

Akdeniz Çanağındaki Kruvaziyer Turizm Rakiplerinden Türkiye ve Yunanistan'ın Liman Vergilendirmelerinin Karşılaştırılması¹

*Comparison of Turkey and Greece: Two Competitors in
Cruiser Tourism in Mediterranean Coast in Terms of Port
Taxation*

*Semih BÜYÜKİPEKCI**
*Birgül GÖK***

ÖZ

Kruvaziyer turizm giderek gelişmekte olan turizm pazarlarından birisi olarak kabul edilmektedir. Ayrıca ekonomik katkıları ve üst gelirdeki turist profiline hitap etmesi gibi sebepler göz önüne alındığında her ülke için oldukça değerli bir alandır. Türkiye ve Yunanistan bu pazarda hem rakip hem de komşu durumundadır. Liman vergilendirmesinin ayrı bir önem taşıdığı sektör için maliyetlerin ağırlığı liman tercihlerini etkilemektedir. Ayrıca birbirine yakın durumdaki limanlarda vergi maliyeti rekabetle birlikte daha da önemli hale gelmektedir. Bu çalışmada Türkiye ve Yunanistan'daki kruvaziyer turizmin gelişim süreci ve liman vergisi maliyetlerinin karşılaştırılması yapılmaktadır.

ANAHTAR KELİMELELER

Kruvaziyer Turizm, Türkiye, Yunanistan, Liman Vergilendirmesi, Karşılaştırma

Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi Yıl:2015 Cilt:18 Sayı:2 ss.21-40 **Makale Gönderim Tarihi:** 08/01/2016 - **Kabul Tarihi:** 13/01/2016

¹ Bu çalışma "16. Ulusal Turizm Kongresi / Çanakkale Savaşları'nın 100. Yılında Turizm ve Barış" isimli kongrede bildiri olarak sunulmuştur.

* Yrd. Doç. Dr., Selçuk Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü, sbipekci@selcuk.edu.tr

** Yüksek Lisans Öğrenci, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Bölümü, birgulgokk@gmail.com

ABSTRACT

Cruiser tourism is considered as one of the developing tourism markets. Additionally, taken such reasons as economic contribution and appeal to the high-income tourists into consideration, is it a very valuable market for every country. In this market, Turkey and Greece are both competitors and neighbours. Port taxation has a certain important for this sector, and heavy costs affect port preferences. Besides, tax costs are becoming more and more important due to competition between these close ports. The purpose of the present study is comparing Turkey and Greece in terms of development process of cruiser tourism, and port tax costs.

•

KEYWORDS

Cruiser Tourism, Turkey, Greece, Port Taxation, Comparison

GİRİŞ

Turizm endüstrisi, ülkelerin ekonomilerine yaptığı olumlu katkılar sayesinde ulusal ve uluslararası alanda her zaman önemli bir endüstri olarak görülmüştür. Ayrıca turizm faaliyetlerinin, ülkelerin sahip olduğu özgün değerleri kullanma imkânı vermelerine ek olarak, istihdam sağlama, eşit gelir dağılımı ve kalkınmaya da büyük katkısı vardır (Kuter ve Ünal, 2009, s.146).

Turizmin endüstrisinden bahsedebilmek için zorunlu olan turistik aktivitelerin gerçekleştirilmesinde, turistlerin arzu ettikleri turistik etkinliğe katılmalarında ve istedikleri destinasyonları ziyaret etmelerinde, konforlu, güvenilir ve alternatifi çok olan ulaşım faaliyetlerinin bulunması oldukça fazla önem taşımaktadır. Buna yönelik olarak son yıllarda özellikle deniz ulaşımında dikkat çekici ilerlemeler görülmektedir. Hem gemilerin boyutlarının büyümesi hem konforlu ve kaliteli hizmetlerin yaygınlaşması hem de tatil seçeneklerinin ve destinasyonların çoğalması, denizlerin turistik seyahatlere açılmasına katkı sağlamaktadır. Özellikle kruvaziyer gemi adı verilen dev transatlantiklerle birlikte, turistik aktivitelerin ve bunlara katılmayı arzu edenlerin deniz ulaşımına doğru eğilimi oldukça hız kazanmıştır (Sezer, 2014, s.51). Bu bağlamda orta ve üst gelir sınıfına mensup ve klasik kıyı turizmine alternatif arayan turist profili zamanla kruvaziyer turizm talebini büyütülmüştür.

Uluslararası yazında “cruise” olarak adlandırılan kruvaziyer turizm kavramı “esas amacı gemiye binen yolcuların bir yere ulaşımının sağlanması yerine konaklamasına dayanan ve belirlenmiş bir rota üzerinde gidip gelmekten ziyade, çeşitli destinasyonların zaman geçirmek amacıyla ziyaret edilmesine yönelik deniz yolculuğu için bilet ödenmesi” şeklinde tanımlanabilmektedir (Wild ve Dearing, 2000, s.319). Kruvaziyer turist; seyahati sırasında hem geminin tüm olanaklarından yararlanıp hem de görmek istediği destinasyonları aynı paket tur içerisinde görebilmektedir.

Kruvaziyer turizm deniz temelli turizm kategorisi içinde yer alan alternatif bir turizm çeşididir. Kruvaziyer turizmde liman ziyaretlerini, limana yakın mesafede bulunan yerlerin gezilmesi ve alışveriş yapılması gibi aktiviteler oluşturur. Ancak, kruvaziyer turizmin özünde deniz ve gemi seyahati bulunur. Kruvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlar. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede gerçekleştirilecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında katılımcıların ulaşımı ve konaklaması, turistik ürünün diğer bileşenleri olarak sayılabilir (İncekara ve Yılmaz, 2002, s.9).

Turistlerin destinasyon seçimlerine ve trendlere göre zaman içerisinde kruvaziyer gemilerin rotaları şekillenmiş, taleplerine göre çeşitlilik kazanmıştır. Uluslararası Kruvaziyer Şirketleri Birliği (CLIA)'nin 2014 yılı raporuna göre en çok talep edilen destinasyonların sıralaması aşağıdaki şekildedir:

Karayipler (% 37,3)

Akdeniz (% 18,9)

Avrupa (% 11,1)

Oranlara göre Karayipler ve Akdeniz en çok tercih edilen destinasyonlardır. Akdeniz aynı zamanda kruvaziyer turizme katılan turistlerin ağırlıklarına bakıldığında da Amerika'dan sonra yine ikinci sırada yer almaktadır (CLIA, 2014). Ayrıca CLIA' nın 2008 raporuna göre lüks ve yüksek kaliteli kruvaziyer turistlerin % 35,1'i turistik destinasyon olarak ilk tercihlerini Karayipler ya da Doğu Meksika olarak belirtirken, aynı turistlerin %20 si ikinci tercihlerinin ise Akdeniz ve Yunan Adaları veya Türkiye olacağını belirtmektedir. Bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere Akdeniz çanağındaki rekabet ülkeler için azımsanmayacak derecede önemli bir hal almaktadır. Türkiye ve Yunanistan aynı bölgede hem komşu hem de kruvaziyer turizm rakibi konumunda bulunmaktadır. Kruvaziyer turizmde en büyük sorunun aynı zamanda da rekabet üstünlüğü sağlayacak konunun liman vergilendirmesi olması sebebiyle bu çalışmada iki ülkenin liman vergilendirilmelerinin karşılaştırılması yapılacaktır.

1. TÜRKİYE VE YUNANİSTAN'DA KRUVAZİYER TURİZMİNİN TARİHİ GELİŞİMİ

Tüm dünya ülkelerinin rekabet içinde olduğu turizm pazarında, Türkiye ve Yunanistan da yıllardır payını almaya çalışan iki rakip ülkedir. Türkiye, gelen turist sayısı bakımından 2000 yılında dünyada 20. sırada kendine yer bulabilirken, 2009 yılında 7. sıraya kadar yükselmiştir. Ayrıca turizm geliri bakımından yine 2009 yılında dünya sıralamasında 9. olmuştur (T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010). 2012 yılına gelindiğinde ise Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) 'nün yayınladığı raporda Türkiye, dünya üzerinde en çok turist ağırlayan ülkeler sıralamasında 6. ülke olmuştur. Ülkenin 2009–2013 yılları arasında ağırladığı turistlerin ve turizm gelirlerinin dağılımı ise aşağıdaki gibidir:

Tablo 1: 2009–2013Yılları Arasında Türkiye’ye Gelen Turist Sayıları

2009–2013 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE’YE GELEN TURİST SAYILARI				
2009	2010	2011	2012	2013
27.077.144	28.632.204	31.456.076	31.782.832	34.910.098

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Turizm İstatistikleri, 2014

Tablo 2: 2009–2013Yılları Arasında Türkiye Turizm Gelirleri

2009–2013 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE TURİZM GELİRLERİ (000 \$)				
2009	2010	2011	2012	2013
25.064.482	24.930.997	28.115.692	29.007.003	32.308.991

Kaynak: T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2014

Türkiye’nin dünya pazarındaki bu gelişimine ek olarak kruvaziyer turizmde de dünya pazarından aldığı paya ve değişim oranlarına 2010–2011 yılları için bakıldığında aşağıdaki tablo karşımıza çıkmaktadır:

Tablo 3: 2010–2011 Yılları Türkiye’nin Kruvaziyer Turizmde Dünya Pazarından Aldığı Pay

	2010 TÜRKİYE	2011 TÜRKİYE	DEĞİŞİM ORANI
Kruvaziyer Sefer Sayısı	1.202	1.475	% 22
Yolcu Sefer Sayısı	1.506.000	1.990.760	% 34
Dünya Genelinde Türkiye’nin Kruvaziyer Pazarında Yolcu Payı	% 8.01	% 9.66	% 1.65

Kaynak: (GP Wilds Danışmanlık Şirketi’nden aktaran Güneş, 2012)

Yunanistan ise turizm pazarında 2000 yılında 12,4 milyon turist ağırlayarak dünya sıralamasında 12. konumda bulunurken, Avrupa içerisinde 8. sırada yer almıştır. Ülkenin gelen turist sayısına göre dünya ve Avrupa üzerindeki sıralaması aşağıda görülmektedir:

Tablo 4: 2004–2013 Yılları Arasında Yunanistan’a Gelen Turist Sayıları, Dünya ve Avrupa Sıralaması

2004–2013 Yılları Arasında Yunanistan’a Gelen Turist Sayıları, Dünya ve Avrupa Sıralaması									
Yıllar	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gelen Turist Sayısı (Milyon)	14,4	15,2	16,2	15,9	14,9	15,0	16,4	15,5	17,9
Dünya Sıralaması	17	17	16	16	16	17	17	17	16
Avrupa Sıralaması	11	11	10	10	10	10	10	10	9

Kaynak: SETE, Hellenistic Statistical Authority ve UNWTO, 2014

Ülkenin 2009–2013 yıllarındaki turizm gelirleri de şu şekildedir:

Tablo 5: 2009–2013 Yılları Arasında Yunanistan Turizm Gelirleri

2009–2013 YILLARI ARASINDA YUNANİSTAN TURİZM GELİRLERİ (000 \$)				
2009	2010	2011	2012	2013
14.796.000	12.579.000	14.984.000	13.313.000	16.188.000

Kaynak: The Worldbank Data, 2014

İki ülkenin gelen turist sayısı ve turizm gelirleri kıyaslandığından Türkiye’nin Yunanistan’a oranla neredeyse her yıl 2 kat daha fazla turist ağırladığı ve 2 kat daha fazla turizm geliri elde ettiği görülmektedir. Özellikle Türkiye 2000’li yıllardan bu yana turist sayısını ve dünya sıralamasını hızla

ilerletirken Yunanistan'ın bu konuda Türkiye ile ters orantılı bir tablo çizdiği söylenebilir.

Türkiye ve Yunanistan'ın turizm gelirlerinin gayri safi yurtiçi hâsıla oranlarındaki payları değerlendirildiğinde ise Yunanistan'ın sadece son 2 yıldır pozitif etki sağlayabildiği görülmekte olup, Türkiye'nin turizm gelirlerinin 2010 yılı hariç tüm yıllarda olumlu etkisinin olduğu tespit edilebilmektedir. Ayrıca rakamsal oranlar karşılaştırıldığında yine Türkiye'nin gayri safi yurtiçi hâsılasında turizm gelirlerinin Yunanistan'dan daha fazla yer aldığı söylenebilmektedir.

Tablo 6: 2009–2013 Yılları Arasında Türkiye ve Yunanistan'ın Turizm Gelirlerinin GSYİH İçindeki Oranları

2009–2013 Yılları Arasında Türkiye Ve Yunanistan'ın Turizm Gelirlerinin GSYİH İçindeki Oranları (%)						
Yıllar	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Türkiye	8.3	-10.5	20.1	0.2	13.3	6.3
Yunanistan	-7.6	-2.7	-9.6	-8.3	3.9	5.7

Kaynak: World Travel & Tourism Council, 2015

Ülkelerin uluslararası turizm platformundaki durumları birbirine her ne kadar tezat oluştursa da kruvaziyer turizmi alanında, Akdeniz ülkeleri arasında İspanya ve İtalya'dan sonra Yunanistan 3'üncü ve Türkiye de Yunanistan'ın ardından 4'üncü sırada yer almaktadır (Ergin ve Eker, 2014, s.311). Yani birbirleriyle çok yakın derecede rekabet halinde oldukları rahatlıkla söylenebilmektedir.

Türkiye'de kruvaziyer turizm için liman ve gemi tanımları incelendiğinde 2009/15212 sayılı resmi gazetenin ilgili sayısında tanımsal açıklamaların var olduğu görülmektedir. Kanunun 5.maddesinde kruvaziyer gemi limanları 'deniz turizmi tesisleri niteliklerine sahip, yerli ve yabancı turistlerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme-içme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal ve ticari üniteleri bulunan deniz turizmi tesisleri'' şeklinde tanımlanmıştır. Kruvaziyer gemi ise "gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme-içme,

eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli olan deniz turizmi aracı” olarak tanımlanmaktadır.

Türkiye’de kruvaziyer turizmin tarihsel sürecinin 2. Dünya Savaşı’ndan sonra “Ege” adlı ilk yolcu gemisiyle başladığı söylenebilir. Daha sonra ABD’den satın alınan ve Adana, Tarsus, Ankara, İstanbul, Ordu, Trabzon ve Giresun adı verilen gemilerle kruvaziyer yolcu taşımacılığı sürdürülmüştür (Yılmaz ve Tükentürk, 2014, s.79).

1960’lı yıllara gelindiğinde ülkeye ilk olarak gelen turistler teknelerle Ege Denizi açıklarına demirlemiştir. 1970’li yıllarda ise Amerikalı, Avrupalı turistlerin gelmesi ve Yunanistan’dan gelen yatların uzun süre kalmaya başlamasıyla barınma, kışlama, tamir, alış veriş gibi ihtiyaçların karşılanması gerekliliği kendini göstermiştir. Ülkedeki liman yatırımlarının hız kazanması da 1980 yılında çıkarılan Turizm Teşvik Kanunu ile başlamıştır (Gökgöz, 2010, s.62– 63).

Yakın tarihte kruvaziyer turizmin geliştirilmesi adına, Türkiye Kruvaziyer Platformu, İzmir Ticaret Odası öncülüğünde, 3 Temmuz 2012’de İzmir merkezli olarak kurulmuştur(Mersin Deniz Ticareti Dergisi, 2012).

Ülkenin üç tarafı denizlerle çevrili olduğundan kruvaziyer turizmde doğal kaynaklar açısından avantaja sahiptir ve 8 bin 333 kilometre kıyı şeridi uzunluğu ile Avrupa’nın en uzun kıyı şeridine sahip ülkelerinden biri konumundadır (Sayıştay Dergisi, 2012). Ayrıca ülkede 2014 yılı itibarıyla 174 adet liman ve iskele bulunmaktadır (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2015) Kuşadası, İstanbul ve İzmir Limanları ise en çok talep gören kruvaziyer limanlarıdır. Aşağıda Türkiye’ye gelen 2010–2013 yılları arasındaki yolcu ve gemi dağılımları görülebilmektedir:

Tablo 7: 2010–2013 Yılları Arasında Türkiye’ye Gelen Gemi Sayıları

2010–2013 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE’YE GELEN GEMİ SAYILARI			
2010	2011	2012	2013
1.368	1.623	1.685	1.542

Kaynak: Deniz Ticareti İstatistikleri, 2013

Tablo 8: 2010–2013 Yılları Arasında Türkiye’ye Gelen Yolcu Sayıları

2010–2013 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE’YE GELEN KRUVAZİYER YOLCU SAYILARI			
2010	2011	2012	2013
1.719.098	2.191.420	2.133.930	2.240.776

Kaynak: Deniz Ticareti İstatistikleri, 2013

Tablolar incelendiğinde, ülkenin 2010 yılında ağırladığı kruvaziyer yolcu sayısı 2013 yılı rakamlarıyla kıyaslandığında %30,3 civarında bir artış sağladığı gözlemlenmektedir. Bu da ülkenin gelişmekte olan bir kruvaziyer sektör yapısına sahip olduğu izlenimini doğurmaktadır. Ayrıca ülkenin dünya kruvaziyer pazarından aldığı pay 2010 yılı için %8.01 iken, 2011 yılında %9,66 olarak saptanmıştır (Wild Danışmanlık’tan aktaran Güneş, 2012).

Türkiye’nin sektörle alakalı gelişim süreci bu şekilde seyrederken Yunanistan’ın 3,000 civarında ada ve kayalık sahibi olması, adalarla birlikte deniz sınırının 15 bin 21 km olması (Yunanistan Başbakanlığı, 2014) gibi sebepler denizcilikle iç içe yaşamasına ve denizciliğinin gelişmesine sebep olmuştur.2. Dünya savaşında sahip olduğu gemi filosunun neredeyse tamamına yakını tahrip edilmiş, ancak savaş sonrası takiben ABD’den borç aldığı 100 adet liberty tipi gemi ile sektöre yeniden başlamıştır.60’lı yıllara gelindiğinde ise Onassis ve Niarchos tarafından yapılan yatırımlarla ülkedeki hacim ikiye katlanmıştır (T.C Ekonomi Bakanlığı, 2004).

Yunanistan’daki yük ve yolcu taşımacılığına elverişli liman sayısı 123’dür (Ekonomi Bakanlığı, 2004). En fazla talep gören limanları ise Pire, Santorini ve Mikonos Limanları’dır(Pire Ticaret ve Sanayi Odası, 2015). Aşağıda ülkeye 2010–2013 yılları arasında gelen kruvaziyer gemi ve yolcu rakamları bulunmaktadır:

Tablo 9: 2010–2013 Yılları Arasında Yunanistan’a Gelen Kruvaziyer Gemi Sayıları

2010 – 2013 YILLARI ARASINDA YUNANİSTAN’A GELEN GEMİ SAYISI			
2010	2011	2012	2013
4.677	5.261	4.753	4.288

Kaynak: ELİME (Yunan Limanları Birliği) İstatistikleri, 2014

Tablo 10: 2010–2013 Yılları Arasında Yunanistan’a Gelen Kruvaziyer Yolcu Sayıları

2010 – 2013 YILLARI ARASINDA YUNANİSTAN’A GELEN KRUVAZİYER YOLCU SAYISI			
2010	2011	2012	2013
5.308.059	6.121.360	5.500.202	5.661.889

Kaynakça: ELİME (Yunan Limanları Birliği) İstatistikleri, 2014

Ayrıca 2009 yılında Avrupa Birliği’nin yayınlamış olduğu raporda üye ülkelerin en çok tercih edilen limanları sıralamasına Yunanistan’dan Mikonos, Santorini ve Pire Limanları girmiş bulunmaktadır. Sıralamada Pire Limanı 4. sırada, Mikonos Limanı 7. sırada ve Santorini Limanı ise 8. Sırada yer almıştır(Policy Research Corporation, 2009).

İki ülkenin de gelen yolcu ve gemi istatistikleri incelendiğinde Yunanistan’ın Türkiye’ye oranla kruvaziyer gemi ve yolcu rakamlarında yıllara göre 4 veya 5 kat daha fazla talep gördüğü anlaşılmaktadır. Bu konuda ayrıca Yunanistan’ın Avrupa Birliği üyesi olması ve Avrupa filosunun 2013 itibarıyla nerdeyse %40’ına sahip olması (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2013) durumları da oldukça etkili olmaktadır. Ek olarak kruvaziyer turizmde liman vergilendirilmesi konusunda hükümetlerin uyguladıkları vergi rejimleri de en büyük etmen olarak sayılabilir.

2. TÜRKİYE VE YUNANİSTAN'IN EN ÇOK TALEP GÖREN KRUVAZİYER LİMANLARI AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Her iki ülkenin de liman ve doğal güzellik, kıyı uzunlukları gibi bakımlardan zengin oldukları görülse de kruvaziyer alanında yoğun talep gören 2 veya 3 limanları bulunmaktadır. Yani öz olarak bakıldığında ülkelerdeki liman vergilerinin toplandığı ana limanlar aynı zamanda en çok talep gören limanlardır.

Yukarıda da bahsedildiği üzere Türkiye'nin 174 liman ve iskelesi olup, en çok talep gören limanları Kuşadası, İstanbul ve İzmir Limanı'dır.

Sıralamada ilk olarak yer alan liman İstanbul Limanı olup, ülkenin en çok talep gören limanı konumunda bulunmaktadır.2003 yılında sadece 200 bin kruvaziyer yolcusunun geldiği limana 2013 yılı itibarıyla 689 bin civarında yolcu gelmiştir (T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015).

Tablo 11: İstanbul Limanı'na Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayılarının 2007–2013 Dağılımı

İSTANBUL	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
YOLCU	422.896	489.544	476.541	508.246	627.897	596.027	689.417
GEMİ	340	404	313	342	420	382	381

Kaynak: T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014

2013 yılı sonunda İstanbul Limanı'nı 77 farklı kruvaziyer gemisinin tercih etmiş ve toplamda 381 sefer gerçekleştirmiştir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2014). Rakamlardan anlaşılacağı üzere 7 yıllık süreçte limana gelen yolcu sayısı ortalama %63, gemi sayısı %12 artmış bulunmaktadır.

Ülkenin ikinci olarak en çok talep gören kruvaziyer limanı olan Kuşadası Limanı'na da 78 farklı firma 2013 yılında toplam 428 sefer gerçekleştirmiş ve 577 bin yolcu limanı ziyaret etmiştir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2014). Liman 2007–2013 yılları arasında yolcu bağlamında ortalama %23 artış, gemi de ise ortalama %30 düşüş yaşamıştır.

Tablo 12: Kuşadası Limanı'na Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayılarının 2007–2013 Dağılımı

KUŞADASI	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
YOLCU	466.677	518.872	462.746	493.911	662.456	564.317	577.685
GEMİ	613	601	506	517	568	464	428

Kaynak: T.C Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM), 2014

Ülkenin talep bakımından üçüncü limanı ise İzmir Limanı'dır. Ayrıca ülkedeki en fazla gelişme gösteren limanı olma özelliğini de taşır. 2003 yılında 3 bin dolaylarında yolcuyla ağırlarken 2013 yılında yolcu sayısını %69 arttırarak 500 bine kadar yükseltmiştir(DTGM İstatistik, 2015).

Tablo 13: İzmir Limanı'na Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayılarının 2007–2013 Dağılımı

İZMİR	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
YOLCU	287.357	318.451	315.454	378.266	493.533	552.764	486.493
GEMİ	122	133	129	159	262	288	190

Kaynak: DTGM, 2014

Yunanistan'ın ise 123 limanı arasında en fazla talep gören limanları sırasıyla Pire, Santorini ve Mikonos Limanı'dır. Limanlara gelen kruvaziyer yolcu ve gemi sayıları şu şekildedir:

Tablo 14: Pire Limanı'na Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayılarının 2010–2012 Dağılımı

PİRE	2010	2011	2012
YOLCU	1.864.657	2.515.191	2.066.925
GEMİ	823	936	763

Kaynak: Pire Ticaret ve Sanayi Odası, 2013

Limanın 2010–2012 yılları arasındaki yolcu sayısında ortalama olarak %10 artış, gemi sayısında yine ortalama olarak %7 civarında düşüş yaşanmıştır. Bu rakamlarla Pire Limanı Yunanistan’ın en çok talep gören limanıdır.

Tablo 15:Santorini Limanı’na Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayılarının 2010–2012 Dağılımı

SANTORİNİ	2010	2011	2012
YOLCU	775.512	938.291	838.875
GEMİ	700	962	718

Kaynak: Pire Ticaret ve Sanayi Odası, 2013

Santorini limanı bu yıllar arasında en fazla yolcuyla 2011 yılında ağırlamış olup, bir senede ortalama %21 artış yaşamıştır.

Tablo 16: Mikonos Limanı’na Gelen Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayılarının 2010–2012 Dağılımı

MİKONOS	2010	2011	2012
YOLCU	663.371	782.365	657.511
GEMİ	594	684	585

Kaynak: Pire Ticaret ve Sanayi Odası, 2013

Yine Mikonos Limanı için de 2011 yılındaki yolcu sayısı bir önceki seneye göre ortalama %18 artışla 782 bin dolaylarında gerçekleşmiştir.

3. TÜRKİYE VE YUNANİSTAN’IN LİMAN VERGİLENDİRMESİ AÇISINDAN KIYASLANMASI

1982 tarihinde imzalanan Birleşmiş Milletler Sözleşmesi’nin (UNCLOS) 91. maddesinde “büyük bir kısmı uluslararası nitelik kazanan diğer maliyet unsurlarının tersine, vergi mevzuatındaki düzenleme yapma yetkisi hala ülkelerin kendi egemenlik yetkileri dâhilindedir” şeklinde açık bir ifade bulunmaktadır (Mayr ve McGrath, 1997, s.261–263). Hem Türkiye hem de Yunanistan, Birleşmiş Milletler üyeliği bulunan iki ülke olduklarından vergilendirme yasalarını kendi istekleri doğrultusunda düzenleyebilmektedirler.

Türkiye’de kruvaziyer turizmle alakalı vergilendirmeler 2009/15212 sayılı resmi gazetede yayınlanan “Deniz Turizmi Yönetmeliği” ne dayandırılarak alınmaktadır. Bu yönetmeliğin kapsamına göre ülke sınırlarına demirleyen kruvaziyer gemilerden tahsil edilen ortak gider kalemleri liman giriş-çıkış ücreti, acentelik hizmeti, yolcu giriş-çıkış ücreti, liman hizmeti ücreti, navlun hâsılat ücreti, sağlık resmi olarak sayılabilmektedir. Yönetmelikteki bu ortak hesap kalemleri temel alınarak 40.000 ton ağırlığında ve 1.200 yolcu kapasiteli bir kruvaziyer gemi ülkeye demirlediği takdirde ortalama maliyet 2013 senesinde aşağıdaki şekilde hesaplanabilmektedir:

Tablo 17:Türkiye Deniz Turizmi Yönetmeliğine Göre Kruvaziyer Bir Geminin 2013 Yılı Ortalama Maliyeti

ALINAN ÜCRETLER	HESAPLAMA	TUTAR (ABD DOLARI)
Liman Giriş-Çıkış Ücreti	40.000 x 0,1536	6.144
Acentelik Hizmeti	40.000 ton için	4.450
Yolcu Giriş-Çıkış Ücreti (Turistler İçin)	2 x 1200	2400
Yolcu Giriş-Çıkış Hizmeti	2 x 1200	2400
Liman Hizmet Ücreti	223,9 x 1	223,9
Navlun Hâsılat Ücreti	150 x 1	150
Sağlık Resmi	40.000 x 0,108	4320
TOPLAM		20.087 USD

Tablodan da anlaşılacağı gibi 40.000 ton ve 1.200 yolcu kapasiteli bir kruvaziyer geminin ülke sınırları içerisindeki bir limana demirlemesinin ortalama maliyeti 20.087 USD olarak hesaplanabilmektedir. Maliyetin ortalama olmasındaki ana sebepler gemilerde sadece ortak kullanılan kalemlerin hesaplama kapsamına alınmış olması ve limanın devlet ya da özel işletme tarafından işletilmesine paralel olarak eklenebilecek kalemlerin limanlara göre değişiklik gösterebilmesi durumudur. Kruvaziyer gemilerde bilet ücretine ek

olarak liman vergisi de tahsil edildiğinden bir yolcunun Türkiye’de demirleyecek bir limanın da içinde bulunduğu bir gemi paket programına katılması halinde, bir liman için ortalama 16,7 USD liman vergisi biletine ek olarak yansıtılacaktır.

Yunanistan’daki vergi sistemine gelindiğinde ise ülkenin neredeyse tüm vergi sisteminin çok uzun bir süre düzenleme adına sistematik bir çaba görmediği ve zaman zaman yapılan reformlarda da karmaşık, şeffaf olmayan tabanda yüksek vergi oranlarını içeren uygulamalara gidildiği gözlemlenmektedir. 1980 yılını takiben Yunanistan Avrupa Birliği’ne kabul edilmiş ve vergi uygulamalarında genişlemeler yapmaya başlamıştır (Bronchi’den aktaran Karaaslan ve Bahçe, 2007, s.14).

Birlik içerisinde tonaj vergisi rejimin uygulayan ilk ülke de Yunanistan olmuştur (Çelikkaya, 2012, s.83). Devamında AB mevzuatı gereğince Yunanistan kıyı taşımacılığı ve kruvaziyer seferleri 1999 yılında AB ülkelerine açılmıştır (Atina Büyükelçiliği, 2010). Tonaj vergisinin geçmişi eski olsa da şuan gemicilik sektöründe ülkede kullanılan sisteme 27/1975 sayılı kanun ile geçilmiş olup, anayasa ile kanun güvence altına alınmıştır. Yani vergi oranları hariç sistemde herhangi bir değişiklik yapılma durumu söz konusu değildir (Çelikkaya, 2012, s.83).

Ülkedeki bu tek yasa çerçevesinde uygulanan sistem; geminin tonaj ve yaşına göre alınan vergilendirilmeden oluşmaktadır. Oranlar yasanın kabul edildiği tarih olan 1975 yılından bu yana her sene %4 arttırılarak uygulanmaktadır (Deloitte, 2013). Yasadaki vergilendirme oluşumuna bakıldığında her yıl %4 artırımın yapılmasına karşın yine de vergilendirmede gemi firmalarının lehine olacak uygulamalardan bahsetmek mümkündür. Örneğin; tonaj miktarı arttıkça uygulanan verginin azalması özellikle kruvaziyer gemiler için büyük avantajlar sağlamaktadır. Bu yasa kapsamında 2013 yılı için Yunanistan’a yanaşan 40.000 – 80.000 ton arası büyüklüğü ve 0–4 yaş aralığında kaydı bulunan bir kruvaziyer geminin ortalama maliyeti aşağıdaki gibi hesaplanabilmektedir:

Tablo 18: Yunanistan 27/1975 Yasasına Göre Kruvaziyer Bir Geminin 2013 Yılı Ortalama Maliyeti

Gider Kalemleri	Vergi Oranları (Gross Başına)	Hesaplama
Tonaj Başına Vergi	0,45 USD	$0,45 \times 0,382 = 0,1719$
Gemi Yaşına Göre Vergi	0,382 USD (0–4 yaş arası)	$40.000 \text{ ton} \times 0,1719 = 6.876 \text{ USD}$

Hesaplamadan da görüleceği üzere Yunanistan'a gelen bir kruvaziyer geminin yasa kapsamında ödeyeceği ortalama maliyet 6.876 USD olarak hesaplanmaktadır. Yine 1.200 yolcu için hesaplama yapıldığında bir yolcunun, Yunanistan'dan bir destinasyon bulunan gemi paketi alması durumunda bilet bedeline ek olarak ortalama 5.73 USD liman vergisi ödeyeceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Türkiye hesaplamasında da değinildiği üzere aynı sebeplere bağlı olarak maliyetlerde küçük ekleme ve çıkarmaların olması ihtimali bulunduğundan hesaplamalar yasal çerçevede ve azami olacak şekilde hesaplanmaya çalışılmıştır.

Tablo 19: Türkiye ve Yunanistan'ın 2013 Yılı Ortalama Liman Vergilendirmelerinin Karşılaştırılması

Türkiye ve Yunanistan'ın 2013 Yılı Ortalama Liman Vergilendirmelerinin Karşılaştırılması	
TÜRKİYE	YUNANİSTAN
40.000 gross büyüklük ve 1.200 yolcu kapasiteli gemi için; 20.087 USD	40.000- 80.000 gross büyüklük ve 0–4 yaş aralığında bir gemi için; 6.876 USD

Her iki ülkenin de yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama maliyetleri Türkiye için 20.087 USD ve Yunanistan için 6.876 USD olarak ortaya koyulabilmektedir. Rakamlar Yunanistan'ın Türkiye'ye kıyasla 3 kattan fazla oranda daha uygun vergilendirme tahsil ettiği şeklinde yorumlanmaktadır. Gemilerin destinasyon seçimlerinde liman maliyetinin de market talepleri kadar etkili olduğu gerçeğinin üzerine rekabet şartlarının da eklendiği düşünülürse

Yunanistan'ın liman vergilendirmesi konusunda Türkiye'ye göre daha fazla talep görmesi oldukça doğal bir sonuç haline gelmektedir.

SONUÇ

Her iki ülkenin de liman vergilendirmesiyle alakalı olarak yapılmış olan hesaplamalar sonucunda Yunanistan'ın Türkiye'ye oranla liman vergilendirmesi konusunda daha ılımlı bir vergilendirme yasası uygulama yoluna gittiği gözlemlenmektedir. Ayrıca sadece liman vergilendirmesine dayanmasa da yine de Yunanistan'ın liman vergilendirmesi maliyetlerinin uygun olması beraberinde gelen kruvaziyer yolcu ve gemi sayılarının da Türkiye'den neredeyse 4 kat daha fazla olması sonucunu da beraberinde getirmiştir. Yunanistan'ın Avrupa Birliği üyeliğinin de sürece olumlu katkısının olduğu bir gerçektir.

Türkiye, vergilendirme konusunda en yakın rakiplerinden birisi olan Yunanistan'a karşı gerekli önlem ve iyileştirmelere giderek, yasal düzenlemeler yaparak rakamları iyileştirmeye çalışmalıdır. Ayrıca ülkelerin vergi dengesizliklerini giderebilmek için ortaklaşa düzenlemelere gitmesi de başka bir çözüm olarak görülebilir. Çünkü Türkiye doğal kaynak olarak fazlasıyla sahip olduğu değerlerle gerekli yatırımlar yapıldığı ve yasal düzenlemelere gidildiği takdirde kruvaziyer turizmdeki gelişimini ve pazardan aldığı payı arttırılabilir.

Yunanistan, gemi firmalarına Türkiye maliyetlerinin altında vergi maliyeti çıkarmasına rağmen bu rakamlar üzerinden de belli şartların sağlanması durumunda indirim durumlarına gidilebileceğini yasada bildirmektedir. Yunanistan'ın bu kadar indirim ve maliyet azaltıcı vergi oranlarıyla rekabet edebilmenin bir başka yolu da reklâm ve imaj çalışmalarında yatmaktadır. Ülkelerin imajı da turistlerin ve doğal olarak gemi firmalarının destinasyona olan ilgisini değiştirebilmektedir. Türkiye imaj konumlandırması için seçeceği stratejilerde kruvaziyer pazar için gerekli altyapı, doğal kaynak vb. olanaklara sahip olduğu mesajını vermelidir.

Türkiye'de kruvaziyer turizm alanında ismini sıkça duyuran bir kuruluş olan İzmir Ticaret Odası; İzmir limanına gelen kruvaziyer yolcuların ayakbaşı ücretini kurumca karşılayarak ve kruvaziyer gemi firmalarıyla anlaşmalar yaparak %70 oranında yolcu sayısını arttırmıştır. Bu uygulamanın tüm limanlarda yasaya bağlanıp zorunlu olarak uygulatılması en azından başlangıç olarak yerinde bir girişim olacaktır.

Yapılan literatür taramasında bu konuyla alakalı yapılmış çalışma bulunmadığı görülmektedir. Ayrıca araştırmalar esnasında ise Yunanistan'la alakalı veriler toplanırken verilerin Yunanistan istatistik kaynaklarından derlenmesinde oldukça fazla güçlükle karşılaşılmış olup, kişi başına düşen kruvaziyer turizm geliri, liman istatistikleri gibi konularda sağlıklı veriler elde edilememiştir. Bu çalışmada Türkiye'nin kruvaziyer turizmde harekete geçmesinin gerekliliği ve maliyetlerin iyileştirilmesi zorunluluğu dile getirilerek diğer çalışmalara ön ayak olmak amaçlanmıştır.

KAYNAKÇA

- CruiseLinesInternationalAssociation (2015). State of theCruiseIndustry Report, 2014. [URL:<http://www.f-cca.com/downloads/2014-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf>] (Erişim 05 Temmuz 2015)
- CruiseLinesInternationalAssociation (2015). 2008 CruiseIndustryOverview, [URL: <http://www.f-cca.com/downloads/2008-Cruise-Industry-Overview.pdf>] (Erişim: 05 Temmuz 2015)
- Çelikkaya, A. (2012). Türkiye’de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme. Maliye Dergisi, 162, 83.
- Deloitte (2015). ShippingTax Guide, 2013 [URL: <http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Energy-and-Resources/dttl-ER-Shipping-Tax-Guide-6countries.pdf>] (Erişim 26 Haziran 2015)
- Ergin, A. ve Eker, İ. (2014). Türkiye ve Doğu Akdeniz Kruvaziyer Limanlarının Karşılaştırılması.2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, İzmir.
- Gökgöz, B. (2010). Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Endüstrisi: Karadeniz’e Yönelik Bir Destinasyon Modellemesi, Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Güneş, M. (2015).2012 Yılı Kruvaziyer Turizmi Değerlendirmesi, İzmir.
- İncekara, A. ve Yılmaz, S. (2002). Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi.İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Karaaslan, A. Bahçe, A. B. (2007). Yunanistan’ın Ekonomik, Hukuki, Siyasi Yapısı ve Yunanistan Vergi Sisteminin Değerlendirilmesi. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19, 1–30.
- Kuter, N. ve Ünal, H. (2009). Sürdürülebilirlik Kapsamında Eko turizmin Çevresel, Ekonomik ve Sosyo-Kültürel Etkileri. Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 9 (2), 146–156.
- Marlow, P. ve Kyriaki, M. (2008), EU ShippingTaxation: The ComparativePosition of GreekShipping, Maritime Economics&Logistics, 10(1–2), 185–207.
- Mayr, T.P ve McGrath, R.H. (1997). TrampShipping: The Role of Taxation in International Resource Allocation. Maritime Policy and Management, 24(3), 261–263.
- Mersin Deniz Ticareti Dergisi: 3.Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Kongresi Tamamlandı. (2012, Haziran). s.6.
- Pire Sanayi ve Ticaret Odası (2015). Kruvaziyer İstatistikleri 2010–2014. [URL:<http://echamber.pcci.gr/statistics/>] (Erişim Tarihi 08 Temmuz 2015).
- Policy Research Corporation (2015). Tourist Facilities in Port, 2009.[URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic_factor_en.pdf] (Erişim 08 Temmuz 2015)
- Sayıştay Dergisi: Gemilerin Denizleri ve Limanları Kirletmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele. (2012, Haziran). s.19.

- Sezer, İ. (2014). Kruvaziyer Turizmde Dikkat Çeken Bir Nokta: Kuşadası Limanı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 32, 49- 78.
- T.C Atina Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği (2015). Yunanistan'ın Genel Ekonomik Durumu ve Türkiye ile Ekonomik-Ticari İlişkileri, 2010. [URL: www.counsellors.gov.tr/upload/GR/2011%20Yıllık%20Rapor.pdf] (Erişim: 09 Temmuz 2015)
- T.C Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2015). Deniz Ticareti İstatistikleri 2013. [URL: http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20140613_162122_64032_1_64480.pdf] (Erişim Tarihi: 12 Temmuz 2015)
- T.C Ekonomi Bakanlığı (2015). Yunanistan Gemicilik Sektörü Raporu, 2009. [URL: <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disliiskiler/ulkeler/ulkedetay/Yunanistan/musavir-raporlari>] (Erişim: 09 Temmuz 2015)
- T.C Ekonomi Bakanlığı (2015). Yunan Gemicilik Sektörü Hakkında Not, 2013. [URL:<http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disliiskiler/ulkeler/ulkedetay/Yunanistan/musavir-raporlar>] (Erişim: 10 Temmuz 2015)
- T.C İstatistik Kurumu (2015). Turizm İstatistikleri. [URL: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1072] (Erişim Tarihi: 11 Temmuz 2015)
- T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı (2015). [URL:<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9853/istatistikler.html>] (Erişim Tarihi: 27 Temmuz 2015)
- T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2015). Kruvaziyer Sektör Raporu 2013. [URL: http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20140613_165336_64032_1_64480.pdf] (Erişim Tarihi 10 Temmuz 2015)
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, (2015). Türkiye'deki Liman ve İskeleler, 2011. [URL: <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=8588>] (Erişim Tarihi 07 Temmuz 2015)
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, (2015). Resmi Gazete Mevzuatları.[URL: <http://www.vda.org.tr/mevzuat/yonetmelikler>] (Erişim Tarihi: 20.07.2015)
- Wild, P. ve Dearing, J. (2000). Development of and Prospects for Cruising in Europe. *Maritime Policy and Management*, 27 (4), 315–333.
- World Travel & Tourism Council (2015). Economic Impact 2014–2015. [URL: <http://www.wttc.org/research/economic-research/economic-impact-analysis/>] (Erişim: 21 Temmuz 2015)
- Yılmaz, İ. A. ve Tükentürk, Ş. A. (2014). Türkiye'nin Yat ve Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesi. 2.Ulusal Deniz Turizmi Kongresi, İzmir.
- Yunanistan Başbakanlığı (2015), Makaleler ve Tablolar. [URL: <http://www.primeminister.gov.gr/english/category/news/articlesandstatements/>] (Erişim Tarihi: 08.07.2015).