

REKABET KURULU KARARI

Dosya No : D4/1/M.A.-00/1

Karar No : 00-6/61-28

Karar Tarihi : 10.02.2000

Toplantıya Katılan

Başkan: Prof. Dr. M. Tamer MÜFTÜOĞLU.

Üyeler : Dr. Kemal EROL (İkinci Başkan), Mehmet Zeki UZUN, Sadık KUTLU, İsmet CANTÜRK, Nejdet KARACEHENNEM, Mustafa PARLAK, A.Ersan GÖKMEN, R. Müfit SONBAY, Kubilay ATASAYAR, Murat GENCER.

Bildirimde Bulunan: - T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
Hüseyinrahmi Sk., No:2, 06680 Çankaya/ANKARA

Taraflar: - Deniz Nakliyatı A.Ş.
Meclisi Mebusan Cad., No:151-153, Fındıklı/İSTANBUL

Dosya Konusu: Özelleştirme programı kapsamındaki Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin %99.9973 hissesinin özelleştirme yoluyla devri amacıyla açılan ihaleye katılan teşebbüslerle ilgili olarak 1998/4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ" gereği izin talebi.

Dosya Evreleri: Dosya konusu ile ilgili olarak Kurum kayıtlarına 05.01.2000 tarih, 25 sayı ile giren T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanı Uğur BAYAR imzalı bildirim üzerine, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4 ve 7'nci maddeleri ile 1997/1 sayılı Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in ilgili hükümleri uyarınca, Raportörler Murat AYBER ve Mehmet ÖZDEN tarafından yapılan inceleme sonucu düzenlenen 09.02.2000 tarih, D4/1/M.A.-00/1 sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu'nu içeren 09.02.2000 tarih, REK.0.08.00.00/3 sayılı Başkanlık önergesi, 00-6 sayılı Kurul gündeminde ek madde olarak ele alınmıştır.

DEĞERLENDİRME

1- İlgili Pazar: Özelleştirme kapsamındaki Deniz Nakliyat A.Ş. deniz yolu ile taşımacılık pazarında faaliyet göstermekte ise de adı geçen pazar, hukuki ve ekonomik nedenlerle bir bütünlük arz etmemektedir. Türk limanları arasındaki taşımacılık hizmetlerinin 815 sayılı Kabotaj Kanunu gereğince sadece Türk bayraklı

gemilerce yapılabilmesi bu hizmet sektöründe rekabeti görece olarak kısıtlamakta iken, uluslararası taşımacılık hizmetlerinin yabancı bayraklı gemilerce de yapılabilmesi rekabeti sözkonusu hizmet sektöründe yaygın ve açık hale getirmektedir. Keza, Deniz Nakliyat A.Ş.'nin en büyük gelir kalemini oluşturan ve çok sayıda limanı kapsayan tarifeli seferler olarak tanımlanabilecek liner işletmeciliğinin ise diğer taşımacılık türlerinden daha fazla yatırım ve acentelik ağı kurulmasını gerektirmesinin yanısıra bu alanda ticari başarı elde edilmesinin piyasada tanınmış olmaya bağlı olması nedenleriyle bu hizmet alanının da sektörün yukarıda sözü edilen diğer hizmet alanlarından farklı olduğu düşünülmektedir. Açıklanan nedenlerle, ilgili ürün pazarları, herbiri birbirinden ayrı değerlendirilmek üzere Kabotaj Hattında Denizyolu Taşımacılığı, Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı ve Liner Taşımacılığı olarak değerlendirilmiştir.

2- İhaleye Başvuran Teşebbüsler Açısından Değerlendirme: Dosya üzerinde yapılan incelemede; kabotaj hattında denizyolu taşımacılığı, uluslararası denizyolu taşımacılığı ve liner taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Deniz Nakliyatı A.Ş.'nin özelleştirilmesi ihalesine Sinerji İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. (Sinerji), Furtrans Denizcilik San. ve Tic. A.Ş. (Furtrans) ve Armatörler Ortak Girişim Grubu (Ortak Girişim Grubu)'nun katıldığı belirlenmiştir. Bu teşebbüsler çerçevesinde yapılan değerlendirmede, Furtrans Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.'nin, 1998 yılı için- TL. olan cirosunun yalnızca %2'sini yurtiçi satışlarda elde eden ve ilgili pazarda ihmal edilebilir küçüklükte bir teşebbüs olduğu tespit edilmiştir.

Oniki armatörün oluşturduğu Armatörler Ortak Girişim Grubu ise devralmanın gerçekleşmesi halinde Deniz Nakliyatı A.Ş.'ni şirketleşme çalışmaları devam eden bir ortak girişime devredecektir.

Bir ortak girişimin rekabet üzerindeki etkileri, ortak girişimin niteliği kadar ilgili pazardaki yapıya da bağlıdır. Çok sayıda teşebbüsün bulunduğu ya da giriş engellerinin bulunmadığı piyasalarda ortak girişimler rekabeti olumsuz yönde kolaylıkla etkileyemezler. Buna karşılık, girişin kolay olmadığı ve fazla teşebbüsün bulunmadığı pazarlarda ise ortak girişimlerin rekabeti önemli ölçüde olumsuz etkileyeceği açıktır. Bu etkinin, rakip teşebbüslerin yakın işbirliğine girmeleri ya da yoğunlaşarak hakim durum oluşturmaları şeklinde olması beklenir.

Ortak girişimlerin rekabet üzerindeki etkilerini belirleyen bir başka kriter de ortak girişimi oluşturan kurucu teşebbüslerin faaliyetlerine devam edip etmedikleridir. Genel kabul görmüş yaklaşıma göre, iki ya da daha fazla ana teşebbüsün ortak girişim ile aynı coğrafi pazar ve ürün pazarında faaliyetlerini sürdürüyor olmaları, rekabetçi davranışlar üzerinde işbirliği olasılığının çok güçlü olması sonucunu doğurmaktadır. Ortak Girişim Grubu'nun en büyük hissedarlarından M.Gündüz Kaptanoğlu'nun ve Necdet Aksoy'un deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren başka teşebbüslerde de önemli sayılabilecek oranda hisseleri bulunmaktadır.

İlgili pazarda ortak girişimin rekabet üzerinde yaratacağı etkiler şu şekilde değerlendirilebilir.

a) Kabotaj Hattında Denizyolu Taşımacılığı Hizmeti: Devralmaya konu Deniz Nakliyatı T.A.Ş. ağırlıklı olarak yabancı limanlar ile Türk limanları arasında taşımacılık faaliyetlerini sürdürmektedir. 1997 yılında Türk bayraklı gemilerce uluslararası deniz ticaretinin %32,5'üne karşılık gelen 33,856,861 ton yük taşınmıştır. Raportörlerle yapılan görüşmede, Deniz Ticaret Odası Başkanı Cengiz Kaptanoğlu tarafından 1999 yılı itibarıyla bu oranın %28 olduğunu belirtilmiştir. Bu sektörde yapılan ölçümlerin hataya açık olması ve Türk filosunun taşıma kapasitesinin az da olsa son yıllarda düşmüş olması, aradaki farkı açıklamaktadır. Kabotaj dahilinde yapılan taşımacılık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca hazırlanan Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Tanıtım Dokümanı'ndan edinilen bilgiye göre yaklaşık 20,000,000 tonluk bir hacme sahiptir.

Bu hizmet pazarının 815 sayılı Kanun gereğince uluslararası rekabete kapalı olduğu bilinmekle birlikte, Ortak Girişim Grubu katılımcılarından ikisi (Burhan Deval ve Üçler Denizcilik İşletmeleri A.Ş.) dışındakilerin bu hizmet pazarında faaliyetleri bulunmamaktadır. Sayılan iki teşebbüsün de bu hizmet pazarındaki payları önemsiz kabul edilebilecek oranda olup faaliyetlerinin tamamına yakını uluslararası taşımacılık alanındadır.

Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin de gelirlerinin sadece %2'lik bir bölümünün kabotaj hattındaki faaliyetlerden sağlandığı gözönünde tutulduğunda, Ortak Girişim Grubu'nun Kurumumuza sunulan Ana Mukavele çerçevesinde Deniz Nakliyat Anonim Şirketi'ne dönüşmesinin ve Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ni devralmasının bu pazarda rekabeti koordine edici bir sonuç doğurmayacağı değerlendirilmektedir.

b) Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Hizmeti: Ortak Girişim Grubu'nu kuran teşebbüslerden Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Tahir Kıran, Burhan Deval, Necdet Aksoy, Üçler Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ve Mardeniz Denizcilik'in halen bu ilgili ürün pazarında faaliyetleri bulunmakta, ayrıca Yalçın Sabancı'nın da aynı ilgili ürün pazarında faaliyet göstermek üzere gemi sipariş ettiği bildirilmektedir. Ortak Girişim Grubu'nun devralmaya talip olduğu Deniz Nakliyatı A.Ş.'nin de faaliyetlerinin yarısına yakını bu ilgili ürün pazarındadır. Ortak Girişim Grubu'na dahil armatörlerden Gündüz Kaptanoğlu, Şadan Kalkavan, Burhan Deval ve Necdet Aksoy, Deniz Ticaret Odası'nın sunduğu ve armatörlerin sahip oldukları filoların DWT olarak taşıma kapasiteleri sıralamasını gösteren listede sırasıyla 6, 24, 27 ve 35'inci sıralarda yer almaktadırlar.

Bununla birlikte, ilgili ürün pazarının rekabete son derece açık olması ve hiçbir giriş engelinin olmaması, pazarda halen ciddi bir rekabetin bulunması, tarafların toplam taşıma kapasitelerinin dahi pazarda rekabet koşullarını belirleyecek bir paya ulaşmaktan çok uzak olması nedenleriyle Ortak Girişim Grubu'nun Kurumumuza sunulan Ana Mukavele çerçevesinde Deniz Nakliyat Anonim Şirketi'ne dönüşmesinin ve Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ni devralmasının bu pazarda rekabeti koordine edici bir sonuç doğurmayacağı sonucuna varılmıştır..

c) Liner Taşımacılığı Pazarı: Denizyolu taşımacılığında liner faaliyetlerinin ayrı bir önemi bulunmaktadır. Bu hizmet türünde gemi limandan hareket etmekte ve hedef

limana kadar başka limanlara da uğramaktadır. Bu faaliyet, yapısı gereği şirket isminin daha fazla ön plana çıktığı bir hizmet türüdür. Faaliyetin ticari yönden de kazançlı olabilmesi için, işletmecinin yabancı ülkelerde kuvvetli bir acenta ağı kurmasının yanı sıra köklü ve güven kazanmış bir isminin olması da gerekmektedir. Denizciler Odası Başkanı Cengiz Kaptanoğlu'na göre Deniz Nakliyatı T.A.Ş., son yıllardaki bilançolarında önemli ölçüde zararlar bulunmakta ise de geçmişinde imajını olumsuz etkileyecek bir iz bırakmamış, aksine güvenilir bir isim olmuştur. Bu hizmet alanına son zamanlarda Türk On-Line adlı teşebbüs de girmiş bulunmaktadır. Yine Cengiz Kaptanoğlu'nun ifadesine göre, adigeçen teşebbüs pazara girdikten sonra oluşan rekabet, fiyatların önemli ölçüde düşmesine yol açmıştır. Türk On-Line'in sahip olduğu gemilerin Deniz Nakliyat'ınkilere oranla kayda değer ölçüde yeni ve hızlı olmaları bu teşebbüsü üstün kılsa da az önce açıklandığı şekilde süreç içinde kazanılan imajın önemi dolayısıyla bu teknik üstünlük aynı ölçüde ticari avantaja dönüşmemektedir.

Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, Ortak Girişim Grubu'nun Kurumumuza sunulan Ana Mukavele çerçevesinde Deniz Nakliyat Anonim Şirketi'ne dönüşmesinin ve Deniz Nakliyatı A.Ş.'ni devralmasının bu pazarda rekabeti koordine edici bir sonuç doğurmayacağı, aksine liner taşımacılığında rekabetin önemli ölçüde artacağı anlaşılmıştır.

İhaleye katılan bir diğer teşebbüs olan Sinerji İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. ile ilgili olarak, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'ndan alınan yazıda bu teşebbüsün teklifinin İhale Komisyonu kararı üzerine Özelleştirme Yüksek Kurulu'na sunulmamış olması nedeniyle, bu teşebbüsle ilgili bilgilerin Kurumumuza gönderilmediği bildirilmiştir. Sinerji İç ve Dış Ticaret Limited Şirketi, hakkında görüş oluşması için gerekli bilginin bulunmaması nedeniyle inceleme dışı bırakılmıştır.

SONUÇ

Ön İnceleme Raporu'nda yer verilen bilgi ve belgeler ile Furtrans ve Ortak Girişim Grubu açısından yapılan inceleme çerçevesinde;

a) Özelleştirme yoluyla Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin Furtrans Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmesinin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7'nci maddesine göre bir "devralma" işlemi olarak kabul edilmesi gerektiği, ancak bu devralma işleminin, herhangi bir hakim durum oluşturmayacağı ve hakim bir durumu güçlendirmeyeceği tespitlerinden hareketle 4054 sayılı Kanun'a aykırı olmayacağı;

b) İhaleye iştirak eden Ortak Girişim Grubu ya da bu grubun hissedarlarının "Armatörler Deniz Nakliyat A.Ş. Ana Mukavelesi"ne göre kuracakları bir tüzel kişiliğe devri işleminin, ortak girişimi kuran teşebbüslerin ilgili pazarlardaki faaliyetlerine devirden sonra da devam edecek olmaları nedeniyle 4054 sayılı Kanun'un 4'üncü ve 7'nci maddeleri kapsamında incelenmesi sonucunda; sözkonusu devir işleminin "uluslararası liner taşımacılığı" hizmet piyasasında rekabeti önemli ölçüde artıracığı, teşebbüslerin faaliyetlerine devam edecekleri "uluslararası deniz yolu taşımacılığı"

hizmet pazarının rekabete açık olması ve teşebbüslerin toplam pazar paylarının dahi bu piyasada rekabet koşullarını belirleyecek düzeyde olamayacağı tespitlerinden hareketle bu pazarda da rekabetin kısıtlanmayacağı, söz konusu teşebbüslerin sadece ikisinin kabotaj sınırları dahilinde faaliyet göstermekte olması nedeniyle “kabotaj hattında deniz yolu taşımacılığı” hizmet piyasasında rekabet koordinasyonunun olmayacağı, keza devir işleminin sözü edilen hiçbir ürün pazarında hakim durum oluşturucu ya da mevcut bir hakim durumu güçlendirici etkisinin olamayacağı;

sonucuna varılmıştır.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde, Deniz Nakliyatı A.Ş.’nin gerek Furtrans Denizcilik A.Ş. gerekse Armatörler Deniz Nakliyat A.Ş. tarafından devralınmasının 4054 sayılı Kanun’un 4 ve 7’nci maddelerine aykırılık oluşturmayacağına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.