

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2024-5-027 (Özelleştirme)
Karar Sayısı : 24-34/821-348
Karar Tarihi : 22.08.2024

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Hasan Hüseyin ÜNLÜ,
Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK, Berat UZUN

B. RAPORTÖRLER : Ezgi EREN BİRDANE, Murat ALACALAR, Dilara TÜRK
BAŞARICI, Sebahat YILMAZ, Batuhan DEMİR, Nilay ÖZLÜK,
Gülçin Hande GÜNDOĞAN, Gülşah DAL

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN :- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
Fidanlık Mah. Ziya Gökalp Cad. No:80 Çankaya/Ankara

(1) **D. DOSYA KONUSU:** Maliye Hazinesine ait İstanbul ili, Kadıköy ilçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi işlemine ilişkin yapılan nihai bildirim

(2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 12.02.2024 tarihinde intikal eden, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) tarafından gönderilen 12.02.2024 tarihli ve 48560 sayılı yazıda; İstanbul ili, Kadıköy ilçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı'nın (KALAMIŞ YAT LİMANI) Özelleştirme Yüksek Kurulunun (ÖYK) 07.03.2011 tarihli ve 2011/17 sayılı kararı ile özelleştirme kapsam ve programına alındığı, ÖİB'nin 22.01.2021 tarihli ve E.1219 sayılı yazısı ile Rekabet Kurulunun (Kurul) görüşünün talep edildiği, 25.02.2021 tarihli ve 21-10/141-M sayılı Kurul kararının ÖİB'ye iletilmesinin akabinde 27.03.2021 tarihli ilan ile KALAMIŞ YAT LİMANI'nın 40 yıl süreyle "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik ihaleye çıkıldığı ve 11.10.2021 tarihli ve 17302 sayılı yazı ile 2013/2 sayılı Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ (2013/2 sayılı Tebliğ) uyarınca KALAMIŞ YAT LİMANI'nın Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri AŞ'ye (TEK-ART) devrine ilişkin Kurum görüşlerinin ÖİB'ye bildirilmesinin talep edildiği, 21.10.2021 tarihli ve 33304 sayılı yazı ile bildirim kapsamındaki ilgili devralma işlemi sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesinde sakınca olmadığına dair 21.10.2021 tarihli ve 21-51/726-359 sayılı Kurul kararının ÖİB'ye iletildiği, 19.01.2022 tarihli ve 5127 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile ihale sonrasında yaşanan ekonomik gelişmeler ve kamu yararı dikkate alınarak İhale Komisyonu'nun devre ilişkin kararının onaylanmadığı ve ihalenin iptal edildiği, 2024 yılında KALAMIŞ YAT LİMANI'nın "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik yeniden ihaleye çıkılmasının planlandığı, Kurulun 25.02.2021 tarihli ve 21-10/141-M sayılı kararının geçerlilik süresinin 2013/2 sayılı Tebliğ'in 3. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca 25.02.2024 tarihinde sona ereceği belirtilerek KALAMIŞ YAT LİMANI'nın "işletme hakkının

verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi işlemine ilişkin 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında yapılacak değerlendirme ile Kurul görüşünün bildirilmesi talep edilmiştir.

- (3) 2013/2 sayılı Tebliğ hükümleri çerçevesinde ön bildirim tabi olduğu sonucuna varılan işleme ilişkin hazırlanan 11.03.2024 tarihli Mesleki Daire Görüşü, 12.03.2024 tarihli ve 85227 sayılı yazı ile ÖİB'ye gönderilmiştir. Konuya ilişkin ÖİB'nin görüşü ise 15.03.2024 tarihli ve 49794 sayılı yazı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (4) 28.03.2024 tarihli ve 24-15/334-M sayılı Kurul kararında; bildirim konusu işlemin 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında bir özelleştirme işlemi olduğuna, aynı Tebliğ'in 3. maddesinde öngörülen eşğin aşılması sebebiyle ilgili işlemin ön bildirim tabi olduğuna, marinanın işletme hakkının Tuzla, Ataköy ve Pendik marinalarının kontrolüne sahip/işletici teşebbüslere verilmesi halinde "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı"nda rekabetin önemli ölçüde sınırlanabileceği ancak bu aşamada işleme ilişkin herhangi bir koşul ve/veya yükümlülük getirilmesinin gerekmediğine, "çekek alanı hizmetleri" ve "alan kiralama hizmetleri" pazarları bakımından rekabetin önemli ölçüde sınırlanabileceğine yönelik endişenin bulunmadığına ve bu aşamada işleme ilişkin herhangi bir koşul ve/veya yükümlülük getirilmesinin gerekmediğine, alıcı adayları belli olduktan sonra 2013/2 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi uyarınca yapılacak değerlendirmede 4054 sayılı Kanun'a aykırılık belirlenmesi halinde, devir işlemine ilişkin olarak Kurul tarafından koşul ve yükümlülükler getirilebileceği veya devir işlemine izin verilmeyebileceği hususunun ihale şartnamesinde belirtilmesinin uygun olacağına karar verilmiştir.
- (5) Kurum kayıtlarına 22.07.2024 tarih ve 54235 sayı ile intikal eden, ÖİB tarafından gönderilen yazıda; Kalamış Yat Limanı'nın 40 yıl süreyle "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik olarak 06.04.2024 tarihinden itibaren yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkıldığı, ihaleye son teklif verme tarihi olan 25.06.2024'te tekliflerin alındığı, 16.07.2024 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri neticesinde İhale Komisyonu'nun 16.07.2024 tarihli nihai kararı ile İhale Şartnamesi hükümlerine göre KALAMIŞ YAT LİMANI'nı 40 yıl süreyle işletme hakkının sırasıyla, ihaleye en yüksek teklifi veren Vahit KARAARSLAN'a veya ikinci en yüksek teklifi veren TEK-ART'a veya üçüncü en yüksek teklifi veren Can Kültür Sanat Eğitim Kurumları İşletmeciliği AŞ'ye (CAN KÜLTÜR) devredilmesine karar verildiği, bu çerçevede Vahit KARAARSLAN, TEK-ART ve CAN KÜLTÜR tarafından düzenlenen, 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) ekinde yer verilen Bildirim Form yazılarının sunulduğu ifade edilerek, devre ilişkin ihale komisyon kararının onaya sunulması öncesinde 2013/2 sayılı Tebliğ uyarınca KALAMIŞ YAT LİMANI'nın Vahit KARAARSLAN, TEK-ART veya CAN KÜLTÜR'e devrine ilişkin değerlendirmelerin ÖİB'ye bildirilmesi talep edilmiştir.
- (6) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ile 2013/2 sayılı Tebliğ'de yer alan düzenlemeler uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 19.08.2024 tarih ve 2024-5-027/NB sayılı Özelleştirme Nihai Bildirim Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (7) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle, bildirim konusu işlemin 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında bir özelleştirme işlemi olduğu, aynı Tebliğ'in 3. maddesinde öngörülen eşğin aşılması sebebiyle ilgili işlemin ön bildirim tabi olduğu, özelleştirmeye konu marinanın işletme hakkının Vahit KARAARSLAN'a, TEK-ART'a veya CAN KÜLTÜR'e verilmesi halinde "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı", "çekek alanı hizmetleri pazarı" ve "alan kiralama hizmetleri pazarı"nda rekabetin önemli ölçüde sınırlanabileceğine yönelik endişenin bulunmadığı, söz konusu alıcılar tarafından yapılacak devralma işleminin, 4054 sayılı Kanun'un 7.

maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında ilgili pazarda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran bir nitelik taşımadığı ve işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı sonuç ve kanaatine ulaşıldığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İşletme Hakkı Devrine Konu Malvarlığı: KALAMIŞ YAT LİMANI

- (8) İstanbul ili, Kadıköy ilçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan KALAMIŞ YAT LİMANI dolgu alanı, 16.12.1985 yılında Maliye Bakanlığı (İstanbul Defterdarlığı Anadolu Yakası Milli Emlak Dairesi) tarafından Kadıköy Belediyesine tahsis edilmiştir. 11.09.1987 tarihinde Kadıköy Belediyesi tarafından Yap-İşlet-Devret modeline göre 10 yıl süre ile işletilmek üzere Tek-Art İnşaat AŞ'ye devredilmiştir. 1988'de sözleşme Tek-Art İnşaat AŞ tarafından TEK-ART'a devredilmiştir. Kadıköy Belediyesi ile Maliye Bakanlığı arasında yaşanan hukuki ihtilaflar nedeniyle tahsis iptal edilmiş, 01.10.1998 tarihinde Maliye Bakanlığı tarafından Kadıköy Belediyesine alt kiralama hakkı da verilmek suretiyle 10 yıl süreli kiralama işlemi yapılmıştır. Bu kapsamda, KALAMIŞ YAT LİMANI işletmesi 26.11.1998 tarihinde tekrar TEK-ART'a devredilmiştir. TEK-ART, 1998 yılından itibaren Koç Holding AŞ'nin (KOÇ HOLDİNG) bünyesindedir. KOÇ HOLDİNG, Türkiye'de "Setur Marinaları" markası altında 10 adet marina işletmektedir. Bu marinalardan biri olan KALAMIŞ YAT LİMANI'nın işleticisi TEK-ART'ın %(.....) oranındaki hissesi SETUR'a, %(.....) oranındaki hissesi KOÇ HOLDİNG'e, %(.....) oranındaki hissesi ise yine Koç Ailesi'nin kontrolünde olan Temel Ticaret ve Yatırım AŞ'ye ait bulunmaktadır.
- (9) KALAMIŞ YAT LİMANI, ÖYK'nin 07.03.2011 tarihli ve 2011/17 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış, ardından ÖİB Makamının 31.10.2013 tarihli ve 1055 sayılı oluru ile özelleştirme kapsam ve programında olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ ile ilişkilendirilmiştir. KALAMIŞ YAT LİMANI'nın 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun hükümleri çerçevesinde işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin ilk ihale 12.05.2014 tarihinde gerçekleştirilmiş olup söz konusu ihale ÖYK'nin 21.07.2014 tarihli ve 2014/65 sayılı kararı ile onaylanmış ancak sözleşme imzalanmadığı için 08.04.2016 tarihinde ihale iptal edilmiştir.
- (10) KALAMIŞ YAT LİMANI'nın özelleştirilmesine ilişkin ikinci kez 17.11.2017 tarihinde ihaleye çıkılmış ve söz konusu ihaleye teklif gelmemesinden dolayı bu ihale de 27.04.2018 tarihinde iptal edilmiştir.
- (11) KALAMIŞ YAT LİMANI'na ilişkin ÖYK'nin 06.11.2017 tarihli ve 2017/106 sayılı kararı ile kabul edilen imar planlarına karşı açılan 2017/8079, 2018/936, 2018/937, 2018/938, 2018/939 esas numaralı davalara ilişkin temyiz itirazlarının reddine dair Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunca karar verilmiş ve ÖİB tarafından hazırlanan imar planları kesinleşmiştir.
- (12) 27.03.2021 tarihinde KALAMIŞ YAT LİMANI'nın 40 yıl süreyle "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik üçüncü kez ihaleye çıkılmış ve 07.10.2021 tarihinde nihai pazarlık görüşmeleri gerçekleştirilmiştir. Ancak 19.01.2022 tarihli ve 5127 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile ihale sonrasında yaşanan ekonomik gelişmeler ve kamu yararı dikkate alınarak İhale Komisyonu'nun devre ilişkin kararı onaylanmamış ve ihale iptal edilmiştir.
- (13) Akabinde KALAMIŞ YAT LİMANI'nın özelleştirilmesine ilişkin 07.07.2022 tarihinde tekrar özelleştirme ihalesine çıkılmış ancak yeterli teklif alınamadığından bu ihale de 04.11.2022 tarihinde iptal edilmiştir. Son olarak 06.04.2024 tarihinden itibaren

yayımlanan ilanlarla yeni bir ihaleye çıkmıştır. Söz konusu ihaleye ilişkin 16.07.2024 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri neticesinde KALAMIŞ YAT LİMANI'nın muhtemel alıcılar olan Vahit KARAARSLAN, TEK-ART veya CAN KÜLTÜR'e devri planlanmaktadır.

- (14) Mevcut durumda KALAMIŞ YAT LİMANI'nın TEK-ART tarafından işletilmesine yönelik yürürlükte olan bir sözleşme veya protokol bulunmamakla birlikte, özelleştirme ihalesinin gerçekleşmesi ve yeni işleticisine devrine kadar KALAMIŞ YAT LİMANI TEK-ART tarafından Maliye Bakanlığına ecrimisil ödemek suretiyle işletilmektedir.
- (15) Yukarıda tarihçesi kısaca aktarılan, denizde 1291 ve karada 220 yat barındırma kapasitesine sahip, maksimum derinliği 6,5 metre olan ve tonozlu olması nedeniyle demirlemeye uygun olmayan KALAMIŞ YAT LİMANI, maksimum tam boyut 65 metre olacak şekilde tasarlanmıştır. Marina kapsamında, yat limanı, çekek sahası¹, bakım onarım üniteleri, akaryakıt istasyonu, otopark, eczane, hastane, yat kulübü, tenis kortu, yüzme havuzu ile restoran ve kafeler yer almaktadır.

G.2. Yat Limanı (Marina)² İşletmeciliği Sektörüne İlişkin Genel Bilgiler

- (16) Kurulun görüşünün talep edildiği, işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirme işlemi, yat limanı (marina) işletmeciliği sektöründe gerçekleşecektir.
- (17) Yat; deniz yolu taşımacılığına uygun donanım ve teknik özelliklere göre gidebileceği mesafenin belirlendiği, önemli gereksinimlere yanıt verebilecek üniteleri bulunan, deneyimli mürettebata sahip turizm ve seyahat aracıdır. Yatçılık ise limanlar arasında düzenli yolcu ulaşımını sağlamaktan çok gezi, spor ve eğlence amacıyla az sayıda kişinin hizmetine sunulan, görece pek büyük olmayan gemilerle yapılan turistik bir faaliyettir.³
- (18) Yat limanları, Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 9. maddesinde, ilgili Yönetmelik'in 5.,6. ve 7. maddelerindeki nitelikleri haiz olan, yatlara bağlama, bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet; yatçılara ise dinlenme, konaklama, eğlence, spor gibi sosyal hizmetler sunan deniz turizmi tesisleri olarak tanımlanmaktadır. Başka bir tanıma göre ise yat limanları ve çekek yerleri, kıyıda ve deniz içinde yapılması zorunlu, yerli ve yabancı yatlara bağlama, su, elektrik, kumanya veya kışlama gibi hizmetler sunan kıyı tesisleridir.⁴
- (19) Akdeniz çanağı, gerek iklimsel faktörler gerek iç deniz olma özelliği gerekse çevresine yayılmış ülkelerin gelişim ve refah seviyesi açısından yat turizmi için en uygun coğrafyadır. Yatların ve mega yatların aktiviteleri incelendiğinde, dünyadaki yatların %60'tan fazlasının bağlandığı ana limanları ve satılan yatların %75'ine yakınının üretildiği ülkeleri barındıran Akdeniz çanağı, yatçılık aktiviteleri açısından en çok rağbet gören bölge olma konumunu korumaktadır.⁵ İtalya'nın 6500 km uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın

¹ Yatların kışlamaya alındıkları, bakım ve onarımlarının yapıldığı alt yapılarıdır.

² İtalyanca kökenli bir sözcük olan "marina" kavramı "yat limanı" kavramını karşılamak üzere dilimize girmiş ve yerleşmiş olup hâlihazırda bu iki sözcük birbirinin yerine geçecek şekilde kullanılmaktadır.

³ YÜKSEK, G. (2013), "Türkiye'de Yat ve Marina İşletmeciliği: İstihdam Değerlendirmesi İçin Mevcut Durum Analizi", Beykoz Akademi Dergisi, s.61.

⁴ OLGAÇ, S. (2001), Türkiye'deki Yat Limanlarından Elde Edilen Gelirlerin Türkiye Turizmine Katkısı. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, sf.5.

⁵ Burada sunulan bilgiler Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Kalamış Yat Limanı Bilgi Notu'ndan alınmıştır.

5835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet yat limanı varken 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise 84 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır.⁶

- (20) Ülkemizin bulunduğu coğrafi konum, doğası ve iklimi deniz turizmi alanında uluslararası pazarlardaki önem ve çekiciliği artırmaktadır. Yatçılık ve yat turizmi son yıllarda ülkemizde hızlı bir gelişme göstermekle birlikte, katma değeri yüksek turizm aktivitelerinden olan deniz turizminin, mevcut potansiyeli dikkate alındığında ve yukarıda açıklandığı üzere önde gelen ülkelerle kıyaslandığında, yeterli pay alamadığı görülmektedir.
- (21) Ülkemizde yatçılık ve yat turizmi alanındaki ilk düzenlemeler 1982 yılında 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle yapılmıştır. Yat limanı/marina yatırım ve işletmeciliğine ilişkin düzenlemeler ise bu Kanun'a bağlı olarak 1983 yılında yayımlanan Yat Turizmi Yönetmeliği ile hayata geçirilmiştir. Yat Turizmi Yönetmeliği 2009 yılında Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak yeniden düzenlenmiştir.
- (22) Ülkemizde mevcut bulunan yat limanı kapasitesi açısından bakıldığında; kapasitenin yoğunlaştığı bölge, toplam bağlama kapasitesinin %56'sını karşılamakta olan Ege Bölgesi'dir. Ege Bölgesi'ni %28 pay ile Marmara Bölgesi ve %15 pay ile Akdeniz Bölgesi takip etmektedir. Şehirler bazında ise Muğla %35 kapasite ile lider konumundayken bu ili %29 kapasite ile İstanbul takip etmektedir. Antalya ve İzmir ise %10 pay ile yat bağlama kapasitesi yüksek diğer iller arasında yer almaktadır.⁷

Tablo-1:Türkiye'deki Yat Limanları ve Kapasiteleri

Sıra No	Yat Limanı Adı	İl	Bölge	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Alanya Marina	Antalya	Akdeniz	275	200
2	Antalya Kaleiçi Marina	Antalya	Akdeniz	100	-
3	G Marina Kemer	Antalya	Akdeniz	230	140
4	Gemyat Delta Marina	Antalya	Akdeniz	110	120
5	Setur Antalya Marina	Antalya	Akdeniz	235	150
6	Setur Finike Marina	Antalya	Akdeniz	284	100
7	Setur Kaş Marina	Antalya	Akdeniz	438	120
8	Kumkuyu Marina	Mersin	Akdeniz	200	-
9	Mersin Marina	Mersin	Akdeniz	500	500
10	Kalkan Yat Limanı	Antalya	Akdeniz	80	-
11	D-Marin Didim	Aydın	Ege	576	600
12	Setur Kuşadası Marina	Aydın	Ege	428	130
13	Çanakkale Marina	Balıkesir	Ege	700	100
14	Setur Ayvalık Marina	Balıkesir	Ege	229	80
15	Dalyan Yat Limanı Çeşme	İzmir	Ege	383	-
16	İc Çeşme Marina	İzmir	Ege	400	100
17	İzmir Marina	İzmir	Ege	60	30
18	Port Alaçatı Marina	İzmir	Ege	250	80
19	Setur Çeşme Marina	İzmir	Ege	186	60
20	Teos Marina	İzmir	Ege	480	80
21	Albatros Marina	Muğla	Ege	44	150
22	D-Marin Göcek	Muğla	Ege	380	-
23	D-Marin Turgutreis	Muğla	Ege	532	-
24	Ecesaray Marina	Muğla	Ege	460	-
25	Global Sailing Butik Marınette	Muğla	Ege	35	-
26	Göcek Belediye Marina	Muğla	Ege	365	180
27	Gökova Ören Marina	Muğla	Ege	415	130
28	Güllük Egesu Marina	Muğla	Ege	350	-

⁶ İMEAK, Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2023.

⁷ ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu

Sıra No	Yat Limanı Adı	İl	Bölge	Kapasite	
				Denizde	Karada
29	Kairos Marina Datça	Muğla	Ege	246	256
30	Mandalya Butik Marina	Muğla	Ege	50	-
31	Marintürk Göcek Exclusive	Muğla	Ege	80	80
32	Marintürk Göcek Village Port	Muğla	Ege	140	200
33	Marmaris Adaköy Marina	Muğla	Ege	200	-
34	Marmaris Yacht Marina	Muğla	Ege	650	1.000
35	Martı Marina	Muğla	Ege	301	70
36	Milta Bodrum Marina	Muğla	Ege	425	50
37	My Marina Yatch Club	Muğla	Ege	48	15
38	Netsel Marmaris Marina	Muğla	Ege	701	70
39	Port lasos Marina	Muğla	Ege	150	-
40	Pupa Yacht Marina	Muğla	Ege	40	-
41	Skopea Marina	Muğla	Ege	80	-
42	Yalıkavak Marina	Muğla	Ege	620	140
43	Oasis Foça Marina	İzmir	Ege	245	100
44	ATAKÖY MARİNA	İstanbul	Marmara	1.000	40
45	GÜZELCE MARİNA	İstanbul	Marmara	250	120
46	İSTMARİN (İstinye)	İstanbul	Marmara	188	-
47	İSTMARİN (Tarabya)	İstanbul	Marmara	265	-
48	KIYI İSTANBUL MARİNA	İstanbul	Marmara	539	100
49	İSTANBUL CITY PORT	İstanbul	Marmara	752	100
50	KALAMIŞ YAT LİMANI	İstanbul	Marmara	1.291	220
51	SETUR YALOVA MARİNA	Yalova	Marmara	225	70
52	VIAPORT MARİNA	İstanbul	Marmara	1.163	-
53	WEST İSTANBUL MARİNA	İstanbul	Marmara	600	300
Toplam				18.974	5.981
Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu					

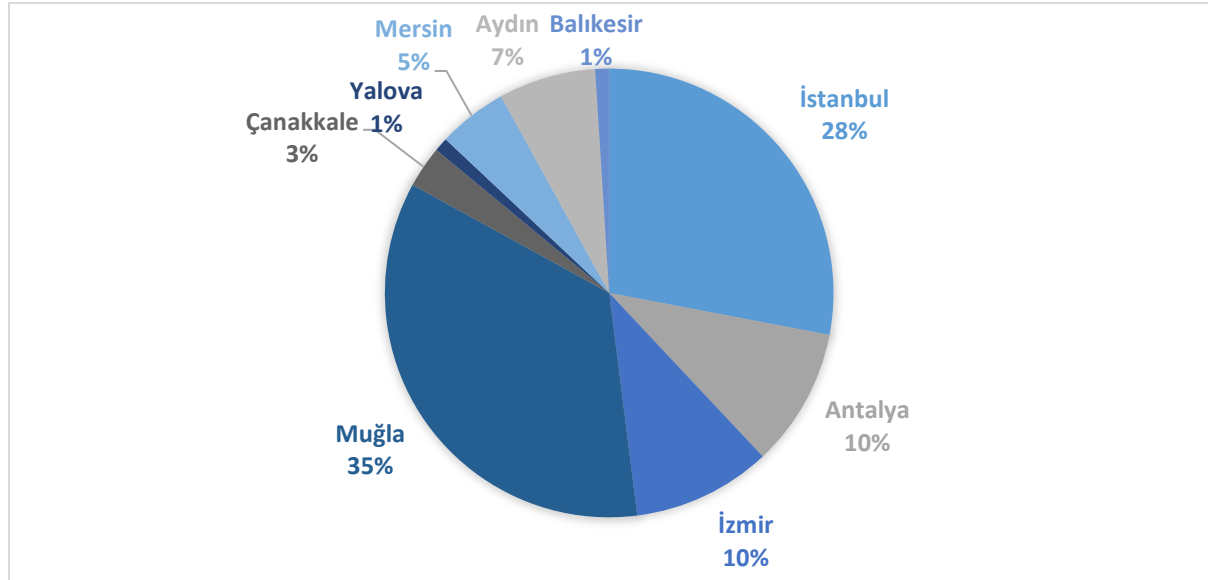
Tablo-2: Türkiye'de Turizm Yatırım Belgesine Sahip Yat Limanları

Sıra No	Yat Limanı Adı	Türü	İli	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Aydın	310	-
2	ATAKÖY MARİNA	5 Çıpalı Yat Limanı	İstanbul	1.040	60
3	G-Marina Kemer	3 Çıpalı Yat Limanı	Antalya	150	150
4	Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Muğla	676	122
5	Club Marina	Rıhtım ve Iskele	Muğla	195	-
6	Setur Antalya Marina	3 Çıpalı Yat Liman	Antalya	200	150
7	Kumlubükü Yat Clup	Yat Yanaşma Yeri	Muğla	10	-
8	Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Muğla	455	100
9	Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Muğla	230	-
10	Milta Bodrum Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Muğla	425	50
11	My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Muğla	67	15
12	D-Marin Didim Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Aydın	576	600
13	D-Marin Port Göcek Marina	3 Çıpalı Yat limanı	Muğla	379	-
14	Alaçatı Yat limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	İzmir	260	100
15	Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Muğla	116	200
16	Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Yalova	240	80
17	Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Antalya	275	200
18	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Liman	İzmir	480	80
19	Port lasos	Rıhtım ve Iskele	Muğla	100	-
20	Skopea Marina	Rıhtım ve Iskele	Muğla	80	-
21	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve Iskele	Muğla	33	-
22	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	İzmir	377	100
23	WEST İSTANBUL MARİNA	4 Çıpalı Yat Limanı	İstanbul	600	370
24	Ayvalık Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Balıkesir	200	150
25	Mersin Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Liman	Mersin	500	500

Sıra No	Yat Limanı Adı	Türü	İli	Kapasite	
				Denizde	Karada
26	Güllük Yat Marin	Rıhtım ve İskele	Muğla	270	-
27	Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Muğla	416	130
28	Yalıkavak Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Muğla	710	40
Toplam				9.370	3.197
Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu					

- (23) Ülkemizde hâlihazırda faaliyette olan 53 adet yat limanı, yat yanaşma yeri veya iskelesinde denizde 18.974, karada 5.981 adet olmak üzere toplam 24.955 yat bağlama ve barınma kapasitesi mevcut olmakla birlikte, bu kapasitenin son yıllarda artış gösterdiği ve bazı büyük kapasiteli limanların ön plana çıktığı görülmektedir. En büyük yat limanları ağırlıklı olarak Muğla ve İstanbul illerinde yer almakla birlikte diğer bölgelere de dağılmıştır. Türkiye’de mevcut yat limanlarından en fazla kapasiteye sahip olanı Muğla’da bulunan ve toplam 1.650 yatlık kapasite ile Marmaris Yat Marin’dir (Marmaris Yacht Marina). Dosyaya konu olan KALAMIŞ YAT LİMANI ise 1.511 yat kapasitesi ile ikinci sırada yer almaktadır. Üçüncü en büyük yat limanı ise Aydın il sınırları içerisinde bulunan D-Marin Didim Marina’dır. Bu marinanın da kapasitesi 1.176 yata kadar ulaşabilmektedir.

Şekil 1: Türkiye’deki Yat Limanı Kapasitesinin İllere Göre Dağılımı



Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu

- (24) Dosya konusunu oluşturan KALAMIŞ YAT LİMANI’nın yer aldığı Marmara Bölgesi’ndeki mevcut/yapım aşamasında olan yat limanlarına ilişkin bilgilere aşağıda yer verilmektedir.

Tablo-3: Marmara Bölgesi'ndeki Aktif ve Yapım Aşamasındaki Yat Limanları⁸

Liman Durumu	Yat Limanı Adı	İl	İşletmeci	Deniz Kapasite	Kara Kapasite	Toplam Kapasite
Aktif	KALAMIŞ YAT LİMANI	İstanbul	Setur Marinaları	1.291	220	1.511
Aktif	VIAPORT MARİNA	İstanbul	Bayraktar İnşaat	1.163	0	1.163
Aktif	ATAKÖY MARİNA	İstanbul	Dati Holding	1.000	40	1.040
Aktif	WEST İSTANBUL MARİNA	İstanbul	Enelka	600	300	900
Aktif	İSTANBUL CITY PORT	İstanbul	Yıldız Holding	752	100	852
Aktif	KIYI İSTANBUL MARİNA	İstanbul	Art Marina	539	100	639
Aktif	GÜZELCE MARİNA	İstanbul	Motoryat Turizm	250	120	370
Aktif	SETUR YALOVA MARİNA	Yalova	Setur Marinaları	225	70	295
Aktif	İSTMARİN (Tarabya)	İstanbul	İBB - İspark	265	0	265
Aktif	İSTMARİN (İstinye)	İstanbul	İBB - İspark	188	0	188
Yapım/Plan Aşamasında	İSTMARİN Bebek Teknepark	İstanbul	İBB - İspark	250	-	250
Yapım/Plan Aşamasında	İSTMARİN Kuruçeşme Teknepark	İstanbul	İBB - İspark	85	-	85
Yapım/Plan Aşamasında	İSTMARİN Beykoz Teknepark	İstanbul	İBB - İspark	310	-	310
Yapım/Plan Aşamasında	İSTMARİN Paşabahçe Teknepark	İstanbul	İBB - İspark	165	-	165
Yapım/Plan Aşamasında	İSTMARİN Maltepe Teknepark	İstanbul	İBB - İspark	v.y.	v.y.	v.y.
Yapım/Plan Aşamasında	İSTMARİN Kumkapı Teknepark	İstanbul	İBB - İspark	v.y.	v.y.	v.y.
Yapım/Plan Aşamasında	Haliç Yat Limanı	İstanbul	Sembol - Ekopark İnşaat - Fine Otelcilik	140	-	140
Yapım/Plan Aşamasında	Ataport Kruvaziyer ve Yat Limanı	İstanbul	Rönesans-Erkan İnşaat	1.000	100	1.100
Yapım/Plan Aşamasında	Florya Marina	İstanbul	İstanbul Akvaryum	400	-	400
Yapım/Plan Aşamasında	Bayramoğlu Marina	Kocaeli	Gmarin (Koç)	540	25	565
Yapım/Plan Aşamasında	Tekirdağ Yat Limanı	Tekirdağ	Tekirdağ Liman İşletmeleri AŞ	175	30	205
TOPLAM				9.338	1.105	10.443
Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu						

- (25) Yat limanlarında sunulan hizmetler “deniz hizmetleri, kara hizmetleri ve kiralama hizmetleri” olarak gruplandırılmaktadır. Deniz hizmetleri esas olarak bağlama hizmetinden oluşmakta, bunun yanı sıra yatlara palamar, su, elektrik, internet, atık toplama hizmeti gibi yan hizmetler de sunulmaktadır. Kara hizmetleri kapsamında, yatların karada bağlanması (kışlama) hizmeti, bakım onarım hizmeti, kara-park hizmeti ve çekme-atma hizmeti verilmektedir. Kiralama hizmetleri kapsamında ise marinaların kara sahasında bulunan açık ve kapalı alanları, marinalar tarafından restoran, satış mağazası, market, otel, atölye gibi işletmelere kiraya verilebilmektedir.

⁸ ÖİB tarafından sunulan Bilgi Notu'nda deniz ve kara kapasitesi bilinmeyen yat limanları için “v.y.” ifadesine yer verilmiştir.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (26) Dosya konusu işlem, Maliye Hazinesi'ne ait İstanbul ili, Kadıköy ilçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan KALAMIŞ YAT LİMANI'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkindir.
- (27) Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin "*Tanımlar*" başlıklı 4. maddesinde "*Deniz turizmi tesisleri: münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yatçılara ve yolculara yeme, içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan ve bu Yönetmelikte türleri belirtilen turizm tesisleri*" olarak tanımlanmıştır. Bu doğrultuda işleme konu olan limanın ilgili Yönetmelik'te sayılan liman sınıflarından yat limanı olduğu anlaşılmaktadır.
- (28) Dosya konusu işleme benzer şekilde yat liman işletmeciliğinin devrini konu alan Kurulun 30.04.2002 tarihli ve 02-26/271-110 sayılı, 10.01.2005 tarihli ve 05-03/20-10 sayılı, 21.07.2005 tarihli ve 05-48/688-181 sayılı, 17.08.2005 tarihli ve 05-52/796-216 sayılı, 04.02.2010 tarihli ve 10-13/152-63 sayılı, 26.10.2017 tarihli ve 17-35/564-247 sayılı kararlarında ilgili ürün pazarları "marina işletmeciliği" olarak değerlendirilmiştir.
- (29) SETUR'un Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi AŞ ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi AŞ'yi devralmasına izin verilmesine ilişkin *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında⁹ devralan ve devre konu tesislerin "marina işletmeciliği" ile iştigal ettiği kabul edilmiştir. Aynı kararın 28. ve 29. paragraflarında "*..marina işletmeciliği kapsamında sunulan temel hizmetler deniz hizmetlerinden, kara hizmetlerinden ve kiralama hizmetlerinden oluşmaktadır. Söz konusu üç hizmet grubunun yatların, yat sahiplerinin ve diğer tüketicilerin farklı ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak sunulan ayrı hizmetler olduğu, bu hizmetlerin, tüketiciler bakımından birbirine ikame olarak değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır. [...]*" ifadeleri ile, marina işletmeciliği altında farklı ilgili pazarlar bulunduğu belirtilmiştir. Bahsi geçen kararda özetle KOÇ HOLDİNG'e ait SETUR'un biri İstanbul ve diğer ikisi Muğla ilinde olmak üzere üç yat limanını devralması işleminde, deniz hizmetleri bakımından "*marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı*", kara hizmetleri bakımından "*çekek alanı hizmetleri pazarı*" ve kiralama hizmetleri bakımından "*alan kiralama hizmetleri pazarı*" olarak tanımlanan ilgili ürün pazarları her bir coğrafi pazar özelinde ayrı ayrı ele alınmıştır. Kurulun *Milta/Tek-Art*¹⁰ kararında ise "*...dosya kapsamında en geniş haliyle "yat limanı/marina işletmeciliği pazarı" olarak tanımlanabilecek ilgili ürün pazarı "deniz hizmetleri pazarı", "kara hizmetleri pazarı" ve "kiralama hizmetleri pazarı" şeklinde üç alt pazar olarak ele alınmıştır.*" denilerek genel pazar tanımının yanı sıra alt pazar tanımlarına da yer verilmiştir. Kurulun *Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı* kararında¹¹ ise ilgili ürün pazarları tanımlanırken benzer yaklaşım izlenerek deniz hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı "*marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı*", kara hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı "*çekek alanı hizmetleri pazarı*" ve kiralama hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı "*alan kiralama hizmetleri pazarı*" olarak tanımlanmıştır.
- (30) Dolayısıyla marina işletmeciliği kapsamında sunulan deniz hizmetleri, kara hizmetleri ve kiralama hizmetlerinin yatların, yat sahiplerinin ve diğer tüketicilerin farklı

⁹ 09.07.2015 tarihli ve 15-29/421-118 sayılı Kurul kararı.

¹⁰ 26.10.2017 tarihli ve 17-35/564-247 sayılı Kurul kararı.

¹¹ 21.10.2021 tarihli ve 21-51/726-359 sayılı Kurul kararı.

ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak sunulan ayrı hizmetler olması nedeniyle bu hizmetlerin tüketiciler bakımından birbirine ikame olarak değerlendirilemeyeceği ve her bir hizmetin ayrı bir ilgili ürün pazarını meydana getirdiği kanaatine varılmıştır. Bu nedenle her bir hizmet bakımından daha detaylı bir değerlendirmeye aşağıda yer verilmektedir.

G.3.1.1. Deniz Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı

- (31) Yat sahiplerinin en önemli ihtiyaçlarının başında yatlarını güvenli bir şekilde denizde bağlayabilmeleri gelmektedir. Yat limanları ise yat sahiplerinin bu ihtiyacını bağlama hizmeti sunarak karşılamaktadır. Bununla birlikte bağlama hizmeti, marinaların yanı sıra tekne parklarda ve balıkçı barınaklarında da sunulabilmektedir. *Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı* kararında¹² da açıklandığı üzere, tekne parklar marinaların sunduğu temel ve zorunlu bağlama hizmetlerinin tamamını sunmakta ve İstanbul'da bulunan tekne parklar teknelerin bağlanma amaçları, sözleşme süreleri ve tekne parkta konaklama süreleri bakımından marinalarla büyük ölçüde benzeşmektedir. Tekne parklar da büyük oranda yatlara ve yatçılara hizmet verdiğinden tekne parkların müşteri profili ile marinaların müşteri profili benzerdir. Bunun sonucu olarak, İstanbul'daki tekne parklar da diğer marinalarla karşılaştırılabilir fiyat düzeylerinde hizmet sunmaktadır. Tüm bu hususlar dikkate alındığında, tüketicilerin gözünde tekne parkların fiyatları, kullanım amaçları ve niteliklerinin bağlama hizmetleri bakımından marinalara ikame olduğu, bu nedenle aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilebileceği kanaatine ulaşılmıştır. Öte yandan ilgili kararda, bağlama hizmetinin sunulduğu balıkçı barınaklarının marinaların ve tekne parkların aksine deniz turizmi tesisi olmaması, balıkçı barınakları tarafından sunulan bağlama hizmetinin temel hizmetlerle sınırlı olması, balıkçı barınaklarının ortamlarının yatçıların deniz turizmine ilişkin beklentilerini karşılamaktan uzak olması gibi nedenlerle bağlama hizmeti bakımından balıkçı barınaklarının marinalara ikame olamayacağı ve bu nedenle aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Nitekim Kurulun 10.01.2005 tarihli ve 05-03/20-10 sayılı, 24.04.2008 tarihli ve 08-30/373-123 sayılı, 03.08.2011 tarihli ve 11-44/992-338 sayılı kararlarında da marinalar ile balıkçı barınakları aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilmemiştir.
- (32) Sonuç olarak dosya konusu özelleştirme işlemi kapsamında bağlama hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı" olarak tanımlanmıştır.

G.3.1.2. Kara Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı

- (33) Marinaların kara sahasında sunulan hizmetler, çekme-atma hizmeti, kara park hizmeti ve bakım-onarım hizmetinden oluşmaktadır. Kara hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde ilk olarak marinalar tarafından sunulan çekek alanı hizmetleri¹³ ile karada sunulan diğer hizmetler olan bakım-onarım hizmetlerinin aynı ilgili ürün pazarı içinde yer alıp almayacağı değerlendirilmelidir.
- (34) Kurulun *Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı* kararında¹⁴ "...Marinaların çoğunda çekek alanında verilen bakım-onarım hizmetleri, marinada bulunan kiracı atölyeler tarafından ya da dışarıdan marinaya gelen işletmeler tarafından verilmektedir. Marinalar ise, bakım-onarım hizmetlerinin verilebilmesi için alan sağlamakta ve yatları bu alanlarda konumlandırmaktadır. Bu nedenle, marinaların kara hizmetlerinin çekek alanı

¹² 21.10.2021 tarihli ve 21-51/726-359 sayılı Kurul kararı.

¹³ Çekme-atma ve kara park hizmetleri birlikte "çekek alanı hizmetleri" olarak adlandırılmıştır.

¹⁴ 21.10.2021 tarihli ve 21-51/726-359 sayılı Kurul kararı.

hizmetleri ile sınırlı kaldığı, bir başka deyişle uygulamada çekek alanı hizmetlerini veren teşebbüsler ile bakım-onarım hizmetini veren teşebbüslerin birbirinden ayrıştığı anlaşılmıştır. Tüketici konumundaki yat sahipleri ise ihtiyacını karşılamak üzere bu hizmetleri birbirinin ikamesi olarak görmemekte, aksine tamamlayıcı olan bu hizmet türlerinden her birini ayrı ayrı talep etmekte ve farklı teşebbüslerden sağlamaktadır. Bu çerçevede, marinalar tarafından kara hizmetleri olarak sunulan çekme atma ve kara park hizmetlerinin talep ve arz bakımından bakım-onarım hizmetlerine ikame olmadığı değerlendirilmiş, bu nedenle “çekek alanı hizmetleri” ayrı bir ilgili ürün pazarı kabul edilmiştir.” ifadelerine yer verilmiştir.

- (35) Kara hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde dikkat edilecek bir diğer husus ise marinalar dışında yatlara çekek alanı hizmeti verebilecek tesisler arasında tersane, tekne imal ve çekek yeri niteliğindeki tesislerin de bulunmasıdır. Bu tesislerin çekek alanı hizmetleri bakımından marinalara ikame olup olmadığı noktasında göz önünde bulundurulması gereken husus, tesislerin fiziki imkânları ve nitelikleridir. Sayılan niteliklerin Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında kara hizmetleri ile ilgili olarak marinalarda aranan niteliklerle örtüştüğü görülmektedir. Aynı zamanda Kurulun önceki kararlarına yansıdığı üzere yat sahipleri bakımından bu tesisler marinalara çekek hizmeti kapsamında ikame kabul edilmiştir. Tüm bu nedenlerle marinaların kara sahalarında sunulan çekek alanı hizmetlerini diğer tesislerde sunulan hizmetlerden ayıracak bir unsur bulunmadığı kanaatine varılmış, mevcut dosya kapsamında kara hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı çekme-atma ve kara park hizmetlerini kapsayacak şekilde “çekek alanı hizmetleri pazarı” olarak tanımlanmıştır.

G.3.1.3. Kiralama Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı

- (36) Kiralama hizmetleri çerçevesinde marinaların bünyelerinde bulunan alanlar ve tesisler; acente, teknik atölye, mağaza, market, restoran-kafe, kozmetik-kuafor, depo, otel, satış mağazası, bakım-onarım atölyesi gibi çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren işletmelere kiraya verilmektedir. Marinalar tarafından sunulan alan kiralama hizmetlerinden faydalanan bu işletmelerin müşteri kitlesinin önemli bir kısmını, bulundukları marinadan bağlama hizmeti alan yat sahipleri dışındaki kimselerin oluşturduğu ve bu işletmelerin pek çoğunun AVM’ler ve şehirlerin işlek caddeleri başta olmak üzere marina dışındaki alanlarda şubeleri bulunduğu bilinmektedir. Bu nedenle kiralama hizmetleri bakımından marinaların başta AVM’ler olmak üzere diğer alanlardan ayrı tutulamayacağı değerlendirilmiştir. Dolayısıyla kiralama hizmetleri bakımından dosya kapsamında yapılacak ilgili ürün pazarı tanımı marinalarla sınırlandırılmaksızın “alan kiralama hizmetleri pazarı” olarak tanımlanmıştır.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (37) Yukarıda ayrıntılı açıklamalarına yer verilen ve “marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı”, “çekek alanı hizmetleri pazarı” ve “alan kiralama hizmetleri pazarı” olarak tanımlanan ilgili ürün pazarları bakımından ayrı ayrı yapılan coğrafi pazar değerlendirmelerine aşağıda yer verilmiştir.

G.3.2.1. Marinalarda ve Tekne Parklarda Sunulan Bağlama Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar:

- (38) Türkiye’de yatçılık faaliyetlerinin niteliği bölgeden bölgeye farklılık göstermekle birlikte, devre konu KALAMIŞ YAT LİMANI’nın bulunduğu İstanbul ilinde marina yatçılığı yaygındır. Marina yatçılığı, yatçıların yılın her döneminde yatlarına ulaşma talebinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle İstanbul’da bulunan yatçıların, yatlarının

sürekli olarak ulaşılabilir mesafede olması önem taşıdığından kendi ikametgâhlarına yakın marinaları tercih ettikleri söylenebilir. Nitekim *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında¹⁵ İstanbul'da bulunan marinaların ve tekne parkların müşterilerin hangi ilçelerdeki yat sahiplerinden oluştuğu, yat limanına ulaşmak için yaka değiştirip değiştirmedikleri ve ikametgâhları ile yat limanı arasındaki mesafe bilgileri kapsamlı olarak incelenmiştir. Yapılan analizler neticesinde, yat sahiplerinin marina tercihinde marinanın yat sahibinin oturduğu yakada bulunmasının önemli bir etken olmasına rağmen ikametgâh ile marina arasındaki mesafe kıyaslandığında yaka farkının müşteri tercihlerinde ikinci derecede önemli olduğu, 2010-2014 yılları arasında İstanbul'daki tüm marina müşterilerinin %95-98'inin ikametgâhlarına 40 km ve altındaki mesafelerde bulunan marinaları ve özellikle aynı yakada bulunanları tercih ettikleri tespit edilmiştir. Dolayısıyla yat sahiplerinin marina tercihleri bakımından öncelikli belirleyici unsurun ikamet ettikleri yer ile bağlama hizmetleri alacakları marina arasındaki uzaklık olduğu söylenebilmektedir.

- (39) ÖİB'nin 15.03.2024 tarihli ve 49794 sayılı görüş yazısında ilgili coğrafi pazarın Ege ve Akdeniz Bölgesi'ndeki marinaları da içerecek şekilde belirlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda ilgili coğrafi pazara ilişkin daha detaylı analizlere aşağıda yer verilmektedir. Marinalara ilişkin önceki Kurul kararlarında İstanbul'un Ege ve Akdeniz'den bağımsız tutulduğu görülmektedir. 21.07.2005 tarihli ve 05-48/688-181 sayılı, 17.08.2005 tarihli ve 05-52/796-216 sayılı, 04.02.2010 tarihli ve 10-13/152-63 sayılı, 26.10.2017 tarihli ve 17-35/564-247 sayılı Kurul kararlarında Ege ve Akdeniz kıyılarında yer alan marinaların İstanbul'dan bağımsız olarak aynı pazarda olduğu dikkate alınmıştır. İstanbul'daki marinalara yönelik kararlarda ise 24.04.2008 tarihli ve 08-30/373-123 sayılı (aşırı fiyat), 10.01.2005 tarihli ve 05-03/20-10 sayılı (özelleştirme) 18.01.2005 tarihli ve 05-06/46-19 sayılı (özelleştirme) kararlarında, ATAÖY MARİNA'nın bulunduğu pazar İstanbul ili olarak alınmıştır. Ancak en detaylı incelemenin yer aldığı *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında ilgili coğrafi Pazar, marinanın hitap ettiği ilçelerle sınırlandırılmıştır. Karar kapsamında;

- Ege ve Akdeniz sahillerinde gezici yatçılığın yapılabildiği, ancak özellikle İstanbul'da marina yatçılığının oldukça yaygın olduğu,
- İstanbul ilinde bulunan marinaların müşterilerinin çoğunluğunun İstanbul'da ikamet eden yat sahipleri olduğu ve bu kişilerin yatlarını özellikle İstanbul'da bağlamayı tercih ettikleri,
- Yat sahiplerinin marina tercihinde etkili olan faktörler ele alındığında, bu faktörlerin başında marinanın konumunun geldiği,
- Marinanın konumunun yat sahiplerinin tercihlerini marinanın yat sahibinin ikametgâhına yakınlığı ve marinanın yat ile seyahat edilecek destinasyona olan yakınlığı bakımından etkilediği,
- İstanbul'da, yat sahiplerinin genellikle ikametgâhlarına yakın olan marinaları tercih ettiği,
- Ege ve Akdeniz kıyılarında ise gezici yatçılığın yaygınlığının etkisi ile marinanın konumunun yat sahibinin ikametgâhına olan yakınlığının etkisinin azaldığı,
- Yat ile seyahat edilecek destinasyonun marinaya uzaklığı dikkate alındığında ise İstanbul'da Boğaziçi ve Adalar ana destinasyonlarına yakın olan marinaların diğerlerine göre tercih sebebi olduğu,

¹⁵ 09.07.2015 tarihli ve 15-29/421-118 sayılı Kurul kararı.

- Yat sahiplerinin marina tercihinde, uygulanan bağlama ücretlerinin, marinanın konumundan sonra ikinci etkili faktör olduğu ancak küçük oranlarda yapılan fiyat artışlarına müşteri duyarlılığının çok düşük olduğu, ancak yüksek oranda bir artış durumunda diğer marinaların tercih edilebileceği,
- Nitekim İSPARK tarafından işletilen tekne parklarda birim fiyat olarak diğer marinalardan daha yüksek fiyat uygulanmasına rağmen bu tesislerin pazara girişlerinden itibaren neredeyse tam kapasite çalıştığı ancak WEST İSTANBUL MARİNA ve GÜZELCE MARİNA'nın görece düşük fiyatlarına karşın kapasitelerinin hayli altında çalıştığı,
- Marinaların, yat sahipleri ile akdettikleri günlük, aylık, üç aylık ya da yıllık olmak üzere farklı sürelerdeki sözleşmelerle yatların marina sahasına giriş çıkışına izin verdiği; gezici yatçılık faaliyetlerinin yaygın olduğu Ege ve Akdeniz kıyılarında nispeten kısa süreli sözleşmelerin yapıldığı görülmekle birlikte İstanbul'da uzun süreli sözleşmelerin ağırlıklı olduğu,
- Özellikle İstanbul'da bulunan yatçıların büyük bölümü açısından yatların sürekli olarak ulaşılabilir bir mesafede bulunmasının önem taşıdığı, dolayısıyla yat sahiplerinin kendi ikametgâhlarına yakın olan marinaları tercih ettiği, bu nedenle yatlarını yalnızca yaz ayları ile sınırlı kalmaksızın kullanmak isteyen yatçılar bakımından İstanbul ile Ege'de ve Akdeniz'de yer alan marinaların birbirine ikame olmadığı,
- İstanbul'da bulunan marinalarda bağlama sözleşmelerinin büyük bir kısmının uzun süreli (yıllık) yapılırken Ege'de ve Akdeniz'de yer alan marinalarda sözleşme sürelerinin daha kısa olmasının da farklı pazarlarda bulunduklarının bir göstergesi olduğu¹⁶,
- Gezici yatçılık faaliyetinde yat sahiplerinin kısa aralıklarla farklı marinalarda konakladığı, buna karşın marina yatçılığı faaliyetinde yat sahiplerinin uzun süreli sözleşmeleri tercih ettiği

belirtilmiştir.

- (40) Bu noktada öncelikle, marina tercihinde önemli olan faktörleri belirlemek amacıyla oluşturulan ve İstanbul'da faaliyet gösteren marinalardan gelen cevabi yazılar doğrultusunda hazırlanan aşağıdaki tabloda bağlama hizmeti talep eden müşterilerin marina tercihinde etkili olan unsurlara yer verilmiştir.

¹⁶ Karara göre 2013 yılında İstanbul'da bulunan marinalarda 181-365 gün arası bağlama süresi %55,4 ile en yüksek oranda tercih edilirken Ege ve Akdeniz'de bulunan marinalar bakımından sözleşme süresi %77'lik bir oran ile 32 güne kadar tercih edilmektedir.

Tablo-4: Bağlama hizmeti tercihinde etkili olan faktörler

Marina	Bağlama hizmeti tercihinde etkili olan faktörler
ATAKÖY MARİNA	-İskele ve rıhtım standartları -Marinanın ulaşım imkânları ve konumu -Marinanın denizdeki konumu
GÜZELCE MARİNA	-Marinanın tekne sahiplerinin ikametgâhları ile yakın konumda bulunması
İSTMARİN	-Marinanın tekne sahiplerinin ikametgâhları ile yakın konumda bulunması -Tekne ile Boğaz'a açılma olanakları
KIYI İSTANBUL MARİNA	-Marinanın sosyal ve gastronomik olanakları -Marinanın tekne sahiplerinin ikametgâhları ile yakın konumda bulunması -Marinanın merkezi konumda bulunması
KALAMIŞ YAT LİMANI	-Marinanın ulaşım imkânları ve konumu -Marinanın seyir rotasında bulunması -Marinanın müşteri portföyü -Marinanın hizmet, altyapı ve güvenlik olanakları -Fiyatlandırma politikası
İSTANBUL CITY PORT	-Marinanın ulaşım imkânları ve konumu -Güvenlik ve bağlama kolaylığı -Altyapı kalitesi ve hizmet olanakları -Fiyatlandırma politikası
VIAPORT MARİNA	-Marinanın tekne sahiplerinin ikametgâhları ile yakın konumda bulunması -Fiyatlandırma politikası -Marinada sunulan hizmetler -Müşteri geri dönüşleri
WEST İSTANBUL MARİNA	-Marinanın ulaşım imkânları ve konumu -Fiyatlandırma politikası -Marinada sağlanan ekstra hizmetler
Kaynak: Teşebbüslerden gelen cevabi yazılar.	

- (41) Yukarıdaki tablodan anlaşılabacağı üzere, bağlama hizmeti talep eden müşterilerin marina tercihinde etkili olan en temel değişkenin tüm marinalar tarafından ortak değişken olarak belirtilen; marinanın müşteri ikametgâhına yakınlığı ve konumu olduğu görülmektedir.
- (42) İstanbul'da faaliyet gösteren marinalardan elde edilen veriler kullanılarak oluşturulan aşağıdaki tabloda ise İstanbul marinalarının hangi ilçede ikamet eden tüketicilere hitap ettiği bilgisi yer almaktadır:

Tablo-5: Marinanın En Çok Hangi İlçede İkamet Edenler Tarafından Tercih Edildiği

Marinalar	En Çok Tercih Edildiği İlçe	En Çok Tercih Edildiği 2. İlçe	En Çok Tercih Edildiği 3. İlçe
ATAKÖY MARİNA	(.....) Bakırköy	(.....) Bahçelievler	(.....) Küçükçekmece
GÜZELCE MARİNA	(.....) Büyükçekmece	(.....) Beylikdüzü	(.....) Silivri
KIYI İSTANBUL MARİNA	(.....) Büyükçekmece	(.....) Esenyurt	(.....) Küçükçekmece
İSTANBUL CITY PORT	(.....) Üsküdar	(.....) Pendik	(.....) Sultanbeyli
KALAMIŞ YAT LİMANI	(.....) Kadıköy	(.....) Üsküdar	(.....) Beşiktaş
VIAPORT MARİNA	(.....) Tuzla	(.....) Kadıköy	(.....) Pendik
WEST İSTANBUL MARİNA	(.....) Beylikdüzü	(.....) Başakşehir	(.....) Büyükçekmece
İSTMARİN	(.....) Sarıyer	(.....) Beşiktaş	(.....) Şişli
Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar ¹⁷			

- (43) Yukarıdaki tablodan da görüldüğü üzere, marinalar en çok kendi bulunduğu ilçede ve çok yakın ilçelerde ikamet edenler tarafından tercih edilmektedir. İSTANBUL CITY

¹⁷ Söz konusu verilerin sağlanması amacıyla ilgili marinalardan 2023 yılı ve sonrası için sözleşmesi devam eden müşteri listesi talep edilmiştir.

PORT hariç olmak üzere, marinaların müşterilerinin çoğunluğunun, ilgili marinanın bulunduğu ilçedeki yat sahiplerinden oluştuğu tespit edilmiştir. Örneğin Kadıköy ilçesinde yer alan özelleştirme konusu KALAMIŞ YAT LİMANI'nın müşterilerinin % (.....)'i aynı ilçede ikamet eden yat sahiplerinden, Tuzla ilçesinde bulunan VIAPORT MARİNA'nın ise toplam müşterilerinin % (.....)'i aynı ilçede ikamet eden yat sahiplerinden oluşmaktadır. Dolayısıyla yat sahiplerinin büyük kısmının marinanın bulunduğu ilçeye yakın ilçelerden geldiği ve ikametgâh adreslerine en yakın marinayı tercih ettiği görülmektedir.

- (44) İstanbul açısından dikkate alınması gereken bir diğer unsur ise marina müşterilerinin marinaya ulaşmak için yaka değiştirmeyi göze alıp almadığı hususudur. Aşağıdaki tabloda her bir marina bakımından 2023 yılı ve sonrası için bağlama sözleşmesi akdedilen müşterilerin hangi yakada ikamet ettikleri bilgisine yer verilmektedir:

Tablo-6: Marina Bazında Müşterilerin Yaka Dağılımı

Marina	Anadolu (%)	Avrupa (%)	Genel Toplam (%)
ATAKÖY MARİNA	(.....)	(.....)	% 100
GÜZELCE MARİNA	(.....)	(.....)	% 100
KIYI İSTANBUL MARİNA	(.....)	(.....)	% 100
İSTANBUL CITY PORT	(.....)	(.....)	% 100
KALAMIŞ YAT LİMANI	(.....)	(.....)	% 100
VIAPORT MARİNA	(.....)	(.....)	% 100
WEST İSTANBUL MARİNA	(.....)	(.....)	% 100
İSTMARİN	(.....)	(.....)	% 100

Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

- (45) Tablo-6'da görüleceği üzere, yat sahiplerinin ağırlıklı olarak kendi ikamet ettikleri yakada bulunan marinaları tercih ettiği anlaşılmaktadır. Anadolu Yakası'nda bulunan marinaların (İSTANBUL CITY PORT, KALAMIŞ YAT LİMANI, VIAPORT MARİNA) müşterilerinin % (.....)'inden fazlası aynı yakada ikamet eden yat sahiplerinden oluşmaktadır.¹⁸ Bu tercih Avrupa Yakası'nda bulunan marinalar bakımından daha belirgin hale gelmektedir. Zira Avrupa Yakası'nda yer alan her bir marinanın (ATAKÖY MARİNA, GÜZELCE MARİNA, KIYI İSTANBUL MARİNA, WEST İSTANBUL MARİNA) müşterilerinin % (.....)'undan fazlası aynı yakada ikamet eden yat sahiplerinden oluşmaktadır. Bu doğrultuda, yat sahipleri açısından ikametgâh adresleriyle bağlama hizmeti alacakları marinanın aynı yakada olması önem taşımaktadır.
- (46) Dosya kapsamındaki veriler kullanılarak oluşturulan, tüketicilerin ne kadar uzaklıktaki marinayı tercih ettiklerine ilişkin aşağıda yer verilen tablo incelendiğinde ise tüketicilerin yaklaşık dörtte üçünün 30 km altında uzaklıklardaki marinaları tercih ettiği görülmektedir.

¹⁸ İSTMARİN, Anadolu Yakası'nda bulunmasına rağmen Avrupa Yakası'nda bulunan müşteriler tarafından tercih edilmektedir.

Tablo-7: Yat Sahiplerinin İkametgâhlarından Tercih Ettikleri Marınaya Olan Uzaklıkları

Mesafe (km)	(%)
<10	% 39
<15	% 48
<20	% 63
<25	% 67
<30	% 71
<35	% 87
<40	% 94
<45	% 97
<50	% 98
<55	% 99
>60	% 100

Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

- (47) Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere yat sahiplerinin büyük kısmı 30 km ve altındaki uzaklıklardaki marinaları tercih etmektedir. Bunun yanı sıra 2014 yılına ait *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında yapılan benzer analizlerde, müşterilerin %29'unun 10 km altındaki mesafede yer alan marinaları tercih ettiği görülürken¹⁹, güncel veriler ışığında yapılan analizlerde müşterilerin %39'unun 10 km altındaki mesafede yer alan marinaları tercih ettiği anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda pazara yeni girişlerin de olmasıyla birlikte yat sahiplerinin ikametgâhlarına yakın marinaları tercih oranının geçen on yıllık süreçte artış gösterdiği değerlendirilmektedir. Buna ilaveten 2023 yılı itibarıyla İstanbul'da faaliyet gösteren marinaların müşterilerinin %94'ünün ikametgâh adreslerinin hizmet aldıkları marinalara uzaklığının 40 km ve altında olduğu görülmektedir.
- (48) Aşağıdaki tabloda ise 2023 yılı ve sonrası için KALAMIŞ YAT LİMANI ile sözleşme akdeden müşterilerinin ilçe bazında dağılımı ve mesafe bilgilerine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo-8: KALAMIŞ YAT LİMANI Müşterilerinin İlçe Bazında Dağılımı ve Mesafe Bilgileri

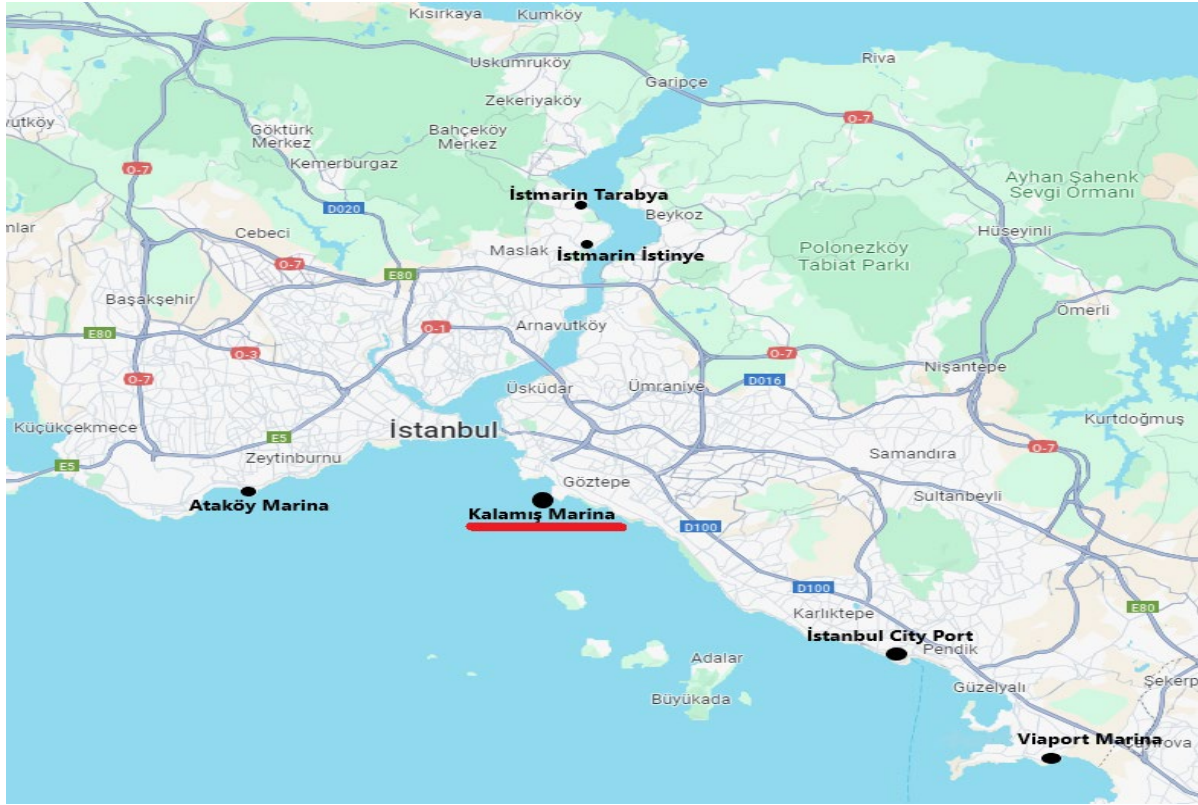
İlçe	Mesafe (Km)	(%)
Adalar	10-15	(....)
Avcılar	35-40	(....)
Bağcılar	35-40	(....)
Bahçelievler	35-40	(....)
Bakırköy	35-40	(....)
Başakşehir	35-40	(....)
Beşiktaş	15-20	(....)
Beykoz	30-35	(....)
Beylerbeyi	30-35	(....)
Beyoğlu	15-20	(....)
Büyüçekmece	55-60	(....)
Çekmeköy	35-40	(....)
Esenler	35-40	(....)
Esenyurt	40-45	(....)
Eyüp	35-40	(....)
Fatih	15-20	(....)
Gaziosmanpaşa	35-40	(....)
Güngören	25-30	(....)
Kadıköy	0-5	(....)
Kâğıthane	15-20	(....)
Kartal	15-20	(....)
Küçükçekmece	35-40	(....)

¹⁹ Bkz. 09.07.2015 tarihli ve 15-29/421-118 sayılı Kurul kararı.

İlçe	Mesafe (Km)	(%)
Maltepe	10-15	(.....)
Pendik	25-30	(.....)
Sancaktepe	35-40	(.....)
Sarıyer	35-40	(.....)
Sultanbeyli	20-25	(.....)
Şile	70-75	(.....)
Şişli	15-20	(.....)
Tuzla	35-40	(.....)
Ümraniye	10-15	(.....)
Üsküdar	10-15	(.....)
Zeytinburnu	20-25	(.....)
Kaynak: 09.08.2024 tarihli ve 55034 sayılı cevabi yazı kapsamında yapılan hesaplamalar		

- (49) Tablo-8'de görüleceği üzere KALAMIŞ YAT LİMANI'nın müşterilerinin %99'undan fazlası 40 km ve altındaki bir mesafede ikamet etmektedir. İstanbul'da faaliyet gösteren marinaların müşterilerinin %94'ünün ikametgâh adreslerinin hizmet aldıkları marinalara uzaklığının 40 km ve altında olduğu hususu göz önünde bulundurulduğunda, ikametgâh ve marina uzaklığının KALAMIŞ YAT LİMANI'nın müşterileri için daha da önemli olduğu, müşterilerin diğer marinalara kıyasla daha yoğun olarak 40 km ve altındaki bir mesafede ikamet ettiği anlaşılmaktadır.
- (50) Buna ek olarak ilgili tablodan KALAMIŞ YAT LİMANI'nın müşterilerinin ikametgâhları arasında en yüksek paya sahip olan beş ilçenin sırasıyla Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş, Ümraniye ve Sarıyer ilçeleri olduğu ve bu ilçelerin toplam içerisindeki payının %(.....) seviyelerine ulaştığı görülmektedir. Bu ilçelerden Kadıköy, Üsküdar ve Ümraniye Anadolu Yakası'nda, Beşiktaş ve Sarıyer ise Avrupa Yakası'nda yer almaktadır. Bu doğrultuda KALAMIŞ YAT LİMANI'nı tercih eden müşteriler açısından yaka bazında bir coğrafi pazar tanımı yapılmasının uygun olmadığı, bu nedenle yat sahiplerinin ikametgâhı ile hizmet alacakları marina arasındaki mesafenin ilgili coğrafi pazar tanımında esas alınması gerektiği değerlendirilmektedir. Zira Kurulun *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında yaka bazında bir ayrıma gidilmeyerek yat sahiplerin ikametgâhı ile hizmet alacakları marina arasındaki mesafe ilgili coğrafi pazarın tanımında esas alınmış, ilgili coğrafi pazar incelenen İSTANBUL CITY PORT'a 40 km ve altında mesafede bulunan ilçeler olarak değerlendirilmiştir. Özelleştirmeye konu KALAMIŞ YAT LİMANI, İSTANBUL CITY PORT ile aynı yakada yer aldığından konum itibarıyla benzerlik göstermektedir. Bu çerçevede mevcut dosya bakımından da ilgili coğrafi pazarın, müşterilerin yaklaşık %99'unu temsil edecek şekilde, müşterilerin ikametgâhı ve yat limanı arasındaki 40 km ve altındaki mesafenin mevcut özelleştirme dosyasında da dikkate alınmasının yerinde olduğu değerlendirilmektedir.
- (51) Bu kapsamda KALAMIŞ YAT LİMANI'nın yer aldığı İstanbul ili Kadıköy ilçesine 40 km ve altında mesafede bulunan marinaların konumlarına aşağıdaki haritada yer verilmektedir:

Şekil-2: KALAMIŞ YAT LİMANI'nın Yer Aldığı İstanbul İli Kadıköy İlçesine 40 Km ve Altında Mesafede Yer Alan Marinalar



- (52) Yukarıdaki haritada KALAMIŞ YAT LİMANI ile aynı coğrafi pazarda kabul edilebilecek diğer yat limanları gösterilmektedir. VIAPORT MARİNA, ATAÖY MARİNA, İSTANBUL CITY PORT ve İSTMARİN isimli marinalar KALAMIŞ YAT LİMANI'na 40 km altında uzaklıkta bulunmaktadır. Bu doğrultuda yat sahiplerinin ikametgâhı ile hizmet alacakları marinaların yaka ayrımı gözetmeksizin belirlenebileceği, dolayısıyla mevcut özelleştirme kapsamında marinalar ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri bakımından "Kalamış Yat Limanı'nın yer aldığı İstanbul İli Kadıköy İlçesine 40 km ve altında mesafede yer alan ilçeler" in ilgili coğrafi pazar olarak tanımlanabileceği değerlendirilmiştir.

G.3.2.2. Çekme Alanı Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (53) 21-51/726-359 sayılı *Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı* kararına yansıdığı üzere, yatların bakım onarım işlemleri için yatların denize bağlı bulunduğu marinalar, yat sahiplerinin ilk tercihi olmaktadır. Türkiye'de çekme hizmeti veren marina sayısı az olmakla birlikte, çekme hizmeti sırasında marinanın teknik alt yapısına uygun ekipmanların kullanımı ile ekipmanların sağlam ve güvenilir olması ile üst düzey emniyet tedbirlerinin alınması, bakım-onarım faaliyetini veren teşebbüslerin yeterliliklerinin, müşterinin tercihi ve beklentisi doğrultusunda olması hususları önem arz etmektedir. Bunların yanında *travel lift* (gezer vinç) kaldırma tonaj kapasitesinin yat sahiplerinin ihtiyaçlarına uygun olması, marinanın çekme ve atma programı tarihlerinin yat sahiplerinin ajandasına uygun olması, çekme hizmeti verilmesi sırasında olası bir olumsuzluk yaşanması halinde hizmeti veren marina işletmesinin kurumsal bir yapıya sahip olması, müşterilerin marinaya ve personeline duyduğu güven de çekme hizmeti tercihlerindeki temel faktörlerin başında gelmektedir.
- (54) Yatın bağlı bulunduğu marında çekme alanı olmaması veya bakım onarım işleminin birtakım özel ekipmanlar gerektirmesi halinde, farklı bir çekme alanından veya

marinadan hizmet alınması söz konusu olabilmektedir. Bu durumda yat sahiplerinin tercihlerini, yatın karaya çıkarılacağı alana ulaşmak için katlanılan yakıt masrafı ve ortaya çıkacak zaman kaybı nedeniyle iki alanın coğrafi yakınlığı belirlemektedir. Dolayısıyla çekek alanı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar; yatın bağlı bulunduğu il esas alınmak suretiyle bölgesel olarak tanımlanabilecektir. Sonuç olarak çekek alanı hizmetleri kapsamında KALAMIŞ YAT LİMANI bakımından ilgili coğrafi pazar; İstanbul, Kocaeli, Yalova, Tekirdağ, Bursa, Balıkesir ve Çanakkale illerini kapsayacak şekilde “Marmara Denizi’ne kıyısı olan iller” olarak tanımlanmıştır.

G.3.2.3. Alan Kiralama Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar:

- (55) Marinaların alan kiralama hizmetleri müşterisi olan işletmeler, yalnızca marinanın deniz ve kara hizmetlerinden faydalananlara hizmet vermemekte, marina dışından gelecek müşterilerin de bu işletmelerden faydalanması söz konusu olabilmektedir. Ancak bu durum, marinaların kiralama hizmetlerinden ne ölçüde yat sahiplerinin ne ölçüde marina dışı müşterilerin faydalandığının tespit edilmesini imkânsız hale getirmektedir. Kiralama hizmetlerinden faydalanan işletmelerin müşterileri arasında marina dışından gelen kişilerin olmasının yanı sıra bu işletmelerin pek çoğunun AVM’ler ve şehirlerin işlek caddeleri başta olmak üzere marina dışındaki alanlarda şubeleri bulunması nedeniyle marinalar AVM’lerden ve şehirlerin uygun kesimlerindeki diğer alanlardan ayrı tutulamayacaktır. Bunun sonucunda alan kiralama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar, marinanın bulunduğu şehir olarak tanımlanabilecektir. Bununla beraber İstanbul’un iki ayrı yakaya ayrılan geniş yapısı dolayısıyla, KALAMIŞ YAT LİMANI için alan kiralama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarın dar olarak “İstanbul İli Anadolu Yakası” olarak tanımlanabileceği kanaatine ulaşılmıştır.

G.4. Değerlendirme

- (56) 2013/2 sayılı Tebliğ’in “Kapsam” başlıklı 2. maddesinde “(...) bir teşebbüsün ortaklık paylarının ya da diğer hak ve araçların tümünün veya bir kısmının teşebbüsün üzerindeki kontrolü değiştirecek ya da karar organlarını etkileyecek şekilde yahut mal veya hizmet üretimine yönelik birimlerinin özelleştirme yolu ile her türlü devri bu Tebliğ hükümlerine tabidir” hükmü yer almaktadır. Bildirim konusu işlem, KALAMIŞ YAT LİMANI’nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkindir. Bu bağlamda, işlemin 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında olduğu anlaşılmaktadır.
- (57) 2013/2 sayılı Tebliğ’in 3. maddesi uyarınca özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinde; özelleştirilecek teşebbüs ya da mal veya hizmet üretimine yönelik birimin cirosunun 250 milyon Türk Lirasını aşması halinde, ihale şartlarının kamuoyuna duyurulmasından önce, Kuruma ön bildirimde bulunularak rekabetçi bir yaklaşım ile özelleştirme sonucu ilgili pazarda ortaya çıkabilecek sonuçlara ilişkin genel ve 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi kapsamında ortaya çıkabilecek mahzurlara yönelik özellikli unsurların değerlendirmesini içerecek ve bu konularda ihale şartnamesinin hazırlığına esas olacak Kurul görüşünün alınması zorunlu tutulmaktadır.
- (58) Kuruma intikal eden bilgi ve belgelerden, KALAMIŞ YAT LİMANI’nın 2023 yılı cirosunun 2013/2 sayılı Tebliğ’de öngörülen ciro eşiğini aştığı ve işlemin ön bildirim tabi olduğu anlaşılmış ve Kuruma gönderilen ön bildirim kapsamında değerlendirme yapılmıştır.
- (59) 2013/2 sayılı Tebliğ’in “Amaç” başlıklı birinci maddesine göre, ÖİB veya diğer kamu kurum veya kuruluşlarınca gerçekleştirilecek devir işlemlerine ilişkin değerlendirmeler 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi kapsamında yapılmaktadır. İlgili madde kapsamında başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak

üzere etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak devralma işlemleri yasaklanmaktadır. Söz konusu düzenlemenin amacı, yoğunlaşmalar ile piyasalarda ortaya çıkması beklenen faydaların artan pazar gücü nedeniyle yok olmasını engellemektedir. Bu kapsamda teşebbüslerin pazar gücü, etkin rekabetin tesisinde önem arz etmektedir.

- (60) Kurulun birçok kararında ve Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Birleşme Kılavuzu) da ortaya konulduğu üzere, tek başına yeterli olmamakla birlikte teşebbüslerin pazar gücünün değerlendirilmesinde incelenen kriterlerden ilki, teşebbüslerin pazar paylarıdır. Pazar paylarının yanı sıra pazardaki yoğunlaşma seviyeleri, rakip teşebbüslerin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş engellerinin ve potansiyel rakiplerin bulunup bulunmadığı gibi kriterler de pazardaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan göstergelerdir. Anılan göstergeler ile pazara özgü özellikler birlikte değerlendirilerek işlem neticesinde oluşacak pazarın rekabetçi yapısına yönelik kanaate ulaşılmaktadır.
- (61) Bu doğrultuda bildirim konu işlem kapsamında değerlendirme yapılabilmesi için öncelikle etkilenen pazarların tespit edilmesi gerekmektedir. 2010/4 sayılı Tebliğ uyarınca, bildirim konusu işlemde etkilenme ihtimali olan ve taraflardan iki veya daha fazlasının aynı ürün pazarında faaliyette bulunduğu ya da taraflardan en az bir tanesinin bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ürün pazarının alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu ilgili ürün pazarları etkilenen pazarları oluşturmaktadır. Bu kapsamda işlem taraflarının faaliyet alanlarına yer verilmesi gerekmektedir.
- (62) Mevcut dosya bakımından KALAMIŞ YAT LİMANI'nın 40 yıl süreyle işletme hakkının devredilmesine ilişkin ihalenin muhtemel alıcılarının Vahit KARAARSLAN, TEK-ART ve CAN KÜLTÜR olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu değerlendirme muhtemel alıcıların her biri bakımından ayrı ayrı yapılacaktır.

G.4.1. Vahit KARAARSLAN:

- (63) En yüksek teklif veren konumundaki Vahit KARAARSLAN Şahıs Şirketi; 1999 yılında kurulmuş olup tarım, akaryakıt ve gayrimenkul sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Teşebbüs, gayrimenkul sektöründeki faaliyetleri kapsamında gayrimenkul ticareti ve gayrimenkul proje geliştirme faaliyetlerinin yanı sıra ÖİB başta olmak üzere birçok kamu kurumunun gayrimenkul satışına iştirak etmiştir. Teşebbüs bünyesinde son üç yıl içerisinde gerçekleşen satın alımların aşağıdaki gibi olduğu belirtilmiştir:
- 2021 yılı Antalya Aksu Kemerağzı 13392 ada 4 numaralı parsel 23.328 metrekare,
 - 2024 yılı İzmir Konak Mersinli 2876 ada 12 numaralı parsel 8.181 metrekare,
 - 2024 yılı Ankara Çankaya Dodurga 29872 ada 2 numaralı parsel 18.197 metrekare,
 - 2024 yılı Aydın Didim Cumhuriyet 42804 ada 1-2-3-4-5-6 numaralı parseller 20.353 metrekare.
- (64) Tek hissedarının Vahit KARAARSLAN olduğu Vahit KARAARSLAN Şahıs Şirketi'nin 2023 yılı cirosunun ise (.....) TL ((.....) Türk lirası (.....) kuruş) olduğu belirtilmiştir.
- (65) Ayrıca hissedarlarından birinin Vahit KARAARSLAN olduğu Karaarslanoğlu Pet. Oto. İnş. Nak. Tur. San. Tic. Ltd. Şti. 2009 yılında Diyarbakır'da kurulmuş olup teşebbüs; petrol, tarım, hayvancılık, turizm, nakliye ve inşaat alanlarında faaliyet göstermektedir.

Vahit KARAARSLAN'ın %(.....) ve Ramazan KARAARSLAN'ın %(.....) hisseye sahip olduğu teşebbüste her iki ortağın münferiden ve eşit şekilde karar alma yetkisi bulunmaktadır. Bahsi geçen teşebbüsler dışında Vahit KARAARSLAN tarafından doğrudan yahut dolaylı şekilde kontrol edilen başkaca bir teşebbüs bulunmamaktadır.

(66)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (67) Yukarıda da ifade olunduğu üzere Vahit KARAARSLAN Şahıs Şirketi'nin faaliyet alanı genel olarak gayrimenkul sektörüne ilişkin olup kontrolündeki bir diğer teşebbüs olan Karaarslanoğlu Pet. Oto. İnş. Nak. Tur. San. Tic. Ltd. Şti'nin ise marinacılık işletmeciliği hizmetleri faaliyeti ile bağlantısı bulunmamaktadır. Dolayısıyla Vahit KARAARSLAN tarafından kontrol edilen teşebbüslerin faaliyet alanları ile KALAMIŞ YAT LİMANI'nın faaliyet alanı göz önüne alındığında söz konusu faaliyetler arasında yatay ve/veya dikey herhangi bir örtüşme bulunmadığı anlaşılmaktadır.
- (68) Yapılan açıklamalar ışığında KALAMIŞ YAT LİMANI işletme hakkının özelleştirme yoluyla Vahit KARAARSLAN'a devredilmesi halinde başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunun doğmayacağı değerlendirilmiştir.

G.4.2. TEK-ART

- (69) İhalede en yüksek ikinci teklifi veren TEK-ART, 1987 yılında kurulmuş olup o tarihten bugüne kadar İstanbul/Kadıköy'de, aynı zamanda ilgili ihalenin konusu olan KALAMIŞ YAT LİMANI'nı işletmektedir. TEK-ART'ın 1998 yılında satışa çıkarılan hisselerinin Koç Holding AŞ ve bazı bağlı teşebbüslerce satın alınması ile TEK-ART, Koç Grubu bünyesine dâhil olmuştur. TEK-ART halen Koç Grubu tarafından kontrol edilmektedir. Hâlihazırda KALAMIŞ YAT LİMANI'nın TEK-ART tarafından işletilmesine yönelik bir sözleşme/protokol bulunmamakla birlikte TEK-ART ihalenin gerçekleşmesine ve yat limanının yeni işleticisine devrine kadar Hazine ve Maliye Bakanlığına ödeyeceği ecrimisil bedeli karşılığında yat limanını işletmekle yükümlü kılınmıştır.
- (70) TEK-ART, asli olarak marina işletmeciliği alanında faaliyet göstermektedir. Türkiye'de Kalamış-Fenerbahçe, Çeşme, Kuşadası ve Finike Marina olmak üzere dört marina ile Ören/Milas Yat Çekek Yeri'ni kendi tüzel kişiliği altında işletmektedir. Bunların yanı sıra TEK-ART'ın; Yalova, Ayvalık, Netsel Marmaris, Makmarin Kaş, Demre Marina²⁰ ve Antalya Marina'yı işleten teşebbüslerde pay sahipliği bulunmakta olup söz konusu 10 marina ve Ören Yat Çekek Yeri "Setur Marinaları"²¹ markası altında işletilmektedir.
- (71) Koç Grubu'nun marina operasyonlarını yürüten Setur Marinaları tarafından Türkiye'de doğrudan veya grup dışı teşebbüslerle müştereken işletilen marinalara ilişkin tabloya aşağıda yer verilmektedir:

²⁰ İlgili marinanın hâlihazırda yapım aşamasında olduğu ifade edilmektedir.

²¹ Teşebbüs, Koç Grubu bünyesinde yer almakta olup 1978 yılından bugüne marina işletmeciliği alanında faaliyet göstermektedir (URL: <https://www.seturmarinas.com/Corporate/AboutUs> Erişim Tarihi: 10.08.2024).

Tablo-9: Koç Grubu Tarafından Doğrudan ya da Dolaylı Olarak İşletilen Marinalar

	Marina Adı	Tüzel Kişilik	Kontrol Yapısı	Lokasyon
1	KALAMIŞ YAT LİMANI	Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri AŞ	Koç Grubu	İstanbul
2	Setur Çeşme			İzmir
3	Setur Kuşadası			Aydın
4	Setur Finike			Antalya
5	Ören/Milas Yat Çekek Yeri			Muğla
6	SETUR YALOVA MARİNA	Setur Yalova Marina İşletmeciliği AŞ	Koç Grubu	Yalova
7	Setur Ayvalık	Ayvalık Marina ve Yat İşletmeciliği San. Tic. AŞ	Koç Grubu	Balıkesir
8	Setur Antalya	Setur Antalya Marina İşletmeciliği AŞ	Koç Grubu	Antalya
9	Netsel Marmaris ²²	Netsel Turizm Yatırımları AŞ	Tek-Art AŞ ve Torunlar Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ	Muğla
10	Makmarin Kaş	Makmarin Kaş Marina İşletmeciliği Turizm ve Ticaret AŞ ²³	Tek-Art AŞ ve Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret AŞ	Antalya
11	Demre	Demre Marina İşletmeciliği AŞ ²⁴	Tek-Art AŞ ve Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret AŞ	Antalya
Kaynak: Bildirim Formu				

- (72) TEK-ART tarafından, KALAMIŞ YAT LİMANI'nın işletme hakkının, yapılacak ilave yatırımlar kapsamında TEK-ART'ın marina işletmeciliği hizmetleri alanındaki bilgi birikimi ve tecrübesi ile sürdürülmesinin, bu doğrultuda TEK-ART tarafından KALAMIŞ YAT LİMANI'nın hâlihazırda (.....) olan kapasitesinin (.....)'e çıkarılmasının planlandığı belirtilmiştir. Bu kapsamda yapılacak kapasite artışının ise 2028 yılı ilk yarısına kadar gerçekleştirilmesi öngörülmektedir.
- (73) TEK-ART tarafından marina işletmeciliği hizmetleri kapsamında bağlama, çekek ve kiralama hizmetlerinin sunulduğu belirtilmiştir. Bunlardan bağlama hizmetleri, yatların günlük, aylık ve yıllık olarak tekne ölçü ve tipine göre uygun iskele veya rıhtımlarda güvenli bir şekilde bağlanmasını içermektedir. Tekne sahipleri, iskele ve rıhtımlarda bulunan servis kutuları aracılığıyla elektrik ve su ihtiyaçlarını karşılayabilmektedir. Çekek hizmetleri kapsamında marina içi veya dışında bulunan yatların lift ile denizden karaya alınmasıyla bakım ve onarım ihtiyaçları karşılanmaktadır. Bakım ve onarım hizmetleri marina sahasında bulunan kiracı konumundaki işletmelerden alınabileceği gibi dışarıdan da tedarik edilebilmektedir. Son olarak kiralama hizmetleri kapsamında marina içerisinde bulunan dükkânlar kiraya verilerek yeme-içme, perakende ve tekne bakım hizmetleri üçüncü taraflarca sağlanabilmektedir.
- (74) KALAMIŞ YAT LİMANI'nda da bağlama, çekek ve kiralama hizmetleri sunulmakta olup TEK-ART'ın faaliyet alanları ile KALAMIŞ YAT LİMANI'nın faaliyet alanı göz önüne alındığında ilgili hizmetler bakımından yatay örtüşme olduğu anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda, dosya kapsamında öncelikle devre konu KALAMIŞ YAT LİMANI'nın konumu, çevresinde anılan marinaya rakip olabilecek nitelikteki marinalara yer verilmesinin uygun olacaktır.

²² Koç Grubu'nun %(.....), Torunlar Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ'nin %(.....) hisseye sahip olduğu ve ilgili marinanın müştereken kontrol edildiği ifade edilmektedir.

²³ Koç Grubu ve Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret AŞ'nin %(.....) hisseye sahip olduğu ve ilgili marinanın müştereken kontrol edildiği ifade edilmektedir.

²⁴ Koç Grubu ve Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret AŞ'nin %(.....) hisseye sahip olduğu ve ilgili marinanın müştereken kontrol edildiği ifade edilmektedir.

- (75) Yukarıda açıklandığı üzere marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar “*Kalamış Yat Limanı’nın yer aldığı İstanbul ili Kadıköy ilçesine 40 km ve altında mesafede yer alan ilçeler*” şeklinde tespit edilmiştir. Bu kapsamda bağlama hizmeti sunan marinalar arasından KALAMIŞ YAT LİMANI’na en fazla 40 km uzaklıktaki alan içinde yer alan marinaların tespit edilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda aşağıdaki tabloda İstanbul ilinde bağlama hizmeti sunan marinalara yer verilmektedir:

Tablo-10: Marinalarda Sunulan Hizmetler (İstanbul)

Marina Adı	İl	Bağlama Hizmeti	Çekerek Alanı Hizmeti	Alan Kiralama Hizmeti
KALAMIŞ YAT LİMANI	İstanbul	✓	✓	✓
VIAPORT MARİNA	İstanbul	✓	✓	✓
ATAKÖY MARİNA	İstanbul	✓	✓	✓
WEST İSTANBUL MARİNA	İstanbul	✓	✓	✓
İSTANBUL CITY PORT	İstanbul	✓	✓	✓
KIYI İSTANBUL MARİNA ²⁵	İstanbul	✓	-	-
GÜZELCE MARİNA	İstanbul	✓	✓	-
İSTMARİN (Tarabya)	İstanbul	✓	-	-
İSTMARİN (İstinye)	İstanbul	✓	-	-

Kaynak: Cevabi Yazılar ile Marinaların İnternet Siteleri

- (76) Yukarıdaki tablodan görüldüğü üzere İstanbul ilindeki aktif marinaların tamamı bağlama hizmeti sunmaktadır. Ancak bağlama hizmeti bakımından ilgili marinalardan VIAPORT MARİNA, ATAKÖY MARİNA, İSTANBUL CITY PORT ve İSTMARİN isimli marinalar KALAMIŞ YAT LİMANI’na 40 km altında uzaklıkta bulunmaktadır. Bu çerçevede sayılan marinalar ile KALAMIŞ YAT LİMANI bağlama hizmeti bakımından aynı coğrafi pazarda kabul edilebilecektir. İlaveyen ÖİB tarafından gönderilen yazıda da Marmara Bölgesi’ndeki aktif yat limanları arasından KALAMIŞ YAT LİMANI’na en fazla 40 km uzaklıktaki alan içinde yer alan marinalar olarak yukarıda bahsi geçen marinalar olarak sayılmaktadır. Bu çerçevede ilgili marinaların deniz kapasiteleri üzerinden yapılan hesaplama çerçevesinde, KALAMIŞ YAT LİMANI’na 40 km’lik uzaklıkta yer alan aktif marinaların toplam pazar paylarını gösteren tabloya aşağıda yer verilmektedir:

²⁵ KIYI İSTANBUL MARİNA’nın çekerek alanı ve marina kiralama bölümlerinin henüz aktif olmadığı, yalnızca projede planlanan restoranların bir kısmının aktif olduğu belirtilmektedir.

Tablo-11: 2023 Yılı Deniz ve Kara Bağlama Hizmetleri Bakımından KALAMIŞ YAT LİMANI'na 40 Km Uzaklıktaki Aktif Marinaların Pazar Payları²⁶

Bulunduğu Yaka	Yat Limanı	Deniz Kapasitesi	Pazar Payı (%)	Deniz + Kara Kapasite	Pazar Payı (%)
Anadolu	KALAMIŞ YAT LİMANI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	VIAPORT MARİNA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	İSTANBUL CITY PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Avrupa	ATAKÖY MARİNA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	İSTMARİN (Tarabya)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	İSTMARİN (İstinye)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HHI ²⁷		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar					

- (77) Tablo-11 incelendiğinde, bağlama hizmetleri bakımından KALAMIŞ YAT LİMANI'na en fazla 40 km uzaklıkta yer alan yat limanları arasında KALAMIŞ YAT LİMANI'nın pazar payının deniz bağlama kapasitesi açısından %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir. Pazar payı bakımından lider konumunda olan KALAMIŞ YAT LİMANI'nı %(.....) pazar payı ile VIAPORT MARİNA, %(.....) pazar payı ile ATAKÖY MARİNA ve %(.....) pazar payı ile İSTANBUL CITY PORT takip etmektedir.
- (78) Mevcut özelleştirme işlemi kapsamında, ilgili pazarlardan bir diğeri olan çekek hizmetleri bakımından coğrafi pazar; İstanbul, Kocaeli, Yalova, Tekirdağ, Bursa, Balıkesir ve Çanakkale illerini kapsayacak şekilde "Marmara Denizi'ne kıyısı olan iller" olarak tanımlanmıştır. Bahsi geçen iller içerisinde kalan marinaların pazar payı bilgilerine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo-12: 2023 yılı Çekek Hizmetleri Bakımından Marmara Bölgesi'ndeki Aktif Marinaların Kara Kapasitesi Bazlı Pazar Payları

Yat Limanı	İşletmeci	Kara Kapasite	Pazar Payı (%)
KALAMIŞ YAT LİMANI+SETUR YALOVA MARİNA	Setur Marinaları	(.....)	(.....)
ATAKÖY MARİNA	Dati Holding	(.....)	(.....)
WEST İSTANBUL MARİNA	Enelka	(.....)	(.....)
İSTANBUL CITY PORT	Yıldız Holding	(.....)	(.....)
KIYI İSTANBUL MARİNA	Art Marina	(.....)	(.....)
GÜZELCE MARİNA	Motoryat Turizm	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	(.....)
Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar			

- (79) Tablo-12'de görüldüğü üzere, ilgili coğrafi pazarda WEST İSTANBUL MARİNA %(.....) pazar payı ile çekek hizmetleri bakımından pazar lideriyken KOÇ HOLDİNG tarafından işletilen Setur Marinaları %(.....) pazar payı ile ikinci sırada yer almaktadır.
- (80) Bununla birlikte yatların bakım-onarım işlemlerinin genelde bir haftadan kısa sürede tamamlanması ve bu nedenle çekek alanlarında hizmet alan yatların devir hızının

²⁶ Beta-Pendik Turizm Marina kararında kara hizmetleri kapsamında; yatların karada bağlanması (kışlama) hizmeti, bakım onarım hizmeti, kara-park hizmeti ve çekme-atma hizmeti verildiği, bununla birlikte genellikle ülkemizde yat sahiplerinin yatlarını karada bağlamayı tercih etmediği, marinaların kara sahasının ve kara kapasitesinin, neredeyse, tamamen bakım-onarım işlemleri için kara park alanı olarak kullanıldığı belirtilmiştir.

²⁷ İSTMARİN (Tarabya) ve İSTMARİN (İstinye) pazar payları tabloda ayrı ayrı gösterilmekle birlikte iki yat limanının işletmecisinin aynı olması nedeniyle toplam pazar payı ile HHI değeri hesaplanmıştır.

yüksek olması, bakım onarım işlemlerinin uzun aralıklarla yapılması, tesisin sosyal imkanlarından ziyade altyapı ve ekipman uygunluğunun önem arz etmesi gibi hususlar dikkate alındığında, çekek alanının konumunun yat sahibinin tercihlerinde öncelikli belirleyici olmadığı değerlendirilmektedir. İlgili pazarda anılan marinaların dışında çekek alanı hizmeti sunan tersane ve tekne imal yerlerinin bulunduğu ve bu yerlerin devre konu KALAMIŞ YAT LİMANI'na yakın mesafede bulunan Tuzla Tersaneler Bölgesi ile Yalova Tersaneler Bölgesi'nde²⁸ yer aldığı göz önünde bulundurulduğunda, çekek hizmetleri bakımından birçok alternatifin de bulunduğu belirtilmelidir.

- (81) Dolayısıyla çekek hizmetleri pazarında KALAMIŞ YAT LİMANI ve SETUR YALOVA MARİNA'dan oluşan Setur Marinaları, WEST İSTANBUL MARİNA'nın ardından Marmara Bölgesi'ndeki yat limanları içerisinde en yüksek ikinci kara kapasitesine sahip marina olacak olsa da, tekne imal yerleri ve tersanelerin çekek hizmetlerini sunabilecek alternatifler arasında yer aldığı kanaatine varılmıştır. Bu nedenle çekek hizmetleri bakımından Tablo-12'de yer verilen yat limanları toplam kara kapasitesinden çok daha fazla çekek hizmeti sunabilecek alternatif ile potansiyel rekabetin varlığından bahsedilebilmektedir. Sonuç olarak çekek hizmetleri bakımından özelleştirme sonucunda oluşabilecek teşebbüsün olası fiyat artışlarından kaçmak isteyen yat sahipleri için alternatiflerin bulunduğu anlaşılmaktadır.²⁹
- (82) Bununla birlikte bağlama ve çekek hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarda yer alan marinalardan oluşan pazara aynı mesafede yer alan marinaların yanı sıra, yapımı devam eden marinalara da potansiyel rekabeti görebilmek amacıyla yer verilmesinde fayda görülmektedir:

Tablo-13: Deniz + Kara Bağlama Hizmetleri Bakımından KALAMIŞ YAT LİMANI'na 40 km Uzaklıktaki Aktif ve Yapılmakta Olan Marinaların Pazar Payları³⁰

Bulunduğu Yaka	Yat Limanı Adı	Deniz+Kara Kapasite	Pazar Payı (%)
Anadolu Yakası	KALAMIŞ YAT LİMANI	(.....)	(.....)
	VIAPORT MARİNA	(.....)	(.....)
	İSTANBUL CITY PORT	(.....)	(.....)
	İSTMARİN (Beykoz+Paşabahçe+Maltepe)	(.....)	(.....)
Avrupa Yakası	ATAKÖY MARİNA	(.....)	(.....)
	HALIÇ YAT LİMANI	(.....)	(.....)
	ATAPORT KRUVAZİYER VE YAT LİMANI	(.....)	(.....)
	FLORYA MARİNA	(.....)	(.....)
	İSTMARİN (Tarabya+İstinye+Bebek+Kuruçeşme+Kumkapı)	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	(.....)
Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar			

- (83) Yapımı devam eden marinaların faaliyete geçme tarihleri bilinmemekle birlikte İSTMARİN bünyesindeki Bebek-Kuruçeşme-Beykoz-Paşabahçe-Kumkapı-Maltepe Marinaları, Haliç Yat Limanı, Ataport Marina, Florya Marina gibi marinalar KALAMIŞ YAT LİMANI nezdinde potansiyel rekabet unsuru olarak nitelendirilebilecektir. Söz konusu marinaların yapımı sonlandığında oluşacak yeni pazarda KALAMIŞ YAT LİMANI'nın deniz ve kara bağlama hizmetleri bakımından pazar payı %(.....)'den %(.....)'e gerileyecek ve en yakın rakibi Avrupa ve Anadolu Yakası toplam pazar payı

²⁸ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının internet sayfasında yer alan "Tersaneler Daire Başkanlığı" kapsamında İstanbul'da 29 adet, Yalova'da 31 adet, Kocaeli'de ise 5 adet tersane bulunduğu anlaşılmaktadır. Bkz. <https://tkygm.uab.gov.tr/tersaneler-daire-baskanligi> (Erişim Tarihi: 13.08.2024)

²⁹ Daha fazla detay için bkz. *Beta-Pendik Turizm Marina* Kurul kararı (para.163-170.)

³⁰ Yapım aşamasındaki marinaların bir bölümüne ilişkin deniz ve kara kapasiteleri henüz tespit edilmediğinden bu tablo hazırlanırken teşebbüslerin deniz ve kara kapasiteleri toplamına, başka bir deyişle bağlama hizmetleri ve çekek hizmetleri pazarlarındaki pazar payları toplamına yer verilmiştir.

%(.....) ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) olacaktır. Bununla beraber 09.07.2015 tarihli *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında potansiyel rakipler nezdinde değerlendirilen Haliç Marina projesinin henüz gerçekleştirilemediği; uygun deniz kıyılarının sınırlı olması, uygun nitelikteki alanlarının tamamının marina inşaatı için ayrılamaması gibi önemli pazara giriş engellerinin varlığı; Tablo-13'te yer verilen marinaların ne zaman tamamlanacağını belli olmaması gibi hususlar göz önünde bulundurulduğunda potansiyel rekabetin çok güçlü olmadığı ve zamanında ve etkili bir pazara giriş beklenmediği değerlendirilmektedir.

- (84) Öte yandan rekabet hukuku bakımından yapılan değerlendirmelerde pazarın genel yapısı da ulaşılabilecek sonuçlar bakımından etkili olmaktadır. Pazara giriş engelleri bakımından uygun deniz kıyılarının sınırlı olması ve uygun nitelikteki alanların tamamının marina inşaatı için ayrılamaması gibi hususlar göz önünde bulundurulduğunda, marina işleticilerinin faaliyetlerine başlayana kadar zor bir süreçten geçtikleri anlaşılmaktadır. Nitekim *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında potansiyel rakipler nezdinde değerlendirilen Haliç Marina projesi hala gerçekleştirilememiştir. Buna rağmen yapımı devam eden marina projeleri yine de ilgili pazarda potansiyel rekabetin varlığına işaret etmektedir. Zira Kurulun *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında potansiyel rakip olarak kabul edilen VIAPORT MARİNA günümüzde KALAMIŞ YAT LİMANI'nın rakibi olarak faaliyet gösteren yat limanları arasında yer almaktadır.
- (85) Son olarak, alan kiralama hizmetleri olarak tanımlanan coğrafi pazara ilişkin değerlendirme için Bildirim Formu'nda KALAMIŞ YAT LİMANI'nın kiralama kapasitesinin (.....) m² ve kiralama hizmetleri gelirlerinin ise (.....) TL olduğu belirtilmiştir. Bu kapsamda alan kiralama hizmetlerinin, toplam gelir içerisindeki payının yaklaşık olarak %(.....)'üne tekabül ettiği görülmektedir.
- (86) İlgili coğrafi pazara yönelik olarak İstanbul ili kiralanabilir alan verileri incelendiğinde, Anadolu Yakası'nda (.....) adet AVM'de toplam (.....) m² kiralanabilir alan ve Avrupa Yakası'nda (.....) adet AVM'de toplam (.....) m² kiralanabilir alan olmak üzere 2023 yılında İstanbul ili genelinde (.....) adet AVM'de toplam (.....) m² kiralanabilir alan bulunduğu, KALAMIŞ YAT LİMANI'nın sahip olduğu alan büyüklüğünün Anadolu Yakası'nda toplam kiralanabilir alanın yaklaşık %(.....)'sine tekabül edecek şekilde %(.....)'in altında kaldığı görülmektedir. Diğer marinalar ve şehrin işlek caddelerinde yer alan kiralanabilir alanları dâhil etmeden yapılan bu analiz çerçevesinde, başka bir deyişle en dar pazar tanımında dahi işlemin alan kiralama hizmetleri pazarında kayda değer bir etki yaratmayacağı değerlendirilmektedir.
- (87) Aşağıda yer verilen tabloda ise İstanbul ilinde aktif olarak faaliyet gösteren marinaların 2023 yılında elde ettikleri toplam gelirler ile sundukları hizmetlere göre elde ettikleri gelirleri yer verilmektedir.

Tablo-14: İstanbul ili – Aktif Marinaların 2023 Yılında Elde Ettikleri Toplam Gelir

Marina Adı	2023 Toplam Gelir
KALAMIŞ YAT LİMANI ³¹	(.....)
VIAPORT MARİNA	(.....)
ATAKÖY MARİNA	(.....)
WEST İSTANBUL MARİNA	(.....)
İSTANBUL CITY PORT	(.....)
KIYI İSTANBUL MARİNA	(.....)
GÜZELCE MARİNA	(.....)
İSTMARİN ³²	(.....)

Tablo-15: İstanbul İli – Aktif Marinaların Sunulan Hizmetlere Göre Elde Ettikleri Gelir (2023)

Marina Adı	Bağlama	Çekek Alanı	Alan Kiralama	Diğer
KALAMIŞ YAT LİMANI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
VIAPORT MARİNA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ATAKÖY MARİNA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
WEST İSTANBUL MARİNA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İSTANBUL CITY PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KIYI İSTANBUL MARİNA ³³	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÜZELCE MARİNA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İSTMARİN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (88) KALAMIŞ YAT LİMANI'nın 40 yıl süreyle işletme hakkının TEK-ART'a devredilmesi halinde hâlihazırda TEK-ART tarafından işletilen KALAMIŞ YAT LİMANI yine aynı teşebbüsçe işletilmeye devam edecektir. Bu nedenle yukarıda yer verilen tablolarda belirtilen pazar payları ve HHI oranlarında herhangi bir değişiklik ve bir yoğunlaşma gerçekleşmeyecektir. Bunun yanı sıra devre konu marina, yakın rakipleri İSTANBUL CITY PORT, VIAPORT MARİNA ve ATAKÖY MARİNA'ları ile bu marinaların kontrolüne sahip/işletici teşebbüsler tarafından devralınmadığından söz konusu ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucu doğmayacaktır.
- (89) Dolayısıyla KALAMIŞ YAT LİMANI'nın mevcut işletmecisi tarafından devralınmasının, bağlama, çekek ve alan kiralama hizmetleri pazarlarındaki payının %40'ın altında kalması ve pazar koşulları birlikte ele alındığında söz konusu pazarlar bakımından 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında ilgili pazarda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran bir nitelik taşımadığı değerlendirilmiştir.

G.4.3. CAN KÜLTÜR

- (90) İhalede en yüksek üçüncü teklifi veren CAN KÜLTÜR; temelleri 1950 yılında atılan ve 1986 yılında holdingleşerek aktif ticari faaliyetlerine başlayan Can Grup bünyesinde,

³¹ 2023 yılı ciro bilgileri yalnızca KALAMIŞ YAT LİMANI'ndan elde edilen gelir olmakla birlikte hâlihazırda söz konusu marinayı işleten TEK-ART'ın 2023 yılı net satışları (.....) TL'dir. KALAMIŞ YAT LİMANI'na ek olarak Setur Çeşme Marina, Setur Kuşadası Marina, Setur Finike Marina ve Setur Ören Çekek Yeri TEK-ART tarafından işletilmektedir.

³² İSTMARİN'in 2023 yılı cirosu (.....) TL olmakla birlikte tabloda Marina İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün gelirlerine yer verilmektedir.

³³ KIYI İSTANBUL MARİNA'da çekek alanı ve alan kiralama hizmetleri aktif olmamakla birlikte sınırlı sayıda restoran faaliyet göstermektedir. Söz konusu alan kiralama hizmetine ilişkin veri bulunmamaktadır.

eğitim alanında faaliyet göstermek üzere 2023 yılında kurulmuştur³⁴ ve %(.....) hisse oranıyla Mehmet Şakir CAN tarafından nihai olarak kontrol edilmektedir.³⁵ Bildirim Formu'nda CAN KÜLTÜR'ün henüz ticari faaliyetlerine başlamadığı, dolayısıyla herhangi bir cirosunun olmadığı belirtilmiştir. Diğer yandan, CAN KÜLTÜR tarafından doğrudan yahut dolaylı şekilde kontrol edilen herhangi bir teşebbüs bulunmamaktadır.

(91)

(.....TİCARİ SİR.....)

- (92) CAN KÜLTÜR'ün nihai kontrol sahibi Mehmet Şakir CAN tarafından kontrol edilen teşebbüslere ilişkin tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo-16: Mehmet Şakir CAN Tarafından Kontrol Edilen Teşebbüsler

	Ticaret Ünvanı	Kontrol Yapısı	Hisse Oranı (%)
1	Enerji Gaz AŞ (ENERGY)	Mehmet Şakir CAN (.....)	(.....)
2	ZA Filo Kiralama Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. (ZA FİLO)	Mehmet Şakir CAN (.....)	(.....)
3	Enerji Madeni Yağlar Üretim ve Pazarlama AŞ (ENERJİ MADENİ YAĞLAR)	Mehmet Şakir CAN (.....)	(.....)
4	Golden Hill Turizm ve Otel İşletmeciliği AŞ (GOLDEN HILL)	Mehmet Şakir CAN (.....)	(.....)
5	Energy Şarj İstasyon İşletmeciliği AŞ ³⁶ (ENERGY ŞARJ)	Mehmet Şakir CAN (.....)	(.....)
6	Bilgi Doğa Eğitim İşletmeciliği AŞ (BİLGİ)	Mehmet Şakir CAN	100
7	Doğa Okulları İşletmeciliği AŞ (DOĞA)	Mehmet Şakir CAN	100

Kaynak: Bildirim Formu

- (93) Tablo-16'da yer alan teşebbüslerden biri olan ENERGY; enerji kaynağı olan LPG'nin (sıvılaştırılmış petrol gazı) ham madde, yarı mamul ve mamul hallerinin alım, satım, dağıtım, ithalat ve ihracatının yapılması alanlarında faaliyet göstermektedir. Bahse konu ürünlerin muhafaza edilmesi, depolanması, toptan dağıtım ve satışının yapılması gibi hizmetler de bu kapsamda sunulmaktadır. Bir diğer teşebbüs olan ENERJİ MADENİ YAĞLAR; petrol, petrol türevleri, benzin, motorin, gaz yağı, *fuel oil* (yakıt yağı), solvent, jet yakıtı gibi akaryakıt ile madeni yağlar, gresler vb. maddelerin alımı, satımı, depolanması ve dağıtımının yapılması alanlarında faaliyet göstermektedir. ENERGY ŞARJ, elektrikli araçlar için şarj ağı ve şarj ağına bağlı istasyonların kurulması ve işletilmesi alanlarında faaliyet göstermek üzere kurulmuştur. ZA FİLO,

³⁴ URL: <https://canholding.com.tr/hakkimizda.aspx> (Erişim Tarihi: 12.08.2024)

³⁵ Teşebbüsün diğer hissedarı Mehmet Şakir CAN kontrolündeki Bilgi Doğa Eğitim İşletmeciliği AŞ olup teşebbüsün hisse oranı ise %(.....)'dir.

³⁶ İlgili teşebbüsün aktif bir ticari faaliyetinin bulunmadığı belirtilmiştir.

kara nakil vasıtalarının alımı, satımı ve kiralamasını gerçekleştirmektedirken GOLDEN HILL otelcilik ve turizm tesisi inşası ve işletilmesi alanlarında faaliyetlerini yürütmektedir. BİLGİ ve DOĞA ise eğitim-öğretim alanında faaliyet göstermektedir.

- (94) Bu kapsamda CAN KÜLTÜR ile aynı ekonomik bütünlükte yer alan söz konusu teşebbüslerin faaliyet alanları ile KALAMIŞ YAT LİMANI'nın faaliyetleri arasında yatay ve/veya dikey herhangi bir örtüşme bulunmadığı anlaşılmaktadır.
- (95) Yapılan açıklamalar ışığında KALAMIŞ YAT LİMANI'nın işletme hakkının özelleştirme yoluyla CAN KÜLTÜR'e devredilmesi halinde başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunun doğmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

- (96) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, Maliye Hazinesine ait İstanbul ili, Kadıköy ilçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi işlemine ilişkin olarak;
- Bildirim konusu işlemin 2013/2 sayılı Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ kapsamında bir özelleştirme işlemi olduğuna,
 - Aynı Tebliğ'in 3. maddesinde öngörülen eşiğin aşılması sebebiyle ilgili işlemin ön bildirim tabi olduğuna,
 - Özelleştirmeye konu marinanın işletme hakkının en yüksek teklif veren Vahit KARAARSLAN Şahıs Şirketi'ne verilmesi halinde "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı", "çekek alanı hizmetleri pazarı" ve "alan kiralama hizmetleri pazarı"nda rekabetin önemli ölçüde sınırlandırılacağına yönelik endişenin bulunmadığına,
 - Özelleştirmeye konu marinanın işletme hakkının ikinci en yüksek teklif veren Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri AŞ'ye verilmesi halinde "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı", "çekek alanı hizmetleri pazarı" ve "alan kiralama hizmetleri pazarı"nda rekabetin önemli ölçüde sınırlandırılacağına yönelik endişenin bulunmadığına,
 - Özelleştirmeye konu marinanın işletme hakkının üçüncü en yüksek teklif veren Can Kültür Sanat Eğitim Kurumları İşletmeciliği AŞ'ye verilmesi halinde "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı", "çekek alanı hizmetleri pazarı" ve "alan kiralama hizmetleri pazarı"nda rekabetin önemli ölçüde sınırlandırılacağına yönelik endişenin bulunmadığına,
 - Bildirim kapsamında bildirim kapsamındaki herhangi bir teklif sahibi tarafından yapılacak devralma işleminin; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında ilgili pazarda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran bir nitelik taşımadığı ve işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığına

24-34/821-348

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.