

Havalimanlarının Turizm ve Kalkınmaya Etkilerinin Değerlendirilmesi: Gülyalı ilçesi Örneği

İbrahim SEZER^{1*}

¹ Giresun Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Giresun.

*Sorumlu Yazar: ibrahimsezer@mynet.com

[†]Konuşmacı: ibrahimsezer@mynet.com

Sunum Türü/Bildiri Türü: Sözlü/ Tam Metin

Özet-Turizm ve ulaştırma arasındaki etkileşim, turistik seyahatler için vazgeçilemez değerdedir. Özellikle de hava yolu ulaştırmasının varlığı, turistik destinasyonların dış dünyaya açılmasında oldukça önemlidir. Hava limanları bir yandan turistik seyahatler için avantajlı koşulların oluşmasına katkı sağlarken, diğer taraftan bulunduğu bölgede turizm ve diğer ekonomik sektörlerin gelişimine oldukça önemli katkılar yapmakta, kalkınmayı desteklemektedir. Ordu ilinin Gülyalı ilçesi de 2015 yılından beri faaliyette olan havalimanıyla dikkate değer bir turizm ve kalkınma potansiyeline sahiptir. Çalışmamızda, hava limanının Gülyalı ilçesindeki turizm ve kalkınmaya etkileri değerlendirilmektedir. Başta havalimanı olmak üzere bütün bu avantajlı durumlarının etkili ve verimli değerlendirilmesiyle Gülyalı ilçesi, turizm ve diğer ekonomik faaliyetlerin gelişme gösterebileceği bir kalkınma dönemine emin adımlarla ilerleyebilecektir.

Anahtar Kelimeler: Havalimanı, Gülyalı, turizm, kalkınma, seyahat.

Assessment of the Influence of the Airports on Tourism and Development: The Case of Gülyalı Town

Abstract- The interaction between tourism and transportation is an indispensable value for touristic travels. Especially the presence of air transportation is very important in opening of tourist destinations to the outside world. While airports contribute favorable conditions for touristic travels, they make considerable contributions to the development of tourism and other economic sectors in the region and they support the development. Gülyalı District of the Ordu has a remarkable tourism and development potential with its airport operating since 2015. In our study, the effects of airport to tourism and development in the Gülyalı district are evaluated. Gülyalı District will be able to proceed with a certain developmental period in which tourism and other economic activities can be developed with effective and productive utilization of all these advantageous situations, especially airport.

Keywords: Airport, Gülyalı, tourism, development, travel.

1. GİRİŞ

Ulaştırma, insanların bir yerden başka bir yere ulaşım araçlarıyla taşınması ve her türlü malın, maddenin, enerjinin, eşyanın, paranın, yayının (gazete, dergi, kitap vb) nakledilmesine denir [8]. Turizm ise WTO'nun 1991 yılında yaptığı tanıma göre; kendi olağan çevresinin dışındaki bir yere, belirlenmiş bir süreden daha az kalmak üzere giden ve ana amacı ziyaret ettiği yerde para kazanılan bir faaliyetin denenmesi dışında seyahat etmek olan kişinin faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır. Turizmin üç "A"sından birisi de accessibility yani erişimdir [9]. Dolayısıyla esas gayesi seyahat olan turizm faaliyetlerinin gerçekleşmesi için, ulaştırmanın olması elzemdir. Ulaştırma araçlarının varlığı ve çeşitliği, turistik faaliyetlerin gelişmesine önemli katkılar yapabilmektedir. Turizm ile ulaştırma etkileşiminden turizm ulaştırması kavramı ortaya çıkmıştır. Turizm ulaştırması; insanların turistik amaçlarla seyahatlerde ekonomik prensiplere uygun olarak, turizm pazarlarından turist çekim merkezlerine hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan aktivite olarak tanımlanmaktadır [6].

Turizm ulaştırmasında yani turistik seyahatlerin gerçekleştirilmesinde özellikle hava yolu ulaştırmasının oldukça önemli bir yeri vardır. Hava yolu ulaştırması, yüksek hız, zamandan tasarruf, konfor ve güvenlik gibi pek çok konuda rakipsiz olmasının getirisiyle, turistik seyahatlerde özellikle uzun mesafeli- vazgeçilmez önemdedir. Hava ulaştırması, paket turların en elverişli koşullarla düzenlenmesine imkan vermekte, böylece kitle turizminin gelişimine de katkı sağlamaktadır. Ayrıca turistik seyahatlerde yatay ve dikey entegrasyon olanakları bakımından da büyük bir avantajı barındırmaktadır [6].

Dünyada ilk olarak 21. Yüzyılın başlarında Fransa'da başlayan ticari hava seferleriyle yepyeni bir ulaşım sistemi ortaya çıkmıştır. Hava yolu ulaştırmasının gelişmesini baş döndürücü olarak niteleyebiliriz. İlk olarak sadece 1 km uçulabilmiş, daha sonra hem mesafe hem de uçakların kapasitesi ve hızı artmıştır. 1. Dünya Savaşı sırasında uçakların saatte 320 km hızla 6800 km uçuş menzili varken, günümüzde uçaklar 15 000-16 000 km uçuş menziline ulaşabilmektedir [13]. Hava yolu ulaştırmasının turistik seyahatlerdeki payının artması, 1950'lili yıllardan sonra havacılık ve uçak teknolojisindeki gelişmeler ve paket turların sayesinde meydana gelmiştir [9]. Dünyada hava yolu ulaştırmasına olan yüksek talep, havalimanı sayısının artmasına, uçak seferlerinin ve uçuş yapılan yerlerin sayısının artmasına vesile olmaktadır. Her geçen gün daha çok sayıda insan hava yolu ulaştırmasına katılmayı tercih etmektedir. 1945 yılında dünyada 9 milyon yolcu (o tarihteki dünya nüfusunun % 0.5'i) hava yoluyla taşınırken, 1992 yılında 1.2 milyar yolcu (o tarihteki dünya nüfusunun % 25'i), 2003 yılında 2.1 milyar (Dünya nüfusunun % 33'ü) yolcu hava yolunu tercih etmiştir [15]. Hava yoluyla taşınan yolcu sayısı 2017 yılında 4,07 milyara ulaşmıştır. Bu da dünya nüfusunun

% 53,5'ine karşılık gelmektedir [14]. Ülkemizde de hava yolunu tercih edenlerin sayısı giderek yükselmektedir. 2017 yılı sonu itibariyle Türkiye geneli (transit dahil) 193 576 844 yolcu hava yolunu tercih etmiştir [16].

Havayolu ulaştırmasının yapılabilmesi için gerekli olan üç şey; uçak, havalimanı ve izlenen yoldur [13]. Hava yolu ulaştırmasında uçakların ve yolcuların taşınmasında yer hizmetlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Yer hizmetlerinin verildiği havalimanlarının uçağın güven içinde faaliyetini sürdürmesi için gerekli hizmetler ile yolcular için gerekli hizmetlerin verilmesi için oldukça önemli fonksiyonları bulunmaktadır. Havalimanları büyük yatırım maliyetleri ve hassasiyet gerektirdiği için fiziksel, beşeri ve ekonomik açıdan pek çok kriter göz önünde bulundurularak inşa edilmektedir. Dünyada toplam 40 992 havalimanı bulunmaktadır. En fazla havalimanı ABD'de bulunmaktadır [17]. Ülkemizde ise 2017 yılı itibariyle 55 havalimanı mevcuttur. Ayrıca 13 havayolu işletmesi faaliyet göstermektedir. Havalimanlarımızdan 5'i sadece iç hatlara, 50'si ise iç-dış hatlara açık durumdadır. Bu havalimanlarının 19 tanesi askeri statüde olmasına rağmen sivil-asker ortak kullanıma açık vaziyettedir. Ülkemizde havalimanı sayısı her geçen gün artmaktadır. Günümüzde ülkemizde proje aşamasında veya yapımı devam eden havalimanları bulunmaktadır. 5 yeni havalimanının (İstanbul Yeni Havalimanı, Çukurova Havalimanı, Rize-Artvin Havalimanı, Bayburt-Gümüşhane Havalimanı ve Yozgat Havalimanı) yapım çalışmaları sürdürülmektedir. Çeşme Alaçatı Havaalanı için 20 Nisan 2018 tarihinde YİD modeli ihaleye çıkılacaktır. Karaman Havalimanı'nın da ihale süreci devam etmektedir [5].

Ülkemizde yeni tamamlanmış ve kısa süre öncesinde hizmete açılan havalimanları da bulunmaktadır. Bunlardan birisi de Ordu ilinin Gülyalı ilçesinde deniz doldurularak inşa edilen ve 2015 yılının mayıs ayından hizmete giren Ordu-Giresun Havalimanı'dır. Ordu-Giresun Havalimanı'nın bulunduğu Gülyalı ilçesi hem ulaştırma avantajına sahip olması hem de barındırdığı doğal, tarihi ve kültürel turistik çekiciliklerle turizm potansiyeli her geçen gün büyüyen bir konumdadır. Hava limanları buldukları yerleşme ve çevresini başta ekonomik olmak üzere sosyal, kültürel ve daha pek çok bakımdan geliştirebilmekte ve kalkınmaya önemli katkılar yapabilmektedir. Bu bağlamda Gülyalı ilçesi, çok büyük olanaklardan yararlanma aşamasındadır. Ordu-Giresun Havalimanı'nın başta Gülyalı olmak üzere bu çevrede hem Ordu ilinde hem Giresun ilinde turizm ve kalkınma gibi alanlarda önemli ilerlemelerin yaşanmasına zemin hazırlayabileceği kanısındayız.

2. ARAŞTIRMANIN AMACI VE METODU

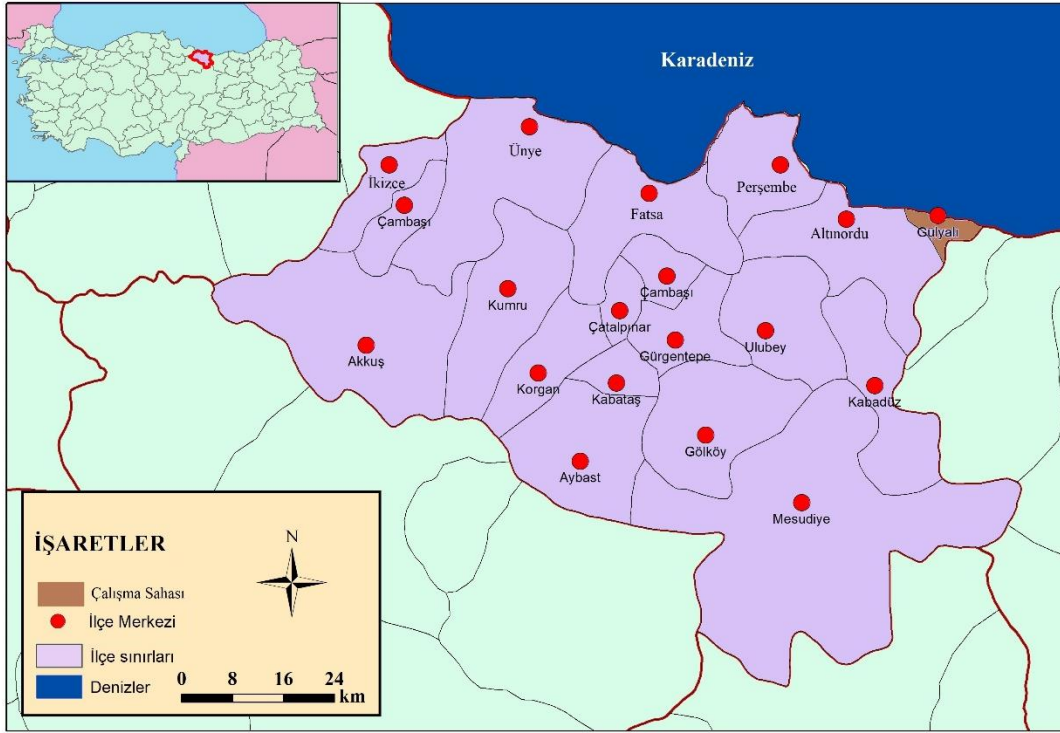
Çalışmanın amacı; hava limanlarının turizm ve kalkınmaya etkilerinden hareketle, Gülyalı ilçesi ve yakın çevresinde turizmin gelişmesine ve kalkınmanın hamlesinin gerçekleştirilmesine Ordu-Giresun Havalimanı'nın yapmakta olduğu ve yapabileceği etkilerin ortaya konulmasıdır. Çalışmamızda hava yolu ulaştırmasının turizme ve

kalkınmaya etkileri Gülyalı ilçesi ve yakın çevresi örneği bağlamında ele alınmıştır. Çalışmamızda Gülyalı ilçesinin doğal, beşeri ve ekonomik özellikleri ile turistik çekicilikleri incelenmiş, Ordu-Giresun Havalimanı'nın hava yolu trafiği ortaya konmuş, Gülyalı ilçesi ve yakın çevresindeki turizm ve kalkınmaya etkileri araştırılmış, mevcut sorunlar ve öneriler sunulmuştur.

3. GÜLYALI İLÇESİNİN COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ

Gülyalı ilçesi, Ordu ilinin kuzeyinde, Karadeniz kıyısında bulunmaktadır. İlçenin batı ve güneyinde Altınordu ilçesi, doğusunda Giresun iline bağlı Piraziz ilçesi ve kuzeyinde Karadeniz yer almaktadır (Harita 1). İlçe 62 km²'lik yüzölçüme sahiptir. Ordu ili yüzölçümünün (5861 km²) oldukça bir bölümünü (% 1) kaplamakta olan Gülyalı, ilin en küçük yüzölçümlü ilçesi durumundadır [7]. Gülyalı ilçesi,

Altınordu ilçe merkezine 23 km, Giresun iline bağlı Piraziz ilçe merkezine 6 km mesafede yer almaktadır. Buna ek olarak Trabzon Havalimanı'na 163 km, Çarşamba Havalimanı'na 155 km mesafede bulunmaktadır. Gülyalı ilçesi sadece hava yolu ulaştırması değil kara ve deniz yolu ulaştırması bakımından avantajlı konumdadır. Samsun'dan Sarp sınır kapısına kadar Doğu Karadeniz sahilini baştanbaşa kat eden ve transit açıdan oldukça faal olan Karadeniz sahil yolu üzerinde yer alan Gülyalı, kara yolu erişimine oldukça elverişlidir. Bunun yanı sıra Karadeniz kıyısında yer alması da deniz yolu ulaştırması bakımından değerlendirilebilecek bir potansiyeli beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda başta hava yolu olmak üzere deniz ve kara ulaştırmasının avantajlarıyla turistik seyahatlere uygun konumda olması, turizm faaliyetlerinin gelişmesine, kırsal ve kentsel kalkınmanın gerçekleştirilmesine yarar sağlayacaktır.



Harita 1. Gülyalı İlçesinin Lokasyonu

Gülyalı ilçesi, çok yüksek olmayan ve kıydan iç kesimlere doğru gidildikçe yükseltisi artarak 1000 m'ye yaklaşan tepelerden ve vadilerden oluşan nispeten engebeli bir topoğrafyaya sahiptir. İlçede Tüylek tepe, Saruçuk tepe, Kulle Tepe, Taaruz tepe ve Gökhasan tepe gibi yükseklikleri 1000 m'yi geçmeyen yükseltiler mevcuttur. Bunun yanı sıra kıyı boyunca dar bir şerit halinde batıdan doğuya doğru, deniz birikintisi kumsal, geriye doğru, karayolu ile yamaç arasında çok dar bir şerit halinde gevşek yapıda alüvyon bir saha uzanış göstermektedir. Gülyalı'da güneydeki yüksekliklerde bulunan kil birimleri geniş bir alanın zemin yapısını meydana getirmekte ve heyelan riskini artırmaktadır [3]. İlçede nispeten engebeli araziler, iç kesimlerdeki turistik destinasyonlara ulaşmada az da olsa dezavantaj oluşturabilir. Bununla birlikte

engebeli arazilerde doğa yürüyüşü ve çeşitli safarilerin yapılabilmesi mümkündür.

İlçede Turnasuyu, Değirmendere, Fasılıçık ve Divane dereleri bulunmaktadır. Bu dereler daimi akışlı olup, genelde kuzey-güney doğrultuda vadilerini oluşturmuşlardır. Kısa boylu olan akarsuların daha çok dandritik akarsu ağına sahip oldukları görülmektedir. Söz konusu akarsuların yataklarını derine doğru kazmalarıyla oluşan vadiler ve çevrelerindeki sırtlar, ilçe arazisinin nispeten engebeli olmasına yol açmıştır. İlçede her mevsimi yağışlı Karadeniz iklimi görülmektedir. Özellikle bu çevrede her mevsim hatta her ay yağış düşmesi, yaz mevsiminde de yağış olasılığının yüksek olması, aşırı nemin varlığı gibi iklimik durumlar, açık havada yapılan turizm aktiviteleri için az da olsa dezavantaj oluşturmaktadır. Bununla birlikte bu çevrede sıcaklığın dengeli bir gidişata

sahip olması ve kış mevsiminin nispeten ılık geçmesi gibi durumlar, turistik aktiviteleri olumlu olarak etkileyebilir. İlçede bitki örtüsü zengindir. Kıyı kesiminde makilik ve fundalık yaygınken, 600 metreye kadar fındık, meyve ağaçları, kızılâğaç, kayın, akçaağaç, meşe, ihlamur ve kestane gibi türler görülmektedir. İlçenin 800-1000 metreler arasındaki kısımda sarıçam, ladin, göknar ve gürgen orman dokusu ile ağaç diplerindeki açıklık alanlarda genellikle ormangülü, çalı çileği, ılgın, karayemiş, defne ve şimşir gibi bodur ağaççıklara rastlanmaktadır [3]. Doğal bitki örtüsü önemli ölçüde tahrip edilmiş olsa da ilçenin güneyine doğru artan bitki örtüsünün zenginliği, ilçedeki turistik seyahatler esnasında daha güzel ve keyifli manzaraların görülmesine vesile olabilir.

Gülyalı ilçesinin eski adı Abulhayr'dır. Beldede 1971 yılında belediye kurulması için gerek müracaatlar yapılmış ancak "Abulhayr" adının Arapça olduğu gerekçesiyle reddedilmiştir. Bunun üzerine "Abulhayr" ismi "kıyı" anlamına gelen "yalı" ile "gül" kelimelerinin birleşmesi ile "Gülyalı" olarak yeni bir isim belirlendikten sonra tekrar yapılan müracaatlar üzerine 1972 yılında Alibey ve Eski Sayaca köylerinin birleşmesi ile Gülyalı Belediyesi meydana getirilmiştir. 19.06.1987 tarihinde de Gülyalı, ilçe statüsü kazanmıştır. 1987 yılında ilçe haline geldikten sonra Gülyalı adını almıştır [18]. Gülyalı ilçesinin Cumhuriyet dönemindeki nüfus gelişimine baktığımızda 1935 yılında Ordu Merkez kazasına bağlı olan ve Abulhayr Sayaca olarak bilinen yerleşmenin nüfusu 817 kişidir. Bu nüfus, 1940 yılında 703 kişiye yükselmiştir. 1960 yılında Ordu Merkez ilçesine bağlı Eskisayaca (Ebülhayrsayaca) ismiyle kayıtlara geçen yerleşmenin nüfusu 1 134'e yükselmiş, 1970 yılında 1 216'ya düşmüştür. 1971 yılında belediye olduktan sonraki ilk nüfus sayımında Gülyalı olarak kayıtlara geçen yerleşmenin nüfusu 3 641'e yükselmiş, 1980 yılında 3 479'a düşmüştür. 1987 yılında ilçe olmasından sonraki ilk sayım olan 1990 yılında Gülyalı'nın nüfusu 10 150'ye, 2000 yılında 10 566'ya yükselmiştir. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'nin uygulanmaya başlandığı 2007 yılında Gülyalı ilçesinin nüfusu 8 165 iken, 2017 yılında da 7 813'e kadar düşmüştür. 2017 yılı itibarıyla ilçe nüfusunun % 49,6'sı (3881 kişi) erkeklerden, % 50,4'ü de kadınlardan oluşmaktadır. 2017 yılı itibarıyla ilçe nüfusunun % 8,4'ü (656 kişi) 0-14 yaş arasındaki çocuk nüfustan oluşurken, % 69,3'ü (5417 kişi) 15-65 yaş arasındaki olgun nüfustan ve % 22,3'ü de (1740 kişi) 65 ve üzerindeki yaşlı nüfustan oluşmaktadır [10].

Gülyalı ilçesinde temel geçim kaynakları; başta tarım (fındık tarımı) olmak üzere hayvancılık, ormancılık, balıkçılık ve arıcılıktır. Gülyalı ilçesinde tarımsal faaliyetler, geçim kaynaklarının başında gelmektedir. 2017 yılı TÜİK verilerine göre ilçenin 33 501 da olan toplam tarım alanlarının dağılımına bakıldığında; en geniş alanının 32 868 da ile meyveler, içecek ve baharat bitkileri alanına ait olduğu anlaşılmaktadır. Bunu 610 da ile sebze alanları ve 23 da ile tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin alanı oluşturmaktadır. İlçe tarım alanlarının % 98'ini meyveler, içecek ve baharat bitkileri alanı oluşturmakta, bunun da tamamına yakını (% 98,8) sadece fındık alanlarından (32 480 da) meydana gelmektedir. Bunun yanı sıra ilçede kivi (360

da), ceviz (12 da), çilek (9 da), mandalina (3 da), elma (4 da) gibi meyveler de yetiştirilmektedir. Ayrıca mısır (23 da) en çok yetiştirilen tarım ürünlerinden birisidir. İlçede sebzelerden en çok yetiştirilenleri, karalahana, domates, hıyar, pazı, patlıcan, ıspanak, biber, taze soğan, maydanoz gibi türlerdir. Bunlara ek olarak Gülyalı ilçesinde örtü altı yetiştiriciliği de yapılmaktadır. İlçede 2017 yılı TÜİK verilerine göre 6 da plastik sera bulunmaktadır [11].

Gülyalı ilçesinde hayvancılık faaliyetleri de yapılmaktadır. İlçede büyükbaş hayvancılık, küçükbaş hayvancılık, kümes hayvancılığı ve arıcılık faaliyetleri de gerçekleştirilmektedir. İlçede 2017 yılı TÜİK verilerine göre; 1 590 büyükbaş (sığır, manda, at, eşek), 2 378 küçükbaş (koyun, keçi), 750 yumurta tavuğu, 25 arıcılık faaliyeti yapan işletme, 3400 yeni tip kovan bulunmaktadır [12]. İlçede ormancılık faaliyeti de yapılmaktadır. İlçedeki orman arazileri, Ordu Orman İşletme Müdürlüğü'ne bağlı Ordu Orman İşletme Şefliği'nin sorumluluk alanındadır. Ordu il geneline olduğu gibi Altınordu ilçesinde de arıcılık faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Özellikle kestane balı üretimi önemlidir. Gülyalı ilçesinde Karadeniz kıyısında olmasının bir getirisi olarak kıyı balıkçılığı da yapılmaktadır. İlçede Ordu Liman Başkanlığı'na bağlı 1 adet balıkçı barınağı mevcuttur. Bunun yanı sıra ilçedeki Turnasuyu, Değirmendere, Hoşköy, Fasılıcık, Divane derelerinin vadilerinde alabalık yetiştiriciliği de yapılabilmektedir. İlçede ev tipi ve az sayıda atölye tipi sanayi dışında sanayi faaliyetleri pek gelişmemiştir.

4. GÜLYALI İLÇESİNİN TURİZM POTANSİYELİ

Gülyalı ilçesi doğal, tarihi ve kültürel turistik çekiciliklere sahiptir. Doğal turistik çekicilikler içerisinde özellikle kumsallar dikkati çekmektedir. Tepealtı mevkiinde bulunan Mavi Dünya plaj işletmesi, harikulade kumsalı, restoran ve diğer tesisleriyle yöre halkının rağbet gösterdiği plajlardandır. Bunun yanı sıra Tepealtı mevkiinde bulunan otantik halk plajı da barındırdığı kumsalı, restoran ve diğer tesisleriyle ilgi çekicidir. Gülyalı ilçesinde tarihi yapılar da bulunmaktadır. Bunlardan ilki, Kestane Mahallesi'ndeki tarihi camidir. 1890-1900 yıllarında inşa edilmiştir [1]. Kesme taştan iki katlı olarak yapılmıştır. Kuzey cephesinde dört sütunla üç bölüme ayrılmış son cemaat yeri mevcuttur. Caminin ibadet kısmına ahşap bir kapıyla girilmektedir. Mihrabı taştan olup, iki yanındaki sütunceler hariç yenilenmiştir. Minber de ahşap olup, sonradan yapılmıştır. Caminin kuzeybatı köşesindeki minare, 1978 yılında inşa edilmiştir [4].

İlçedeki bir diğer tarihi yapılar, Kestane Mahallesi'ndeki Dayınlı ve Değirmenyanı kemer köprüleridir [4]. Dayınlı köprüsü, Kestane Mahallesi'nin Dayınlı mevkiinde bulunmaktadır. Tek gözlü kemer köprüünün iki ucu kaya kütlelerine oturtulmuş durumdadır. Kesme taştan inşa edilen köprüünün muhtemelen sonradan yapılmış üst kısmındaki korkuluk bölümü yığma taşlardan meydana getirilmiştir. Korkuluklarda yer yer yıkılan kısımlar yer almaktadır. Üzerinde yapıyla ilgili herhangi bir kitabeye rastlanılmamış olup, 19. yy başlarında yaptırıldığı tahmin

edilmektedir. Üzeri tamamen sarmaşıklarla kapanmış olan tarihi kemer köprü, ilçedeki başlıca tarihi eserlerdendir. Diğer tarihi kemer köprü, Kestane Mahallesi'nin Değirmenyanı mevkiinde bulunan, çift gözlü kemer köprüdür. Üzerinde yapımı ile ilgili herhangi bir kitabe rastlanılmamış olup, muhtemelen 19. yy sonu, 20. yy başlarında yaptırılmıştır. Düzgün kesme taştan yapılmış olan köprüye, daha sonraları ulaşımı sağlayan betonarme bir köprü eklenmiştir [2].

İlçedeki bir diğer tarihi yapı, Kestane Mahallesi'ndeki tarihi çeşmedir. Düzgün kesme taştan inşa edilmiş olan çeşmenin üzerinde bulunan tarih aşınmalardan dolayı tam okunmamakta olup, 19. yy sonlarında yaptırıldığı sanılmaktadır. Yuvarlak kemerli bir cepheye sahip olan çeşmede dört adet sütunca mevcuttur. Yalak kısmı orijinal olup, kepece formludur. Alınlık üzerinde iki tane hayat ağacı motifi bulunmakta olup, faal olarak kullanımda olan bir çeşmedir [2]. İlçedeki diğer tarihi çeşme, Ayrılık Mahallesi'nde yer almaktadır. Çeşme, düzgün kesme taştan yapılmış olup, sağlam ve faal durumdadır. Dikdörtgen bir planda olan çeşmenin kenarlarında dikdörtgen iki ayak ortada ise iki yuvarlak kemerle cephesi şekillendirilmiştir. Kemerin tam ortasında iki ayrı taşa yazılmış 7 satırlık kitabesi bulunmaktadır. Suyun aktığı lülesi bir kepece gibi oyulmuş taştandır. Mimarisiyle dikkat çeken çeşme, ilçedeki görülmeye değer tarihi çekiciliklerdendir. Bu taşınmaz kültür varlıklarının yanı sıra Gülyalı ilçesi, horon ve karşılama gibi yöresel halk oyunlarına; balık türleri, karalahana çorbası, mısır ekmeği, fındıklı tatlılar gibi yöresel yemek türlerine de sahiptir. Dolayısıyla ilçeye gelen ziyaretçiler hem Karadeniz kültürünün yansımalarını, tarihi yapıları, kumsalları görme şansına sahip olabilirler hem de doğa yürüyüşü, yüzme, sportif olta balıkçılığı, botanik turu, sualtı yaşamı gözlemciliği, foto safari gibi pek çok turistik aktiviteyi gerçekleştirebilirler.

İlçedeki turistik altyapı ve tesisleşme, henüz istenilen seviyede değildir. 2017 yılı itibarıyla ilçede 3 yıldızlı, 44 oda

ve 63 yatak kapasiteli turistik yatırım belgeli bir konaklama tesisi mevcuttur. İlçede turistik işletme belgeli konaklama tesisi, lokanta ve seyahat acentesi bulunmamaktadır. Belediye belgeli bir adet konaklama tesisi vardır. Bu tesisin oda kapasitesi 22, yatak kapasitesi 50'dir [19].

5. ORDU-GİRESUN HAVALİMANI'NIN GÜLYALI İLÇESİNDEKİ TURİZM VE KALKINMAYA ETKİLERİ

Ordu-Giresun Havalimanı'nın inşaatı 2011 yılında başlamış olup, 22.05.2015 tarihinde hizmet vermeye başlamıştır. Deniz dolgusu ile Avrupa'da tek, dünyada Japonya'dan sonra ikinci havalimanı olan Ordu-Giresun Havalimanı'nda 417 500 m³ temel ve kırmataş dolgu, 20 652 000 ton dolgu, 8 430 000 ton tahkimat taşı, 947 400 m³ deniz dibi tarama, 528 918 m² saha betonu imalatları inşa edilmiştir. Havalimanı pistinin daha konforlu olması için piste "stone mastic asphalt" dökülmüştür. Sivil havaalanı statüsünde olan havalimanının terminal binası, 20 250 m²'lik alanı kaplamaktadır. Havalimanının Ordu kentine mesafesi 16 km iken, Giresun kentine uzaklığı 28 km'dir. Havalimanında otopark, cafe&restoran, banka hizmetleri, sağlık hizmetleri, turizm danışma, yolcu bilgilendirme, kayıp eşya, güvenlik, rent a car gibi hizmetler mevcuttur. Apron uçak kapasitesi ise 5'tir. Havalimanının pist uzunluğu 3000 m, genişliği ise 45 m'dir. Havalimanında iç hatlar ve dış hatlar olmak üzere terminal bulunmakta, ancak bunlar tek bir bina içerisinde hizmet vermektedir. Ordu-Giresun Havalimanı açıldığı tarihten bu yana daha çok iç hatlarda hizmet vermektedir. Ancak 2015 yılından itibaren dış hat uçuşları da başlamış, günümüzde özellikle Almanya'ya dış hat uçuşları gerçekleştirilmektedir. Havalimanı'nda THY, Anadolu Jet, Pegasus ve Sun Express gibi hava yolu şirketleri hizmet vermektedir [21].

Tablo 1. Ordu-Giresun Havalimanı Uçuş Bilgileri

Yıllar	Tüm Uçak		Yolcu		Ticari Uçak		Yük (ton) (Bagaj+Kargo+Posta)		Kargo (ton)	
	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat
2015	1.806	8	221372	1.564	1584	8	1.823	31	2	-
2016	6360	190	777108	19080	5234	160	5785	259	11	
2017	8114	670	1103514	84272	7087	618	8489	1570	16	0,2
2018 (8 Aylık)	5041	117	707065	15680	4635	108	5500	283	-	-

Kaynak: [21].

Ordu-Giresun Havalimanı, 2015 yılının mayıs ayında hizmete başladığı için, o yıl 7 ay hizmet vermiştir. Buna göre

2015 yılındaki 7 aylık süre zarfında havalimanına 1806'sı iç hatlarda, 8'i dış hatlarda olmak üzere 1 814 uçağın iniş-kalkış

yaptığı anlaşılmaktadır. Havalimanına, 2015 yılındaki 7 aylık süre zarfında 1 584'ü iç hatlarda, 8'i dış hatlarda olmak üzere 1 592 ticari uçak iniş kalkış yapmıştır. 2015 yılındaki 7 aylık süre zarfında 221 372'si iç hatlarda, 1564'ü dış hatlarda olmak üzere 222 936 yolcu havalimanını kullanmıştır. 2015 yılındaki 7 aylık süre zarfında 1 823 ton iç hatlarda, 31 ton dış hatlarda olmak üzere 1 853 ton bagaj, kargo ve postadan oluşan yük havalimanı kullanılarak taşınmıştır. 2015 yılındaki 7 aylık süre zarfında havalimanı kullanılarak sadece iç hatlarda 2 ton kargo taşınmıştır (Tablo 2).

2016 yılındaki Ordu-Giresun Havalimanı'nın uçuş bilgilerini değerlendirdiğimizde; o yıl havalimanına 6 360'ı iç hatlarda, 190'ı dış hatlarda olmak üzere 6 550 uçağın iniş-kalkış yaptığı görülmektedir. Havalimanına, 2016 yılında 5 234'ü iç hatlarda, 160'ı dış hatlarda olmak üzere 5 394 ticari uçak iniş kalkış yapmıştır. Hava limanı, 2016 yılında 777 108'i iç hatlarda, 19 080'i dış hatlarda olmak üzere 796 188 yolcu tarafından kullanılmıştır. 2016 yılında 5 785 ton iç hatlarda, 259 ton dış hatlarda olmak üzere 6 044 ton bagaj, kargo ve postadan oluşan yük havalimanı kullanılarak taşınmıştır. 2016 yılında havalimanı kullanılarak sadece iç hatlarda 11 ton kargo taşınmıştır (Tablo 2).

2017 yılındaki Ordu-Giresun Havalimanı'nın uçuş bilgilerini değerlendirdiğimizde; o yıl havalimanına 8 114'ü iç hatlarda, 670'ü dış hatlarda olmak üzere 8 784 uçağın iniş-kalkış yaptığı görülmektedir. Havalimanına, 2017 yılında 7 087'si iç hatlarda, 618'i dış hatlarda olmak üzere 7 705 ticari uçak iniş kalkış yapmıştır. Hava limanı, 2017 yılında 1 103 514'ü iç hatlarda, 84 272'si dış hatlarda olmak üzere toplam 1 187 786 yolcu tarafından kullanılmıştır. 2017 yılında 8 489 ton iç hatlarda, 1 570 ton dış hatlarda olmak üzere 10 058 ton bagaj, kargo ve postadan oluşan yük havalimanı kullanılarak taşınmıştır. 2017 yılında havalimanı kullanılarak 16 ton iç hatlarda, 0,2 ton dış hatlarda olmak üzere 16,2 ton üzere kargo taşınmıştır (Tablo 2).

2018 yılının ağustos ayı sonu itibariyle Ordu-Giresun Havalimanı'nın uçuş bilgilerini değerlendirdiğimizde; o yıl sekiz aylık dönemde havalimanına 5 041'i iç hatlarda, 117'si dış hatlarda olmak üzere 5 158 uçağın iniş-kalkış yaptığı görülmektedir. Havalimanına, 2018 yılının ağustos ayı sonu itibariyle 4 635'i iç hatlarda, 108'i dış hatlarda olmak üzere 4 743 ticari uçak iniş kalkış yapmıştır. Hava limanı, 2018 yılının ağustos ayı sonu itibariyle 707 065'i iç hatlarda, 15 680'i dış hatlarda olmak üzere toplam 722 745 yolcu tarafından kullanılmıştır. 2018 yılının ağustos ayı sonu itibariyle 5 500 ton iç hatlarda, 283 ton dış hatlarda olmak üzere 5 783 ton bagaj, kargo ve postadan oluşan yük havalimanı kullanılarak taşınmıştır (Tablo 2). 2015 yılının mayıs ayından 2018 yılının ağustos sonuna kadar dönemde Ordu-Giresun Havalimanı'nın uçuş bilgilerini değerlendirdiğimizde; uçak sayısı, yolcu sayısı, yük ve kargo miktarı bakımından havalimanının sürekli yükselen bir seyir izlediği, bölge halkının özellikle iç hat uçuşlarında havalimanına yoğun ilgi gösterdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca son dönemlerde özellikle Almanya

başta olmak üzere dış hat uçuşlarında da artış olduğu gözlenmektedir.

Gülyalı ilçesi, 3 yıldır faaliyette olan ve bölgeye önemli bir erişim kolaylığı sağlayan Ordu-Giresun Havalimanı'na ev sahipliği yapmanın avantajlarına sahip olabilmenin başlangıç safhasındadır. Günümüzde henüz tam olarak istenilen gelişmeler gerçekleşmemiş olsa da bunun ayak sesleri her geçen daha da artan bir tonda gelmektedir. Nitekim ilçeye yönelik yatırımların her geçen artması, ilçedeki altyapı ve üst yapı eksikliklerinin giderilmesine ve ilçenin yaşam koşullarının daha da iyileştirilmesine dönük çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

Ordu-Giresun Havalimanı hem Gülyalı ilçesine hem de Ordu ve Giresun illerini kapsayan bu bölgeye büyük bir hareketlilik getirmiştir. Öncelikle ilçenin ve bölgenin ulusal ve uluslararası bağlamda dış dünyaya açılması, bölgenin en büyük sorunlarından biri olan, turizm merkezlerine uzak olma ve erişim sorununun önemli ölçüde çözülmesine katkı sağlayabilecektir. Bu durum bölgeye yönelik turistik seyahatlerin artmasına ve daha fazla sayıda ziyaretçinin ilçeye ve bölgeye gelmesine vesile olabilecektir. Günümüzde bunun ilk emareleri, Ordu iline gelen ziyaretçilerin sayısındaki artışta görülmektedir. Ordu ili 2015 453 170'i yerli 29 693 yabancı olmak üzere toplam 482 863 kişiyi ağırlamışken, 2017 yılında yerli ziyaretçi sayısı 618 231'e, yabancı ziyaretçi sayısı 67 585'e ve toplam ziyaretçi sayısı 685 816'ya yükselmiştir (<http://www.ordukulturturizm.gov.tr>). Görüldüğü gibi havalimanının da etkisiyle hem ülkemiz içinden hem de yurt dışından özellikle de Arap ülkelerinden ziyaretçiler bu bölgeye gelmeye başlamışlardır. Önceleri bu bölgeye ulaşmak isteyen yerli ve özellikle yabancı ziyaretçiler sadece Trabzon Havalimanı'na yoğunlaşırken, Ordu-Giresun Hava Limanı'nın açılmasıyla, bu havalimanı vasıtasıyla Gülyalı'ya ve Ordu iline de yönelmeye başlamışlardır.

Gülyalı ilçesinin de bulunduğu bu bölgeye yönelik turist akışının artması, ilçenin ve bölgenin turistik arzını güçlendirmeye başlamıştır. Bu durum ilçedeki ve bölgedeki konaklama olanaklarının artırılmasını da gerekli kılmaktadır. Henüz Gülyalı ilçesindeki konaklama imkanları yeterli seviyeye ulaşmış değildir. Belediye belgeli ve yatırım belgeli iki otel dışında konaklama olanağı bulunmayan ilçede turistik işletme belgeli konaklama tesisi ve yeme-içme tesisi bulunmamaktadır. Dolayısıyla ilerleyen dönemde turistik talebin meydana getireceği arz kaynaklarının çoğaltılması ve çeşitlendirilmesi söz konusu olabilecektir. Bu da ilçedeki turist ağırlama kapasitesinin büyümesine olanak sağlayabilecektir.

Ordu-Giresun Havalimanı'nın da etkisiyle ilçede ve bu çevrede en hızlı gelişme göstermesi beklenen sektörlerden birisi de inşaat ve emlak sektörüdür. Havalimanı çevresindeki arsa ve ev fiyatlarının özellikle bu alanlara yatırım yapmak isteyenlerin iştahını kabartacak şekilde artış göstermeye başladığı ve bunun ilerleyen dönemde daha da artabileceği anlaşılmaktadır.

Gülyalı ilçesine ve çevresine sadece özel sektör değil devlet yatırımlarının ve hizmetlerinin de giderek artmaya başladığı görülmektedir. Ordu Büyükşehir Belediyesi ve diğer devlet kurumları tarafından ilçenin alt ve üst yapısının iyileştirilmesine dönük çalışmalar hız kazanmakta, ilçenin daha yaşanabilir hale getirilmesine ve çekiciliğinin artırılmasına yönelik projeler de ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunlardan en önemlisi ilçedeki gerçekleştirilmesi hedeflenen ve yapım çalışmalarının başladığı Çikolata Vadisi Projesidir. Gülyalı ilçesinin ve bu bölgenin en önemli gelir ve geçim kaynağı olan fındık ve fındık mamullerinin tanıtımı, satışı ve pazarlanması amacıyla, Gülyalı ilçesinde uygulanması planlanan “Çikolata Vadisi” projesinin hayata geçirilmesi yönünde çalışmalara hız verilmiştir. İlçede 60 000 m² deniz dolgu alanı ile Karadeniz Sahil Yolu üzerinde 534 m²’lik arsa olmak üzere toplam 60 534 m²’lik alanda gerçekleştirilecek projeye ilçede önemli bir rekreasyon alanı meydana getirilerek, ilçenin daha cazibeli hale getirilmesine katkı sağlanacaktır [22].

Gülyalı ilçesinin bir diğer avantajı hem deniz kıyısında yer aldığından deniz yolu ulaştırmasına uygun olması hem de Karadeniz sahil yolu üzerinde yer aldığı için transit kara yolu ulaştırmasına elverişli olmasıdır. Dolayısıyla havalimanıyla birlikte hava, kara ve deniz yolları entegrasyonunun sağlanabilmesi ve Gülyalı ilçesinin bölgedeki önemli bir terminal noktası olmasının gerçekleştirilmesi mümkün olabilecektir.

Ordu-Giresun Havalimanı’nda katkısıyla ilçedeki ve çevredeki turistik çekiciliklerin ve turizm varlıklarının daha etkili bir şekilde tanıtımının yapılabilmesi ve ziyaretçilerin bölgeye yönelik erişim kolaylığının farkına varmalarının sağlanması mümkün olabilecektir. Bu durum ilçenin ve çevresinin turizm potansiyelinin daha iyi bir şekilde değerlendirilebilmesine ve ziyaretçi sayılarının artmasına katkı sağlayabilecektir.

Bütün bunların neticesinde Gülyalı ilçesinde ve çevresinde Ordu-Giresun Havalimanı’nın da sağladığı kaldıraç etkisiyle başta turizm olmak üzere ulaştırma, gıda, inşaat, emlak, yeme-içme- eğlence, hediyelik eşya ve daha pek çok sektörün gelişebilmesi, ilerleyen dönemlerde mümkün olabilecektir. Bu durum Gülyalı ilçesi ve çevresinin ekonomik olarak daha da güçlenmesine, kalkınma hamlesinin daha hızlı gerçekleştirilmesine ve yaşam standartlarının yükselmesine de ön ayak olabilecektir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ordu-Giresun Havalimanı, hizmet vermeye başladığı 2015 yılının mayıs ayından itibaren, başta Gülyalı ilçesi olmak üzere bu çevrede müthiş bir hareketlilik meydana getirmiştir. İlçeye ve bölgeye yönelik insan sirkülasyonunun artması, beraberinde sermaye, mal ve hizmet hareketliliğinin de artmasına ve böylelikle bu çevrenin fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel anlamda dönüşüm geçirmeye başlamasına vesile olabilecektir. Havalimanı, henüz yeni sayılabilecek bir başlangıç aşamasında, 3 yıldır faaliyete geçtiği için, sektörler

üzerindeki etkisi sınırlı düzeydedir. İlerleyen yıllarda havalimanını kullanan insan sayısının daha da artması, daha fazla noktadan erişim yapılabilmesi ve daha yoğun bir terminal noktası olmasıyla Gülyalı ilçesi ve çevresindeki başta turizm olmak üzere ulaştırma, gıda, inşaat, emlak, yeme-içme-eğlence, hediyelik eşya ve daha pek çok sektörün arzu edilen düzeyde gelişmesi sağlanabilecektir.

Tabi ki burada Ordu-Giresun Havalimanı’nın yapacağı çarpan etkisinin doğru, rasyonel ve uzun vadeli bir şekilde değerlendirilmesi oldukça önemlidir. Havalimanının etkisiyle Gülyalı ilçesi ve çevresinde meydana gelebilecek fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel anlamda değişimlerin kontrol edilebilecek seviyede olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Doğal ve beşeri çevre üzerinde geri dönüşümü oldukça zor olan ve çevrenin taşıma kapasitesini aşan olumsuz anlamdaki değişimlerden kaçınılması gerekir. Eğer Ordu-Giresun Havalimanı’nın sektörler üzerinde yapacağı çarpan etkisinin dikkatli ve planlı bir şekilde olması sağlanabilirse, ilçenin ve bölgenin ekonomisinin iyileşmesine ve sürdürülebilir kalkınmanın gerçekleştirilmesine emin adımlarla ilerlemek mümkün olabilecektir. Buna ek olarak ilçedeki konaklama, yeme-içme ve eğlence sektörlerine göre yönelik yatırım eksikliklerinin giderilmesi, tanıtım faaliyetlerinin artırılması, turistik çekiciliklerin korunması ve yaşatılmasına dönük çalışmaların artırılması ve ilçenin turizm arzının daha da güçlendirilmesi ve çeşitlendirilmesi yararlı olacaktır.

KAYNAKÇA

- [1] Anonim, (2010), *Doğu Karadeniz Turizm Master Planı*, Barlas İmar Planlama Müşavirlik Ltd. Şti. s. 282, Ankara. Erişim Adresi: [http://www.dokap.gov.tr/index.php/turizm-master-planı\(18.12.2012\)](http://www.dokap.gov.tr/index.php/turizm-master-planı(18.12.2012)).
- [2] Anonim, (2010a), *Ordu Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri*, Ordu Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.2, 238-239, Ordu.
- [3] Anonim, (2012), *Ordu İli Doğa Turizmi Master Planı 2013-2023*, T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü, XI. Bölge Müdürlüğü, Ordu Şube Müdürlüğü, s. 23,30, Ordu.
- [4] Anonim, (2015), *Ordu Turizm Rehberi*, Ordu Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı, Kültür Yayınları 4, Matsis Matbaa, s. 109-111, İstanbul.
- [5] Anonim, (2017), *Türkiye Odalar Ve Borsalar Birliği Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2017 yılı Sektör Raporu*, TOBB Yayın No: 2018/314 (Erişim Adresi: web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2017.pdf) Erişim Tarihi: 08.07.2018).
- [6] Gürdal, M., (1995), *Turizm Ulaştırması*, Karınca Matbaası, s.13, 39, İzmir.

- [7] HGK, (2014), *İl ve İlçe Yüzölçümleri*, www.hgk.msb.gov.tr (Erişim Tarihi:12.06.2018).
- [8] Özçağlar, A, (2014), *Coğrafya'ya Giriş (Sistemik, Kavramlar, Yöntemler)*, Ümit Ofset Matbaacılık, s.176, Ankara.
- [9] Özgüç, N., (2015), *Turizm Coğrafyası (Özellikler ve Bölgeler)*, Çantay Kitabevi, s.14-44, İstanbul.
- [10] TÜİK, (2018), *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları*, www.tuik.gov.tr. (Erişim Tarihi:18.07.2018).
- [11] TÜİK, (2018a), *Bitkisel Üretim İstatistikleri*, www.tuik.gov.tr. (Erişim Tarihi:18.07.2018).
- [12] TÜİK, (2018b), *Hayvancılık İstatistikleri*, www.tuik.gov.tr. (Erişim Tarihi:18.07.2018).
- [13] Tümertekin, E. ve Özgüç, N., (2012), *Ekonomik Coğrafya (Küreselleşme ve Kalkınma)*, Çantay Kitabevi, s.586, İstanbul.
- [14] İCAO (2017), *ICAO's Annual Report of the Council* (Erişim Adresi: https://www.icao.int/annual-report-2017/Documents/Annual.Report.2017_Air%20Transport%20Statistics.pdf/Erişim Tarihi: 07.09.2018).
- [15] <https://hezarfen.mgm.gov.tr/Genel>(Erişim Tarihi: 04.08.2018).
- [16] <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (Erişim Tarihi: 04.08.2018).
- [17] <http://airportsbase.org> (Erişim Tarihi: 06.08.2018).
- [18] <http://www.gulyali.gov.tr/fotograflarla-ilmiz>(Erişim Tarihi: 04.07.2018).
- [19] <http://www.ordukulturturizm.gov.tr> (Erişim Tarihi: 09.08.2018).
- [20] <http://www.ordugiresun.dhmi.gov.tr/havaalanlari/default.aspx?hv=54> (Erişim Tarihi: 01.08.2018).
- [21] http://www.ordugiresun.dhmi.gov.tr/havaalanlari/istatistik.aspx?hv=54#.W5Z_FugzbIU (Erişim Tarihi: 04.08.2018).
- [22] <http://www.gulyali.gov.tr/ikolata-park-projesinin-guncel-fotograflari>(Erişim Tarihi: 02.08.2018).