir denebilir. Yine 56 ve üzeri yaşta olanlar tesisler boyutuna 26-35 yaş grubuna nazaran daha yüksek önem atfetmektedir. Sürüş konforu 18-25 yaş grubu için 26-35, 36-45 ve 46-55 yaş gruplarından daha önemlidir. Çekiciliklere verilen önem 46-55 yaş grubu için 18-25 ve 36-45 yaş gruplarından daha fazladır. Deneyim ise 18-25 ve 26-35 yaş grupları için 56 ve üstü yaşta olanlara göre daha önemlidir. Ortalamalara genel olarak bakıldığında deneyimin her yaş grubu için yakın düzeyde ve görece olarak yüksek öneme sahip olduğu anlaşılmaktadır. Çekicilikler daha yaşlı katılımcılar için daha önemliyken diğer boyutlarda en genç kitlenin yüksek önem atfetmesi, bunu en yaşlı kitlenin takip etmesi ilgi çekicidir.

Günlük harcama miktarı baz alındığında, İlk ve ortaokul mezunları diğer gruplarla karşılaştırmaya imkân vermeyen bir sayıda olduğundan analiz dışı bırakılmıştır. Güvenlik ve yönlendirme boyutu, seyahatlerinde günlük 601 TL ve üzeri harcayanlar için 200-300 TL harcayanlardan daha önemlidir. Tesisler boyutu 601 TL ve üzeri harcayanlar için 200-300 TL harcayanlardan ve 301-600 TL harcayanlardan daha önemlidir. Bu boyut yine 301-600 TL harcayanlar için 200-300 TL harcayanlara göre daha önemli görülmektedir. Sürüş konforu boyutu seyahatlerinde günlük 601 TL ve üzeri harcayanlar için 200-300 TL harcayanlardan ve 301-600 TL harcayanlardan daha önemlidir. Yüksek harcama eğilimi olanların güvenlik ve yönlendirme, tesisler ve sürüş konforu boyutlarına daha yüksek önem atfettikleri anlaşılmaktadır. Aslında bu bulguyu, harcama düzeyi en üst dilimde yer alan kitlenin tüm motivasyon unsurlarına duyarlılığı daha yüksek olmaktadır şeklinde yorumlamak da mümkündür. Bu kitle, seyahati ile ilgili tüm detaylara yüksek önem atfederken harcaması da en yüksek düzeyde

gerçekleşmektedir. Muhtemelen seyahati için ciddi bir harcama miktarı ayırdığı için hiçbir konuda eksikliğe tahammülü olmamakta ve teknik ve deneysel bütün konularda en üst seviyede performans beklemektedir.

Aylık gelir itibarıyla Güvenlik ve yönlendirme, tesisler ve sürüş konforu boyutlarında ortak bir eğilim söz konusudur. Bu boyutlara, 3007 TL ve altı gelire sahip olanlar daha üst gelir gruplarına göre daha yüksek önem atfetmektedir. Çekicilikler ise 2006 TL ve altı gelir grubu için diğer gruplar için olduğundan daha az düzeyde önemlidir. Genel olarak bakıldığında en düşük gelir grubundan katılımcılar Güvenlik ve yönlendirme ile tesisler ve sürüş konforuna yüksek önem verme eğilimindedir. Çekicilikler ise en yüksek gelir grubu için daha önemli görünmektedir.

Variş noktası, yıllık yol miktarı ve konaklama süresi gruplarına göre farklılık tespit edilen boyutlar ve farklılığın kaynağı olan gruplar Tablo 5'te verilmektedir.

Tablo 5: Variş noktası, yıllık yol miktarı (km) ve konaklama süresi itibarıyla farklılaşan boyutlar

Kişisel özellikler	Boyut	F değeri	p	Farklılık
Variş Noktası	Güvenlik ve Yön.	3,835	,002	Kentsel Alanlar> Dağ
	Tesisler	4,944	,000	Kentsel Alanlar> Kırsal Alanlar Kentsel Alanlar> Dağ Deniz Kıyısı > Dağ
	Sürüş Konforu	12,907	,000	Kentsel Alanlar> Kırsal Alanlar Kentsel Alanlar> Deniz Kıyısı Kentsel Alanlar> Dağ Kentsel Alanlar> Eşsiz- Egzotik Deniz Kıyısı > Dağ Eşsiz- Egzotik > Dağ
	Çekicilikler	4,230	,003	Eşsiz- Egzotik > Kentsel Alanlar Eşsiz- Egzotik > Deniz Kıyısı
Yıllık Yol Miktarı (km)	Güvenlik ve Yön.	16,439	,000	3000 km ve altı > 3001-5000 km 3000 km ve altı > 5001 ve üstü
	Tesisler	6,177	,002	3000 km ve altı > 3001-5000 km 3000 km ve altı > 5001 ve üstü
	Sürüş Konforu	33,033	,000	3000 km ve altı > 3001-5000 km 3000 km ve altı > 5001 ve üstü
	Çekicilikler	6,309	,002	3001-5000 km > 3000 km ve altı 5001 ve üstü > 3000 km ve altı
Konaklama Süresi	Güvenlik ve Yön.	8,682	,000	1-3 gün > 4-7 gün 1-3 gün > 8 ve üstü
	Tesisler	4,960	,007	1-3 gün > 4-7 gün
	Sürüş Konforu	6,829	,001	1-3 gün > 8 ve üstü

Güvenlik ve yönlendirme boyutu Dağları hedef bölge olarak seçenler için Kentsel alanlara ve Eşsiz-egzotik alanlara yönelenlere göre olduğundan daha az önemlidir. Tesisler ise Kentsel alanları tercih edenler için Kırsal alanları ve Dağları tercih edenlere göre daha yüksek öneme sahiptir. Deniz kıyısını tercih edenler de tesisleri Dağları tercih edenlerden daha önemli görmektedir. Sürüş konforuna verilen önem Kentsel alanları tercih edenlerde diğer gruplardan daha yüksektir. Deniz kıyısı ve Eşsiz egzotik alanlara yönelenler de bu boyutu Dağları tercih edenlerden daha önemli görmektedir. Çekiciliklere verilen önem Eşsiz egzotik alanlara yönelenlerde Kentsel alanları ve Dağları tercih edenlerden daha yüksektir. Bu sonuçlar teknik unsurların kent seyahatlerinde, çekiciliklerin ise egzotik turlarda daha önemli görüldüğünü düşündürmektedir.

Güvenlik ve yönlendirme, Tesisler ve Sürüş konforu boyutları seyahatlerinde yılda 3000 km ve daha az yol yapanlar için 3001 ve daha fazla yol yapanlara göre daha önemlidir. Çekicilikler ise tam tersine seyahatlerinde yılda 3000 km ve daha az yol yapanlar için 3001 ve daha fazla yol yapanlara göre daha

az önemlidir. Bu durum deneyimlenen yol uzunluğuna göre çekiciliklerle teknik unsurların ters yönde önemsendiğini göstermektedir. Çekicilikleri daha fazla önemseyenlerin daha uzun rotaları/mesafeleri göze aldığı da düşünülebilir. Bu durumda, güçlü doğal ve kültürel çekiciliklere sahip destinasyonların çok uzak mesafelerden motosikletli turist çekmesi olasıdır.

Güvenlik ve yönlendirme boyutu seyahatlerinde ortalama 1-3 gün konaklayanlar için 4 gün ve üzeri konaklayanlardan daha önemlidir. Tesisler boyutu 1-3 gün konaklayanlar için 4-7 gün konaklayanlardan daha önemlidir. Sürüş konforu ise 1-3 gün konaklayanlar için 8 gün ve daha fazla konaklayanlardan daha önemlidir. Bu durum belirtilen üç boyutun daha az konaklayanlar için daha önemli olduğunu ifade etmektedir.

Anketin sonunda katılımcıların ilave etmek istedikleri görüşleri için sunulan açık uçlu değerlendirme kısmında verilen yanıtlar analiz edildiğinde de önemli görüşler ortaya çıkmaktadır. Bunlardan bir kısmı ankette eksik bırakılan konularla ilgilidir. Bu kapsamda; ekipman (kıyafet, kask, çadır vb.), güvenlik ekipmanı kullanımı, yolculukta gece-gündüz tercihi, mola miktar ve uzunlukları, motosiklet tekerlek çapları, motosiklet yakıt tüketimi ve rota oluşturmanın etkileşimi gibi teknik konularda ilave soruların olabileceği belirtilmektedir. Bazı katılımcılar ise, kaç yıldır motosiklet kullanıldığı, fiziksel yorgunluk durumu, gezi sonrası psikolojik durum, ailenin motor kullanmaya tepkisi, ileri sürüş eğitimi alıp almadığı ve yol hazırlanma süreci gibi kişiye has konuların ele alınmasının konunun anlaşılması açısından yararlı olacağını belirtmiştir. Bu öneriler de gelecek çalışmalar açısından dikkate alınması gereken unsurları ortaya koymaktadır.

Sonuç ve öneriler

Bu çalışmanın bulguları motosikletli turistin kendine özgü yapısını ortaya koymakta, bu profilin deneyimlediği turizm ürününün de yapısal özelliklerini anlamamıza yardımcı olmaktadır. Motosikletle seyahat eden turistler için motivasyon sağlayan unsurların, deneyim, çekicilikler, sürüş konforu, güvenlik ve yönlendirme ve tesisler boyutlarında birleştiğini anlaşılmaktadır. Bu boyutlardan bir kısmı deneyimsel, bir kısmı ise teknik içeriğe sahiptir. Deneyim boyutu, belli bir rotada motosikletle sürüşü hissetme ve bizzat yolda olmayı ifade etmektedir. En fazla önem atfedilen boyut da budur. Bu durum, motosikletli turist için bizzat motosikletle yol yapma deneyiminin ve buna da bağlı olarak yol ve rotanın motosiklet kullanılarak deneyimlenmesinin çok önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Sürüş sırasındaki akışın önemli olduğuna daha önceki çalışmalar da işaret etmektedir (Frash vd., 2018). Yine, Sykes ve Kelly (2014)'nin katılımcılarının vurguladığı "*motosiklet turlarımızın final destinasyonu yoktur*" ibaresi motosiklet kullanmak ve rotayı deneyimlemenin önemini ortaya koymaktadır. Ramoa vd. (2021)'in deyişiyle, motosikletli turistler için yolculuk, hareket halindeki bir varış noktasına yönelmek olarak görülür. Motosikletli turist de hep daha ileriye giden bir destinasyona varmak uğraşı içerisindedir. Deneyimsel içeriğe sahip diğer boyut, çekicilikler boyutudur. Bu boyut, hedef rota ve/veya destinasyonun sahip olduğu manzara, doğa ve kültür çekiciliklerin önemini ifade etmektedir. Bu boyutun da ikinci düzeyde önemli görüldüğü anlaşılmaktadır. Motosikletli turlarda manzara özellikleri ve doğa ile temasın önemi konusundaki bu bulgu, Sykes ve Kelly (2014; 2016) ve Ramoa vd. (2021) ile örtüşmektedir. Teknik içerikli boyutlar ise motosikletle yolculuğu destekleyen güvenlik, yönlendirme, konfor ve tesis gereksinimlerini ifade etmektedir. Bu durumda, deneyimlenen rotanın ve doğal, kültürel çekiciliklerin teknik içerikli boyutlardan ve özellikle turizm endüstrisinin sunum alanları olarak görülebilecek olan tesislerden (otel, yeme-içme vb.) daha önemli olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum turizm akademisyenleri ve profesyonelleri için motosikletli turisti deneyimsel boyutuyla ele almayı bir zorunluluk haline getirmektedir.

Diğer yandan, güvenlik ve yönlendirme ile sürüş konforu unsurlarının önemini ölçmeye yönelik daha eski bir çalışmaya rastlanmamasına rağmen bu etkenlerin de motosikletli turistler için oldukça önemli olduğu anlaşılmıştır. Bu nedenle bu boyutların, motosikletli turist davranışı üzerine yapılacak çalışmalarda mutlaka dikkate alınması gerektiği görülmektedir.

Bulgulardan hareketle kritik bazı öneriler sunulabilir. Motosikletli turistler için eşsiz yol deneyimini yaşayabilecekleri, doğal, kültürel vb. temalarla bezenmiş ve motosiklet kullanmanın farklılığını hissettiren güzergâhlar oluşturulmalıdır. Çekiciliklerin ikinci düzeyde önemli görülmesi

destinasyonların sahip oldukları kaynak ve çekicilikleri ile bu kitleyi harekete geçirebileceklerini ortaya koymaktadır. Özellikle daha kıdemli ve yüksek gelire sahip motosikletli turistleri çekmek adına doğal ve kültürel çekiciliklerin korunması ve geliştirilmesi çok önemli görünmektedir. Sürüş konforu, güvenlik ve yönlendirme ve tesisler ise turizm altyapısını işaret etmektedir. Trafik güzergâhlarında altyapının eksiksiz olması, araç yönlendirme, güvenlik ve bakım kapsamında gerekli tesisleşme ve kolaylıkların sağlanması motosikletle seyahat eden turistleri destinasyona çekme konusunda önemli işlev görecektir.

Katılımcıların kişisel ve seyahat tercihlerine ilişkin özelliklerinden hangisinin hangi boyutlarla ilgili olduğu farklılık analizi sonuçlarından izlenebilir. Bu bulguların da ileride yapılacak çalışmalarda dikkate alınması ve pratisyenlere yol göstermesi açısından genel sonuçları şunlardır: Cinsiyetin güvenlik ve yönlendirme, tesisler ve sürüş konforu; medeni durumun ise deneyimsel özellikler olarak deneyim ve çekicilikler konusunda fark üreten değişkenler olduğu dikkate alınmalıdır. Yurtdışına motosikletle seyahat deneyimi yine güvenlik ve sürüş konforu konusunda fark üretmektedir. Yaş tüm boyutlarda farklılaşma üretmektedir. Deneyimin her yaş grubu için yakın düzeyde ve göreceli olarak yüksek öneme sahip iken çekicilikler daha yaşlı katılımcılar için daha önemlidir. Güvenlik ve yönlendirme, tesisler ve sürüş konforuna en genç kitlenin yüksek önem atfetmesi, bunu en yaşlı kitlenin takip etmesi ilgi çekicidir.

Seyahate katılan kişi sayısı yalnız deneyime verilen önemi farklılaştırmaktadır. Gelir grubunun boyutların önem düzeyine katkısı kapsamlıdır. En düşük gelir grubundan katılımcılar Güvenlik ve yönlendirme ile tesisler ve sürüş konforuna yüksek önem verme eğilimindedir. Çekicilikler ise en yüksek gelir grubu için daha önemli görünmektedir. Yine seyahatin tercih edilen hedef bölgesi kategorileri açısından teknik unsurların kent seyahatlerinde çekiciliklerin ise egzotik turlarda daha önemli görüldüğü anlaşılmaktadır. Yüksek harcama eğilimi olanların özellikle teknik boyutlar olarak görülen güvenlik ve yönlendirme, tesisler ve sürüş konforu boyutlarına daha yüksek önem atfettikleri anlaşılmaktadır. Deneyimlenen yol uzunluğuna göre de çekiciliklerle teknik unsurların ters yönde önemsendiğini, yol arttıkça çekiciliklere verilen önemin arttığını göstermektedir. Yine kısa süre konaklayanlar için teknik boyutlar daha uzun konaklayanların atfettiğinden daha önemli görülmektedir.

Kaynakça

- Abutalibov, N. ve Türkay, O. (2019). Motosikletle seyahat: Moto-turist davranışının analizi, Ş. Demirkol (Ed.). *18. Geleneksel Turizm Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (170-186). İstanbul Üniversitesi.
- ACEM (2004). *Smart Wheels for City Streets*, 16.05.2019 tarihinde https://www.acem.eu/images/stories/doc/publications/d_smart_wheels_25889.pdf adresinden erişildi.
- Ak, B. (2005). Parametrik hipotez testi, Ş. Kalaycı (Ed.). *SPSS uygulamalı çok değişkenli istatistik teknikleri* (72-83). Asil Yayın Dağıtım Ltd. Şti.
- Alıcıoğlu, B., Yalnız, E., Eşkin, D., ve Yılmaz, B. (2008). Motosiklet kazalarına bağlı yaralanmalar. *Acta Orthopaedica Traumatologica Turcica*, 42(2), 106-111.
- Ardahan, F. ve Güleç, S. (2020). Developing and doing validity and reliability of the motivational factors scale of recreational motorcycle usage. *Journal of Social Sciences & Humanities*, 4(3), 129-144.
- Auster, C.J. (2001). Transcending potential antecedent leisure constraints: The case of women motorcycle operators. *Journal of Leisure Research*, 33(3), 272-298.
- Austin, D. M., Gagne, P. ve Orend, A. (2010). Commodification and popular imagery of the biker in American culture. *The Journal of Popular Culture*, 43(5), 942-963.
- Ay, M. ve Özel, Ç.H. (2019). Postmodern Turist deneyimi: Motosikletli kadın gezginlerin deneyimleri üzerine bir değerlendirme. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 9(2), 630-645.
- Cater, C. (2017a). Long way up: Peripheral motorcycle tourism to the North Cape. D. Weaver, Y. S. Lee, ve N. Prebensen (Ed.). *Arctic tourism experiences: Production, consumption, and sustainability* (149-158). CABI Publishing.
- Cater, C.I. (2017b). Tourism on two wheels: Patterns of motorcycle leisure in Wales. *Tourism Management*, 61, 180-189.

- Chesham, D.J., Rutter, D.R., ve Quine, L. (1993). Motorcycling safety research: A review of the social and behavioural literature. *Social Science & Medicine*, 37(3), 419–429.
- Elliot, M.A., Baughan, C.J., Broughton, J., Chinn, B., Grayson, G.B., Knowles, J. ve diğerleri (2003). *Motorcycle safety: A scoping study prepared for road safety division, department for transport* (Rapor No: 581). TRL Limited. 09.07.2019 tarihinde <https://trl.co.uk/sites/default/files/TRL581.pdf> adresinden erişildi.
- Frash R.E., Blose, J.E., Smith, W.W. ve Scherhag, K. (2018). A multidisciplinary marketing profile of motorcycle tourists: Explorers escaping routine to find flow on scenic routes. *Tourism Recreation Research*, 43(4), 432-444.
- Frash, R.E. ve Blose, J.E. (2019). Serious leisure as a predictor of travel intentions and flow in motorcycle tourism. *Tourism Recreation Research*, 44(4), 516-531.
- Hair, J.F., Black., W.C., Babin., B.J., Anderson., R.E. ve Tatham., R.L. (2006). *Multivariate Data Analysis*. 6. Baskı. Pearson International Edition.
- Han, H., Meng, B., ve Kim, W. (2017). Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*, 59, 91-103.
- Hardy, A. (2006). *Drive tourism: A methodological discussion with a view to further understanding the drive tourism market in British Columbia, Canada*. Community Development Institute ve University of Northern British Columbia. 03.08.2019 tarihinde https://www.unbc.ca/sites/default/files/assets/community_development_institute/publications/a_hardy_cdi_paper.pdf adresinden erişildi.
- Hardy, A., Beeton, R.J.S. ve Carter, R.W. (2005). Innovation through iterations: Improving regional touring routes through survey research, D. Carson ve J. Macbeth (Ed.). *Regional Tourism Cases: Innovation in Regional Tourism* (91–101). Common Ground Publishing.
- Hobbs, C., Galer, I. ve Stroud, P. (1986). *The characteristics and attitudes of motorcyclists: A national survey*. transport and road research laboratory (Rapor No:51). TRL Limited. 16.05.2019 tarihinde <https://trl.co.uk/sites/default/files/RR051.pdf> adresinden erişildi.
- Lee, T.C. (2007). *An Agent-Based Model to Simulate Motorcycle Behaviour in Mixed Traffic Flow* [Doktora Tezi], University of London.
- Leong, S. T., Muttamara, S. ve Laortanakul, P. (2002). Influence of benzene emission from motorcycle on Bangkok air quality. *Atmospheric Environment*, 36(4), 651-661.
- Mahrani, M., Ruliana, P. ve Ritonga, R. (2020). Building the image of Semarang City through Motocross World Championship, *Jurnal Komunikasi Ikatan Sarjana Komunikasi Indonesia*, 5(2), 243-253.
- Motorcycles Data (t.y.). *World motorcycles market*, 02.04.2019 tarihinde <https://motorcyclesdata.com/2019/03/25/world-motorcycles-market/> adresinden erişildi.
- Olsen, M. (2002). Keeping track of the self drive market. D. Carson, I. Wallerandand ve N. Scott (Ed.). *Drive tourism: Up the Wallanda round the bend* (11–24). Common Ground Publishing.
- Özgür, E. (2013). Yaşa göre değer farklılıkları ve siyasi kuşak aidiyeti. *Sosyoloji Dergisi*, 26(1), 45-76.
- Quadri-Felitti, D., Sykes, D. ve Chen, F. (2019). Is motorcycle tourism ready to rev up in Pennsylvania? An exploratory study of suppliers' business attitudes of motorcycle tourism. *International Journal of Culture, Tourism And Hospitality Research*, 13(1), 1-15.
- Ramoa, C.E.A., Pires, P.S. ve Añaña, E.S. (2021). Motorcycle tourism and nature: An analysis of motorcyclists' motivations to travel. *Leisure Studies*, DOI: 10.1080/02614367.2020.1858327
- Reio Jr., T.G. ve Shuck, B. (2015). Exploratory factor analysis: Implications for theory, research, and practice. *Advances in Developing Human Resources*, 17(1), 12-25.
- Schouten, J. W. ve McAlexander, J. H. (1995). Subcultures of consumption: An ethnography of the new bikers. *Journal Of Consumer Research*, 22(1), 43–61.
- Shih, H. Y. (2006). Network characteristics of drive tourism destinations: An application of network analysis in tourism. *Tourism Management*, 27(5), 1029–1039.
- Sykes, D. (2021). Cruising and clanning: The motorcycle tourism tribal experience. C. Pforr, R. Dowling ve M. Volgger (Ed.). *Consumer Tribes in Tourism* (189-202). Springer.
- Sykes, D.M. ve Kelly, K.G. (2012). Mapping the study of motorcycle tourism: Impacts and opportunities. *International Conference on Tourism and Events: Opportunities, Impacts And Change*. Ulster Business School, University of Ulster.

- Sykes, D. ve Kelly, K.G. (2014). Motorcycle tourism demand generators and dynamic interaction leisure. *International Journal of Culture, Tourism And Hospitality Research*, 8(1), 92-102.
- Sykes, D.M. ve Kelly, K.G. (2016). Motorcycle drive tourism leading to rural tourism opportunities. *Tourism Economics*, 22(3), 543-557.
- Taber, K.S. (2018). The use of Cronbach's alpha when developing and reporting research instruments in science education. *Research in Science Education*, 48, 1273-1296.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2019). Ulaştırma istatistikleri. 09.07.2019 tarihinde http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051 adresinden erişildi.
- Walker, L. (2011) Tourism and leisure motorcycle riding. B. Prideaux ve D. Carson (Ed.). *Drive Tourism: Trends And Emerging Markets* (146-158). Routledge Publishing.
- Weinzimmer, D., Newman, P., Taff, D., Benfield, J., Lynch, E. ve Bell, P. (2014). Human responses to simulated motorized noise in national parks. *Leisure Sciences An Interdisciplinary Journal*, 36(3), 251-267.
- Wu, D.C., Song, H. ve Shen, S. (2017). New developments in tourism and hotel demand modeling and forecasting. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29(1), 507-529.
- Wu, H., Ai, C. ve Chang, Y. (2021). What drives experiential sharing intentions towards motorcycle touring? The Case of Taiwan. *Journal of China Tourism Research*, 17(1), 90-119.
- Yüksel, M. (2014). Cinsiyet ve spor. *Tarih Okulu Dergisi*, 7(19), 663-684.

Etik kurul onayı

2020 yılı öncesinde tamamlanan araştırma verilerinin kullanılması sebebi ile bu araştırma, etik kurul izni gerektirmeyen çalışmalar arasında yer almaktadır.

Araştırmacıların katkı oranı beyanı

Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır.

Çıkar çatışması beyanı

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.