

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2025-5-005

(Önaraştırma/Taahhüt)

Karar Sayısı : 25-31/744-442

Karar Tarihi : 14.08.2025

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE

Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN, Rıdvan DURAN

B. RAPORTÖRLER : Osman AYAR, Murat ALACALAR, Nagehan GÖKTEPE,
Muhammed Mustafa AÇIKEL, Umut Utku KURTULMAZ

C. İLGİLİ TARAF : T.C. Marmara Belediyesi Saraylar Liman İşletmesi
Cumhuriyet Mahallesi Cumhuriyet Meydanı No: 5
Marmara/BALIKESİR

D. ŞİKÂyetÇİLER : Gizlilik talebi bulunmaktadır.

(1) **E. DOSYA KONUSU:** T.C. Marmara Belediyesi Saraylar Liman İşletmesi'nin aşırı fiyat ve sözleşme yapmayı reddetme uygulamaları ile 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği iddiasına yönelik olarak Rekabet Kurulunun 06.02.2025 tarihli ve 25-04/116-M sayılı kararı ile başlatılan önaraştırma kapsamında T.C. Marmara Belediyesi Saraylar Liman İşletmesi tarafından sunulan taahhüt metninin değerlendirilmesi.

(2) **F. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 16.01.2025 tarihli ve 61460 sayılı yazı ile intikal eden gizlilik talepli şikâyet başvurusunda özetle;

- Marmara Adası'nda faaliyet gösteren T.C. Marmara Belediyesi Saraylar Liman İşletmesi'nin (SARAYLAR LİMANI) adadaki mermercilik faaliyetlerinin yürütülebilmesi için 1970'li yıllarda imece usulüyle kurulduğu, daha sonra kamu idaresine devredildiği, kamu idareleri arasında yaşanan devir işlemleri sonucunda limanın idaresinin nihayetinde T.C. Marmara Belediyesi'ne geçtiği,
- SARAYLAR LİMANI'nın adada faaliyet gösteren mermer işletmeleri açısından adadan tek çıkış noktası olduğu ve başkaca bir alternatifinin bulunmadığı, dolayısıyla hâkim durumda olduğunun kabul edilmesi gerektiği,
- Limanın 2023 yılının Mart ayında yapılan mahalli idareler seçimine kadar mermer üreticileri bakımından başta fiyatlama politikaları olmak üzere ciddi bir sorun ortaya çıkmayacak şekilde idare edildiği, ancak bu tarihten sonra yeni yönetimle birlikte adadaki mermer üreticilerinin piyasadaki rekabetçi gücünü engelleyecek şekilde adımlar atıldığı,
- Limanın faaliyet hacminin ve dolayısıyla gelir kaleminin en önemli kısmının limanda yapılan kalsit ve agrega yüklemeleri olduğu, bu ürünlerin ada dışına taşınmasının ekonomik değer yaratmasının yanı sıra çevresel anlamda adaya ciddi bir katkı sağladığı, çünkü bu ürünlerin blok mermer üretimi sırasında ortaya çıkan moloz-kalıntı ürünler olduğu ve ada dışına çıkarılamamaları durumunda ciddi bir çevre kirliliğine yol açmakla birlikte mermer ocaklarının faaliyetlerini de kısıtladığı,

- Limanda yapılan kalsit ve agrega yüklemelerinin, ürün sahiplerinin mülkiyetinde bulunan konveyör bantlarla, ürün sahiplerince görevlendirilen çalışanlar vasıtasıyla yapıldığı, buna karşın SARAYLAR LİMANI yönetimi tarafından bu ürünlerin yüklenmesi sırasında "işgaliye bedeli" adı altında ücret alındığı, bu ücretin neredeyse sunulan hiçbir hizmet ve katlanılan hiçbir maliyet olmaksızın alındığı ve bu ücretlere 2023 yılının Mart ayından bu yana yüksek oranda zamlar yapıldığı, diğer limanlarda uygulanan fiyatlarla mukayese edildiğinde SARAYLAR LİMANI'nda uygulanan fiyatların fahiş olduğunun ortaya çıkacağı,
- Yapılan bu zamların adadaki kalsit ve agrega satıcılarının pazarda rekabet edememesine neden olduğu ve hatta faaliyetlerini durma noktasına getirdiği,
- Ayrıca kalsit ve agrega yüklemelerinin toz ve gürültü gibi bahanelerle zaman zaman durdurulduğu ve bu durumun kalsit ve agrega satıcılarının faaliyetlerinin aksamasına neden olduğu, bununla birlikte limanın çalışma saatlerinin mesai saatleri ile sınırlandırılmasına ilişkin bir karar alındığı ancak gelen tepkiler üzerine bu kararın ciddi bir süre uygulanamadığı,
- SARAYLAR LİMANI'nın en büyük gelir kalemi olan kalsit ve agrega yüklemelerinin azalması ve hatta tamamen sonlanması halinde liman gelirlerinin ciddi oranda düşeceği, bunun akabinde tek gelir kalemi olarak kalacak olan blok mermer yüklemelerine ilişkin fiyatlara da SARAYLAR LİMANI yönetimi tarafından ciddi oranlarda zam yapabileceği

iddia edilerek 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 6. maddesin uyarınca gereğinin yapılması talep edilmiştir.

- (3) İşbu talep üzerine hazırlanan 2025-5-005/İİ sayılı ilk inceleme raporu Rekabet Kurulunun (Kurul) 06.02.2025 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 25-04/116-M sayı ile 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına ve önaraştırma sürecince 14. ve 15. maddelerinde yer alan yetkilerin kullanılmasına karar verilmiştir.
- (4) Bahsi geçen Kurul kararına istinaden SARAYLAR LİMANI'ndan 28.03.2025 tarih ve 111348 sayı ile bilgi ve belge talep edilmiş ve söz konusu bilgi ve belge talebine ilişkin cevaplar 14.04.2025 tarihli ve 66271 sayı ve 24.04.2025 tarih ve 66992, 67010 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (5) 10.04.2025 tarihinde Marmara Adası'nda yer alan SARAYLAR LİMANI, T.C. Marmara Belediyesi Marmara Adası Liman İşletmesi (MARMARA LİMANI) ve Marmara Birleşik Madencilik Nakl. İth. İhr. San. ve Tic. AŞ'de (BADALAN LİMANI) görüşmeler yapılarak söz konusu limanlarda hizmet verilen ürünler ve işleyiş hakkında bilgi edinilmiştir. Akabinde SARAYLAR LİMANI'nın bağlı bulunduğu Marmara Belediyesi'nin Belediye Başkanı Aydın DİNÇER ile Marmara Belediyesi belediye binasında görüşme gerçekleştirilmiştir.
- (6) Ayrıca önaraştırma kapsamında sektör hakkında ek bilgiler edinmek adına Marmara Adası'nda faaliyet gösteren ve Saraylar Limanı'nı kullanmakta olan mermer, kalsit ve agrega üreticileri ile söz konusu ürünlerin müşterisi/alıcısı konumunda bulunan teşebbüslerden bilgi ve belge talep edilmiştir. Bu kapsamda söz konusu bilgi ve belge taleplerine ilişkin olarak;
 - Bamir Madencilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (BAMİR) tarafından gönderilen cevabi yazı 28.03.2025 tarihli ve 65553 sayı ile,

- Aydoğan Mermer Sanayii Ticaret Ltd. Şti. (AYDOĞAN MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 04.04.2025 tarihli ve 65762 sayı ile,
- Cevat Örnek Mermer Ocağı İşletmesi (CAVAT ÖRNEK) tarafından gönderilen cevabi yazı 04.04.2025 tarihli ve 65765 sayı ile,
- Akar Madencilik San. ve Tic. Ltd. Şti. (AKAR MADENCİLİK) tarafından gönderilen cevabi yazı 07.04.2025 tarihli ve 65836 sayı ile,
- Dinçerler Mermer Pazarlama Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (DİNÇERLER) tarafından gönderilen cevabi yazı 07.04.2025 tarihli ve 65865 sayı ile,
- Yayla Kardeşler Maden Turizm İnşaat Nakliyat Hayvancılık Sanayi İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti. (YAYLA KARDEŞLER) tarafından gönderilen cevabi yazı 07.04.2025 tarihli ve 65862 sayı ile,
- Altun Mermer ve İnşaat Sanayi Ltd. Şti. (ALTUN MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 11.04.2025 tarihli ve 66189 sayı ile,
- Çolakoğlu Yapı Malzemeleri Sanayi ve Ticaret AŞ (ÇOLAKOĞLU YAPI) tarafından gönderilen cevabi yazı 16.04.2025 tarih ve 66484 sayı ile,
- Kayamas Madencilik Mermercilik Nakl. İnş. Paz. İth. İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti. (KAYAMAS) tarafından gönderilen cevabi yazı 16.04.2025 tarih ve 66515 sayı ile,
- FRG Madencilik Tur. Gıda Hayv. Nakl. San. ve Dış Tic. Ltd. Şti. (FRG) tarafından gönderilen cevabi yazı 17.04.2025 tarih ve 66573 sayı ile,
- Oğuz Kalsit Madencilik San. ve Tic. Ltd. Şti. (OĞUZ KALSİT) tarafından gönderilen cevabi yazı 17.04.2025 tarih ve 66571 sayı ile,
- İsmail Demirtaş Hazır Beton AŞ (İSMAİL DEMİRTAŞ) tarafından gönderilen cevabi yazı 18.04.2025 tarih ve 66660 sayı ile,
- Alpha Calcit Madencilik Sanayi ve Ticaret AŞ (ALPHA CALCİT) tarafından gönderilen cevabi yazılar 15.04.2025 tarih ve 66429 sayı ve 18.04.2025 tarih ve 66675 sayı ile,
- Nordeka Maden AŞ (NORDEKA) tarafından gönderilen cevabi yazı 21.04.2025 tarih ve 66749 sayı ile,
- YTK Mermer Madencilik Sanayi Ticaret Ltd. Şti. (YTK) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66863 sayı ile,
- Adataş Mermer Madencilik Sanayi ve Dış Ticaret Ltd. Şti. (ADATAŞ) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66864 sayı ile,
- Oğuzlar Mermer Sanayi Kollektif Şirketi Fırat Alioğlu ve Ortağı (OĞUZLAR MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66865 sayı ile,
- Üç Lider Mermer Enerji Deniz Taş. Nakl. Tur. İth. İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti. (ÜÇ LİDER) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66866 sayı ile,
- Lider Mermer Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti (LİDER MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazılar 04.04.2025 tarih ve 65754 sayı ile ve 22.04.2025 tarih ve 66867, 66869 sayı ile,

- Üçha Kardeşler Mermer Madencilik İth. İhr. Tic. San. Ltd. Şti. (ÜÇHA KARDEŞLER) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66883 sayı ile,
- Karayel Mermer Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (KARAYEL) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66884 sayı ile,
- Özsoy Doğaltaş Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (ÖZSOY DOĞALTAŞ) tarafından gönderilen cevabi yazılar 11.04.2025 tarih ve 66208 sayı ve 22.04.2025 tarih ve 66888 sayı ile,
- Palace Stone Madencilik Ticaret Ltd. Şti. (PALACE STONE) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66893 sayı ile,
- Nazım Zengin Mermer Fabrikası (ZENGİN MARBLE) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66892 sayı ile,
- Köroğlu Kardeşler Mermer ve İnşaat Sanayi Ticaret Ltd. Şti. (KÖROĞLU KARDEŞLER) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66891 sayı ile,
- Çamlık Mermer Sanayi ve Ticaret AŞ (ÇAMLIK MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66894 sayı ile,
- Osman Can-Can Kardeşler Mermer (OSMAN CAN) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66896 sayı ile,
- Zirve Maden Sanayi ve Ticaret AŞ (ZİRVE MADEN) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66895 sayı ile,
- Filiz Mermer Sanayi AŞ (FİLİZ MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66910 sayı ile,
- Derbent Maden AŞ (DERBENT MADEN) tarafından gönderilen cevabi yazılar 07.04.2025 tarih ve 65868 ile, 09.04.2025 tarih ve 66033 sayı ile, 22.04.2025 tarih ve 66911 ve 66909 sayı ile,
- Üç Güven Mermer Madencilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (ÜÇ GÜVEN) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66904 sayı ile,
- Mikro Mineral Endüstriyel Mineraller Sanayi ve Ticaret AŞ (MİKRO MİNERAL) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66903 sayı ile,
- Öztürktaş Madencilik İnşaat Nakliyat Dış Ticaret ve Sanayi Ltd. Şti. (ÖZTÜRKTAŞ) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66902 sayı ile,
- BYS Madencilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (BYS) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66901 sayı ile,
- Bimer Mermer Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (BİMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66900 sayı ile,
- Omya Madencilik Sanayi ve Ticaret AŞ (OMYA MADENCİLİK) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66944 sayı ile,
- Merplas Plastik Mermer ve Dış Ticaret Ltd. Şti. (MERPLAS) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66951 sayı ile,

- Dereli Mermer Granit Maden Sanayi ve Ticaret AŞ (DERELİ MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 09.04.2025 tarihli ve 66035 sayı ve 24.04.2025 tarih ve 66988 sayı ile,
- Ünye Mermer Sanayi ve Ticaret AŞ (ÜNYE MERMER) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66989 sayı ile,
- ARM Mermer Madencilik İnşaat Petrol Ürünleri Sanayi Ticaret Ltd. Şti (ARM) tarafından gönderilen cevabi yazı 04.04.2025 tarihli ve 65761 sayı ve 24.04.2025 tarih ve 66990 sayı ile,
- Marmara Mermerciler Madenciler ve İş Adamları Derneği' (MARMİAD) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66998 sayı ile

Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

(7) Buna ek olarak Türkiye'nin çeşitli bölgelerinde faaliyet gösteren liman işletmecilerinden liman işletmeciliği sektörü hakkında bilgi ve belge talep edilmiştir. Bu doğrultuda bahsi geçen bilgi ve belge taleplerine ilişkin;

- Nuh Çimento Sanayi AŞ (NUHPORT) tarafından gönderilen cevabi yazı 21.04.2025 tarih ve 66751 sayı ile,
- Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ (MERSİN LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 22.04.2025 tarih ve 66851 sayı ile,
- Akçansa Çimento Sanayi ve Ticaret AŞ (AKÇANSA) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66906,66948 sayı ile,
- OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri AŞ (İSDEMİR LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66967 sayı ile,
- Yeşilovacık Liman İşletmeleri AŞ (YEŞİLOVACIK) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66966 sayı ile,
- Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları TAŞ (EREĞLİ LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66971 sayı ile,
- Eren Enerji Elektrik Üretim AŞ (EREN LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66972 sayı ile,
- Atakaş Liman İşletmeciliği ve Ticaret AŞ (ATAKAŞ LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66973 sayı ile,
- Yeşilyurt Demir Çelik End. ve Liman İşl. AŞ (YEŞİLYURT LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66975 sayı ile,
- MMK Metalürji Sanayi Ticaret ve Liman İşletmeciliği AŞ (MMK LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66976 sayı ile,
- İDÇ Liman İşletmeleri AŞ (İDÇ) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66977 sayı ile,
- Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik Sanayi ve Ticaret AŞ (KUMPORT) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66980 sayı ile,
- Çelebi Bandırma Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ (ÇELEBİ BANDIRMA) tarafından gönderilen cevabi yazılar 10.04.2025 tarihli ve 66153 sayı ile ve 24.04.2025 tarih ve 66979 sayı ile,

- Batılman Liman İşletmeleri AŞ (BATILİMAN) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66978 sayı ile,
- Güllük Mandalya Turizm ve Liman Hizmetleri AŞ (GÜLLÜK LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66981 sayı ile,
- Sınırlı Sorumlu İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi (ANADOLUPORT) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66983 sayı ile,
- Haydarpaşa Liman Hizmetleri Ticaret ve Ltd. Şti. (HAYDARPAŞA) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66984 sayı ile,
- Asyaport Liman AŞ (ASYAPORT) tarafından gönderilen cevabi yazılar 14.04.2025 tarihli ve 66307 sayı ile ve 24.04.2025 tarih ve 66986 sayı ile,
- T.C. Karabiga Belediyesi Karabiga Liman İşletmesi (KARABİGA LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 17.04.2025 tarih ve 66564 sayı ile ve 24.04.2025 tarih ve 66997 sayı ile,
- BADALAN LİMANI tarafından gönderilen cevabi yazı 09.04.2025 tarihli ve 66070 sayı ile ve 24.04.2025 tarih ve 66995 sayı ile,
- MARMARA LİMANI tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66994 sayı ile,
- Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Ticaret AŞ (BORUSAN LİMANI) tarafından gönderilen cevabi yazı 24.04.2025 tarih ve 66993 sayı ile

Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

- (8) Öneri araştırma süreci devam ederken SARAYLAR LİMANI tarafından 2021/2 sayılı Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılmasına Yönelik Öneri araştırmalarda ve Soruşturmalarda Sunulacak Taahhütlere İlişkin Tebliğ'in (Taahhüt Tebliğ) 5. maddesi uyarınca, 30.05.2025 tarihinde yapılan başvuru ile taahhüt süreci başlatılmıştır.
- (9) Kurulun 12.06.2025 tarihli ve 25-22/540-M sayılı kararı ile taahhüt görüşmelerine başlanmasına karar verilmiş ve 24.06.2025 tarihinde SARAYLAR LİMANI tarafından bir Taslak Taahhüt Metni sunulmuştur. Taahhüt görüşmeleri kapsamında, 27.06.2025 tarihinde çevrim içi olarak toplantı gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen taahhüt görüşmesinin ardından teşebbüs temsilcisi tarafından gönderilen Taahhüt Metni 16.07.2025 tarih ve 70666 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (10) Yukarıda yer verilen süreç sonucunda SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan taahhütler kapsamında hazırlanan 12.08.2025 tarihli ve 2025-5-005/BN-02 sayılı Bilgi Notu, Kurulun 14.08.2025 tarihli toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (11) **G. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Bilgi Notu'nda özetle; Rekabet Kurulunun 06.02.2025 tarihli ve 25-04/116-M sayılı kararı uyarınca yürütülen öneri araştırma kapsamında sunulan taahhütlerin teşebbüs açısından bağlayıcı hale getirilerek anılan Kurul kararı uyarınca başlatılan öneri araştırmanın sonlandırılabilirliği sonuç ve kanaatine ulaşıldığı ifade edilmiştir.

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. Öneri Kapsamında İncelenen Teşebbüs: SARAYLAR LİMANI

- (12) SARAYLAR LİMANI 1974 yılında faaliyet göstermeye başlamış olup 1977 yılında Saraylar Köyü Muhtarlığı'na devredilmiştir. Saraylar Köyü'nün belde statüsü kazanmasının ardından 1997 yılında SARAYLAR LİMANI Saraylar Belediye Başkanlığı'na devredilmiştir. 2015 yılında ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7. maddesinin (p) fıkrası ve 6360 sayılı On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un (Büyükşehir Kurulması Kanunu) Geçici 1. maddesinin 8. fıkrası gereğince T.C. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'ne devri gerçekleştirilmiştir.
- (13) Büyükşehir Kurulması Kanunu'nun yukarıda anılan Geçici 1. maddesinin 8. fıkrasında *"Bu Kanunla büyükşehir ilçe belediyesi olan belediyelerce yürütülen su, kanalizasyon, katı atık depolama ve bertaraf, ulaşım, her çeşit yolcu ve yük terminalleri, toptancı halleri, mezbaha, mezarlık ve itfaiye hizmetlerine ilişkin olmak üzere personel, her türlü taşınır ve taşınmaz malları ve bu hizmetlerin yerine getirilmesine yönelik yatırım, alacak ve borçları, komisyonca ilgisine göre büyükşehir belediyesi ile ilgili bağlı kuruluş arasında paylaştırılır."* hükmü yer almaktadır. İlgili hüküm gereğince SARAYLAR LİMANI'nın işletim hakkı nihai olarak 23.10.2017 tarihinden itibaren T.C. Marmara Belediyesi'ne devredilmiştir. Liman hâlihazırda T.C. Marmara Belediyesi tarafından işletilmekte ve limanın ücret tarifeleri T.C. Marmara Belediyesi Belediye Meclisi'nde görüşülerek tespit edilmektedir.
- (14) Saraylar Limanı yaklaşık 18.971,99 m²'lik liman sahası üzerine kurulmuştur. Saraylar Limanı'nda verilen liman hizmetleri için kullanılan yüzey alanının faaliyet alanları bazında ayrıştırılmadığı, tüm saha ve rıhtımların işin durumuna göre tahsis edilmekte olduğu, bununla birlikte ihracat gemileri için ayrılmış iki farklı rıhtımın bulunduğu liman tarafından sunulan bilgiler arasındadır. Limanın yıllık dökme katı yük elleçleme kapasitesi iki milyon ton, genel kargo yükleri yük elleçleme kapasitesi 150 bin ton ve konteyner elleçleme kapasitesi 1000 TEU'dan¹ ibarettir.
- (15) Saraylar Limanı'nda sunulan hizmetler aşağıdaki gibidir:
- Vinç Hizmeti: Genel kargo yüklerinin ve konteynerlerin gemiye yüklenmesinin ve gemiden tahliyesinin limanda bulunan vinçler vasıtası ile gerçekleştirilmesi işlemidir. İlgili hizmet mülkiyeti SARAYLAR LİMANI'na ait vinçler ile liman personeli tarafından sunulmaktadır.
 - Sapan Hizmeti: Vinç hizmeti ile bağlantılı olarak vinç ile yüklenecek ürünlere vinçlerin ucunda bulunan ve yükün vinç kancasına bağlantı elemanı olan sapanların yüke bağlanması işlemidir. İlgili işlem mülkiyeti SARAYLAR LİMANI'na ait sapanlar ile liman personeli tarafından sunulmaktadır.
 - Konteyner Yükleme Hizmeti: Konteyner taşımacılığı yapan gemilere, kara taşıtlarından getirilen dolu konteynerlerin özel ekipmanlar ve vinç sistemleri ile gemiye yüklenmesi işlemidir. İlgili hizmet mülkiyeti SARAYLAR LİMANI'na ait olan iş makineleri ile liman personeli tarafından sunulmaktadır.

¹ Twenty-foot Equivalent Unit – Yirmi Fit Eşdeğeri Birim

- Kantar Hizmeti: Kantar hizmeti konteynerin tartılması ya da konteyner ve diğer yüklerin araç üzerindeyken tartıya alınması işlemidir. İlgili hizmetin sunulmasında SARAYLAR LİMANI'na ait kantar kullanılmaktadır.
 - Elektrik Hizmetleri: Limandan yükleme yapılırken kullanılan makinelerin (özellikle konveyör bantların) çalışması için kullanılan ve limana yanaşan gemilerin havanın kararmasından sonra da hizmet verebilmesi için kullanılan elektrik hizmetini kapsamaktadır. İlgili hizmet SARAYLAR LİMANI'na ait elektrik panoları vasıtası ile sunulmaktadır.
 - İş Makinesi Hizmeti: Limanda iş makinesi ile hizmet verilen yüklerin yüklenmesi ve söz konusu yükleme işlemi için liman personellerinin görevlendirilmesi işlemidir. İlgili hizmet mülkiyeti SARAYLAR LİMANI'na ait olan iş makineleri ile liman personeli tarafından sunulmaktadır.
 - Su Hizmetleri: Limana yanaşan gemilerin içme suyu ihtiyaçlarının sağlanması ve SARAYLAR LİMANI'ndan yükleme yapılan agrega ürünün yükleme esnasında tozuma yapmaması ve çevre kirliliğine yol açmaması amacıyla ısıtılması için kullanılan su hizmetini kapsamaktadır. İlgili hizmet SARAYLAR LİMANI'na ait su aboneliklerince sunulmaktadır.
 - Depolama Hizmetleri: Gemiye yüklenecek veya gemiden tahliye edilen yüklerin gerektiği takdirde, liman işletmesinin sorumluluğu altında belli bir süre boyunca kapalı ambar, sundurma, antrepo veya rıhtımda açık sahada saklanmasıdır. Söz konusu hizmet yüklere yönelik verilebildiği gibi araçlar için de verilebilmektedir. Örneğin, SARAYLAR LİMANI'nda liman sahası içerisinde agrega ve kalsit yükleyicilerine ait yükleme konveyörlerine yönelik olarak depolama hizmeti sunulmaktadır.
 - Barınma Hizmeti: Yükleme, boşaltma veya diğer sebeplerle rıhtım, iskele, dolfen² ve mendireklere³ yanaşan, şamandıralara bağlanan veya mendirek içinde demirleyen gemilerin limanda durması işlemidir.
- (16) Limanın toplam dört adet rıhtımı bulunmakta olup her bir rıhtımın uzunluk ve derinlikleri farklılık göstermektedir. Söz konusu rıhtımlardan ilki 198,29 metre uzunluğa ve iki metre derinliğe, ikincisi 123,28 metre uzunluğa ve 7,50 metre derinliğe, üçüncüsü 122,27 metre uzunluğa ve dört metre derinliğe, sonuncusu ise 116,15 metre uzunluğa ve 10 metre derinliğe sahiptir. İlk rıhtımda 20 metre genişliğinde çekek yeri⁴, ikinci ve dördüncü rıhtımlarda depolama sahaları ve üçüncü rıhtımda da 10 metre boyunda kapak atma rampası⁵ bulunmaktadır. Bununla birlikte limana aynı anda üç adet yük gemisi ve bir adet yolcu gemisi yanaşabilmektedir.

² Dolfen, gemilerin bağlandığı ya da yaslandığı karayla bağlantısı sadece yaya yolu aracılığıyla olan deniz yapısıdır.

³ Mendirek, bir limanın denizden ve dalgaların yıpratıcı etkisinden korunmasını sağlayan ve bu haliyle açık tarafında bir dalgakıran kapalı tarafında ise bir iskele işlevi gören kısmen su altında inşa edilmiş yapılara verilen addır.

⁴ Çekek yeri, tam boyu 60 metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarına bakım-onarım, tadilat ve kışlama ile 24 metreye kadar inşa hizmeti veren tesislerdir.

⁵ Kapak atma rampaları genellikle Ro-Ro gemilerinin ve araç taşıyıcı gemilerin kullandığı yük terminallerinde gemilerin kapaklarını indirmeleri için kullandıkları yapıdır.

H.2. İlgili Pazar

H.2.1. Sektöre İlişkin Bilgi

- (17) Yük taşımacılığında en yoğun kullanılan metot kara yolu olup, toplam taşıma hacminin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Diğer taraftan deniz yolu taşımacılığı, taşımacılık türleri arasında en düşük birim maliyetli ve en güvenli yöntemlerden biri olarak, büyük tonajlı ve dökme yüklerin özellikle uluslararası etkin biçimde taşınmasında yaygın olarak kullanılmaktadır. Sanayi için kritik öneme sahip ham maddeler yahut madenler deniz yolu sayesinde tek seferde büyük miktarlarda taşınabilmektedir.
- (18) Başlangıç yatırım maliyetleri yüksek olsa da, uzun mesafeli taşımacılıkta deniz yolu en ekonomik seçenektir. Değişken maliyetlerin düşük olması, kara yoluna kıyasla yedi kat, demir yoluna göre ise üç buçuk kat daha ucuz olmasını sağlamaktadır.⁶ Yakıt tüketimi açısından da kara yoluna göre dört kat, demir yoluna göre iki kat daha ekonomiktir.⁷ Bu nedenlerle, küresel rekabetin artması ve taşıma maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla deniz yolu taşımacılığı daha yaygın şekilde tercih edilmeye başlanmıştır.
- (19) Bu kapsamda ülkemiz ithalatında ve ihracatında kullanılan taşıma metotlarının değer bazındaki dağılımına aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir.

Tablo 1: İhracatımızın Taşıma Şekillerine Göre Değer Bazında Dağılımı⁸ (Milyon dolar)

TAŞIMA ŞEKLİ	İHRACAT							
	2021		2022		2023		2024	
	Değer (\$)	Pay (%)	Değer (\$)	Pay (%)	Değer (\$)	Pay (%)	Değer (\$)	Pay (%)
Deniz Yolu	133.714	59,4	150.255	59,1	143.358	56	146.233	%56
Kara Yolu	68.749	30,5	78.879	31	83.235	32,8	85.827	%33
Hava Yolu	18.375	8,3	20.686	8,1	25.511	9,9	25.978	%10
Demir Yolu	1.648	0,7	2.460	1	1.960	0,7	1.835	%1
Diğer	2.366	1,1	1.892	0,8	1.710	0,6	1.925	%1
TOPLAM	225.214	100	254.172	100	255.777	100	261.800	100

Tablo 2: İthalatımızın Taşıma Şekillerine Göre Değer Bazında Dağılımı⁹ (Milyon dolar)

TAŞIMA ŞEKLİ	İTHALAT							
	2021		2022		2023		2024	
	Değer (\$)	Pay (%)	Değer (\$)	Pay (%)	Değer (\$)	Pay (%)	Değer (\$)	Pay (%)
Deniz Yolu	157.390	58	193.799	53,3	195.172	53,9	187.719	%55
Kara Yolu	48.896	18	59.446	16,3	66.942	18,5	66.009	%19
Hava Yolu	26.057	9,6	38.581	10,6	53.840	14,8	47.443	%14
Demir Yolu	2.891	1,1	2.968	0,9	1.996	0,5	2.696	%1
Diğer	36.189	13,3	68.917	18,9	43.821	12,1	40.143	%12
TOPLAM	271.425	100	363.711	100	361.774	100	344.013	100

⁶ 26.07.2023 tarihli ve 23-34/642-215 sayılı Kurul kararı.

⁷ A.g.k.

⁸ T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü (2024), "Dış Ticaret Lojistiği" s.2.

⁹ T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü (2024), "Dış Ticaret Lojistiği" s.2.

- (20) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde Tablo 1 incelendiğinde deniz yolu taşımacılığının 2021 yılında %59,4, 2022 yılında %59,1, 2023 ve 2024 yılında ise %56'lık bir pay ile ihracat bakımından en çok tercih edilen taşımacılık metodu olduğu görülmektedir. Diğer taraftan Tablo 2'ye bakıldığında ithalat bakımından da benzer bir durumun olduğu anlaşılmaktadır. Zira ithalatta deniz yolu taşımacılığının payı 2021 yılında %58, 2022 yılında %53,3, 2023 yılında %53,9 ve 2024 yılında %55 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu veriler, deniz yolu taşımacılığının ülkemiz bakımından ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır.
- (21) Buna paralel olarak dünya ticaretinin %80'inden fazlasının da deniz yolu ile sürdürüldüğü bilinmektedir.¹⁰ Liman kapasitelerinin artırılması ve lojistik merkezlerin kurulmasıyla birlikte söz konusu taşıma metodunun etkinliği günden güne artmaktadır.
- (22) Bilindiği üzere deniz yolu taşımacılığının etkinliği, büyük ölçüde liman altyapısı ve limanlarda yürütülen lojistik faaliyetlerin verimliliği ile doğrudan ilişkilidir. Limanlar, deniz ve kara ulaştırması arasında kritik bir bağlantı noktası oluşturarak yüklerin elleçlenmesi, depolanması, geçici muhafazası ve gümrük işlemleri gibi çeşitli hizmetlerin yürütüldüğü entegre lojistik merkezlerdir.
- (23) Modern limanlar yalnızca bir yük boşaltma-yükleme alanı olmaktan çıkmış; aynı zamanda konteyner terminali, antrepo, serbest bölge ve dağıtım merkezi gibi işlevler üstlenen çok modlu ulaşım merkezlerine dönüşmüştür. Türkiye'de liman işletmeciliği hem kamu hem özel sektör eliyle yürütülmekte olup, özellikle son yıllarda yapılan özelleştirme ve kamu-özel iş birliği projeleri ile limanların kapasitesi ve hizmet kalitesi artırılmaya çalışılmaktadır. Limanların altyapı olanaklarının geliştirilmesi, elleçleme ekipmanlarının modernleştirilmesi ve dijital sistemlerle desteklenmesi, Türkiye'nin uluslararası deniz ticaretindeki rekabet gücünü artırmada temel unsurlar arasında yer almaktadır.¹¹
- (24) Deniz yolu taşımacılığı, taşınan yükün fiziksel ve kimyasal özelliklerine göre farklı gemi türleri ve taşıma yöntemleri gerektiren, oldukça çeşitlendirilmiş bir yapıya sahiptir. Yük türleri genel olarak kuru yük, sıvı yük ve karma yük olarak sınıflandırılmakta, her bir kategoriye özgü taşıma biçimleri ile gemi tipleri kullanılmaktadır. Dosya kapsamında incelenen SARAYLAR LİMANI'nda ise, aşağıda daha ayrıntılı olarak açıklanacağı üzere, ağırlıklı olarak blok mermer, kalsit ve agrega yüklerinin elleçlenmesi faaliyetleri yürütülmekte; dolayısıyla kuru yük gemilerine yükleme yapılmaktadır.
- (25) Kuru yük taşımacılığı, dökme ve genel kargo olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dökme kuru yük taşımacılığı kalsit, agrega, dolomit, demir cevheri, kömür, tahıl ve gübre gibi emtia bazlı ürünlerin *bulk carrier* olarak bilinen özel gemilerle taşınmasını ifade eder. Bu taşımalar genellikle tek yük türü ile gerçekleştirilir ve yük doğrudan geminin ambarına dökülerek taşınır. Dökme yük taşımacılığı, toplam deniz taşımacılığı hacminin önemli bir bölümünü oluşturmakta olup, dünya deniz ticaretinin yaklaşık %40'ı dökme yük taşımalarından oluşmaktadır.¹²
- (26) Genel kargo taşımacılığı ise çeşitli ambalaj türleriyle taşınan, genellikle parça yüklerden oluşan malların taşınmasını ifade eder. Bu yükler blok mermer, paletli mallar, makineler, ambalajlı ürünler olabilir ve sıklıkla elleçleme ekipmanı gerektirir. Genel kargo taşımacılığı, konteynerleşme öncesinde deniz ticaretinde baskın konumda iken,

¹⁰ <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> Erişim Tarihi: 14.04.2025.

¹¹ <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/20221025-2053-ulastirma-ve-lojistik-ana-plan-i-tr.pdf> , Erişim Tarihi: 14.04.2025.

¹² UNCTAD (2023). *Review of Maritime Transport 2023*, s. 50–58. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf , Erişim Tarihi: 14.04.2025.

Blok Mermer



- (30) Kalsit ise mermer ve kireç taşı gibi tortul kayaçların ana bileşeni olup doğada en yaygın bulunan karbonat minerallerinden biridir.¹⁹ Özellikle inşaat sektöründe çimento ve kireç üretiminde yaygın olarak kullanılan kalsit kağıt, boya ve plastik sanayilerinde de dolgu maddesi olarak kullanılmaktadır.

Kalsit



- (31) Beton ve asfalt gibi yapı malzemelerinde dolgu maddesi olarak kullanılan kum, çakıl, kırmataş gibi malzemelerin genel adı olan agrega, mermer üretiminden arta kalan malzemelerin işlenmesiyle elde edilen bir üründür.²⁰ Genellikle inşaat sektöründe, betonun dayanıklılığını ve hacmini artırmak için kullanılmaktadır.

¹⁹ <https://www.nigtas.com.tr/blog/kalsitfaydalari/ilk-blog-metni>

Erişim

tarihi:

14.05.2025.

<https://www.mta.gov.tr/v3.0/bilgi-merkezi/kalsit> Erişim tarihi: 14.05.2025.

²⁰ <https://cimsa.com.tr/formulhane/beyaz-cimento/agrega-nedir-agrega-ozellikleri-nelerdir/> Erişim tarihi: 14.05.2025.

Agrega



- (32) Kalsiyum ve magnezyum karbonat minerallerinden oluşan dolomit hem yapı malzemesi hem de endüstriyel ham madde olarak kullanılmaktadır. Dolomit, refrakter²¹ olması nedeniyle ısı yalıtım gövdelerinde ve mobilyalarda da kullanılabilir. Bunların yanı sıra kimya sanayinde beyazlatıcı görevinde de kullanıldığı bilinmektedir.

Dolomit



- (33) Mermerin işlenmesi sırasında ortaya çıkan kırıntılar ve artıklar, yüksek dayanıklılıkları ve kimyasal saflıkları sayesinde beton üretimi, inşaat sektörü ve altyapı projelerinde agrega malzemesi olarak kullanılmaktadır. Ayrıca içerdiği yüksek kalsit oranı sayesinde, bazı dolgu ve yapı kimyasallarında katkı maddesi olarak değerlendirilebilmektedir. Bu yönüyle Marmara mermeri, estetik olduğu kadar ekonomik değeri de yüksek, çok yönlü bir doğal kaynaktır. Marmara Adası'ndan çıkarılan bu mermer türü bahsi geçen özellikleri nedeniyle diğer mermer türlerinden farklılık arz etmektedir.
- (34) Marmara Adası'nda mermer ve mermer türevi ürünlerin üretimi, Saraylar ve Badalan olmak üzere iki ana bölgede gerçekleştirilmektedir. Badalan Bölgesi'nde ağırlıklı olarak

²¹ 538 °C üzerindeki sıcaklıklara dayanabilen malzemeler refrakter özellikli malzeme olarak adlandırılmaktadır.

dolomit ve agrega üretimi yapılmakta olup, bu ürünlerin taşımacılığı bölgede faaliyet gösteren üreticiler tarafından kurulan BADALAN LİMANI aracılığıyla sağlanmaktadır. Bölgede daha sınırlı miktarda üretilen blok mermerin ise bir kısmının BADALAN LİMANI'na yanaşan Ro-Ro gemileriyle taşındığı, bir kısmının ise ağır vasıta araçlarla MARMARA LİMANI'na taşındıktan sonra araç gemileri ile ana karaya ulaştırıldığı anlaşılmaktadır²². Üretim faaliyetlerinin daha yoğun olduğu Saraylar Bölgesi'nde yer alan SARAYLAR LİMANI ise blok mermer, kalsit ve agrega başta olmak üzere bölgedeki ürünlerin hem yurt içine hem de yurt dışına sevkiyatında temel çıkış noktası olup, dökme kuru yük, genel kargo ve konteyner elleçleme faaliyetleri kapsamında hizmet vermektedir. Bununla birlikte, Saraylar Bölgesi'nden çıkarılan blok mermerin görece küçük bir bölümü, Badalan Bölgesi'ndekine benzer şekilde, MARMARA LİMANI üzerinden sevk edilebilmekteyse de, MARMARA LİMANI esasen yolcu ve yolcu araçlarının taşınmasına yönelik olarak konumlandırılmıştır.

- (35) Bahse konu limanlarda yapılan blok mermer, kalsit, agrega ve dolomit taşımacılığına ilişkin daha detaylı bilgilere aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 3: Saraylar Limanı Toplam Elleçlenen Yük Miktarı (Ton)²³

YÜKÜN TAŞINDIĞI YER / YÜK TÜRÜ		TOPLAM ELEÇLENEN YÜK MİKTAR (TON)				
		2020	2021	2022	2023	2024
YURT İÇİ	BLOK MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	KALSİT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YURT DIŞI	BLOK MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	KALSİT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: SARAYLAR LİMANI tarafından paylaşılan veriler.

- (36) Tablo 3 incelendiğinde, 2020-2024 yılları arasında SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen toplam (.....) milyon ton yükün yaklaşık %(.....)'ını kalsit oluştururken, blok mermerin payının %(.....)'un altında kaldığı görülmektedir. Dolayısıyla limandaki ürün bazlı elleçleme yoğun biçimde kalsite dayanmaktadır. Aynı dönem toplam elleçlemenin yaklaşık %(.....)'sı yurt içi (iç pazar), %(.....)'ü yurt dışı (ihracat) yönlü gerçekleşmiştir. Bu durum limanın hem iç piyasaya hem de ihracata hizmet verdiğini, ancak iç pazarın az farkla daha baskın olduğunu göstermektedir. Ürün bazında bakıldığında, blok mermerin yaklaşık %(.....)'i ihraç edilirken, yalnızca %(.....)'si yurt içine gönderilmiştir. Bu durum blok mermerin esasen dış pazara yönelik bir ürün olduğunu ortaya koymaktadır. Buna karşılık, kalsitte ihracat oranı %(.....) seviyesinde kalmış; ağırlıklı kullanım yurt içi pazara yönelmiştir. Özellikle 2023 ve 2024 yıllarında kalsit yurt içi satış miktarındaki artışla birlikte, iç pazar yönlü elleçlemenin de ciddi ölçüde büyüdüğü görülmektedir.

²² BADALAN LİMANI tarafından, 2025 yılının ilk yarısında Ro-Ro gemileri aracılığıyla (.....)adet kamyonla (yaklaşık (.....) ton) blok mermer çıkışı gerçekleştirildiği ifade edilmiştir. Öte yandan, MARMARA LİMANI tarafından aynı dönemde Badalan Bölgesi menşeli (.....) ton blok mermerin liman üzerinden ana karaya ulaştırıldığı belirtilmiştir.

²³ SARAYLAR LİMANI tarafından limanda blok mermer, kalsit ve agrega ürünlerine yönelik elleçleme faaliyetlerinin yürütüldüğü; bununla birlikte 2020-2024 yılları arasında kalsit ve agrega özelinde taşıma miktarı ve değeri bakımından herhangi bir ayrıma gidilmeden, iki ürünün birlikte kalsit olarak kayıt altına alındığı belirtilmiştir.

Tablo 4: Saraylar Limanı Toplam Elleçleme Geliri (TL)

YÜKÜN TAŞINDIĞI YER / YÜK TÜRÜ		TOPLAM ELEÇLEME GELİRİ (TL)				
		2020	2021	2022	2023	2024
YURT İÇİ	BLOK MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	KALSİT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YURT DIŞI	BLOK MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	KALSİT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: SARAYLAR LİMANI tarafından paylaşılan veriler.						

- (37) Tablo 4 incelendiğinde ise 2020-2024 döneminde SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen yüklerden elde edilen toplam (.....) TL'lik gelirin yaklaşık %(.....)'unun kalsit, %(.....)'inin ise blok mermer elleçleme faaliyetlerinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Gelirlerin %(.....)'i yurt içi (kabotaj) gemilerine yapılan kalsit yüklemelerinden sağlanarak limanın en yüksek gelir kalemini oluştururken, bunu %(.....) ile yurt dışı (ihracat) gemilerine kalsit, %(.....) ile yurt dışı (ihracat) gemilerine blok mermer ve yalnızca %(.....) ile yurt içi (kabotaj) gemilerine blok mermer yüklemeleri takip etmiştir. Bu dağılım, limanda yürütülen elleçleme faaliyetlerinin büyük ölçüde kalsit ürünlerine dayandığını ve gelirlerin çoğunlukla yurt içi satışlardan geldiğini göstermektedir. Blok mermer, gelir bakımından da ikincil konumda kalmakta olup, özellikle ihracat odaklı bir ürün olarak öne çıkmaktadır. Bu çerçevede SARAYLAR LİMANI'nın hem hacim hem de gelir açısından kalsit odaklı ve iç piyasaya güçlü şekilde entegre bir yapıda faaliyet yürüttüğü anlaşılmaktadır.
- (38) Elde edilen veriler, Marmara Adası'nda bulunan diğer limanlardan taşınan ürün miktarlarının, SARAYLAR LİMANI ile kıyaslandığında daha sınırlı kaldığını ortaya koymaktadır. Nitekim BADALAN LİMANI'na ilişkin 2023 ve 2024 yıllarına ait sağlanan veriler incelendiğinde; 2023 yılında (.....) ton agrega ve (.....) ton dolomit, 2024 yılında ise (.....) ton agrega ve (.....) ton dolomit olmak üzere toplamda sırasıyla (.....) ton ve (.....) ton dökme kuru yükün elleçlendiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, 2023 yılı itibarıyla BADALAN LİMANI'nda elleçlenen toplam dökme kuru yük miktarının, aynı yıl SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen kalsit ve agrega toplamının (.....) daha az olduğu; 2024 yılı itibarıyla ise SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen benzer yük türlerinin (kalsit ve agrega) yaklaşık %(.....)'üne karşılık geldiği görülmektedir.
- (39) Öte yandan, MARMARA LİMANI'nda esas itibarıyla yolcu ve binek araç taşımacılığı yapılmakla ve limanda herhangi bir yük elleçleme faaliyeti bulunmamakla birlikte, Badalan ve Saraylar bölgelerinden kara yolu ile taşınan blok mermerlerin, yine araçlarla birlikte bu liman üzerinden ana karaya ulaştırılabildiği anlaşılmaktadır. 2022-2024 döneminde MARMARA LİMANI kullanılarak gerçekleştirilen toplam blok mermer taşımalarına ve bu ürünlerin üretildiği bölgelere ilişkin veriler aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tablo 5: MARMARA LİMANI'ndan Ana Karaya Taşınan Toplam Blok Mermer Miktarı (Ton)

BLOK MERMERİN MENŞEİ	TOPLAM ELLEÇLENEN BLOK MERMER MİKTARI (TON)		
	2022	2023	2024
Badalan Bölgesi	(.....)	(.....)	(.....)
Saraylar Bölgesi	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: MARMARA LİMANI tarafından paylaşılan veriler ışığında Yapılan Hesaplama.			

- (40) Tablo 5'te yer verilen, MARMARA LİMANI üzerinden gerçekleştirilen blok mermer taşımalarına bakıldığında, 2022 yılında toplam (.....) ton, 2023 yılında (.....) ton ve 2024 yılında (.....) ton blok mermerin ana karaya ulaştırıldığı görülmektedir. Taşınan blok mermerlerin menşei incelendiğinde, her üç yılda da hem Saraylar hem de Badalan bölgelerinden taşımaların gerçekleştiği; 2022 ve 2023 yıllarında Badalan Bölgesi kaynaklı taşımaların Saraylar Bölgesi'ne kıyasla daha yüksek miktarda olduğu, 2024 yılında ise her iki bölgeden eşit miktarda blok mermer taşındığı anlaşılmaktadır.
- (41) Diğer yandan, yalnızca dökme kuru yük elleçlemeye konu olan BADALAN LİMANI'nda 2023 yılında (.....) ton, 2024 yılında ise (.....) ton dökme yük elleçlendiği dikkate alındığında; MARMARA LİMANI üzerinden aynı yıllarda taşınan toplam blok mermer miktarının, BADALAN LİMANI'nda elleçlenen dökme kuru yüke oranla oldukça sınırlı kaldığı görülmektedir. Nitekim 2023 yılında MARMARA LİMANI'ndan taşınan blok mermer miktarı, BADALAN LİMANI'nda elleçlenen dökme kuru yük miktarının yalnızca yaklaşık %(.....)'sine tekabül etmekte; 2024 yılında ise bu oran %(.....)'in altına düşmektedir.
- (42) Saraylar Bölgesi bakımından ele alındığında ise SARAYLAR LİMANI'nda 2022-2024 yıllarında sırasıyla (.....), (.....) ve (.....) ton blok mermer elleçlendiği göz önünde bulundurulduğunda; MARMARA LİMANI üzerinden aynı yıllarda taşınan toplam blok mermer miktarının, SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen blok mermer miktarına kıyasla da oldukça sınırlı kaldığı görülmektedir. Nitekim ilgili yıllarda MARMARA LİMANI'ndan taşınan blok mermer miktarı, SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen blok mermer miktarının sırasıyla yaklaşık %(.....), %(.....) ve %(.....)'ine tekabül etmektedir.
- (43) Bu veriler, MARMARA LİMANI'nda blok mermer taşımalarının ikincil ve sınırlı bir faaliyet alanı olarak kaldığını, Badalan ve Saraylar bölgelerinde üretilen ürünlerin esas olarak BADALAN LİMANI ve SARAYLAR LİMANI üzerinden taşındığını ortaya koymaktadır.
- (44) Diğer yandan, Saraylar ve Badalan bölgelerinin coğrafi olarak birbirinden ayrıldığı ve bu nedenle söz konusu bölgelerde bulunan limanlar arasında müşteri geçişkenliğinin rasyonel biçimde sağlanmasının güç olduğu anlaşılmaktadır.

Şekil 1: Marmara Adasında Bulunan Limanların Konumları



Kaynak: Google Maps.

- (45) Yukarıda yer verilen görselden de anlaşılacağı üzere, Marmara Adası'nda bulunan BADALAN LİMANI ile SARAYLAR LİMANI arasında doğrudan bir kara yolu bağlantısı bulunmamaktadır. Bu iki bölge arasındaki ulaşım ancak Marmara İlçe merkezi üzerinden sağlanabilmekte olup, bu durumda toplam mesafe 37,7 kilometreye çıkmaktadır. Öte yandan, yerinde yapılan gözlemler sonucunda, özellikle BADALAN LİMANI ile MARMARA LİMANI arasında kalan 12,6 kilometrelik güzergâhın önemli bir bölümünün toprak, dar ve virajlı yollardan oluştuğu tespit edilmiştir. Bu durumun, söz konusu limanlar arasındaki taşımacılık faaliyetlerini fiilen zorlaştırdığı; dolayısıyla BADALAN LİMANI ile SARAYLAR LİMANI arasındaki mesafenin etkili biçimde uzamasına ve ağır tonajlı yük taşıma araçları açısından ulaşımın daha güç ve maliyetli hâle gelmesine yol açtığı kanaatine varılmıştır.

H.2.2. İlgili Ürün Pazarı

- (46) Dosya konusunu oluşturan liman işletmeciliğine bakıldığında, en genel anlamda, deniz taşımacılığı sektöründe gemilerin yükleme, boşaltma, depolama ve diğer denizcilik hizmetlerinin sağlandığı yer olan limanların yönetimi ve işletilmesi faaliyetini ifade etmektedir. Liman işletmeciliği, bir limanın güvenli, verimli ve etkili bir şekilde işlemlerini sağlamayı amaçlamakta olup genellikle operasyonel hizmetleri içermektedir. Limanlara yönelik olarak yapılacak ilgili ürün pazarı tespitinde belirleyici faktör ise limanın hizmet verdiği yük ve gemi tipi olarak ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte pazar tanımında; yükün menşei ve taşıma rotası, elleçleme sürecinde ihtiyaç duyulan teknik ekipman, limana yanaşan gemilerin fiziki özellikleri, kullanıcı tercihleri ile tedarik zincirinde mevcut alternatif taşıma modları gibi faktörler de belirleyici olabilmektedir.²⁴
- (47) Sektör hakkında bilgiler başlığı altında da belirtildiği üzere limanların hizmet verdiği yük tipleri kuru yük taşımacılığı, sıvı yük taşımacılığı ve genel kargo hizmetleri olmak üzere

²⁴ 23.11.2023 tarihli ve 23-54/1075-379 sayılı Kurul kararı.

üçe ayrılmaktadır.²⁵ Mevcut dosya bakımından önem arz eden dökme kuru yük taşımacılığı, büyük hacimli, genellikle ambalajsız ve homojen özellikteki malların (örneğin kömür, tahıl, cevher, çimento vb.) deniz yolu ile taşınmasını ifade eden bir taşımacılık türüdür. Bu faaliyet, taşımanın tüm lojistik aşamalarını kapsayan karmaşık ve entegre bir süreci içermektedir. Süreç, yükün kaynağında sevkiyata hazırlanması ile başlamakta, gemi ile liman arasında kurulan operasyonel koordinasyon sayesinde yükleme ve taşıma işlemleri gerçekleştirilmektedir. Nihai aşamada ise yük, varış limanında boşaltılarak alıcısına teslim edilmektedir. Bu çerçevede, kuru yük taşımacılığı süreci genel olarak; yükün sevkiyata uygun şekilde hazırlanması, taşıma sözleşmesinin yapılması, taşıma yapacak geminin temin edilerek yükleme limanına yönlendirilmesi, yükleme işlemlerinin gerçekleştirilmesi, deniz yolu taşımacılığının icrası, boşaltma limanında yükün tahliyesi ve son olarak alıcıya teslimatın sağlanması adımlarından oluşmaktadır.

- (48) Bu sürecin liman ayağında, yükleme ve boşaltma işlemlerinin etkin, hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi için çeşitli teknik ekipmanlardan yararlanılmaktadır. Limanlarda kullanılan ekipmanlar, elleçlenen yükün cinsine, hacmine, gemi tipine ve liman altyapısına bağlı olarak çeşitlilik göstermektedir. Kuru yük gemilerinin yükleme ve boşaltma işlemlerinde en sık kullanılan ekipmanlardan biri vinçlerdir. Bu kapsamda limanlarda sabit kule vinçleri, mobil liman vinçleri ve gemi üzerindeki portal vinçler gibi farklı türlerde vinç sistemleri kullanılmaktadır. Bu vinçler, genellikle kepçeli veya kancalı ataçmanlarla donatılarak dökme yüklerin doğrudan ambarlara alınması veya boşaltılması amacıyla kullanılır. Öte yandan SARAYLAR LİMANI'ndan olduğu gibi dökme kuru yüklerin konveyör bantlarla gemi ambarına yüklenmesi de kullanılan yöntemlerden biridir. Bu yöntemde, limana getirilen yükler ek bir elleçleme işlemine gerek duyulmaksızın kamyon dorselerinden doğrudan konveyör banda aktarılmakta ve bant sistemiyle gemi ambarına boşaltılmaktadır.
- (49) Diğer taraftan blok mermer gibi ürünlerin deniz yolu ile taşınmasında, liman sahalarında gerçekleştirilen yükleme işlemleri kritik bir öneme sahiptir. Bu süreçte kullanılan ekipmanlardan sapan, mermer blokların gemilere güvenli, dengeli ve hasarsız şekilde yüklenmesini sağlamak amacıyla sunulan destekleyici bir hizmettir. Sapan hizmeti, genellikle liman işletmeleri ya da liman sahasında faaliyet gösteren yetkili yükleme firmaları tarafından sağlanır. Bu hizmet kapsamında, yüksek tonajlı ve düzensiz şekilli mermer blokların vincin kancasına düzgün şekilde bağlanması için özel halatlar, zincirler veya sapan takımları kullanılır. Yükleme operasyonlarının etkinliği, limanda bekleme sürelerinin azaltılması ve hasar riskinin en aza indirilmesi bakımından bu hizmetin profesyonel ve standartlara uygun bir biçimde sunulması önem arz etmektedir.
- (50) Bu noktada, mevcut dosya kapsamında yapılacak pazar tanımına ışık tutması adına aşağıdaki tabloda liman faaliyetlerine ilişkin önaraştırma ve soruşturma süreçlerinde değerlendirilen ve geçmiş tarihli Kurul kararlarında belirlenen ilgili ürün pazarlarına yer verilmektedir.

Tablo 6: Geçmiş Tarihli Kurul Kararlarında Liman İşletmeciliğine Yönelik Tanımlanan İlgili Ürün Pazarları

Karar Türü	Karar Tarihi	Karar Sayısı	İlgili Ürün Pazarı
ÖNARAŞTIRMA	25.11.2010	10-73/1518-580	Dökme kuru yük elleçleme hizmetleri Dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri Genel kargo elleçleme hizmetleri Konteyner elleçleme hizmetleri

²⁵ A.g.k.

Karar Türü	Karar Tarihi	Karar Sayısı	İlgili Ürün Pazarı
	07.08.2014	14-26/527-233	Dökme kuru yük elleçleme hizmetleri Dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri Genel kargo elleçleme hizmetleri Konteyner elleçleme hizmetleri Ro-Ro elleçleme hizmetleri
	24.09.2020	20-43/591-264	Düzenli hatlarla konteyner taşımacılığı faaliyetleri Kara yolu ile yapılan konteyner taşımacılığı hizmetleri
	26.07.2023	23-34/612-215	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri
SORUŞTURMA	05.11.2020	20-48/666-291	Konteyner elleçleme hizmetleri Dökme katı yük elleçleme hizmetleri Genel kargo yük elleçleme hizmetleri
	03.03.2022	22-11/169-68	Konteyner iç dolum hizmetleri Konteyner içi lashing/takozlama hizmetleri DBA tartım hizmetleri Yük depolama hizmetleri
DEVİRALMA	09.11.2001	01-55/544-128	Konteyner elleçlemeye yönelik limancılık hizmetleri
	28.11.2002	02-75/874-358	Konteyner elleçlemeye yönelik limancılık hizmetleri
	15.07.2004	04-47/615-152	Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri, Araba tahmil/tahliyesine yönelik liman işletmeciliği hizmetleri
	26.02.2004	04-17/125-27	Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri
	15.06.2006	06-44/545-145	Konteyner elleçleme, Konvansiyonel yük elleçleme, Ro-Ro gemilerine sunulan liman hizmetleri, Yolcu gemilerine yönelik liman hizmetleri ve Pilotaj ve römorkaj
	14.09.2006	06-63/857-247	Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri, Araba tahmil/tahliyesine yönelik liman işletmeciliği hizmetleri
	09.10.2006	06-72/951-273	Dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo, konteyner elleçleme ve kruvaziyer limanı hizmetleri
	24.04.2007	07-34/341-122	Genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri
	14.01.2009	09-02/19-12	Genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri
	08.07.2010	10-49/922-325	Dökme kuru yük, genel kargo, konteyner elleçleme hizmetleri Kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri
	17.08.2011	11-45/1055-361	Dökme kuru yük, genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri Kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri Kargo ve yük taşımacılığı

Karar Türü	Karar Tarihi	Karar Sayısı	İlgili Ürün Pazarı
	02.03.2012	12-09/301-93	Liman işletmeciliği
	08.05.2018	18-14/267-129	Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği Gümrüklü geçici depolama Kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri Yan hizmetler

- (51) Tablodan da anlaşılacağı üzere, sektör bazında oldukça farklı ilgili ürün pazarı tanımlamaları yapılmaktadır. Bu tanımlar kimi zaman yükün taşınma şekline, kimi zaman ise limanlarda sunulan hizmet türlerine göre şekillenmektedir. Bu çerçevede; gümrüklü geçici depolama, kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri, kargo ve yük taşımacılığı ile kruvaziyer hizmetleri gibi alanlar, ayrı birer ilgili ürün pazarı olarak değerlendirilebilmektedir.
- (52) Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı *Mardaş/Arkas* ile 13.08.2020 tarihli ve 20-37/523-231 sayılı *Marport/TIL* kararlarının söz konusu sektör bakımından ilgili ürün pazarının nasıl tanımlanacağına netlik sağladığı görülmektedir.
- (53) *Mardaş/Arkas* kararında Kurul, limanlara yönelik ilgili ürün pazarının tanımlanmasında esas belirleyici unsurun, limanın hizmet sunduğu yük ve gemi tipi olduğunu değerlendirmiştir. Buna ek olarak; yükün çıkış noktası, taşıma güzergâhı, elleçleme sırasında ihtiyaç duyulan ekipman türü, limana yanaşan gemilerin boyutları, müşteri tercihleri ve lojistik süreçteki alternatif taşıma yöntemleri gibi unsurların da pazar tanımında dikkate alınabileceği belirtilmiştir. Kararda ayrıca, art bölge trafiği ile transit trafik arasındaki temel ayrım da vurgulanmıştır. Bu bağlamda, art bölge taşımacılığı kara ve demir yolu bağlantısı gerektirirken, transit taşımacılık için bu tür bir altyapıya ihtiyaç bulunmadığı ifade edilmiş; her iki trafik türünün yükleme ve boşaltma açısından benzer hizmetler içerse de ikame liman sayısı bakımından farklılaştığına dikkat çekilmiştir.
- (54) Aynı kararda, limanların hizmet verebileceği gemi uzunluklarının da pazar tanımı üzerinde etkili olabileceği belirtilmekle birlikte; yerel yük taşımacılığında, transit taşımacılığa kıyasla daha küçük gemilerin de kullanılabilmesi nedeniyle, gemi boyutlarının pazarın belirlenmesinde esas alınmasının isabetli olmayacağı sonucuna varılmıştır. Bu yaklaşımın, Kurulun önceki kararlarında benimsediği yöntemle de uyumlu olduğu görülmektedir; zira söz konusu kararların çoğunda, ilgili ürün pazarı tanımlanırken gemi büyüklüğüne dayalı bir ayrım yapılmamıştır.
- (55) Benzer bir yaklaşım *Marport/TIL* kararında da benimsenmiş olup, limanlara ilişkin ilgili ürün pazarının belirlenmesinde temel ölçütün, limanın hizmet sunduğu yük ve gemi türü olduğu yönünde bir değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca, yükün menşei, taşıma rotası ve elleçleme sırasında ihtiyaç duyulan ekipman gibi çeşitli kriterlerin de pazar tanımında dikkate alınabileceği ifade edilmiştir.
- (56) Kararda, genel kargo yükleri ile konteyner yüklerinin hizmet alacağı limanlara ilişkin özellikler ile bu yük türlerine özgü pazar koşullarının birbirinden farklılık gösterdiği belirtilmektedir. Bu kapsamda, genel kargo taşımacılığı açısından konteyner taşımacılığına kıyasla daha fazla sayıda liman alternatifinin bulunduğu; öte yandan, konteyner yüklerinde liman tercihinin çoğunlukla hat operatörlerinin stratejik kararlarıyla belirlendiği vurgulanmaktadır.
- (57) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında öncelikli olarak somut olay bakımından deniz yolu taşımacılığı ile diğer taşımacılık türleri arasında ikame ilişkisinin bulunup

bulunmadığının incelenmesi gerekmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere, SARAYLAR LİMANI, Marmara Adası'ndan çıkarılan blok mermer, agrega ve kalsit gibi maden ürünlerinin sevkiyatına yönelik olarak liman ve terminal hizmetleri sunmaktadır. Bu çerçevede, söz konusu ürünlerin Marmara Adası'ndan gerek yurt içi gerekse yurt dışı pazarlara ulaştırılması açısından deniz yolu taşımacılığı üreticiler için tek seçenektir.

- (58) İlgili ürün pazarının belirlenmesi açısından, mevcut dosya kapsamında limanlar tarafından sunulan çeşitli hizmetler arasında tamamlayıcılık ilişkisi bulunup bulunmadığının değerlendirilmesinde fayda bulunmaktadır. Blok mermer, agrega, kalsit ve dolomit gibi yüksek hacimli ve ağır yüklerin denizyolu ile taşınması sürecinde; vinç kullanımı, sapan hizmeti, işgaliye tahsisi ve gemi barınma (rıhtım) hizmetleri gibi liman hizmetlerinin ilk bakışta her biri ayrı amaca hizmet ediyormuş gibi görünse de, SARAYLAR LİMANI bakımından, birbirinden bağımsız değil, işlevsel olarak birbirini tamamlayan unsurlar olarak ortaya çıkmaktadır.
- (59) Bu tür ürünlerin yükleme-boşaltma operasyonları teknik olarak birbirine bağlı bir dizi faaliyeti zorunlu kılmaktadır. Örneğin, vinç hizmeti olmaksızın blok mermerin gemiye yüklenmesi fiilen mümkün değildir; ancak bu hizmetin yerine getirilebilmesi için öncelikle sapanlama işlemiyle ürünün güvenli şekilde bağlanması gerekir. Aynı şekilde, ürünlerin liman sahasında geçici olarak bekletilebilmesi için işgaliye alanlarının tahsisi, gemilerin yükleme-boşaltma yapabilmesi için ise barınma (rıhtım) hakkının verilmesi gereklidir. Bununla birlikte, liman bazında sunulan hizmetlerin içeriği, taşınan ürünün niteliğine göre değişkenlik göstermektedir. Dolayısıyla, her bir hizmet kendi ürünü açısından tamamlayıcı özellik taşısa da, farklı ürün grupları arasında doğrudan bir tamamlayıcılık ilişkisi kurulması mümkün değildir.
- (60) SARAYLAR LİMANI özelinde yürütülen faaliyetlerin blok mermer gibi genel kargo kapsamında değerlendirilen ürünler ile kalsit ve agrega gibi dökme kuru yük niteliğindeki ürünlerin elleçlenmesine odaklandığı, konteyner taşımacılığına ilişkin faaliyetlerin ise son derece sınırlı olduğu tespit edilmiştir²⁶. Ayrıca, blok mermer, kalsit ve agrega gibi yüksek hacimli ve ağır ürünlerin liman sahasında elleçlenmesi sürecinde vinç, sapan, depolama, enerji sağlama ve rıhtım gibi hizmetlerin teknik olarak birbirini tamamlayan ve ardışık şekilde sunulan operasyonel hizmetler olduğu; bu yönüyle ilgili pazarda sunulan hizmetlerin birbirinden bağımsız değil, işlevsel açıdan bütünleşik bir yapıda olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, liman işletmeciliğinde genellikle görülen dikey ayrışmayı geçersiz kılmakta; pazarda sunulan farklı hizmetlerin aslında tek bir ekonomik faaliyetin alt bileşenleri olarak birlikte değerlendirilmesini gerektirmektedir.
- (61) Öte yandan, Kurulun daha önceki kararlarında da görüldüğü üzere, liman hizmetlerine yönelik pazar tanımları genellikle limanın hizmet verdiği yük türü ve operasyon biçimine göre yapılmakta; bu doğrultuda genel kargo, dökme kuru yük ve konteyner hizmetleri farklı pazarlar olarak ele alınabilmektedir. Ancak somut olayda, konteyner taşımacılığı faaliyetlerinin SARAYLAR LİMANI'nın toplam faaliyetleri içinde anlamlı bir düzeyde olmadığı ve limandaki faaliyetlerin genel kargo ve kuru dökme yük hizmetleri üzerinden şekillendiği dikkate alındığında, bu iki yük türünü kapsayan bir pazar tanımının hem ekonomik gerçeklikle hem de Kurulun yerleşik içtihadıyla uyumlu olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

²⁶ Elde edilen gelir bakımından, 2021-2023 yıllarında SARAYLAR LİMANI'nda yürütülen toplam faaliyetlerin sırasıyla yaklaşık %(.), %(.) ve %(.)'ini konteyner elleçleme faaliyetlerinin oluşturduğu anlaşılmaktadır.

- (62) Bu bağlamda mevcut dosya kapsamında ilgili ürün pazarı “*Genel Kargo ve Kuru Dökme Yük Elleçlemeye Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarı*” olarak tanımlanmıştır.

H.2.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (63) İlgili coğrafi pazar, teşebbüslerin mal ve hizmet arz ve talebinde bulundukları, rekabet koşullarının yeterince homojen olduğu ve komşu bölgelerden rekabet şartları bakımından önemli ölçüde ayrıştığı, dolayısıyla bu bölgelerden kolaylıkla tefrik edilebilecek ekonomik alan olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım, Kurul tarafından yayımlanan 2010/4 sayılı “Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ”in ekindeki “Bildirim Formu”nda da yer almaktadır. Aynı formda, ilgili coğrafi pazarın belirlenmesinde; mal ve hizmetlerin özellikleri, tüketici tercihleri, pazara giriş engelleri, teşebbüslerin komşu bölgelerdeki pazar payları ve fiyat düzeyleri gibi unsurların dikkate alınacağı ifade edilmektedir.
- (64) Liman hizmetleri bakımından ise ilgili coğrafi pazar, çoğunlukla limanın hizmet verdiği alanla sınırlı olarak belirlenmektedir. Bu değerlendirme yapılırken hem limanın bulunduğu fiziksel konum hem de bağlantılı olduğu diğer limanlar ve deniz hatları göz önünde bulundurulmaktadır. Kurulun liman hizmetlerine yönelik coğrafi pazar analizlerinde dikkate aldığı unsurlar incelendiğinde; limanların yapısal özellikleri ve kapasitesi, bulunduğu coğrafi konum, hinterlanda erişim olanakları ve bu olanakların gelişme potansiyeli, limanlar arası mesafeler, yükün çıkış ve varış noktaları, müşterilerin hizmet sağlayıcısı tercihlerinde rol oynayan faktörler, elleçleme maliyetleri, liman ücretleri, rıhtım uzunluğu ve su derinliği, vinç kapasitesi, vinç ve rıhtım verimliliği ile sabit yanaşma/zamanlama gibi çok sayıda kriter dikkate alınmaktadır. Kurul kararlarında ilgili coğrafi pazar genellikle bölgesel düzeyde (örneğin Marmara, Akdeniz gibi) veya alt bölgeler (örneğin Güney Marmara, Batı Akdeniz gibi) halinde tanımlanırken, bazı durumlarda il bazında hatta doğrudan limana özgü olarak da belirlenebilmektedir²⁷.
- (65) İşbu kararın “*Sektöre İlişkin Bilgi*” başlıklı bölümde daha detaylı olarak ifade edildiği üzere elde edilen veriler, Marmara Adası’ndaki üç liman olan SARAYLAR LİMANI, BADALAN LİMANI ve MARMARA LİMANI arasında elleçleme faaliyetlerinin kapsamı, yük türleri, hizmet yoğunluğu ve fiziksel ulaşılabilirlik bakımından anlamlı farklılıklar bulunduğunu göstermektedir. SARAYLAR LİMANI, başta kalsit olmak üzere dökme kuru yük ve blok mermer gibi ürünlerin yurt içi ve yurt dışına sevkیاتında temel çıkış noktası konumunda olup, yüksek tonajlı elleçleme miktarı ve gelirleriyle ada üzerindeki en büyük ticari liman faaliyetlerini yürütmektedir. Buna karşın BADALAN LİMANI, esas olarak dolomit ve agrega gibi dökme kuru yüklerin taşınmasına hizmet vermekte, blok mermer taşımaları ise sınırlı kalmaktadır. MARMARA LİMANI ise esas olarak yolcu ve araç taşımacılığına yönelik hizmet vermekte olup, yalnızca istisnai hallerde Badalan ve Saraylar bölgelerinden kara yoluyla taşınan blok mermerlerin araçlarla birlikte ana karaya ulaştırılmasında ikincil bir taşıma güzergâhı olarak kullanılmaktadır.
- (66) Söz konusu limanlar arasında coğrafi ve fiziki ulaşılabilirlik bakımından da ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Özellikle Saraylar ve Badalan bölgeleri arasında doğrudan bir kara yolu bağlantısı bulunmamakta, ulaşım ancak Marmara İlçe merkezi üzerinden yaklaşık 37,7 kilometrelik dolaylı bir güzergâhla sağlanabilmektedir. Üstelik BADALAN LİMANI ile MARMARA LİMANI arasındaki kara yolunun önemli bir kısmı dar, virajlı ve toprak yapıdadır. Bu durum ağır tonajlı yük taşıma araçlarının ulaşımını teknik ve ekonomik olarak zorlaştırmakta; limanlar arasında lojistik geçişliliği ve müşteri hareketliliğini fiilen sınırlandırmaktadır.

²⁷ Kurulun 24.4.2007 tarihli ve 07-34/341-122 sayılı, 13.08.2020 tarihli ve 20-37/523-231 sayılı, 03.03.2022 tarihli ve 22-11/169-68 sayılı kararları.

- (67) Bu çerçevede, Marmara Adası'nın fiziksel yapısı, kara yolu altyapısı, limanların hizmet profili ve elleçlenen ürün çeşitliliği dikkate alındığında, rekabetin koşullarının ada ölçeğinde farklı limanlar arasında homojen olmadığı ve söz konusu limanların her birinin kendi hinterlandında faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, somut olay bakımından ilgili coğrafi pazarın Marmara Adası ile sınırlı şekilde ve liman bazlı olarak ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır. Bu kapsamda ilgili coğrafi pazar, SARAYLAR LİMANI'nın hizmet verdiği bölge olan "Saraylar Bölgesi" olarak tanımlanmıştır.

H.3. Dosya Kapsamında Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (68) Dosya kapsamında öncelikle şikâyetçi tarafından yüklemelerin durdurulmasına ilişkin birtakım bilgi ve belgeler sunulmuştur. Daha sonra sunulan bu bilgi ve belgelerle, şikâyet konu diğer iddialara ilişkin SARAYLAR LİMANI'ndan çeşitli bilgi ve belgeler talep edilmiş ve ayrıca SARAYLAR LİMANI'nın işleticisi konumunda olan T.C. Marmara Belediyesi Belediye Başkanı ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte şikâyet konusu iddiaların açıklığa kavuşturulabilmesi adına SARAYLAR LİMANI'nın müşterisi konumunda bulunan, Saraylar Bölgesi'ndeki mermer üreticileri ile bu üreticilerin kurduğu Marmara Mermer İşletmecileri ve İşadamları Derneği (MARMİAD) ve adadan çıkarılan kalsit ve agrega ürünlerinin alıcısı konumundaki teşebbüslerin görüşlerine başvurulmuştur. Edinilen bilgi ve belgeler aşağıda yer verilen başlıklar altında özetlenmiştir.

H.3.1. Şikâyetçi Tarafından Sunulan Belgeler

- (69) **Belge 1:** SARAYLAR LİMANI yetkilileri ile agrega-kalsit yükleyici firmaların yetkilileri arasında oluşturulduğu anlaşılan "BELEDİYE LİMAN (.....) MICIR YÜKLEME" isimli WhatsApp grubundaki yazışmalarda aşağıdaki ifadeler yer almaktadır²⁸:

(.....) Günaydın Herkese Hayırlı İşler. Micir Firmaları Gemi Yüklemeleri bittikten sonra, Yükleme Sahasına dökülen Yükleme Bandı etrafındaki ve Yükleme ile ilgili diğer bütün Atık Malzemelerini temizleyerek yüklemelerini bitirirler. Birikim olmaması için her Gemiden sonra bu işlemin en ince ayrıntısına kadar yapılması işlerin daha Düzenli ve Sağlıklı yürümesini sağlayacaktır.

(....)

Micir Firmaların ile Nisan Ayı sonlarında yaptığımız toplantıda Yükleme sırasında çıkan toz ve ses olayı ile ilgili gerekli özeni göstermelerini ve Haziran Ayı Başına kadar Yükleme Sahalarında Yıkama Sistemini kurmalarını iletmiştik. Bu konuda henüz bütün firmaların gerekli özeni göstermediğini görmekteyiz (.....). Bu konulara ACİLEN gerekli özeni gösterip eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir.

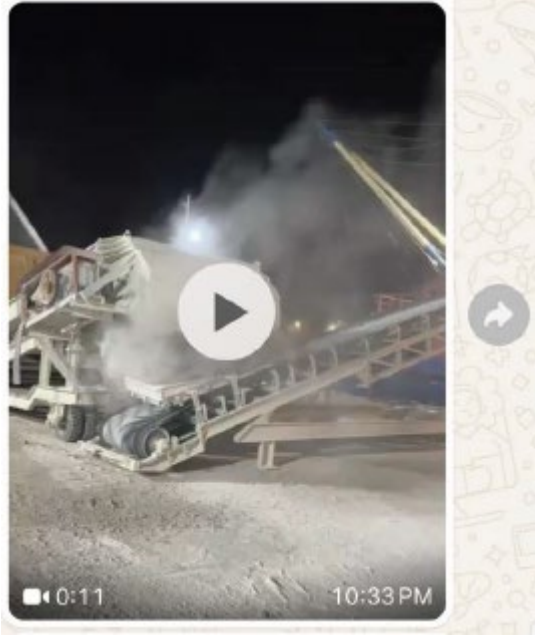
- (70) **Belge 2:** Liman yetkilileri ile agrega-kalsit yükleyici firmaların yetkilileri arasında oluşturulduğu anlaşılan "BELEDİYE LİMAN (.....) MICIR YÜKLEME" isimli WhatsApp grubundaki 19.10.2024 tarihli yazışmalarda aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

19.10.2024

(.....) Yüklemede aşırı toz çıkması ve şikâyetlerden dolayı yüklemeyi durduruyoruz Ben iş hızlansın diye gemi sıralarında yer değişikliği yaptım fakat toz olayına dikkat edilmesini rica ettim.

(video paylaşımı)

²⁸ Bahsi geçen yazışma hakkında net bir tarih tespiti yapılamamıştır. Bununla birlikte yazışmanın 03.10.2024 tarihinden yakın bir zaman öncesine ait olduğu kanaatine varılmıştır.



Bu şekilde yükleme yaptırma şansımız yok

(.....), bu konuda durdurarak çözüm olmaz. Buna lütfen artık bir çözüm getirin. İskelenin yönetimi belediyeye aitse durdurduk deyip kenara çekilmek çözüm getirecek bir sonuc değil. Eger belediyeye vekalet veren insanlar bu konudan şikayetçiye ve bu gerçekten bir sorunsu durdurduk deyip kenara çekilmek sorumsuzluk oluyor. Burası bizim ekmegimiz kadar belediyenin daha çok ekmegi. Bir sorun varsa buna iskelede yeterli su temin ederek çözüm getirebiliriz. Biz orada müşteri konumundayız. Lütfen. Ayrıca burası Gocek değil. 3000 yıldır toz ve camur olan bir yer. Bu kadar hassasiyet doğal değil. Daha toz tozumuz şikayet nereden geliyor onu da çok merak ediyorum. Camda oturup toz çıkıyor mu diye bekleyen insanların keyfine göre hareket etmektense belediyenin gelir kapılarını korumak korumak yönetmek daha öncelikli olmalı Durdurduk deyip konuyu üstünüzden atıyorsunuz. Evet çıkmasın ama çözüm bu olmamalı

(.....) Saat 11, tozun uçuğu yer sanayi. Kimin keyfi için durduruyoruz? Merak ediyorum. İnsanların taleplerine bu kadar anında cevap verilmesi çok ilginç. Ki bu talep belediyenin, dolayısıyla da marmara halkının maddi çıkarlarıyla çatışan bir talep

(.....) Bence bu konuyu biraz fazla abarttık. Bu konuyu sorumluluk olarak çözüm üretecek bir yaklaşımla ele alarak halletmemiz lazım. Durdurmak sorumsuzluk. Bunları

(.....)de paylaşılabiliyorsunuz. Çözüm bu olmamalı

(.....) ben iş yürüsün hızlı olsun diye bu akşam gemi sırası değiştirdim diğer geminin yükleyicisine sorarak onayını alarak senden de şikayet oluyor insanlarla rahatsızlık oluyor toz olayına lütfen dikkat edelim dedim sen de malzemeyi sulattım abi bugün dedin yanlış hatırlamıyorsam. Biz kenara çekilmedik çekilmiyoruz nisan ayı içerisinde yaptığımız toplantıda Haziran başına kadar bu konu ile ilgili tesislerde sulama teşkilatı kurulmasını talep ettik çünkü yukarıdan mal kuru geldikten sonra limanda ıslanana kadar ki akışta toz olmama şansı yok ama ekim ayı bitmek üzere bu konuda hala bir çözüm üretilmedi.

(.....) Ama hep bizden talep ediyorsunuz abi. Ben de bunu anlatmaya çalışıyorum Bu kavşaklara trafik isigi koymayıp, halka kaza yapmayın dikkat edin hala su kaza yapma işine bir çözüm bulamadınız demek gibi bir şey oluyor

(.....) Ayrıca teşekkür ederim ama yüklenmeyecek gemiyi yanastırmayıp yüklenecek gemiyi yanastırmak zaten makul ve adil olan şey herkes için.

(.....) konuyu ve taleplerini ben aynen başkana iletiyorum

- (71) **Bulgu 3:** Liman yetkilileri ile agrega-kalsit yükleyici firmaların yetkilileri arasında oluşturulduğu anlaşılan “BELEDİYE LİMAN (.....) MICIR YÜKLEME” isimli WhatsApp grubundaki 24.10.2024 tarihli yazışmalarda aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

(.....)

(ses kaydı paylaşımı)

(.....TİCARİ SIR.....)

Ses ve toz olayını minimize edemediğimiz sürece de belli saat aralıkları dışında limanda yükleme yapma şansımız olmayacak Bu mesajları toplu olarak 5 gruba da gönderiyorum hepsinde sıkıntı var anlamına gelsin

- (72) **Belge 4:** (.....) yetkilisi (.....) ile SARAYLAR LİMAN yetkilisi (.....) arasında, 27.10.2024 tarihinde gerçekleşen WhatsApp yazışmasında aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

27.10.2024

(.....) yalnız akşam yükleme yapmıyoruz yeni saat güncellemeleri yapıldı. Yani bütün malzemeleri için paydos saati 7 ama gemi bitecek gibi bir durum varsa orada müsaade ediliyor

- (73) **Belge 5:** (.....) yetkilisi (.....) ile SARAYLAR LİMAN yetkilisi (.....) arasında, 12.12.2024 tarihinde gerçekleşen WhatsApp yazışmasında aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

12.12.2024

(.....) başkan icralık dosyalık kısmının peşin ödenmesi lazım demişti Allah kolaylık versin
(.....) Abi herkes başkan bir şey dedi diyor ama hayat başkanın istediği gibi ilerlemiyor. Benim istediğim gibi de ilerlemiyor. Elimizden geleni yapıyoruz. Hukuki olarak eli zayıf değil, her şey kayıtlı ve resmi. Bu borcu eritemediğim sürece mağduriyeti herkesten çok artan benim. Bu yüzden mantıklı biriysem bunu bugün kapatmak benim kârıma. Ama imkanlar istediğimiz gibi olmuyor.

(.....) doğrudur şartlar herkes için zor Başkan yükleme sesi ile ilgili ararsa durdurmak zorunda kalacağım ve sesi çözmeden başlatamayacağım aramazsa da 9 gibi durdururum inan telefon çalmaya başladı şikayetler

(.....) O zaman durdurun abi, zaten dediğim gibi ben bu şartlarda devam edemeyeceğim. Bari şartları boşuna zorlamıyorum ne olacaksa olsun. Gerçekten soyluyorum bunu. Çünkü burada dert sadece borç tahsil değil. Ki bu borç bugüne kadar çek kabul etmiyoruz dediği için ve ödeyemediğimiz için faizlerle sisti o da ayrı bir konu. Biz ne zaman gemi yüklesek hep bir problem. Hep durduracağız durduracağız durduracağız, durdurun siz de rahatlayın ben de rahatlıyım. İstanbulda yukun tahliyesinin de yaparak 60 tl alıyorlar. Burada tarlaya salar gibi 5 tane adam maliyeti ile bu paranın alınması bu işi bitirmekten başka bir işe yaramayacak. Geminin palamarını bile almıyorsunuz.

(.....) işletmeler zor durumda büyük malzemenin yüklenmesini 11'e kadar uzatalım dendi ama ses olayını da çözelim diye 6-7 aydır diyoruz

(.....) Durdurmamız gerekecek derken bunu rahat yazdığımı mı düşünüyorsun (.....)

(.....) Araç durumunda da Sıkıntı var bir buçuk saat oldu başlayalı 150 ton yüklenmiş

- (74) **Belge 6:** (.....) yetkilisi (.....) ile SARAYLAR LİMAN yetkilisi (.....) arasında, 15.12.2024 tarihinde gerçekleşen WhatsApp yazışmasında aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

15.12.2024

(.....) İyi günler (.....) gemisinin yükü kalsitmiş Ses izolasyonlarını yapmadan yüklemeyi başlatma şansımız yok başkanın kesin talimatı Ve başkan pazartesiye kadar haciz

dosyasındaki ödeme yapılmazsa gemi yanaştırılmayacak dedi Sen kafadaki yalağa da bir şekilde bant tak da Ben geceden filan gemini alayım

(.....) Sabah bantı cektirdim yapıyo abi

(.....)

(.....) Günaydın ben durumu anlattım akşam başkana Bugün cevabını alırım

(.....) Gemiye bekletmek yanlış olur abi. Neyse karar söyleyin, adam isine baksin Gemiye baska is bak diyorum abi, haberin olsun. Liman işletmeciligini de ayaga dusurduler

(.....) senin bantın hazır mı kalsit yüklemeye yani ben şimdi gemiyi içeri alayım başkan dönüş yapmadığı için ama bir de sestten dolayı ararsalar başkan hepten sıkıntı olur

(.....) Hep sikinti zaten abi bosver. Gemiye soyledim baska biri yuklerse yukliyecek Tesisi durduruyorum

(.....) Ok

H.3.2. SARAYLAR LİMANI'ndan Elde Edilen Belgeler

- (75) **Belge 7:** Saraylar Jandarma Karakol Komutanlığı tarafından SARAYLAR LİMANI'nda yürütülen yükleme faaliyetlerine geçici olarak ara verilmesine ilişkin düzenlenen 15.09.2023 tarihli tutanağa aşağıda yer verilmektedir:
- (76) **Belge 8:** SARAYLAR LİMANI'nın çalışma saatlerinin düzenlenmesine ilişkin olarak 25.10.2024 tarihinde T.C. Marmara Belediye Başkanlığı tarafından alınan karar metnine aşağıda yer verilmektedir:

EK - 1

TUTANAKTIR

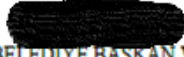
15.09.2023 günü saat:01.00 sıralarında Saraylar Mahallesi Uluslar arası Limanda Dida isimli taş yükleme gemisine taş yüklendiği esnada çevreyi rahatsız edici sestten dolayı 112 ACM tarafından Saraylar J.Krk.K.hğımıza ihbar gelmesi üzerine çalışma durdurulduğuna dair;

İş bu tutanak huzurda bulunanlarda tarafımızca tanzim edilerek imza altına alınmıştır.


J. Asu. Ku. Ç. V.Ş.
Asyş. Tim K.


Devriye Elm.



	T.C. MARMARA BELEDİYE BAŞKANLIĞI Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü	
Sayı : E-79397362-210.01-10488 Konu : Saraylar Limanı Çalışma Saatleri Hk.		25.10.2024
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI Marmara Adası Liman Başkanlığına		
İlçemiz Saraylar Mahallesi meskun mahal içerisinde bulunan uluslararası Saraylar Liman tesisimizde çalışma saatlerimiz 08:30 - 17:30 saatleri arasında olup, geminin ve yükleyicinin durumuna bağlı olarak 17:30-19:00 arasında yük elleçlemelerimiz devam etmektedir. Liman işletmemizce uygun görülmesi halinde 19:00 - 21:00 saatleri arasında da gemi bitecek şekilde ise yüklemelerin devam etmesine müsaade edilmektedir. Mesai saatleri içerisinde liman tesisimizi kullanmak isteyen firmalar (Yükleyiciler-Alıcılar) iş talep formu ile limanımızı kullanmayı talep etmekte ve bu doğrultuda yüklemeler yapılmaktadır. İş talep formu ve mesai saatleri dışında yük elleçleme yapılmamaktadır. Gereğini bilgilerinize arz ederim.		
 BELEDİYE BAŞKAN V.		

- (77) **Belge 9:** SARAYLAR LİMANI'nda (.....) tarafından iç piyasa (kabotaj) gemisine yapılan kalsit yüklemesine ilişkin 06.02.2025-07.02.2025 tarihli kantar fişine aşağıda yer verilmektedir:

KANTAR GİRİŞ/ÇIKIŞ YAPAN ARAC LİSTESİ

ORTAK SİGİLER: 06.02.2025 -

PLAKA NO	C. TARİH	SAAAT	MÜŞTERİ ADI	ŞEHİR ADI	AÇIKLAMA	MAL CİNSİ
06	06.02.2025	10:4				MICIR-KALSİT
026	06.02.2025	10:4				MICIR-KALSİT
00	06.02.2025	10:4				MICIR-KALSİT
013	06.02.2025	10:4				MICIR-KALSİT
014	06.02.2025	10:4				MICIR-KALSİT
017	06.02.2025	10:5				MICIR-KALSİT
013	06.02.2025	11:0				MICIR-KALSİT
04	06.02.2025	13:3				MICIR-KALSİT
026	06.02.2025	17:4				MICIR-KALSİT
013	06.02.2025	18:0				MICIR-KALSİT
017	06.02.2025	18:1				MICIR-KALSİT
06	06.02.2025	18:1				MICIR-KALSİT
013	06.02.2025	18:2				MICIR-KALSİT
0	06.02.2025	20:0				MICIR-KALSİT
03	06.02.2025	20:2				MICIR-KALSİT
013	06.02.2025	20:2				MICIR-KALSİT
010	06.02.2025	20:3				MICIR-KALSİT
01	06.02.2025	20:4				MICIR-KALSİT
017	06.02.2025	20:4				MICIR-KALSİT
014	06.02.2025	20:4				MICIR-KALSİT
026	06.02.2025	20:5				MICIR-KALSİT
04	06.02.2025	21:0				MICIR-KALSİT
016	06.02.2025	21:1				MICIR-KALSİT
03	06.02.2025	21:2				MICIR-KALSİT
013	06.02.2025	21:2				MICIR-KALSİT
010	06.02.2025	21:3				MICIR-KALSİT
01	06.02.2025	21:4				MICIR-KALSİT

Belge 10: SARAYLAR LİMANI'nda (.....) tarafından ihracat gemisine yapılan kalsit yüklemesine ilişkin 25.03.2025-26.03.2025 tarihli kantar fişine aşağıda yer verilmektedir:

017	06.02.2025	21:52		MICIR-KALSIT
08	06.02.2025	22:31		MICIR-KALSIT
014	06.02.2025	22:37		MICIR-KALSIT
026	06.02.2025	22:40		MICIR-KALSIT
01	06.02.2025	22:48		MICIR-KALSIT
01	06.02.2025	23:17		MICIR-KALSIT
03	06.02.2025	23:24		MICIR-KALSIT
015	06.02.2025	23:25		MICIR-KALSIT
010	06.02.2025	23:30		MICIR-KALSIT
PLAKA NO	C.TARİH	SAATİ		ACIKLAMA
01	06.02.2025	23:42		MICIR-KALSIT
014	06.02.2025	23:53		MICIR-KALSIT
08	06.02.2025	23:54		MICIR-KALSIT
017	07.02.2025	00:01		MICIR-KALSIT
026	07.02.2025	00:04		MICIR-KALSIT
04	07.02.2025	00:11		MICIR-KALSIT
03	07.02.2025	00:27		MICIR-KALSIT
015	07.02.2025	00:28		MICIR-KALSIT
010	07.02.2025	00:48		MICIR-KALSIT
01	07.02.2025	00:57		MICIR-KALSIT
017	07.02.2025	00:59		MICIR-KALSIT
014	07.02.2025	01:05		MICIR-KALSIT
04				MICIR-KALSIT
03				MICIR-KALSIT
TOPLAM TONAJ :				1.821.750 kg

PLANG NO	C. TARH	SAWI MASTRI ADI	GENT ADI	ACTILAWA	NAL CINGI	NET
022					MICIR-KALSH	41.600
014					MICIR-KALSH	38.950
09	26.03.2025	08:53			MICIR-KALSH	30.400
013	26.03.2025	08:57			MICIR-KALSH	38.350
025	26.03.2025	09:01			MICIR-KALSH	37.500
05	26.03.2025	09:08			MICIR-KALSH	37.000
09	26.03.2025	09:41			MICIR-KALSH	32.050
013	26.03.2025	09:44			MICIR-KALSH	31.050
015	26.03.2025	09:51			MICIR-KALSH	30.450
017	26.03.2025	09:53			MICIR-KALSH	30.300
025	26.03.2025	10:01			MICIR-KALSH	31.750
03	26.03.2025	10:08			MICIR-KALSH	41.000
09	26.03.2025	10:22			MICIR-KALSH	31.550
08	26.03.2025	10:37			MICIR-KALSH	36.700
013	26.03.2025	10:55			MICIR-KALSH	41.100
017	26.03.2025	10:56			MICIR-KALSH	39.900
014	26.03.2025	11:03			MICIR-KALSH	31.500
025	26.03.2025	11:23			MICIR-KALSH	41.750
03	26.03.2025	11:29			MICIR-KALSH	37.750
04	26.03.2025	11:35			MICIR-KALSH	31.850
06	26.03.2025	13:42			MICIR-KALSH	35.300
017	26.03.2025	13:43			MICIR-KALSH	42.300
03	26.03.2025	13:48			MICIR-KALSH	38.550
014	26.03.2025	13:52			MICIR-KALSH	35.050
013	26.03.2025	14:04			MICIR-KALSH	40.200
04	26.03.2025	14:14			MICIR-KALSH	33.000
07	26.03.2025	14:19			MICIR-KALSH	33.200
024	26.03.2025	14:26			MICIR-KALSH	38.700
08	26.03.2025	14:33			MICIR-KALSH	36.400
017	26.03.2025	14:37			MICIR-KALSH	41.500
022	26.03.2025	14:41			MICIR-KALSH	42.950
03	26.03.2025	14:52			MICIR-KALSH	42.500
013	26.03.2025	14:55			MICIR-KALSH	42.000
09	26.03.2025	15:07			MICIR-KALSH	32.000
025	26.03.2025	15:14			MICIR-KALSH	42.200
07	26.03.2025	15:15			MICIR-KALSH	31.150
08	26.03.2025	15:18			MICIR-KALSH	35.050
06	26.03.2025	15:27			MICIR-KALSH	35.600
017	26.03.2025	15:32			MICIR-KALSH	41.400
022	26.03.2025	15:37			MICIR-KALSH	38.650
03	26.03.2025	15:41			MICIR-KALSH	39.950
013	26.03.2025	15:50			MICIR-KALSH	37.850
09	26.03.2025	15:57			MICIR-KALSH	31.350
PLANG NO	C. TARH	SAWI M		ACTILAWA	NAL CINGI	NET

026	26.03.2025 15:09	MICIR-KALSIT	37.700
07	26.03.2025 16:07	MICIR-KALSIT	39.500
08	26.03.2025 16:17	MICIR-KALSIT	35.000
017	26.03.2025 16:45	MICIR-KALSIT	39.830
06	26.03.2025 16:53	MICIR-KALSIT	35.250
022	26.03.2025 16:56	MICIR-KALSIT	39.800
013	26.03.2025 17:06	MICIR-KALSIT	37.150
03	26.03.2025 17:09	MICIR-KALSIT	38.600
026	26.03.2025 17:20	MICIR-KALSIT	40.600
07	26.03.2025 17:25	MICIR-KALSIT	29.550
017	26.03.2025 17:30	MICIR-KALSIT	39.900
08	26.03.2025 17:51	MICIR-KALSIT	32.350
013	26.03.2025 17:58	MICIR-KALSIT	37.150
03	26.03.2025 18:03	MICIR-KALSIT	38.650
026	26.03.2025 18:10	MICIR-KALSIT	40.000
06	26.03.2025 20:14	MICIR-KALSIT	35.250
022	26.03.2025 20:48	MICIR-KALSIT	43.000
017	26.03.2025 20:48	MICIR-KALSIT	40.450
018	26.03.2025 20:56	MICIR-KALSIT	39.850
04	26.03.2025 20:57	MICIR-KALSIT	33.400
014	26.03.2025 20:58	MICIR-KALSIT	31.450
03	26.03.2025 21:03	MICIR-KALSIT	39.930
013	26.03.2025 21:08	MICIR-KALSIT	37.300
05	26.03.2025 21:10	MICIR-KALSIT	32.350
09	26.03.2025 21:17	MICIR-KALSIT	32.850
026	26.03.2025 21:21	MICIR-KALSIT	37.000
06	26.03.2025 21:26	MICIR-KALSIT	33.750
022	26.03.2025 21:30	MICIR-KALSIT	37.050
018	26.03.2025 21:41	MICIR-KALSIT	37.150
014	26.03.2025 21:47	MICIR-KALSIT	36.650
03	26.03.2025 21:52	MICIR-KALSIT	37.050
04	26.03.2025 21:59	MICIR-KALSIT	31.900
013	26.03.2025 22:04	MICIR-KALSIT	37.400
07	26.03.2025 22:06	MICIR-KALSIT	36.350
026	26.03.2025 22:13	MICIR-KALSIT	36.300
06	26.03.2025 22:20	MICIR-KALSIT	33.600
022	26.03.2025 22:24	MICIR-KALSIT	39.700
03	26.03.2025 22:29	MICIR-KALSIT	33.550
018	26.03.2025 22:36	MICIR-KALSIT	38.500
014	26.03.2025 22:43	MICIR-KALSIT	37.300
03	26.03.2025 22:45	MICIR-KALSIT	38.100
04	26.03.2025 22:52	MICIR-KALSIT	32.500
013	26.03.2025 22:54	MICIR-KALSIT	38.250

PLAKA NO	G.TARİH	SARTI	MİSTERİ ADI	GENİ ADI	ACIKLAMA	MAL CİNGİ	NET
026	26.03.2025	23:00				MICIR-KALSİT	41.250
06	26.03.2025	23:04				MICIR-KALSİT	35.350
022	26.03.2025	23:07				MICIR-KALSİT	39.700
08	26.03.2025	23:13				MICIR-KALSİT	32.950
018	26.03.2025	23:20				MICIR-KALSİT	36.150
014	26.03.2025	23:24				MICIR-KALSİT	34.350
03	26.03.2025	23:27				MICIR-KALSİT	35.300
013	26.03.2025	23:34				MICIR-KALSİT	36.950
026	26.03.2025	23:38				MICIR-KALSİT	37.900
06	26.03.2025	23:47				MICIR-KALSİT	33.750
022						MICIR-KALSİT	41.400
08						MICIR-KALSİT	30.000
026	27.03.2025	08:39				MICIR-KALSİT	36.950
06	27.03.2025	08:45				MICIR-KALSİT	34.850
014	27.03.2025	08:50				MICIR-KALSİT	36.600
04	27.03.2025	08:55				MICIR-KALSİT	31.450
03	27.03.2025	08:57				MICIR-KALSİT	36.750
013	27.03.2025	09:04				MICIR-KALSİT	36.600
026	27.03.2025	10:11				MICIR-KALSİT	37.150
06	27.03.2025	10:20				MICIR-KALSİT	33.900
04	27.03.2025	10:24				MICIR-KALSİT	32.350
017	27.03.2025	10:28				MICIR-KALSİT	40.750
08	27.03.2025	10:29				MICIR-KALSİT	33.400
014	27.03.2025	10:37				MICIR-KALSİT	37.050
022	27.03.2025	10:40				MICIR-KALSİT	37.350
013	27.03.2025	10:52				MICIR-KALSİT	37.100

H.3.3. T.C. Marmara Belediyesi Belediye Başkanı ile Gerçekleştirilen Görüşme

(78) Dosya kapsamında SARAYLAR LİMANI'nın bağlı bulunduğu Marmara Belediyesi'nin Belediye Başkanı (.....) ile 10.04.2025 tarihinde Marmara Belediyesi belediye binasında görüşme gerçekleştirilmiştir. İlgili görüşmede (.....) tarafından;

- SARAYLAR LİMANI'nda tahsil edilen işgaliye ücretinin, yalnızca bir "ayakbaşı parası" olarak değerlendirilmemesi gerektiği; bu ücretin, çeşitli hizmetlerin karşılığı olarak alındığı, bu kapsamda liman zemininde biriken kalsit ve agrega tozlarının temizlenmesi, bozulan zeminlerin onarılması, yük kamyonlarının limana erişimini kolaylaştırmak amacıyla altyapı çalışmalarının yürütülmesi, toprak yol yerine asfalt yol inşa edilmesi ve bu yolun bakımının yapılması, teşebbüslere ait yükleme bantları ile iş makinelerinin liman sahasında depolanması ve bu ekipmanların kullanımına yönelik elektrik enerjisi sağlanması gibi hizmetlerin sunulduğu; bu çerçevede uygulanan işgaliye tarifesinin fahiş olmadığı, aksine oldukça cüzi kaldığı,
- Kalsit-agrega yüklerine ilişkin yapılan yüklemelerde aşırı toz ve gürültü problemi yaşandığı, bu durumun liman çevresinde yaşayan vatandaşlar tarafından çeşitli şikâyetlere konu edildiği, şikâyetlerin Marmara Adası'nın turistik hizmet vermesi sebebiyle özellikle yaz aylarında artmakta olduğu, bu nedenle limanı kullanmakta olan firmalara çevre ve ses kirliliğini en aza indirebilmek adına yazılı/sözlü

bilgilendirme ve uyarı yapıldığı, özellikle yaz ayları söz konusu olduğunda ada nüfusunun arttığı ve şebeke suyu sıkıntısı yaşandığı, limandaki tozumanın esas sebebinin, teşebbüslerin agrega ürünlerini limana getirmeden önce üretim sahasında sulama yükümlülüğünü yerine getirmemesi olduğu; liman sahasında yapılan sulamanın yalnızca yükün üst kısmını kapsadığı ve bu nedenle etkisiz kaldığı; ayrıca limanda sulama için kullanılan şebeke suyunun Marmara Adası'nda sınırlı olduğu ve yoğun kullanımın meskûn mahalde yaşayan vatandaşların suya erişimini kısıtladığı, buna karşılık mermer tesislerinde sulama için kullanılacak suyun şebeke suyu değil kuyu suyu olduğu ve meskûn mahalde yaşayan vatandaşları etkilemeyeceği,

- Agrega ürünlerine ilişkin uygulanan fiyatların ticareti zorlaştırıcı nitelikte olmadığı; yapılan artışların enflasyon oranını aşmadığı ve 2025 yılının ilk altı ayında agrega ürünleri için işgaliye bedelinin sabit tutulduğu; bu durumun dahi tek başına agrega ticaretine yönelik teşvik edici bir yaklaşımın göstergesi olduğu,
- Marmara Adası'ndan çıkarılan agreganın ağırlıklı olarak İstanbul civarına satıldığı, İstanbul civarına yapılan satışlar bakımından Marmara Adası'ndaki üreticilerin rakiplerinin İstanbul-Cebeci ve Kocaeli-Gebze bölgelerinde faaliyet gösteren agrega üreticileri olduğu, anılan bölgelerde çıkarılan agrega ürünlerinin, Marmara Adası'ndaki agregaya kıyasla daha düşük kalitede olduğu; Marmara agregasının kullanılması durumunda çimento kullanım oranının yaklaşık %25 oranında azaldığı, bu nedenle Marmara Adası'ndaki ürün fiyatlarının taşıma maliyetleri nedeniyle görece yüksek olmasına rağmen, ürün kalitesinden dolayı ada üreticilerinin rekabet gücünü koruyabildiği ve satışlarının yıllar itibarıyla artış gösterdiği, dolayısıyla işgaliye ücretlerinin rekabeti zayıflatıcı bir etkisinin bulunmadığı,
- SARAYLAR LİMANI'nda kullanılan agrega ve kalsit yükleme bantları ile diğer ekipmanların teşebbüslerin mülkiyetinde olduğu; yüklemelerin ilgili teşebbüslerin personeli tarafından gerçekleştirildiği; bu ekipmanların mülkiyetinin liman tarafından devralınmasının gündeme geldiği, ancak bu durumda hem liman hem de yük sahiplerinin personel istihdam etmesi gerekeceği, ürün kalitesine ilişkin ayıklama işlemini yalnızca yük sahibinin personelinin gerçekleştirebileceği, dolayısıyla liman personelinin yükleme sırasında fiilen işlevsiz kalacağı ve bu durumun gereksiz bir maliyet doğuracağı; bu ek maliyetlerin hizmet fiyatlarına yansıtılmasının kaçınılmaz olduğu ve bu sebeple ekipman mülkiyetinin devralınması yönündeki planın askıya alındığı,
- SARAYLAR LİMANI tarafından kalsit ve agrega ürünleri bakımından makine-teçhizat yatırımı yapılarak yükleme faaliyetlerinin liman tarafından üstlenilmesi ve mevcut yükleme ekipmanlarının liman dışına çıkarılmasının talep edilmesi durumunda, yüksek yatırım maliyetleri nedeniyle limanda yapılan yükleme fiyatlarının ve dolayısıyla yükleyici firmaların maliyet yükünün artacağı, bu sebeple söz konusu uygulamanın yük sahipleri lehine olacak şekilde gündemden kaldırıldığı,
- Uygulanan liman tarifesini gerekçe göstererek faaliyetlerini durduran yalnızca bir teşebbüs bulunduğu, bu teşebbüsün yatırımını bir beton firmasından aldığı ve bu yatırıma karşılık olarak ürününü düşük fiyattan bu firmaya satmakla yükümlü olduğu, dolayısıyla faaliyetlerini sürdürememesinin nedeninin liman tarifesıyla ilgili olmadığı, tamamen teşebbüsün kendi ticari başarısızlığından kaynaklandığı, diğer teşebbüslerin ise faaliyetlerini artırarak sürdürdüğü,

- Faaliyetlerine son veren bu teşebbüsün, SARAYLAR LİMANI'na yaklaşık bir buçuk yıllık ödenmemiş borcu olduğu, bu süre boyunca icra takibi başlatılmadığı, nihayetinde yalnızca borcun küçük bir kısmına ilişkin takip başlatıldığı,
- Benzer şekilde, ödeme yapmayan diğer teşebbüslere de aynı ödeme planının uygulandığı; bu çerçevede teşebbüslere bir aylık vade tanındığı, bu sürenin sonunda faiz işletildiği, uzun süre ödeme yapmayan teşebbüslerden önceki yılın ilk üç ayına ilişkin borçlarının ödenmesinin talep edildiği, ödemelerin yazılı olarak istendikten sonra icra takibine konu edildiği ve takiplerin yalnızca dönemsel borçlar için başlatıldığı,
- Normal şartlarda bu kadar uzun süreli ödenmemiş borçlar bulunması halinde SARAYLAR LİMANI'nın yüklemeye izin vermeme hakkı bulunduğu, ancak buna rağmen borcu olan teşebbüslerin faaliyetlerine devam etmelerine izin verildiği, bu durumun da SARAYLAR LİMANI ve dolayısıyla T.C. Marmara Belediyesi tarafından teşebbüslere fiilen destek verildiğini ortaya koyduğu

ifade edilmiştir.

H.3.4. (.....)'dan Elde Edilen Bilgiler

(79) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'nda uygulanan ücretlerin, sektöre ekonomik buhran döneminde büyük ve telafisi güç zararlar verdiği, firmaların borç yükü altında olduğu ve T.C. Marmara Belediyesi'nin suiistimal edici tutumunun Devlet kurumları tarafından engellenmesinin gerektiği,
- SARAYLAR LİMANI'ndan yüklenen gemi sayısı ve tonajının ülke ekonomisi açısından döviz girdisi ve istihdam gibi önemli unsurlar barındırdığı ve bu sektörün desteklenmesi gerektiği,
- Agregatör ve kalsit yüklemelerinde oluşan gürültü ve tozun, dünya ve Türkiye'de dökme yük elleçlemesi yapılan limanlarla kıyaslandığında doğal ve makul seviyede olduğu, bölgenin 3000 yıldır doğal bir şantiye ortamında yaşamaya alışık olduğu, İstanbul ve Avrupa'daki benzer limanlarda da bu tür şikâyetlerin oluşmadığı,
- Söz konusu rahatsızlıkların, (.....) en çok yükleme yapan üç firmanın ticaretine engel olmak amacıyla kullanıldığının gözlemlendiği; Başkanın limanı ilk defa toz ve ses gerekçeleriyle iki kez tamamen kapattığı,
- SARAYLAR LİMANI tarafından alınan işgaliye bedelinin, asıl maliyeti oluşturan yükleme veya tahliye hizmetleri olmaksızın fahiş şekilde tarifelendirildiği, bu durumun sektöre zarar verdiği; (.....)'in tesisini kapattığı, kırma-eleme tesisini durdurduğu ve belediyeye olan borcunu ödeyemediği, borcunu kapatmak için araçlarını satışa çıkardığı; benzer sorunlarla mücadele eden başka firmaların da bulunduğu,
- SARAYLAR LİMANI'nın konumu itibarıyla kırsal bölgede, tek sektöre hizmet veren, doğal koşullar nedeniyle başka bir ticari kullanımı olmayan bir kamu işletmesi niteliğini haiz olduğu, kamu işletmesi niteliğindeki limanların genellikle özel sektör işletmelerinin daha düşük fiyat uyguladığı, ancak SARAYLAR LİMANI bakımından tam tersinin söz konusu olduğu,
- Suistimalleri önlemek üzere limanda sunulan hizmetlere ilişkin tavan fiyat belirlenmesi ve kötüye kullanımın kontrol altına alınması gerektiği, bir yıldır süren

kötüye kullanım nedeniyle zarar gören, tesislerini kapatan ve yüksek gecikme zammı ile borçları artan firmaların zararlarının yasal ve imkânlar dâhilinde asgariye indirilmesi gerektiği

ifade edilmiştir.

H.3.5. Müşterilerden (Mermer Üreticileri) Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

(80) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'nda yürütülen faaliyetlerden genel olarak memnuniyet duyulduğu, yükleme süreçlerinde herhangi bir zorluk, kısıtlama veya engelleyici uygulamayla karşılaşılmadığı,
- Sunulan hizmetlerin çeşitliliği, kalitesi ve çözüm odaklı yaklaşımı ile fiyat seviyesinin makul olduğu, yükleme organizasyonu, ödeme süreçleri ve sağlanan imkânlar bakımından da yapıcı ve destekleyici bir tutum sergilendiği,
- Liman operasyonları kapsamında mal kabulünün sınırlandırılması, gemi yüklemelerinin bilinçli şekilde durdurulması veya ertelenmesi ya da uygulanan fiyat tarifelerinde aşırı artış yapılması gibi rekabeti sınırlayıcı herhangi bir uygulamanın söz konusu olmadığı

ifade edilmiştir.

(81) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazılarda;

- SARAYLAR LİMANI'nın altyapısı, kapasitesi ve hizmet kalitesinin sevkiyat faaliyetleri açısından yeterli olduğu; yükleme süreçlerinde herhangi bir aksaklık yaşanmadığı,
- Limanda mal kabulüne ilişkin herhangi bir kısıtlamanın bulunmadığı, gemi yüklemelerinin durdurulması veya ertelenmesi gibi bir durumla karşılaşılmadığı, ayrıca yükleme işlemlerine ilişkin saat veya gün sınırlaması getirilmediği,
- Uygulanan fiyat tarifelerinde artışlar olmakla birlikte, bu artışların aşırı ya da fahiş nitelikte seyretmediği

ifade edilmiştir.

(82) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Mermer atıkların değerlendirilmesine yönelik önemli yatırımlar gerçekleştirildiği, ancak SARAYLAR LİMANI tarafından operasyonel hizmetler kapsamında yapılan fiyat artışlarının, sektörde özellikle Yunanistan ile sürdürülen rekabeti olumsuz yönde etkilediği

ifade edilmiştir.

(83) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'ndaki ihracat iskelesinde kullanılan yükleme ve boşaltma ekipmanlarının eski ve teknolojik olarak yetersiz olduğu, bu ekipmanların sık arızalanması nedeniyle yükleme faaliyetlerinde sıkça aksaklık yaşandığı,
- Belediyenin kendi ekipmanlarıyla fiilen hizmet sunmamasına rağmen, ada dışındaki büyük ihracat limanlarına gerçekleştirilen blok mermer sevkiyatlarında, SARAYLAR LİMANI'ndaki geçişlerde hem blok mermer alıcısından hem de satıcısından aynı mal üzerinden ayrı ayrı iskele geçiş ücreti alındığı, bu uygulamanın mükerrer ve hukuka aykırı olduğu,

- SARAYLAR LİMANI tarafından yapılan tarife değişikliğiyle %50 oranında zam uygulanmasının piyasadaki rekabet koşullarını olumsuz etkilediği

ifade edilmiştir.

(84) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'nda fiyatların oldukça yükseldiği, limandaki yükleme yapan vinçlerin sürekli arıza yaptığı, bundan dolayı yüklemelerin geciktiği, fiyatların 2024 Nisan ayından sonra %50 artmasının üreticileri sıkıntıya sürüklediği

ifade edilmiştir.

(85) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'nın 1970'li yıllarda üreticiler tarafından imece usulüyle inşa edildiği ve bugüne kadar belediye tarafından işletildiği,
- Önceki dönemlerde, ticaretin doğasına uygun olarak, adada üretim yapılması ve limanın sadece mermer sektörüne hizmet eden bir tesis olması dikkate alınarak ücret tarifelerinin şekillendirildiği,
- Ancak, son yerel seçimler sonrası yönetim değişikliğiyle birlikte bu anlayışın tamamen tersine döndüğü; ücretlerin yüksek tutulmasının yanı sıra, limandan gemi yükleme yapan firmalara toz, gürültü gibi çeşitli bahanelerle engellemeler getirildiği ve limanın çalışma saatlerinin kısıtlandığı,
- Hatta bazı dönemlerde, siyasi nedenlerle limanın tamamen kapatıldığı günlerin yaşandığı; böyle ticarete zarar veren ve engel teşkil eden uygulamalara SARAYLAR LİMANI tarihinde daha önce rastlanmadığı, sonuç olarak bu uygulamalar nedeniyle agrega ve kalsit üretimi yapan bir firmanın üretimlerini sonlandırmak ya da azaltmak zorunda kaldığı

ifade edilmiştir.

(86) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'nın uluslararası gümrüklü liman vasfına sahip olması nedeniyle kesintisiz, saat sınırlaması olmaksızın faaliyet gösterdiği,
- Özellikle agrega yüklemelerinde, şehir içine kadar yayılan yoğun gürültü ve toz taşınımının ciddi bir sorun oluşturduğu, tüm önlemlere rağmen, Saraylar ve Albroz mahallelerinin ocak ve fabrikalara aşırı yakın konumda bulunması ve sevkiyatların şehir içinde yer alan limandan yapılması nedeniyle, gürültü, toz ve çevre kirliliği gibi problemlerin devam ettiği,
- SARAYLAR LİMANI'ndan yapılan transferlere ilişkin herhangi bir kısıtlama, erteleme veya benzeri uygulamalar hakkında bilgi ya da belgeye sahip olunmadığı

ifade edilmiştir.

(87) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Limana mal kabulü esnasında herhangi bir sorun ile karşılaşılmadığı, çalışma saatlerinde esneklik sağlayıp yardımcı olunduğu, ücretlerin artırılmasının yıllık enflasyon oranında gerçekleştiği

ifade edilmiştir.

(88) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Limanla ilgili olarak hâlihazırda herhangi bir sorun yaşanmadığı, altyapının yükleme faaliyetleri açısından yeterli olduğu, yüklemelerin belirli ve mutlak saatlerde tamamlandığı

ifade edilmiştir.

(89) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI tarafından uygulanan ücretlerinin yüksek olduğu, bu durumun Marmara Adası'nı mermer ticaretini yönünden olumsuz etkilediği

ifade edilmiştir.

(90) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'nın yetersiz kaldığı, gelen gemilerin günlerce sıra beklemek zorunda kaldığı ve demoraj (gecikme bedeli) ödediği, bu durumun demoraj ödeyen geminin alıcıdan talepte bulunmasına yol açtığı ve bunun sonucunda alıcının bir sonraki sevkiyat için çekimser davrandığı,
- Blok mermer yüklemeğinde geçerli vinç ve sapan hizmetlerinden yalnızca iki hizmet sunulduğu; kalsit ve agrega yüklemelerinde ise belediyenin herhangi bir hizmet vermediği,
- Teşebbüslerin kendi ekipmanları ile yükleme ve boşaltma işlemlerini gerçekleştirdiği; 2024 yılı içinde liman ücretlerine iki kez zam yapıldığı ve ücret artışları nedeniyle faaliyetlerini durduran firmaların bulunduğu,
- Mermer üretiminde imalat, üretim, personel, nakliye, yakıt ve elektrik gibi birçok gider kaleminin bulunduğu, liman fiyatlarının sürekli yükselmesinin sektörü olumsuz etkilediği,
- 24 saat çalışması gereken limanın akşam saat 18:00'de kapatıldığı dönemlerin ve bir hafta süren yükleme yasağı uygulamalarının yaşandığı,
- Tüm bu gelişmeler üzerine Balıkesir İl Ticaret Müdürlüğü'nün incelemesinin devam ettiği, kısıtlama, durdurma ve erteleme gibi olayların çeşitli kayıtlarının mevcut olduğu ve bu kayıtların Müdürlüğe iletildiği

ifade edilmiştir.

(91) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Liman ücretlerinin yüksekliği nedeniyle üretim faaliyetlerinin durma noktasına geldiği, bu kapsamda üç firmanın üretime ara verdiği,
- Limanda güvenlik, çevre ve gürültü kirliliğine ilişkin yeterli önlemlerin alınmadığı, iskele geçiş ücreti ile agrega ve kalsit yüklemelerinde uygulanan liman yükleme ücretlerine fahiş zamlar yapıldığı,
- Fiyatlardaki yüksek artışların üretim faaliyetlerinin durmasına ve ciddi ekonomik kayıplara yol açtığı; kırma-eleme tesisleri, iş makineleri ile birlikte yaklaşık (.....) atıl durumda bekletildiği,
- Tüm bu sebeplerin bir sonucu olarak, adada faaliyet gösteren yaklaşık (.....) fabrikanın liman ücretleri ve sevkiyat sorunları nedeniyle üretim faaliyetlerini % (.....) oranında azalttığı ve bu durumun bölgesel ölçekte ciddi bir istihdam kaybına yol açtığı

ifade edilmiştir.

(92) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Liman özelinde belirli fiziki hizmetlerin alındığı ancak genel itibarıyla liman koşullarının yetersiz olduğu, özellikle altyapı, temizlik ve toz önleyici tedbirler bakımından önemli eksikliklerin bulunduğu; kimi zaman yükleme sıralarında karışıklıklar yaşandığı,
- Geçmiş yıllarla kıyaslandığında 2025 yılı başında yapılan tarife artışlarının güncel enflasyon oranlarının oldukça üzerinde seyrettiği, özellikle gemilere uygulanan ücretlerin %286 oranında artırıldığı, bu artışların navlun maliyetlerini yükselterek ihracat imkânlarını ciddi şekilde kısıtladığı

ifade edilmiştir.

(93) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'nın bölge açısından önemli bir liman olduğu, mevcut altyapının zaman zaman yetersiz kaldığı, uzun sıraların ve beklemelerin olduğu

ifade edilmiştir.

(94) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI özelinde herhangi bir sorunla karşılaşılmadığı ve genel olarak liman işletmesinden memnuniyet duyulduğu,
- 2025 yılı içerisinde belediye tarafından çevre ve gürültü kirliliğine yönelik önleyici tedbirler alındığı

ifade edilmiştir.

(95) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Liman kantarının yetersiz ve teknolojik olarak eski olduğu, bu nedenle sırada beklemelere ve gecikmelere yol açtığı,
- İhracat yükleme bedellerinde yaşanan ciddi artışların ihracat faaliyetlerini zorlaştırdığı ve bu durumun pazar kaybına neden olduğu,
- 2025 yılına ilişkin kabotaj kapsamında uygulanan agregalı liman zammının Haziran ayına ertelenmesinin yerinde bir karar olduğu, aksi takdirde İstanbul'a yönelik agregalı sevkiyatlarının durma noktasına geleceği

ifade edilmiştir.

(96) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Limanın altyapısı ve vinç ekipmanları bakımından genel olarak yeterli olduğu, herhangi bir eksikliğin bulunmadığı,
- Buna karşılık, SARAYLAR LİMANI'nın kalsit ve agregalı yüklemelerine dair herhangi bir aktif hizmet sunmamasına rağmen, aşırı tutarda iskele geçiş ücreti tahsil ettiği,
- Uluslararası niteliğe sahip olan SARAYLAR LİMANI'nın 24 saat kesintisiz hizmet sunması gerektiği ve liman uygulamalarında keyfilikten uzak, öngörülebilir bir yönetim anlayışının benimsenmesinin zorunlu olduğu

ifade edilmiştir.

H.3.6. Agregalı-Kalsit Alıcılarından Elde Edilen Bilgiler

(97) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Marmara Adası'ndan temin edilen kalsit ve dolomit ürünlerinin, nitelik itibarıyla Türkiye genelindeki diğer üretim bölgelerine kıyasla daha beyaz renkte ve kalite/fiyat bakımından daha avantajlı olduğu, bu nedenle tercih edildiği,
- Bununla birlikte söz konusu ürünlerin ikamesinin, yurtdışında İtalya'nın "Sacile Bölgesi" ile Avusturya'nın "Kainach Bölgesi"nden sağlanabildiği,
- Türkiye içerisinde kalsit ve dolomit ürünlerinin yalnızca Marmara Adası kaynaklı olarak temin edildiği

ifade edilmiştir.

(98) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- SARAYLAR LİMANI'ndan kabotaj ve ihracat gemilerine yükleme yapıldığı, ancak limandaki yoğunluk nedeniyle gemilerin uzun süre sıra beklemek zorunda kaldığı ve bu durumun lojistik süreçleri olumsuz etkilediği,
- Tedarik yapılanların dışındaki bazı rakip agrega firmalarının liman yükleme ve gemi yanaşma bedellerini ödemediği ya da geç ödediğinin bilindiği, bu durumun liman hizmetlerinden adil olmayan şekilde yararlanılmasına neden olduğu ve haksız rekabet teşkil ettiği,
- Yapılan Ar-Ge çalışmaları sonucunda geliştirilen özel ürün sayesinde, İstanbul'da yaşanan doğal kum tedariki zorluğuna alternatif olarak Marmara Adası'nın kaynak olarak kabul ettirildiği, böylece adadaki atık malzemelerin geri kazanımının sağlandığı ve İstanbul'daki orman arazilerinde yer alan maden sahalarının doğaya etkisinin azaltılmasına yönelik önemli bir katkı sağlandığı,
- Liman yönetimi ve T.C. Marmara Belediyesi'nden, liman yükleme ve gemi yanaşma bedellerini zamanında ve eksiksiz ödeyen firmalara -gerek kabotaj gerekse ihracat yüklemelerinde- sıra gözetilmeksizin öncelik tanınmasının talep edildiği, bu uygulamanın adil rekabetin tesisi ve liman operasyonlarının daha verimli şekilde yürütülmesi bakımından faydalı olacağı

ifade edilmiştir.

(99) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Sadece Marmara Adası'ndan alım yapıldığı, bunun temel sebebinin ihracat limanının ocaklara yakınlığı nedeniyle iç nakliye maliyeti doğmaması ve bu durumun toplam maliyeti düşürerek fiyatı avantajlı kıldığı,
- Türkiye genelinde daha uygun fiyata kalsit satışı yapılan iller bulunduğu, ancak bu illerin limanlara uzaklığı sebebiyle iç nakliye ve limanda depolama gibi ek maliyetlerin devreye girmesi sonucu toplam maliyetin Marmara Adası'ndan yapılan alımların üzerinde kaldığı, buna karşılık Marmara Adası'ndaki FOB (*Free on Board*) fiyat seviyesinin diğer illerde de yakalanması durumunda, alternatif kaynaklardan tedarik yapılabileceği

ifade edilmiştir.

(100) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Tesise agrega tedarikinin İhsaniye, Gebze ve Marmara Adası'ndaki ocaklardan sağlandığı, Marmara Adası'ndan alınan agreganın ikamesinin, kara kaynaklı kalker veya kum taşı orijinli agregalar olduğu, ancak Marmara Adası kökenli agreganın, temizlik ve kalite bakımından üstün özellikler taşıdığı ve bu sayede yüksek mukavemetli beton üretiminin daha az çimento ile gerçekleştirilebildiği,

söz konusu ürünün kalite seviyesi ve süreklilik arz eden temin edilebilirliğinin tercih sebebi olduğu,

- Fiyat olarak da Marmara Adası'ndan sağlanan agreganın diğer bölgelerden yapılan alımlardan daha avantajlı olduğu

ifade edilmiştir.

(101) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Kalsit ve agrega ürünleri bakımından genel olarak Marmara Adası ve çevresinden temin sağlandığı, ancak alternatif pazarların da mevcut olduğu, maliyetlerin diğer piyasalara kıyasla Marmara Adası'nda daha avantajlı olduğu,
- Ürünlerin Marmara Adası'ndan gemi ile yüklenerek Ambarlı Limanı'na sevk edildiği, buradan da şirketin kendi araçları aracılığıyla vinç yardımıyla teslim alındığı ve bu teslim şeklinin toplam maliyet açısından daha avantajlı olduğu, ancak süregelen operasyonlarda zaman zaman gemi temininde sıkıntı yaşandığı,

ifade edilmiştir.

H.4. Değerlendirme

(102) Dosyanın konusunu, SARAYLAR LİMANI'nın Marmara Adası'nda faaliyet gösteren kalsit ve agrega üreticilerinin ürünlerini ada dışına sevk etme noktasında hâkim durumda olduğu, limanda verilen hizmetlere ilişkin olarak son yıllarda sıklıkla fiyat artışlarının yaşandığı, benzer faaliyetlerde bulunan diğer limanların fiyatlarıyla karşılaştırıldığında bu fiyatların yüksek kaldığı ve limanın çalışma saatlerine ilişkin yapılan düzenlemeler ile çevresel gerekçelerle bazı yüklemelerin durdurulmasının mermer üreticilerinin faaliyetlerinin sürekliliğini olumsuz yönde etkilediği iddiaları oluşturmaktadır. Bu kapsamda öncelikle dosya kapsamında tespit edilen rekabet sorunları ortaya konulacak olup sonrasında sunulan taahhütlerin bu sorunları gidermeye elverişli olup olmadığı değerlendirilecektir.

H.4.1. Kanun'un 6. Maddesi Çerçevesinde Yapılan Değerlendirme

- (103) Rekabet hukuku, serbest piyasa ekonomisinin etkin işlemlerini sağlamak ve tüketici refahını artırmak amacıyla teşebbüsler arasındaki rekabeti korumayı hedefleyen bir hukuk dalıdır. Bu çerçevede 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesi, bir veya birden fazla teşebbüsün piyasadaki hâkim durumlarını kötüye kullanmalarını yasaklamaktadır.
- (104) 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde hâkim durum, "*Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" olarak ifade edilmiştir. Tanımdan anlaşılacağı üzere, incelenen teşebbüsün hâkim durumda kabul edilebilmesi için asıl olarak rekabetçi baskılardan ne ölçüde bağımsız davranabildiği önem taşımaktadır.
- (105) 4054 sayılı Kanun'un "Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması" başlıklı 6. maddesinde ise bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanmasının hukuka aykırı ve yasak olduğu düzenlenmiştir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında, "*Ticarî faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler*" ile "*Eşit durumdaki*

alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayırimcılık yapılması” kötüye kullanma halleri olarak özellikle belirtilmiştir.

- (106) Kanun’un 6. maddesinde yasaklanan eylemleri genel itibarıyla sömürücü, dışlayıcı ve ayırmacı nitelikteki eylemler olarak gruplamak mümkündür. Bu eylemler arasında sözleşmeye yapmayı reddetme, fahiş fiyatlandırma ve pazara erişimin engellenmesi gibi uygulamalar bulunmaktadır. Sözleşme yapmayı reddetme davranışı, hâkim durumdaki bir işletmenin makul bir gerekçe olmaksızın mal veya hizmet tedarikini veya satışını reddetmesi şeklinde ortaya çıkar. Bu uygulama, rakiplerin ve diğer piyasa aktörlerinin faaliyetlerini kısıtlayarak rekabeti zayıflatır. Aynı şekilde, fahiş fiyatlandırma ise ürün veya hizmetlerin, piyasa koşullarının üzerinde ve haksız biçimde aşırı fiyatlarla sunulmasıdır. Fahiş fiyat uygulamaları tüketicilerin ekonomik çıkarlarını olumsuz etkilediği gibi rekabetin işleyişini de bozabilmektedir.
- (107) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, Kanun’un 6. maddesi kapsamında SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan hizmetlere ilişkin olarak uygulanan fiyat artışlarının fahiş fiyatlandırma; liman çalışma saatlerine ilişkin düzenlemeler ile bazı müşterilerin yükleme faaliyetlerinin durdurulması gibi eylemlerin ise sözleşme yapmayı reddetme yönünde rekabet sorunları teşkil edebileceği kanaatine varılmıştır.
- (108) Bu çerçevede, ilk olarak SARAYLAR LİMANI’nın hâkim durumda olup olmadığı ele alınacaktır.

H.4.1.1. Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (109) Rekabet hukukunda hâkim durum, bir teşebbüsün ilgili piyasada diğer rakiplerine kıyasla belirleyici bir güce sahip olması durumudur. Bu durum, teşebbüsün piyasa koşullarını rakiplerinden ve müşterilerinden bağımsız olarak etkileyebilme yeteneğini ifade eder. Hâkim durumun varlığı, piyasa yapısına ilişkin çok boyutlu analizlerle tespit edilir. Hâkim durumun saptanmasında kullanılan kıstaslar Kılavuz’da; incelenen teşebbüs ve rakiplerinin piyasadaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri ve alıcı gücü olmak üzere üç başlıkta sınıflandırılmaktadır. Bu başlıklar çerçevesinde SARAYLAR LİMANI’na ilişkin yapılan hâkim durum analizi aşağıda sunulmaktadır.

H.4.1.1.1. Pazar Payı ve Rakiplerin Pazardaki Konumu

- (110) İlgili pazardaki hâkim durum konumunun birincil göstergesi, teşebbüsün sahip olduğu pazar payıdır. Hâkim Durum Kılavuzu’nun 12. paragrafında *“Bir teşebbüsün hâkim durumda bulunduğu dair delil teşkil eden belirli bir pazar payı eşiği yoktur. Bununla birlikte, aksini gösterecek bir durum söz konusu değilse, Kurul’un yerleşik uygulamasında %40’ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte, bu düzeyin üzerindeki pazar payına sahip olan teşebbüsler bakımından ise daha detaylı bir incelemeye gidilmektedir.”* ifadesi yer almaktadır.
- (111) Kararın *“İlgili Ürün Pazarı”* bölümünde de ayrıntılı şekilde açıklandığı üzere, Marmara Adası’nda faaliyet gösteren mermer üreticileri açısından deniz yolu taşımacılığı, ürünlerin ada dışına sevki açısından vazgeçilmez bir zorunluluk arz etmektedir. Bu çerçevede SARAYLAR LİMANI, blok mermerin kuru yük gemilerine yüklenmesi sürecinde zorunlu olan vinç hizmeti, sapan kullanımı ve barınma gibi hizmetleri aynı fiziksel alan içerisinde, birlikte ve kesintisiz sunabilecek altyapıya sahip, adadaki tek liman olarak öne çıkmaktadır. Bu hizmetler, fonksiyonel olarak birbirini tamamlayan ve ayrıştırılması teknik olarak mümkün olmayan niteliktedir. Dolayısıyla bu hizmetlerin

birlikte sunulması, SARAYLAR LİMANI'nın ikamesizliğini ve pazar gücünü pekiştirici bir unsur olarak ele alınmıştır.

- (112) Marmara Adası'nda bulunan diğer iki liman olan BADALAN LİMANI ve MARMARA LİMANI, SARAYLAR LİMANI'nın sunduğu entegre hizmet bütünlüğünü sağlayamamaktadır. BADALAN LİMANI, daha çok bölgede ağırlıklı olarak üretilen agrega ve dolomit taşlarının yüklemesine yönelik olarak faaliyet göstermekte olup, büyük tonajlı yük gemilerinin yanaşmasına elverişli bir altyapıya sahip değildir. Bu nedenle limanda gerçekleştirilen blok mermer yüklemeleri ihmal edilebilir düzeyde kalmakta ve yalnızca küçük tonajlı Ro-Ro gemileriyle sınırlı bir taşımacılık yapılabilmektedir. Ayrıca Badalan Bölgesi'nde blok mermer üretimi oldukça sınırlı olduğundan, çıkarılan ürünler genellikle ağır vasıta kara taşıtlarına yüklenerek MARMARA LİMANI'na gönderilmekte ve araç taşımacılığı yapan gemiler vasıtasıyla ana karaya ulaşması sağlanmaktadır.
- (113) MARMARA LİMANI, Marmara Adası'nın merkezinde yer almakta olup esas olarak yolcu ve araç taşımacılığı amacıyla faaliyet göstermektedir. Yük taşımacılığı bakımından yalnızca ikincil ve sınırlı bir kapasiteye sahip olan bu limanda, yük elleçlemeye yönelik herhangi bir altyapı veya teknik ekipman bulunmamaktadır. Bu nedenle limanda doğrudan bir yük elleçleme faaliyeti gerçekleştirilememektedir. Yüklerin taşınması ancak, ağır vasıta araçlara yüklenerek limana getirilmesi ve bu araçların yolcu ve araç taşımacılığına tahsisli gemilerle birlikte ana karaya sevk edilmesi suretiyle mümkün olabilmektedir. Bu yöntem, taşıma kapasitesi ve teknik sınırlamalar nedeniyle yalnızca düşük hacimli ve istisnai taşımalar için uygulanabilir niteliktedir. Bu çerçevede, Badalan Bölgesi'nde çıkarılan ve BADALAN LİMANI'ndan sevk edilemeyen blok mermer ile Saraylar Limanı'ndan çıkarılan blok mermerlerin sınırlı bir kısmının MARMARA LİMANI üzerinden ana karaya (yalnız ilgili yolcu ve araç gemisinin standart destinasyonu) sevk edilebildiği söylenebilecektir.
- (114) MARMARA LİMANI tarafından sunulan bilgi ve belgelere göre, 2022–2024 yılları arasında bu liman vasıtasıyla taşınan toplam (.....) ton blok mermerin yaklaşık %(.....)'sı ((.....) ton) Badalan Bölgesi, %(.....)'ü ((.....) ton) ise Saraylar Bölgesi kaynaklıdır. Aynı dönemde SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen toplam blok mermer miktarının (.....) ton olduğu dikkate alındığında, Saraylar Bölgesi'nde üretilen mermerin yalnızca yaklaşık %(.....)'lik bir kısmının MARMARA LİMANI üzerinden taşındığı görülmektedir.
- (115) Diğer yandan MARMARA LİMANI tarafından, MARMARA LİMANI kullanılarak kısmi bir moloz mermer taşımacılığı da yapıldığı ifade edilmiştir. MARMARA LİMANI tarafından sunulan bilgi ve belgelere göre, 2022-2024 yıllarında MARMARA LİMANI aracılığıyla taşınan toplam (.....) ton moloz mermerin yaklaşık %(.....)'i ((.....) ton) Badalan Bölgesi, %(.....)'i ((.....) ton) ise Saraylar Bölgesi kaynaklıdır. Aynı dönemde SARAYLAR LİMANI'nda elleçlenen toplam dökme kuru yük (kalsit ve agrega) miktarının (.....) ton olduğu dikkate alındığında, Saraylar Bölgesi'nde üretilen toplam kuru dökme yükün %(.....)'den daha az bir kısmının MARMARA LİMANI üzerinden taşındığı görülmektedir.
- (116) Bu veriler, MARMARA LİMANI'nın Saraylar Bölgesi'ndeki mermer üreticileri açısından ancak tamamlayıcı ve tali nitelikte bir kanal olarak işlev gördüğünü; esas kullanım amacı, fiili taşıma kapasitesi ve yükün doğrudan ulaştırılabileceği nokta gibi hususlar bakımından bu limanın ikame edilebilir bir alternatif teşkil etmediğini açıkça ortaya koymaktadır.
- (117) Öte yandan, Marmara Adası'nın coğrafi yapısı ve gerek blok mermer gerekse kalsit, agrega ve dolomit ürünlerinin fiziksel özellikleri göz önüne alındığında, Saraylar ve Badalan bölgeleri arasında karayolu taşımacılığı ekonomik ve teknik açıdan rasyonel

bir alternatif oluşturmamaktadır. Zira iki bölge arasında doğrudan bir karayolu bağlantısı bulunmamakta; ulaşım Marmara ilçe merkezinden geçilerek sağlanabilmektedir. Bu durum, toplam mesafeyi yaklaşık 38 kilometreye çıkarmakta, ayrıca özellikle Badalan Bölgesi–Marmara ilçe merkezi arasındaki 12,6 km’lik yolun önemli bir bölümünün dar, virajlı ve toprak yoldan oluşması sebebiyle ağır tonajlı araçların bu yolu kullanması ciddi güçlükler doğurmaktadır. Nitekim, hem Badalan hem de Saraylar Bölgeleri’nden temin edilen bilgi ve belgeler doğrultusunda, iki bölge arasında belirgin bir coğrafi ayrışma bulunduğu ve bu kapsamda başta kalsit, agrega ve dolomit olmak üzere mermer türevi ürünlerin taşınmasının ekonomik açıdan rasyonel olmadığı; dolayısıyla BADALAN LİMANI ile SARAYLAR LİMANI’nın birbirine ikame olarak kullanılmadığı anlaşılmaktadır.

- (118) Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde, gerek teknik altyapı gerekse coğrafi erişilebilirlik açısından SARAYLAR LİMANI’nın, Saraylar Bölgesi’nde faaliyet gösteren mermer üreticileri için entegre hizmet sunabilen ve fiilen kullanılabilir başlıca liman konumunda olduğu ve dolayısıyla adadaki diğer limanların SARAYLAR LİMANI’na ancak sınırlı ölçüde alternatif oluşturabileceği kanaatine ulaşılmıştır.

H.4.1.1.2. Pazara Giriş ve Pazarda Büyüme Engelleri

- (119) Hâkim durumun değerlendirilmesi noktasında dikkate alınması gereken bir diğer unsur, pazara giriş ve pazardaki büyüme engelleridir. Bu kapsamda ilgili pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda hâlihazırda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığının incelenmesi gerekmektedir.
- (120) Hakim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Davranışlarına İlişkin Kılavuz’un (Hakim Durum Kılavuzu) 17. paragrafında da belirtildiği üzere teşebbüslerin pazara girişinin yahut teşebbüslerin pazarda büyümelerinin önündeki engeller, ilgili pazarın özellikleri nedeniyle ortaya çıkabileceği gibi, incelenen teşebbüsün özelliklerinden veya davranışlarından da kaynaklanabilmektedir.
- (121) Pazara giriş engelleri yapısal ya da hukuki/düzenleyici olabilmektedir. Hukuki ya da düzenleyici giriş engelleri, pazardaki oyuncuların pozisyonlarını doğrudan etkileyen hukuksal, idari ya da diğer devlet yaptırımları şeklinde ortaya çıkmaktadır. Yapısal giriş engelleri ise pazarın kendi yapısından kaynaklanan teknik ya da ekonomik engeller şeklinde tezahür etmektedir. Genel itibarıyla hukuki ve yapısal giriş engelleri arasında; kamu tekelleri, yetki ve lisans alma zorunlulukları, fikri mülkiyet hakları gibi yasal ve idari engeller, batık maliyetler, ölçek ve kapsam ekonomileri, şebeke etkileri, tüketicilerin veya alıcıların başka bir sağlayıcıya geçiş maliyetleri, atıl kapasite, dikey bütünleşik yapı, güçlü bir dağıtım ağı ve geniş bir ürün portföyü, yüksek marka bilinirliği, finansal ve ekonomik güç sayılabilmektedir.
- (122) İlgili pazarın ya da incelenen teşebbüsün sahip olduğu bu özellikler, teşebbüse mevcut ya da potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilmektedir. Yüksek teknoloji ile sürekli ve istikrarlı bir yatırımın gerekliliği de pazara giriş yapmak isteyen potansiyel teşebbüslerin önemli finansman kaynaklarına erişim sağlamadan faaliyete geçmelerini engellemektedir. Ayrıca bu durum pazara giriş yapmayı başarmış teşebbüslerin dahi pazarda rekabetçi bir konum elde etmelerini zorlaştırmakta ve sektördeki genişleme potansiyellerini sınırlandırmaktadır.
- (123) SARAYLAR LİMANI’nın faaliyet gösterdiği pazarda, gerek doğal gerekse yapısal nitelikte çok sayıda pazara giriş engelinin bulunduğu gözlemlenmektedir. Bu engeller, pazara yeni aktörlerin girmesini önemli ölçüde güçleştirmekte ve mevcut yapının

rekabetçi dinamiklerle dönüşmesini engelleyici bir rol oynamaktadır. Söz konusu durum, özellikle liman hizmetlerinin yüksek sabit yatırım gerektirmesi, coğrafi konumun sınırlayıcı etkisi ve düzenleyici süreçlerin karmaşıklığı gibi çeşitli faktörlerden kaynaklanmaktadır.

- (124) Doğal giriş engelleri bağlamında, Saraylar Limanı'nın Saraylar Bölgesi'ndeki agrega, kalsit ve blok mermer işletmelerine olan coğrafi yakınlığı belirleyici bir rol oynamaktadır. Bu yakınlık, blok mermer gibi ağır ve hacimli yüklerin kara yolu ile taşınmasında önemli bir maliyet avantajı sağlamak ve limanı bölgedeki üreticiler açısından teknik olarak vazgeçilmez kılmaktadır. Marmara Adası'nın sınırlı yüzölçümü ve uygun kıyı yapısının sınırlılığı, alternatif liman altyapılarının geliştirilmesini fiilen mümkün olmaktan çıkarmakta veya yüksek ölçüde kısıtlamaktadır. Bu çerçevede, limanın coğrafi konumdan kaynaklanan avantajı, doğrudan ikame edilemeyen ve başka bir lokasyonda yeniden üretilmeyen bir üstünlük niteliği taşımaktadır. Coğrafi özelliklerden kaynaklanan bu tür engeller, ekonomik literatürde "doğal tekel" eğilimi olarak da tanımlanabilmektedir.²⁹
- (125) Yapısal giriş engelleri açısından ise, liman işletmeciliği sektörü yüksek düzeyde sabit sermaye yatırımı, uzun vadeli planlama ve teknik uzmanlık gerektiren bir alan olarak öne çıkmaktadır. Modern liman altyapısının inşası, yalnızca maliyet açısından değil, aynı zamanda zaman ve düzenleyici süreçler açısından da ciddi kaynak gerektirir. Mevcut mevzuat çerçevesinde liman yatırımları için alınması gereken çok sayıda idari izin, özellikle kıyı yapıları, çevresel etki değerlendirmesi, imar planı onayları gibi alanlarda karmaşık ve uzun süren bürokratik süreçlere tabidir. Bu durum, pazara yeni girişin hem belirsizliğini hem de maliyetini artırmakta; giriş kararlarını erteleyici veya tamamen engelleyici bir rol oynamaktadır.³⁰
- (126) Bunlara ek olarak, liman hizmetlerinin teknik doğası gereği belirli bir ölçeğin altındaki yatırımların ekonomik olarak verimli çalışması da mümkün değildir. Blok mermer gibi ürün gruplarının elleçlenmesinde ihtiyaç duyulan özel ekipman, vinç sistemleri ve lojistik koordinasyon, küçük ölçekli ya da sınırlı hizmet sunan birimler tarafından karşılanamayacak düzeydedir. Bu bağlamda, pazara girişin yalnızca yasal değil, aynı zamanda teknik ve ekonomik açıdan da yüksek eşikli olduğu açıktır.
- (127) Tüm bu etkenler bir arada değerlendirildiğinde, söz konusu pazara yeni oyuncuların girmesi oldukça güç görünmektedir. Yüksek sabit maliyetler, fiziksel sınırlamalar, regülasyonel karmaşıklıklar ve teknik ölçek zorunlulukları gibi unsurlar, mevcut yapının dışsal rekabet baskısından büyük ölçüde yalıtılmış bir biçimde işlemesine olanak tanımaktadır. Bu durum, pazarda mevcut aktörün sunduğu hizmetler açısından kullanıcıların alternatif arayışlarını ciddi ölçüde sınırlandırmakta ve ikame olanaklarını daraltmaktadır.
- (128) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında işbu dosya kapsamında liman işletmeciliği hizmeti pazarında giriş ve büyüme engellerinin olduğu kanaatine varılmıştır. Son olarak hâkim durum analizindeki bir diğer kıstas olan alıcı gücüne ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

H.4.1.1.3. Alıcı Gücüne İlişkin Değerlendirme

²⁹ Tirole, J. (1988). *The Theory of Industrial Organization*. MIT Press <https://archive.org/details/tirole-theory/page/n15/mode/2>, E.T. 02.06.2025.

³⁰ OECD (2007), *Barriers to Entry*, https://www.oecd.org/en/publications/barriers-to-entry_8bb30107-en.html, E.T. 03.06.2025.

- (129) Bir teşebbüsün ilgili pazardaki davranışları üzerinde etkili olan unsurlar sadece fiili ve potansiyel rekabetle sınırlı değildir. İncelenen teşebbüsün müşterilerinin görece büyük, bu müşterilerin; alternatif temin kaynakları hakkında yeterince bilgili ve makul bir süre içerisinde başka bir sağlayıcıya geçmek ya da kendi arzını yaratmak imkânına sahip olmaları halinde bu müşterilerin pazarlık gücüne, ya da alıcı gücüne sahip oldukları söylenebilecektir. Bu durumda müşterilerin alıcı gücü, incelenen teşebbüsün davranışlarını sınırlayan rekabetçi bir unsur olarak ortaya çıkacak ve teşebbüsün hâkim durumda olup olmadığına yönelik değerlendirmeyi etkileyebilecektir.
- (130) SARAYLAR LİMANI'ndan hizmet alan teşebbüslerin tamamını, Marmara Adası'nda yerleşik ve bölgesel ölçekte faaliyet gösteren mermer işletmeleri oluşturmaktadır. Bu işletmelerin ortak özelliği, üretim faaliyetlerinin coğrafi olarak adaya özgülenmiş olması ve taşıma sürecinde yalnızca belirli türde ağır ve hacimli ürünlerin (blok mermer, kalsit ve agrega) sevkياتına odaklanmalarıdır. Söz konusu ürünlerin fiziksel özellikleri, taşıma sürecinde belirli teknik donanımların ve özel altyapıların kullanımını zorunlu kılmakta; bu durum ise liman hizmetlerine yönelik talebi yüksek oranda belirli niteliklere sahip limanlara bağımlı hâle getirmektedir.
- (131) Bu çerçevede, SARAYLAR LİMANI tarafından özellikle blok mermer yüklemleri kapsamında sunulan hizmetlerin teknik olarak birbirinden ayrıştırılamaz ve entegre biçimde sunulması zorunluluğu, kullanıcıların yalnızca belirli bir hizmete değil, tüm hizmet paketine birlikte ihtiyaç duymalarına yol açmaktadır. Vinç, sapanlama, yük depolama ve rıhtım/barınma gibi liman hizmetlerinin her biri, taşıma sürecinin kesintisiz işleyebilmesi açısından birbirini tamamlayıcı nitelikte olup, bu hizmetlerden herhangi birinin sunulmaması tüm operasyonun aksamasına neden olabilmektedir. Bu teknik bağımlılık, hizmet alan teşebbüslerin limanla olan ilişkilerinde esneklik alanını daraltmakta ve ikame imkânlarını zayıflatmaktadır.
- (132) Öte yandan, kalsit ve agrega yükleri söz konusu olduğunda, teknik bağımlılıktan çok ekonomik bir bağımlılıktan bahsetmek mümkündür. Zira bu ürünler, görece düşük birim fiyatlı ve düşük kar marjı ile çalışılan ürünler olduğundan taşıma maliyetleri toplam maliyet içinde önemli bir paya sahiptir. Bu durum, Saraylar Bölgesi'nde üretilen kalsit ve agreganın daha uzak mesafede bulunan alternatif limanlara sevk edilmesini ekonomik açıdan rasyonel olmaktan uzaklaştırmaktadır. Dolayısıyla müşterilerin, özellikle kalsit ve agrega ürünleri bakımından, daha uzak limanları tercih etmeleri son derece sınırlı olup, bu durum alternatif yaratma imkânlarını fiilen ortadan kaldırmaktadır.
- (133) Nitekim, işbu kararın "*Pazar Payı ve Rakiplerin Pazardaki Konumu*" başlıklı bölümünde belirtildiği üzere, adadaki müşterilerin karayolu ile diğer limanlara erişimi coğrafi kısıtlar ve taşınan ürünlerin fiziksel ve lojistik özellikleri nedeniyle yüksek taşıma maliyetleri, zaman kaybı ve operasyonel verimsizliklere yol açmaktadır. Bu olumsuzluklar, söz konusu erişimi pratik ve sürdürülebilir bir çözüm olmaktan çıkarmaktadır. Ayrıca, Marmara Adası'nda yer alan diğer limanlar ya yalnızca belirli ürün gruplarına hizmet sunabilecek sınırlı bir elleçleme altyapısına sahiptir, ya da esas kullanım amaçları yük taşımacılığı dışındaki faaliyetlere yöneliktir. Bu nedenlerle, diğer limanlar Saraylar Bölgesi'nde faaliyet gösteren mermer üreticileri için işlevsel ve ekonomik açıdan ikame edilebilir bir alternatif oluşturmamaktadır.
- (134) Tüm bu hususlar dikkate alındığında, hizmet alan teşebbüslerin pazarlık gücünün son derece sınırlı olduğu, hatta birçok durumda fiilen ortadan kalktığı görülmektedir. Kullanıcılar, alternatif hizmet sağlayıcılara erişemedikleri ve hizmetlerin parçalı olarak temin edilmesi mümkün olmadığı için SARAYLAR LİMANI'nın sunduğu koşulları müzakere edemeden kabul etmek zorunda kalmaktadır. Bu durum, pazarda alıcı tarafın

fiyat ve koşullar üzerinde etkili bir karşı güç oluşturamaması sonucunu doğurmakta ve hizmet ilişkilerinde asimetrik bir yapı ortaya çıkarmaktadır.

- (135) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler bütüncül olarak ele alındığında SARAYLAR LİMANI'nın, Saraylar Bölgesi'ndeki mermer üreticilerinin ürünlerini deniz yoluyla ada dışına sevkinde pratik ve ekonomik açıdan fiilen başlıca seçenek olduğu, adadaki diğer limanların teknik altyapı, fiziksel kapasite, coğrafi konum ve kullanım amacı yönlerinden SARAYLAR LİMANI'na ancak sınırlı ölçüde alternatif olabileceği söylenebilecektir. Sunulan hizmetlerin teknik olarak ayrıştırılamaz nitelikte olması, Saraylar Bölgesi'ndeki mermer üreticilerinin limana ekonomik ve coğrafi olarak bağımlı hale gelmesine yol açmakta; bu da kullanıcıların pazarlık gücünü ciddi ölçüde zayıflatmaktadır. Diğer yandan, gerek limanın üretim merkezlerine yakınlığı ve altyapı yeterliliğinden kaynaklanan doğal avantajları, gerekse yüksek sabit yatırım maliyetleri, karmaşık izin süreçleri ve sınırlı fiziksel alan gibi yapısal engeller, pazara yeni oyuncuların girişini son derece güçleştirmektedir. Detayları ile aktarılan tüm bu unsurlar, teşebbüsün fiyatlama, erişim koşulları ve hizmet kapsamı gibi ekonomik parametreleri belirleme noktasında bağımsız hareket edebilmesine olanak tanımaktadır. Bu çerçevede SARAYLAR LİMANI'nın hâkim durumda olduğu sonucuna varılmıştır.

H.4.1.2. Dosya Kapsamında Elde Edilen Belgelere Yönelik Değerlendirmeler

- (136) Şikâyet başvurusu kapsamında özellikle yüklemelerin geçerli bir sebebe dayanmaksızın zaman zaman durdurulduğu iddialarını desteklemek amacıyla *WhatsApp* yazışmalarından oluşan çeşitli belgeler sunulmuştur.
- (137) Bu belgelerden ilki SARAYLAR LİMANI yetkilileri ile agrega-kalsit yükleyici firmaların yetkilileri arasında oluşturulduğu anlaşılan "*BELEDİYE LİMAN MARMO MICIR YÜKLEME*" isimli *Whatsapp* grubundaki yazışmaları³¹ içeren Belge 1'dir. Belge 1'den, SARAYLAR LİMANI yetkilisi tarafından agrega-kalsit yükleyicileri firmalara karşı, yükleme sahasında gemi yüklemeleri sonrasında oluşan atık malzemelerin temizlenmesi ve işlerin düzenli yürütülmesi için titizlikle hareket edilmesi gerektiği noktasında bir duyuru yapıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, daha önce Nisan ayında yapılan toplantıda yükleme sırasında ortaya çıkan toz ve ses sorunlarına dikkat çekilmiş, Haziran ayı sonuna kadar yüklerin sulanmasına ilişkin yükleme sahalarında yıkama sistemlerinin kurulması gerektiği belirtilmiş; ancak halen bazı firmaların bu konuda gerekli hassasiyeti göstermediği ifade edilmiştir.
- (138) Aynı *Whatsapp* grubundaki 19.10.2024 tarihli yazışmalara Belge 2'de yer verilmektedir. Yazışmada SARAYLAR LİMANI yetkilisi, yükleme sırasında ortaya çıkan toz miktarını gösterir bir video kaydı paylaşarak, aşırı toz çıkışı nedeniyle yüklemenin durdurulduğunu ve şikâyetlerin devam ettiğini belirtmektedir. (.....) yetkilisi ise toz sorununun yüklemeleri durdurmakla çözülemeyeceğini, sorunun çözümü için liman sahasında sulama yapılması gibi önlemler alınması gerektiğini vurgulamaktadır. (.....) yetkilisi ayrıca, toz sorununa ilişkin aşırı hassasiyetin ve hızlı tepkinin, T.C. Marmara Belediyesi'nin ve Marmara halkının maddi çıkarlarıyla çatıştığını ifade etmektedir. Buna karşılık SARAYLAR LİMANI yetkilisi, liman sahasında yapılacak sulamanın toz sorununa çare olmayacağını, sulama işleminin üretim tesislerinde yapılması gerektiğini, nitekim yükleyici firmalardan bu konu hakkında gerekli çalışmaların yapılmasının daha önce talep edildiği belirtmiştir.

³¹ Bahsi geçen yazışma hakkında net bir tarih tespiti yapılamamıştır. Bununla birlikte yazışmanın 03.10.2024 tarihinden yakın bir zaman öncesine ait olduğu kanaatine varılmıştır.

- (139) Yine aynı *Whatsapp* grubundaki 24.10.2024 tarihli yazışmaya ise Belge 3'te yer verilmektedir. Yazışmadan, SARAYLAR LİMANI yetkilisi tarafından yükleyici firmalara yönelik olarak, ses ve toz problemleri tam olarak giderilmediği sürece, belirli saatler dışında limanda yükleme yapılamayacağına ilişkin genel bir duyuru yapıldığı anlaşılmaktadır.
- (140) (.....) yetkilisi (.....) ile SARAYLAR LİMAN yetkilisi (.....) arasında, 27.10.2024 tarihinde gerçekleşen *WhatsApp* yazışmalarına Belge 4'te yer verilmiştir. Yazışmalarda, SARAYLAR LİMANI yetkilisi tarafından (.....) yetkilisine, SARAYLAR LİMANI'nın yükleme saatlerine dair yeni düzenlemeler yapıldığı ve akşam saatlerinde yükleme yapılmadığı, ancak geminin yükleme işlemi bitmek üzereyse istisnai olarak müsaade verilebileceği belirtilmiştir.
- (141) Aynı taraflar arasında 12.12.2024 tarihinde gerçekleşen *WhatsApp* yazışmasında (Belge-5) SARAYLAR LİMANI yetkilisi tarafından (.....) yetkilisine, T.C. Marmara Belediyesi Başkanı'nın talimatıyla icralık dosya borcunun peşin ödenmesini gerektiği ve yükleme işlemlerinin ses problemi nedeniyle durdurulabileceği, şikâyetler nedeniyle bu konuda katı davranıldığı ifade edilmektedir. Buna karşılık (.....) yetkilisi ise devam eden borcun maddi sıkıntılar sebebiyle ödenemediği, kendileri bakımından asıl sorunun borç değil yükleme faaliyetlerinde sık sık engellemelerle karşılaşmaları ve limanda uygulanan fahiş fiyatlar olduğu, bu durumun işletmenin faaliyetlerini zorlaştırdığını ve hatta durma noktasına getirdiğini belirtmiştir. SARAYLAR LİMANI yetkilisinin ifadelerinden ayrıca, yükleme saatlerinin süresinin 23:00'a kadar uzatılması konusunda karar alındığı ancak uzun süredir dile getirilen ses sorununun giderilmemesi nedeniyle bu kararın askıda kaldığı anlaşılmaktadır.
- (142) Yine aynı taraflar arasında 15.12.2024 tarihinde Belge 6'da yer alan yazışmalarda SARAYLAR LİMANI yetkilisi tarafından, SARAYLAR LİMANI'nda yükleme işlemlerinin başlatılmadan önce ses izolasyonlarının yapılması gerektiği ve T.C. Marmara Belediyesi Başkanı'nın kesin talimatıyla, haciz dosyasındaki ödemenin yapılmaması halinde geminin yanaştırılmayacağı belirtilmektedir. (.....) yetkilisi tarafından ise bu durumun liman işletmeciliğinde aksamalara yol açtığı, geminin bekletilmesinin doğru olmadığı yönünde görüşler ifade edilmiştir.
- (143) Şikâyet başvurusu kapsamında sunulan belge içerikleri bir bütün halinde ele alındığında, SARAYLAR LİMANI'ndaki yükleme işlemlerinin zaman zaman geçerli teknik gerekçelere dayanmaksızın veya nesnel ve öngörülebilir kurallar olmaksızın durdurulduğu, yükleme saatlerine ilişkin uygulamalarda yeknesaklık sağlanmadığı ve bu durumun ilgili teşebbüsler açısından öngörülemezlik yarattığı yönünde şüpheler doğurmaktadır. Belgelerden ayrıca, toz ve ses oluşumu gibi çevresel gerekçeler ile T.C. Marmara Belediyesi Belediye Başkanı'nın talimatları doğrultusunda uygulanan sınırlamaların, bazı teşebbüsler bakımından pazara erişim sorunlarına yol açabilecek nitelikte olduğu anlaşılmaktadır.
- (144) Bununla birlikte, yüklemelerin durdurulması ve limanın çalışma saatlerinin kısıtlanması iddialarına ilişkin olarak SARAYLAR LİMANI tarafından da çeşitli belgeler sunulmuştur. Bu belgelerden ilki Belge 7'de yer verilen, Saraylar Jandarma Karakol Komutanlığı tarafından SARAYLAR LİMANI'nda yürütülen yükleme faaliyetlerine geçici olarak ara verilmesine ilişkin 15.09.2023 tarihli tutanaktır. İlgili tutanaktan, SARAYLAR LİMANI'nda gece saat 01:00 saatlerinde yapılan yüklemeler sırasında çevreyi rahatsız edici düzeyde gürültü olduğu, bu gürültünün üzerine çevre sakinleri tarafından Saraylar Jandarma Karakol Komutanlığı'na şikâyetle bulunulduğu, şikâyet üzerine

SARAYLAR LİMANI'na gelen Jandarma ekiplerinin limandaki yüklemeleri durduğu anlaşılmaktadır.

- (145) SARAYLAR LİMANI'nın çalışma saatlerinin düzenlenmesine ilişkin olarak 25.10.2024 tarihinde T.C. Marmara Belediye Başkanlığı tarafından alınan karar metnine Belge 8 olarak yer verilmiştir. İlgili karar metninden 25.10.2024 tarihi itibarıyla, SARAYLAR LİMANI'nın çalışma saatlerinin 08:30 - 17:30 olarak düzenlendiği, geminin ve yükleyici firmanın durumuna göre 17:30 - 19:00 arasında da yüklemelerin devam ettiği, liman işletmesi tarafından uygun görülmesi halinde ve gemi yüklemesi bitecek şekilde ise yüklemelerin 19:00 - 21:00 saatleri arasında da devam etmesine izin verildiği anlaşılmaktadır.
- (146) Bununla birlikte SARAYLAR LİMANI yetkileri tarafından, alınan bu kararla birlikte, toz ve gürültü nedeniyle bölge sakinleri tarafından yoğun bir şekilde şikayet edilen agrega-kalsit ürünlerine ilişkin yalnız iç piyasa (kabotoj) yüklemelerinde saat kısıtlamasına gidilmesinin amaçlandığı, diğer elleçleme faaliyetleri ve kalsit-agrega ürününe ilişkin dış piyasa (ihraç) yüklemeleri bakımından bir kısıtlamaya gidilmediği, bununla birlikte sektör paydaşlarından gelen talepler sonucunda bu kararın uygulanmadığı ifade edilmiştir (Belge-92). Nitekim bahse konu kararın ciddi bir süre uygulanmadığı şikâyetçi tarafından yapılan başvuruda geçen "... biz üreticilere birer bildirim metni göndererek, limanın artık saat 08:30 ile 17:30 saatleri arasında hizmet vereceğini tebliğ etmiş ve aynı gün uygulamaya geçmiştir. Ancak gelen yoğun tepkiler ve Valiliğe yapılan şikayetler sonucu bu durumu devam ettirememiştir." ifadeleri ile de doğrulanmaktadır.
- (147) Belge 8'de yer verilen kararın uygulanmadığını ortaya koymak adına SARAYLAR LİMANI tarafından ayrıca Belge 9 ve Belge 10'da yer verilen 06-07.02.2025 ve 25-26.03.2025 tarihli kantar fişleri sunulmuştur. Bahse konu kantar fişlerinden gerek iç piyasa (kabotaj) gerek dış piyasa (ihracat) yüklemeleri bakımından herhangi bir süre kısıtı uygulanmadığı, sabah saatlerinde başlayan yüklemelerin gece geç saatlere kadar (00:00 ve 01:27 saatlerine kadar) kesintisiz olarak sürdürülebildiği anlaşılmaktadır.
- (148) SARAYLAR LİMANI'ndan elde edilen belgelerden özetle; limandaki bazı yükleme faaliyetlerinin çevreye rahatsızlık verecek şekilde gece saatlerinde gerçekleştirildiği ve bu durumun vatandaş şikayetlerine yol açtığı, bu kapsamda Saraylar Jandarma Karakol Komutanlığı'nın 15.09.2023 tarihli müdahalesiyle geçici süreyle yüklemelerin durdurulduğu, akabinde T.C. Marmara Belediye Başkanlığı'nın 25.10.2024 tarihli kararıyla limanın çalışma saatlerinin resmi olarak 08:30–17:30 aralığında belirlendiği, şartlara bağlı olarak bu sürenin 21:00'e kadar uzatılabileceğinin düzenlendiği anlaşılmaktadır. Yapılan bu düzenlemeye karşın, elde edilen çeşitli tarihli kantar fişlerinden, hem iç piyasa hem dış piyasa yüklemelerinin gece geç saatlere kadar kesintisiz sürdürüldüğü görülmektedir.
- (149) Elde edilen belgeler bir bütün halinde ele alındığında ise SARAYLAR LİMANI tarafından uygulanan yükleme durdurma ve çalışma saatleri kısıtlamalarının her zaman nesnel, şeffaf ve öngörülebilir kriterlere dayanmadığı görülmektedir. Bu durum, limanı kullanan teşebbüsler açısından planlama ve operasyon süreçlerinde belirsizlik yaratabilmekte ve pazara erişimi zorlaştırabilecek sonuçlar doğurabilmektedir. Çevresel gerekçeler kimi zaman meşru dayanak teşkil etse de, bu uygulamaların kapsamı ve sürekliliğine ilişkin tutarsızlıkların, rekabet sorunlarının ortaya çıkma riskini artırdığı anlaşılmaktadır.

H.4.1.3. Rekabet Sorunlarına İlişkin Değerlendirme

H.4.1.3.1. SARAYLAR LİMANI'nın Uygulamalarının Sözleşme Yapmayı Reddetmek Suretiyle Rekabet Sorununa Yol Açıp Açmadığının Değerlendirilmesi

- (150) Dosya kapsamında yapılan incelemede, SARAYLAR LİMANI'nın Marmara Adası/Saraylar Bölgesi'nde blok mermer, kalsit ve agrega ürünlerinin deniz yoluyla sevkinde teknik ve ekonomik açıdan fiilen tek kullanılabilir liman konumunda bulunduğu, özellikle kalsit ve agrega ürünleri açısından bölgedeki üreticilerin liman hizmetlerine erişiminde vazgeçilmez bir altyapı sağlayıcı niteliği taşıdığı tespit edilmiştir. Bu durum, Hâkim Durum Kılavuzu'nda öngörülen ve sözleşme yapmayı reddetme davranışının ihlal teşkil edebilmesi için aranan ilk koşul olan vazgeçilmezlik unsurunun somut olayda karşılandığını göstermektedir.
- (151) İkinci koşul olan alt pazarda etkin rekabetin ortadan kaldırılması veya önemli ölçüde zayıflatılması ihtimali bakımından, şikâyet konu olayda SARAYLAR LİMANI'nın kalsit ve agrega yükleme faaliyetlerini zaman zaman durdurduğu ve yükleme saatlerine kısıtlamalar getirdiği, bu uygulamaların çevresel gerekçeler (toz ve gürültü kirliliği) ile borç ilişkilerine dayandırıldığı anlaşılmaktadır. Hâkim Durum Kılavuzu'na göre, vazgeçilmez bir girdiye erişimin nesnel ve haklı gerekçeler olmaksızın engellenmesi, alt pazarda etkin rekabeti zayıflatma potansiyeli taşımaktadır. Bu bağlamda, çevresel etkilerin azaltılması veya kamu düzeninin korunması gibi meşru amaçların ise öngörülebilir, ayrımcı olmayan ve nesnel ölçütlere dayalı olarak uygulanması gerekmektedir.
- (152) Somut olay kapsamında, elde edilen belgeler (Belge 1–6) liman hizmetlerine erişimin zaman zaman öngörülemez biçimde durdurulduğu, yükleme saatlerine ilişkin uygulamalarda yeknesaklığın sağlanamadığı ve bu durumun ilgili teşebbüsler açısından belirsizlik yarattığına dair emareler içermektedir. Kalsit ve agrega ürünleri bakımından nispeten düşük kâr marjları ile çalışıldığı ve taşıma maliyetlerinin toplam maliyetler içinde önemli bir paya sahip olduğu dikkate alındığında, bu tür belirsizliklerin navlun bedellerinin artmasına ve dolayısıyla ürün fiyatlarının yükselmesine neden olabileceği kanaatine varılmıştır. Nitekim Marmara Adası'ndan temin edilen kalsit ve agrega ürünleri, kalite (daha beyaz renk, yüksek mukavemet) ve fiyat açısından avantajlı olup, üreticiler tarafından temin sürekliliği nedeniyle tercih edilmektedir. Her ne kadar yurt içi ve yurt dışında alternatif kaynaklar mevcut olsa da, bu kaynakların kullanımında maliyet ve lojistik zorluklar bulunduğu; ayrıca liman operasyonlarındaki yoğunluk gibi faktörlerin zaman zaman ilave aksamalara yol açtığı görülmektedir. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirilerek, SARAYLAR LİMANI'nın söz konusu uygulamalarının alt pazarda etkin rekabeti ortadan kaldırma veya önemli ölçüde zayıflatma ihtimali bulunduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- (153) Üçüncü koşul olan tüketici zararına yol açma ihtimali bakımından, liman hizmetlerine erişimin öngörülemez şekilde durdurulması veya kısıtlanması sonucunda ortaya çıkabilecek fiyat artışları ile temin süreçlerindeki aksaklıkların, kalsit ve agrega alıcılarının maliyetlerini artırabileceği ve temin alternatiflerini sınırlandırabileceği anlaşılmaktadır. Söz konusu maliyet artışlarının, bu girdilerle üretilen nihai ürünlerin üretim maliyetlerine yansması ve nihai tüketicilerin söz konusu ürünlere daha yüksek fiyatlarla erişmesine neden olması muhtemeldir. Ayrıca, liman hizmetlerinde yaşanan aksaklıkların sevkiyat gecikmeleri ve operasyonel sorunlara yol açarak tedarik zincirinin etkinliğini azaltması ve ürün bulunabilirliğini güçleştirmesi beklenmektedir. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirilerek, SARAYLAR LİMANI'nın hâkim durumunu kullanarak gerçekleştirdiği sözleşme yapmayı reddetme davranışının, hem üreticilerin faaliyetlerini

zorlaştırarak hem de nihai ürün fiyatlarını artırıp arz sürekliliğini olumsuz etkileyerek tüketici refahını azaltma potansiyeli taşıdığı kanaatine varılmıştır.

- (154) Bu çerçevede, somut olayda Hâkim Durum Kılavuzu'nda öngörülen üç koşulun da gerçekleştiği; dolayısıyla SARAYLAR LİMANI'nın sözleşme yapmayı reddetmek suretiyle rekabet sorunu meydana getirdiği kanaatine varılmıştır.
- (155) Bu kapsamda, mevcut ve olası rekabet sorunlarının giderilmesi bakımından; SARAYLAR LİMANI'nın faaliyetlerinin sürekliliğini sağlaması, yüklemeleri yalnızca teknik, hukuki ve objektif gereklilikler çerçevesinde, önceden ilan edilmiş kurallara uygun olarak ve öngörülebilir şekilde sınırlandırılması, çevresel ve operasyonel gerekçelerle alınacak önlemlerin ise ayrımcı olmaksızın tüm kullanıcılar için eşit biçimde uygulanmasının sağlanmasının, hem pazardaki belirsizlikleri azaltacağı hem de uzun vadede etkin rekabetin korunmasına katkıda bulunacağı sonucuna ulaşılmıştır.
- (156) Mevcut kararın "SARAYLAR LİMANI Tarafından Sunulan Nihai Taahhüt Metni ve Anılan Taahhütlere İlişkin Değerlendirme" başlıklı bölümünde daha detaylı olarak ele alınacağı üzere SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan Taahhüt Metni ile limanın çalışma saatlerinin kısıtlanması ile çevresel gerekçelerle bazı yükleme işlemlerinin durdurulmasının, mermer üreticilerinin faaliyetlerinin sürekliliğini olumsuz yönde etkileyebileceğinin anlaşıldığı ve bu hususla ilgili olarak, yükleme ve tahliye faaliyetlerinin sürekliliğinin sağlanması, liman kullanımının sınırlandırılmaması ve liman hizmetlerine erişimde müşteriler arasında eşitlik ve tarafsız ilkesine uygun hareket edilmesinin taahhüt edildiği görülmektedir:

"2. Yükleme ve Tahliye Faaliyetlerinin Sürekliliği: Liman sahasında gerçekleştirilen yükleme ve tahliye faaliyetlerinin kesintisiz şekilde sürdürülebilmesini teminen gerekli tüm operasyonel tedbirler alınacak, bu faaliyetler yalnızca objektif, şeffaf ve önceden ilan edilmiş teknik, güvenlik veya hukuki zorunluluklar gibi geçerli sebeplerle ve ilgili kullanıcılara yazılı gerekçe sunulmak suretiyle sınırlandırılabilir.

3. Liman Kullanımının Sınırlanmaması: Liman hizmetlerine erişimi mesai saatleriyle sınırlı olmayacak; mesai saatleri dışında liman kullanımına ilişkin taleplerin yerine getirilmesi engellenmeyecek ve ilgili hizmetlerin vardiyalı sistemler ve/veya makul mesai organizasyonlarıyla sürdürülebilir şekilde sağlanması için gerekli tedbirler alınacaktır. Limanın meskûn mahalde kalması dolayısıyla gelen şikâyetler (ses, toz, gürültü vb.) göz önüne alınarak uygulama yapılacaktır.

4. Erişimde Eşitlik ve Tarafsızlık: Liman hizmetlerine erişim ve kullanım koşullarında müşteriler arasında eşitlik ve tarafsızlık ilkesine uygun hareket edilecek, hizmet sağlama süreçlerinde liman kullanıcılarının tamamının eşit fırsatlara sahip olması sağlanacaktır."

- (157) Yükleme ve tahliye faaliyetlerinin yalnızca objektif, şeffaf ve önceden ilan edilmiş geçerli sebeplerle sınırlandırılacağına, liman kullanımının mesai saatleriyle sınırlı olmayacağına ve erişimde eşitlik ile tarafsızlık ilkelerine riayet edileceğinin taahhüt edilmesinin, pazardaki belirsizliklerin giderilmesine, alt pazarda etkin rekabetin korunmasına ve tüketici refahı üzerinde olumsuz etkilerin önlenmesine hizmet edeceği kanaatine varılmıştır. Bu çerçevede, sunulan taahhütlerin, SARAYLAR LİMANI'nın liman hizmetlerine erişimin öngörülemez biçimde kısıtlanması ve durdurulması yoluyla ortaya çıkan rekabet sorunlarını gidermeye elverişli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

H.4.1.3.2. SARAYLAR LİMANI Tarafından Aşırı Fiyat Uygulanmak Suretiyle Rekabet Sorununa Yol Açılıp Açılmadığının Değerlendirilmesi

- (158) Dosya kapsamında sunulan şikâyet dilekçesinde, SARAYLAR LİMANI yönetiminin 2023 yılının Mart ayında değişmesinden sonra kalsit ve agrega yüklemeleri sırasında alınan "işgaliye bedeli"ne fahiş zamlar uygulandığı ve bu durumun kalsit ve agrega üreticilerinin rekabet gücünü zayıflatarak pazardan dışlanmalarına yol açtığı iddia

edilmektedir. Bu kapsamda iddia konusu işgaliye bedelinin hangi hizmetler karşılığında tahsil edildiğine ilişkin değerlendirmelere geçmeden önce her bir ürün grubu bakımından limanda sunulan hizmetler ve bu hizmetler karşılığında SARAYLAR LİMANI tarafından alınan ücretler hakkında bilgi verilmesi yararlı olacaktır.

- (159) SARAYLAR LİMANI, Marmara Adası'nın özellikle Saraylar Bölgesi'nde faaliyet gösteren mermer üreticilerinin ürünlerinin ada dışına taşınmasını sağlamak amacıyla kurulmuş ve hâlihazırda da bu amaca hizmet etmek için işletilmekte olup limanın faaliyetleri mermer ve mermer türevi (kalsit ve agrega) ürünlerin limana yanaşan gemilere yüklenmesinden ibarettir. Bu kapsamda SARAYLAR LİMANI'nda blok mermer, kalsit ve agrega olmak üzere toplam üç ürünün yüklemesi yapılmaktadır.
- (160) SARAYLAR LİMANI'nda yapılan blok mermer, kalsit ve agrega yüklemeleri kapsamında sunulan hizmet türlerine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 7: SARAYLAR LİMANI'nda Sunulan Hizmetler ve Güncel Ücret Tarifeleri

Yükleme Türleri	Ticaret Tipi	Ücret Kalemleri	Ücret Tarifeleri	Güncel Fiyatlar (2025)	Ücretin Muhatabı
Blok Mermer	İç piyasa (Kabotaj)	İskele Geçit	Blok İç Piyasa (Firmaya)	(.....) TL/Ton	Yükleyici Firma
		Vinç	Vinç Bedeli	(.....) TL/Ton	
		Sapan	Sapan Ücreti	(.....) TL/Ton	
		Gemi İşgal	Blok İç Piyasa (Kabotaj Gemisi)	(.....) TL/Ton	Alıcı Firma
	Dış Piyasa (İhracat)	İskele Geçit + İhracat	Blok (İhracat Firmaya)	(.....) TL/Ton	Yükleyici Firma
		Vinç	Vinç Bedeli	(.....) TL/Ton	
		Sapan	Sapan Ücreti	(.....) TL/Ton	
		Gemi İşgal + İhracat	Blok (İhracat Gemisine)	(.....) TL/Ton	Alıcı Firma
Kalsit (Dökme Kuru Yük)	İç piyasa (Kabotaj)	İskele Geçit	Kalsit(Firmaya)	(.....) TL/Ton	Yükleyici Firma
		Gemi İşgal	Kalsit(Kabotaj Gemisine)	(.....) TL/Ton	Alıcı Firma
	Dış Piyasa (İhracat)	İskele Geçit + İhracat	Kalsit (İhracat Firmaya)	(.....) TL/Ton	Yükleyici Firma
		Gemi İşgal + İhracat	Kalsit (İhracat Gemisine)	(.....) TL/Ton	Alıcı Firma
Agrega (Dökme Kuru Yük)	İç piyasa (Kabotaj)	İskele Geçit	Agrega(Firmaya)	(.....) TL/Ton	Yükleyici Firma
		Gemi İşgal	Agrega(Kabotaj Gemisine)	(.....) TL/Ton	Alıcı Firma
Konteyner	İç / Dış Piyasa	Konteyner Yükleme	Konteyner (Adet)	(.....) TL/adet	Yükleyici Firma
Kaynak: SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan bilgi ve belgeler.					

- (161) SARAYLAR LİMANI'ndan yapılan kalsit ve agrega yüklemeleri yük sahiplerinin mülkiyetinde bulunan konveyör bantlar ve yine yük sahiplerinin personeli aracılığıyla yapılmaktadır. Söz konusu yüklemelerin iç piyasa (kabotaj) gemilerine yapılması durumunda alıcı firmadan "gemi işgal ücreti", yükleyici firmadan ise "iskele geçit ücreti" alınmakta, yüklemelerin dış piyasa (ihracat) gemilerine yapılması durumunda ise bu ücretlere ayrıca "ihracat bedeli" eklenmektedir. 2024 yılına kadar iç piyasa (kabotaj) gemilerine yapılan kalsit ve agrega yüklemeleri aynı tarifeler üzerinden ücretlendirilirken 2024 yılı itibarıyla iki ürün türü farklı tarifeler üzerinden ücretlendirilmeye başlanmıştır.
- (162) Blok mermer yüklemelerinde ise "gemi işgal ücreti" ve "iskele geçit ücreti"nin yanı sıra yük sahiplerinden "vinç bedeli" ve "sapan ücreti" de tahsil edilmektedir. Zira blok mermerler gemilere, SARAYLAR LİMANI'na ait vinç ve sapanlar ile SARAYLAR LİMANI personeli tarafından yüklenmektedir. Ayrıca kalsit ve agrega yüklemeleriyle benzer şekilde yüklemelerin dış piyasa (ihracat) gemilerine yapılması durumunda "gemi işgal" ve "iskele geçit" ücretlerine "ihracat bedeli" de eklenmektedir.
- (163) SARAYLAR LİMANI'nda sunulan diğer bir hizmet ise konteyner elleçleme hizmetidir. Zira mermer ürünü genel kargo olarak kuru yük gemileri vasıtasıyla nakledilebildiği gibi konteyner içine doldurulmak suretiyle konteyner gemileri vasıtasıyla da nakledilebilmektedir. SARAYLAR LİMANI'nda sunulan konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında yük sahiplerinden "konteyner (adet)" ücreti alınmaktadır.
- (164) SARAYLAR LİMANI'nda verilen hizmetlere ve yapılan yüklemelere ilişkin ücret tarifelerinin T.C. Marmara Belediyesi Belediye Başkanlığı tarafından gündem maddesi olarak belirlendiği, belirtilen tarihte Belediye Meclisi'nde görüşülüp belediye plan ve bütçe komisyonuna havale edildiği, komisyonda görüşülmesinin ardından komisyon tarafından revize edilmiş versiyonunun yeniden Belediye Meclisi'nde görüşüldüğü ve karara bağlandığı belirtilmektedir.
- (165) Başvuru sahibi tarafından esas olarak kalsit ve agrega yüklemeleri kapsamında SARAYLAR LİMANI tarafından alınan işgaliye bedeline yapılan zamların fahiş olduğu iddia edilmektedir. Bununla birlikte bütünlük sağlamak adına, kalsit ve agrega yüklemeleri bakımından alınan ücretlerin yanı sıra blok mermer yüklemeleri kapsamında alınan ücretlerin de incelenmesinin yerinde olacaktır. Öte yandan, SARAYLAR LİMANI'nda her ne kadar konteyner elleçleme faaliyetleri yürütülse de bu faaliyetlerin limanın toplam iş hacmi içerisinde ihmal edilebilir seviyelerde kaldığı³² ve hatta 2024 yılı boyunca herhangi bir konteyner elleçleme faaliyetinde bulunulmadığı anlaşıldığından, konteyner yüklemelerine ilişkin alınan ücretlere ilişkin herhangi bir değerlendirme yapılmasına gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.
- (166) SARAYLAR LİMANI'nda uygulanan fiyat tarifeleri ile bu tarifelerin son beş yıl içerisindeki değişimine ilişkin aşağıda yer verilen tablo hazırlanmıştır.

³² Elde edilen gelir bakımından, 2021-2023 yıllarında SARAYLAR LİMANI'nda yürütülen toplam faaliyetlerin sırasıyla yaklaşık %(.....), %(.....) ve %(.....)'ini konteyner elleçleme faaliyetleri oluşturmuştur (Kaynak: SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan bilgiler çerçevesinde yapılan hesaplamalar).

Tablo 8: SARAYLAR LİMANI'nda Blok Mermer, Agregada ve Kalsit Ürünlerine Sunulan Hizmetlere İlişkin Son Beş Yıllık (2020-2025) Ücret Tarifeleri

Hizmet Türü	Hizmet Fiyatı (TL/Ton)					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Blok İç Piyasa (Firmaya)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Blok İç Piyasa (Kabotaj Gemisi)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Blok (İhracat Firmaya)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Blok (İhracat Gemisine)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalsit (Firmaya)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalsit (Kabotaj Gemisine)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalsit (İhracat Firmaya)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalsit (İhracat Gemisine)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Agrega (Firmaya)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Agrega (Kabotaj Gemisine)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Vinç Bedeli	(.....)	(.....)	(.....)(.....)(.....)	(.....)(.....)	(.....)(.....)	(.....)
Sapan Ücreti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan bilgi ve belgeler.						

- (167) SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan ücret tarifeleri incelendiğinde, blok mermer, kalsit ve agrega yükleme ve boşaltma bakımından alınan ücretlere 2020-2021 yıllarında yalnız yıl başında artış yapılırken, 2022 yılında yük sahiplerinden alınan ücretlere (“Blok İç Piyasa (Firmaya)”, “Blok (İhracat Firmaya)”, “Kalsit (Firmaya)”, “Kalsit (İhracat Firmaya)”, “Vinç

Bedeli”) yılda üç, alıcı firmalardan alınan ücretlere (“Blok İç Piyasa (Kabotaj Gemisi)”, “Blok (İhracat Gemisine)”, “Kalsit (Kabotaj Gemisine)”, “Kalsit (İhracat Gemisine)”) yılda iki defa artış yapıldığı görülmektedir. 2023-2024 yıllarında ise her iki taraftan da alınan ücretlere yılda iki defa artış yapıldığı anlaşılmakla birlikte 2024 yılının ortası itibarıyla agrega ürününe ilişkin iç piyasa yüklemelerinin kalsit ürününden ayrıştırılarak yeni bir ücret tarifesine (“Agrega (Firmaya)” ve “Agrega (Kabotaj Gemisine)”) bağlandığı görülmektedir.

(168) Ayrıca 2025 yılının başında diğer tüm ücret kalemlerine artış yapılırken agrega ürününe ilişkin iç piyasa yüklemelerinde alınan ücretlere herhangi bir artış yapılmadığı dikkat çekmektedir. Konuyla ilgili olarak SARAYLAR LİMANI ile yapılan görüşmede, sektör paydaşlarından gelen görüşler sonucunda adadaki agrega ticaretini teşvik etmek adına agrega ürünleri bakımından alınan işgaliye bedelinin 16.06.2025 tarihine kadar sabit tutulması yönünde Belediye Meclisi kararı alındığı belirtilmiştir. Diğer yandan SARAYLAR LİMANI tarafından blok mermer yüklemeleri bakımından 2024 yılında sapan hizmetinin de sunulmaya başlandığı ve kapsamda 11.06.2024 tarihi itibarıyla “Sapan Ücreti” alındığı ifade edilmiştir. Bu ücret kalemine de 2025 yılı başında artış yapıldığı görülmektedir.

(169) Aşağıda yer verilen tablolarda ise SARAYLAR LİMANI tarafından uygulanan ücret tarifelerine ilişkin 2020-2025 yıllarında fiyatların yıllık artış oranlarına ve bu oranlara ilişkin ilgili yıllara ait Üretici Fiyat Endeksi (ÜFE) verileri kapsamında yapılan değerlendirmelere yer verilmektedir.

Tablo 9: Blok Mermer Bakımından Fiyat Artış Oranları

Yıl	Blok İç Piyasa (Firmaya)		Blok İç Piyasa (Kabotaj Gemisi)		Blok (İhracat Firmaya)		Blok (İhracat Gemisine)		Vinç Bedeli		Sapan Ücreti		ÜFE (%)
	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	25,15
2021	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	79,89
2022	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	97,72
2023	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	44,22
2024	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	28,52
2025	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	24,45

Kaynak: Dosya kapsamında edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.

(170) Tablo 9’da, 2020–2025 döneminde SARAYLAR LİMANI tarafından blok mermer yüklemeleri kapsamında hem yük sahiplerinden (örneğin “Blok İç Piyasa – Firmaya”, “Blok – İhracat Firmaya”, “Vinç Bedeli”, “Sapan Ücreti”) hem de alıcı firmalardan (örneğin “Blok İç Piyasa – Kabotaj Gemisi” ve “Blok – İhracat Gemisine”) alınan ücretlerde yıllık bazda dikkat çekici oranlarda artışlar yaşandığı görülmektedir. Özellikle 2021 ve 2023 yıllarında neredeyse tüm hizmet türlerinde görülen fiyat artışlarının çoğunun aynı yıllarda kaydedilen ÜFE oranlarının da üzerinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Yük sahiplerinden alınan ücretler açısından bakıldığında, “Blok İç Piyasa (Firmaya)” bedeli 2020’de (.....)TL iken, 2021’de (.....) TL’ye çıkarak %(.....)oranında artmıştır. Bu kalemden artışlar 2022’de %(.....), 2023’te %(.....)ve 2024’te

%(.....) seviyelerinde devam etmiş, 2025'te (.....) TL'ye ulaşarak %(.....) artmıştır. Blok (İhracat Firmaya)" ücreti ise 2020'de (.....) TL'den başlayarak benzer bir seyir izlemiş ve 2025 yılında yine (.....) TL seviyesine ulaşmıştır. 2023'teki artış oranı %(.....), 2024'te %(.....), 2025'te ise %(.....)'dir. "Vinç Bedeli" 2020'de (.....) TL iken, 2023'e gelindiğinde (.....) TL'ye çıkarak sadece bu yılda %(.....) oranında artmıştır. Bunu 2024'te %(.....) ve 2025'te %(.....) artış izlemiştir. "Sapan Ücreti" ise yalnızca son iki yılda alınmaya başlamış olup bu ücret 2025 yılında (.....) TL'den (.....) TL'ye çıkarak %(.....) oranında artmıştır.

- (171) Alıcı firmalardan alınan ücretlerde de benzer şekilde güçlü artışların olduğu görülmektedir. Nitekim "Blok İç Piyasa (Kabotaj Gemisi)" ve "Blok (İhracat Gemisine)" kalemleri 2021'den itibaren önemli sıçramalarla ilerlemiş, 2023'te %(.....) gibi dikkat çekici artışlar göstermiştir. 2025 itibarıyla bu iki kalemden de ortalama ücret (.....) TL seviyesine çıkmıştır.
- (172) Tüm bu hizmet türlerindeki artışlar ÜFE oranlarıyla karşılaştırıldığında, liman hizmet fiyatlarının özellikle 2023 ve sonrasında reel olarak arttığı açıkça görülmektedir. Örneğin, 2021 ve 2022 yıllarında ÜFE sırasıyla %79,89 ve %97,72 iken, bazı hizmetlerdeki artış oranları (örneğin Blok İç Piyasa Firmaya %(.....); Kabotaj Gemisi %(.....)) bu seviyelerin üzerindedir, ancak 2022'ye kadar artışlar büyük ölçüde ÜFE ile paraleldir. 2023'ten itibaren ise liman ücretleri ile ÜFE arasındaki makas ciddi şekilde açılmaktadır. 2023'te ÜFE %44,22 olmasına rağmen birçok hizmette artış oranı %(.....)'ün üzerindedir. 2025'te bu fark daha da barizdir: ÜFE %24,45 iken, örneğin Vinç Bedeli %(.....); blok mermere ilişkin diğer ücret kalemleri ise %(.....) bandında artmıştır. Bu durum, ilgili yıllarda limandaki hizmet fiyatlarının genel enflasyonun oldukça üzerinde artırıldığını göstermektedir.
- (173) Sonuç olarak, 2020 sonrası dönemde SARAYLAR LİMANI tarafından uygulanan fiyatların, genel olarak ÜFE'ye kıyasla daha agresif bir artış eğilimi gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu artışlar, hem yük sahiplerini hem de alıcıları etkileyen kalemlerde benzer oranda yansıtılmış, dolayısıyla fiyatlamada denge sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak reel bazda bu hizmetler karşılık belirlenen tarifelerin makul seviyenin üzerinde olduğu, özellikle 2023 ve sonrası dönemde maliyetlerin fiyatlara fazlasıyla yansıtıldığı, hatta maliyet enflasyonunun da üzerinde kâr marjı politikaları izlenmiş olabileceği ve bu suretle rekabet sorununa yol açılmış olabileceği kanaatine varılmıştır.

Tablo 10: Kalsit ve Agregat Bakımından Fiyat Artış Oranları

Yıl	Kalsit(Firmaya)		Kalsit (Kabotaj Gemisine)		Kalsit (İhracat Firmaya)		Kalsit (İhracat Gemisine)		ÜFE (%)
	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	Ağırlıklı Ortalama Fiyat	Artış Oranı (%)	
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	25,15
2021	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	79,89
2022	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	97,72
2023	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	44,22
2024	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	28,52
2025	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	24,45

Kaynak: Dosya kapsamından edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.

- (174) Tablo 10'dan ise 2020–2025 döneminde kalsit ve agrega yüklemeleri kapsamında SARAYLAR LİMANI tarafından uygulanan hizmet bedellerinin yıllar içinde düzenli ve yüksek oranlı artışlar gösterdiği, bu artışların çoğu zaman ÜFE oranlarının oldukça üzerinde gerçekleşerek reel anlamda ciddi bir fiyat yükselişine neden olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim 2020 yılında (.....) TL olan “Kalsit (Firmaya)” bedeli 2025’e gelindiğinde (.....) TL’ye ulaşmış; bu kalemde en dikkat çekici artış 2023 yılında %(.....) ile yaşanmıştır. Benzer şekilde, “Kalsit (Kabotaj Gemisine)” için uygulanan fiyat (.....) TL’den (.....) TL’ye yükselmiş; bu kalemde 2021 ve 2023 yıllarında sırasıyla %(.....) ve %(.....) oranında artış yapılmıştır. “Kalsit (İhracat Firmaya)” hizmeti 2020’de (.....) TL iken 2025’te (.....) TL’ye ulaşmış, artış oranları 2021’de %(.....), 2023’te %(.....) ve 2024’te %(.....) gibi yüksek seviyelerde seyretmiştir. En çarpıcı yükseliş ise “Kalsit (İhracat Gemisine)” kaleminde gözlenmiş; bu hizmetin fiyatı 2020’de (.....) TL iken, 2025 yılında (.....) TL’ye çıkmıştır. Bu hizmette 2025 yılı özelinde %(.....) oranında bir zam yapılmış olması, fiyatlandırma politikasında oldukça agresif bir güncellemeye gidildiğini göstermektedir.
- (175) ÜFE oranları ile birlikte incelendiğinde, 2021 yılında iç piyasaya yönelik yüklemelerde uygulanan ücret artışlarının ÜFE’nin altında kaldığı, dış piyasaya yönelik yüklemelerdeki artış oranlarının ise ÜFE’nin üzerinde gerçekleştiği görülmektedir. 2022 yılında ise artış oranlarındaki farklılaşmanın iç ve dış piyasa yüklemelerine göre değil, yükleyici ve alıcı firmalardan tahsil edilen ücretler bakımından ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. 2022 yılında yükleyici firmalardan alınan ücretlerdeki artışın ÜFE’nin altında kaldığı, buna karşılık alıcı firmalardan alınan ücretlerin ÜFE’ye paralel seyrettiği tespit edilmektedir.
- (176) Buna karşın, 2023 yılından itibaren herhangi bir ayırım yapılmaksızın ücretlerdeki genel artış oranlarının ÜFE’nin belirgin biçimde üzerine çıktığı gözlenmektedir. Örneğin, 2023’te ÜFE %44,22 iken hizmet bedellerindeki artış oranları %(.....) arasında değişmiş; 2024’te ÜFE %28,52 iken artış oranları %(.....) aralığında gerçekleşmiş; 2025’te ise %24,45’lik ÜFE’ye karşılık “Kalsit (İhracat Gemisine)” tarifesinde %(.....), diğer hizmet bedellerinde ise %(.....) oranında artış uygulanmıştır. Bu veriler, 2023 yılından itibaren limandaki hizmet bedellerinin yalnızca maliyet enflasyonuna endekslenmediğini, aynı zamanda stratejik fiyatlandırma veya gelir artırma hedefleri doğrultusunda şekillendiği izlenimi uyandırmaktadır. Genel olarak Tablo 10, hizmet bedellerinde yıllık bazda tutarlı ancak oldukça yüksek oranlı bir artış eğilimiyle birlikte, 2023 sonrası dönemde liman hizmetlerinin reel olarak ciddi biçimde pahalandığını ortaya koymaktadır.
- (177) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında blok mermer ile kalsit ve agrega yüklemelerine dair liman hizmet bedellerinde yıllık bazda dikkat çeken artışlar yaşandığı anlaşılmaktadır. Hem yük sahiplerine hem de alıcı firmalara uygulanan ücretler, birçok kalemde 2021 ve 2023 yıllarında %(.....)’ü aşan oranlarda zamlanmıştır. Bu artışların büyük bölümü özellikle 2023 sonrası dönemde ÜFE’nin belirgin şekilde üzerinde gerçekleşmiş; 2025 yılında ortalama ÜFE yalnızca %(.....) iken, birçok hizmette %(.....) bandında, bazı kalemlerde ise bunun çok üzerinde artışlar uygulanmıştır.
- (178) SARAYLAR LİMANI tarafından 2023-2025 yıllarında uygulanan fiyat artışlarının alt pazarda rekabet sorunları ortaya çıkarabilecek seviyelerde yüksek gerçekleştiği anlaşılmakla birlikte değerlendirme bütünlüğünün sağlanması adına teşebbüsün gelir ve gider yapısının da detaylı biçimde analiz edilmesi gerekmektedir.

H.4.1.3.3. SARAYLAR LİMANI’na İlişkin Fiyat-Maliyet (Kârlılık) Analizi

- (179) AB ve Kurul içtihatları bakımından aşırı fiyatlandırma iddiaları kapsamındaki değerlendirmelerde çift aşamalı Ekonomik Değer Testi’nin (EDT) ön plana çıktığı

görülmektedir. Bu kapsamda öncelikle uygun bir maliyet ölçütünün tanımlanması gerekmektedir. Muhasebe temelli maliyet ölçütlerinden en sık kullanılan maliyet hesaplama yöntemi olarak “tam dağıtılmış maliyetler” (TDM) yaklaşımı öne çıkmaktadır. TDM ölçütünde ürünün/hizmetin maliyeti, doğrudan ilişkilendirilebilir sabit ve değişken maliyetlerin tamamı ile doğrudan ürünle ilişkilendirilmeyen ortak ve genel maliyetlerin ürüne/hizmete düşen payının hesaplanması yoluyla bulunmaktadır.

(180) Bu kapsamda SARAYLAR LİMANI’ndan, sunduğu hizmetlerle doğrudan ilişkilendirilebilir sabit ve değişken maliyetleri ile herhangi bir hizmet ile doğrudan ilişkilendirilemeyen sabit ve değişken maliyetleri talep edilmiştir. SARAYLAR LİMANI tarafından, limanın T.C. Saraylar Belediyesi tarafından işletildiği, ayrı bir tüzel kişiliği ve yönetim yapısı olmadığı gibi çalışanlarının da belediye kadrosunda olduğu, gelir ve giderlerinin ayrıca tutulmadığı, tüm gelir ve giderlerinin belediyenin genel bütçesi altında muhasebeleştirildiği ifade edilmiştir. Bununla birlikte SARAYLAR LİMANI tarafından limanın gelir ve giderlerine ilişkin bir çalışma yapılarak bu çalışmanın Kurum kayıtlarına girmesi sağlanmıştır. İlgili çalışma kapsamında sunulan gelir bilgilerinin, limanda yapılan yüklemelerin kantar fişleri ile takip ediliyor olması ve bu yüklemelere ilişkin elde edilen gelirlerin belirli fiyat tarifelerine dayanması nedeniyle nispeten daha sağlıklı bir şekilde yapılabilen hesaplamalara dayandığı; ancak gider bilgilerinin kısıtlı süre içerisinde, faturaların fiziki olarak taranması suretiyle, elle yapılan hesaplamalara dayandığı, bu kapsamda yapılan birçok giderin hesaplamaya dâhil edilmeme riskini barındırdığı belirtilmiştir.

(181) SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan bilgi ve belgelerde;

- “Vinç Hizmeti” bakımından: Vinç operatörü maaşı, elektrik tüketimi ve yatırım giderlerinin doğrudan ilişkilendirilebilir sabit maliyetler; tamir ve bakımı, ray değişimi ve betonlama giderlerinin doğrudan ilişkilendirilebilir değişken maliyetler olduğu,
- “Sapan Hizmeti” bakımından: Personel maaşı ve donanım sapanı giderinin doğrudan ilişkilendirilebilir sabit maliyetler; yükleme sapanı giderinin doğrudan ilişkilendirilebilir değişken maliyetler olduğu,
- İdari personel maaşı, büro kırtasiye ve ofis mal alımı gideri, iş güvenliği eğitimleri, iş güvenliği ekipmanları, iskele periyodik bakım ve muayene ücretleri, liman tesisi tatbikat bedeli, özel güvenlik, iş makinesi operatörü, kantar ve iskele görevlisi maaşı ve büyükşehir iş birliği protokolü gelir paylaşımı gibi giderlerinin herhangi bir hizmet ile doğrudan ilişkilendirilemeyen sabit maliyetler olarak kabul edilebileceği,
- Liman temizliği, liman yükleme için iş makinesi alımı, liman bakım onarımı, liman ulaşım yolu yapımı ve bakımı, liman usturma ve iskele babası alımı, muhtelif malzeme alımları, liman yönlendirme tabelası alımı, yangın sistemi kurulumu, yangın tüpü alımı, kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu sorumluluk sigortası, kamera sistemi kurulumu ve yedek parça alımı, liman anons sistemi kurulumu, kantar bakımı, kantar muayene ücreti ve özel güvenlik personeli sigortası gibi giderlerin herhangi bir hizmet ile doğrudan ilişkilendirilemeyen değişken maliyetler olarak kabul edilebileceği

ifade edilmiştir.

(182) SARAYLAR LİMANI tarafından maliyetlere ilişkin sunulan bilgi ve belgeler ışığında hazırlanan özet maliyet yapısına ilişkin tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 11: SARAYLAR LİMANI Maliyet Yapısı (2020-2024)

MALİYET KALEMLERİ	MALİYET MİKTARLARI (TL)				
	2020	2021	2022	2023	2024
Büyükşehir İş Birliği Protokolü Gelir Paylaşımı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Herhangi Bir Hizmet ile Doğrudan İlişkilendirilemeyen Personel Maaşları	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Vinç Hizmetleri Kapsamında Katlanılan Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sapan Hizmetleri Kapsamında Katlanılan Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bakım-Onarım ve Altyapı Yatırımlar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Eğitim, Ofis ve Diğer Sabit Giderler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Donanım ve Ekipman Alımları	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Dosya kapsamından edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.					

- (183) SARAYLAR LİMANI'na ilişkin 2020–2024 dönemini kapsayan maliyet tablosu incelendiğinde, toplam maliyetlerde her yıl artan belirgin bir eğilim görülmektedir. 2020 yılında yaklaşık (.....) TL olan toplam maliyet, 2024 yılına gelindiğinde (.....) TL'ye ulaşarak yaklaşık (.....) katlık bir artış göstermiştir. Maliyet kalemleri arasında en büyük payı 2024 yılı itibarıyla “Büyükşehir İş Birliği Protokolü Gelir Paylaşımı”³³ ((.....) TL) ve “Herhangi Bir Hizmet ile Doğrudan İlişkilendirilemeyen Personel Maaşları” ((.....) TL) almaktadır. Bu iki kalem, toplam maliyetin yaklaşık %(.....)'sini oluşturmakta olup liman işletmesinin insan kaynağına ve yerel yönetim protokollerine dayalı sabit gider yükünün çok yüksek olduğunu göstermektedir. Diğer yandan 2022 yılında ciddi oranda “Donanım ve Ekipman Alımları” ((.....) TL) yapıldığı ve dolayısıyla limanda sunulan hizmetlerin kalitesi ve işlevselliğinin artırılması adına çeşitli yatırımların yapıldığı anlaşılmaktadır.
- (184) Bahse konu maliyet kalemlerinin limanda sunulan hizmetlere dağıtılması sonucunda ortaya çıkan maliyet miktarları ile ilgili hizmetlerden elde edilen gelirlerin karşılaştırılması adına aşağı yer verilen tablolar hazırlanmıştır.

Tablo 12: Blok Mermer Yüklemeler Bakımından Gelir-Gider (2020-2024)

YIL	GELİR (BLOK MERMER)		MALİYET (BLOK MERMER)		KAR MARJİ	ELLEÇLENEN BLOK MERMER	
	Miktar (TL)	Artış Oranı	Miktar (TL)	Artış Oranı		Miktar (ton)	Artış Oranı

³³ T.C. Marmara Belediyesi ile T.C. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi arasında yapılan protokol ile liman faaliyetleri kapsamında elde edilen gelirin bir bölümü T.C. Balıkesir Büyükşehir Belediyesine aktarılmaktadır.

		(%)		(%)			(%)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2023	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2024	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Dosya kapsamından edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.							

- (185) Tablo 12'ye, göre SARAYLAR LİMANI'nın blok mermer elleçleme faaliyetleri bakımından 2020 yılında yaklaşık %(.....) gibi düşük bir kâr marjı söz konusu iken, 2021 yılında gelirlerde %(.....)'luk ciddi bir artış yaşanmış, buna karşın maliyetler yalnızca %(.....) oranında artmış ve bu fark limanın kârlılığını önemli ölçüde artırmıştır. 2022 yılına gelindiğinde ise gelir artışı yavaşlarken %(.....), maliyetlerde %(.....) gibi sert bir yükseliş görülmüş; bu durum limanın kâr marjını negatif yönde etkileyerek %(.....) oranında düşmesine neden olmuştur. Ancak takip eden 2023 ve 2024 yıllarında gelirde yeniden çok yüksek artışlar %(.....) ve %(.....) görülürken, maliyetler aynı dönemlerde sırasıyla %(.....) ve %(.....) oranında artmıştır. Bu veriler ışığında, 2023 ve 2024 yıllarında limanın hem mutlak gelir seviyesi hem de kâr marjı dikkat çekici şekilde yükselmiştir. Özellikle 2023 yılında elleçlenen blok mermer miktarı %(.....) azalmış olmasına rağmen, gelirde %(.....)'lük bir artış yaşanması; gelirdeki yükselişin doğrudan hizmet hacmine değil, fiyat düzeyine bağlı olarak gerçekleştiğini güçlü biçimde göstermektedir. Bu çerçevede, fiyat artışlarının maliyet artışını aşacak şekilde sistematik biçimde sürdüğü ve hizmet miktarındaki dalgalanmalardan bağımsız olarak gelirlerin belirgin şekilde arttığı gözlemlenmektedir.

Tablo 13: Kalsit-Agrega Yüklemeleri Bakımından Gelir-Gider (2020-2024)

YIL	GELİR (KALSİT-AGREGA)		MALİYET (KALSİT-AGREGA)		KAR MARJİ	ELLEÇLENEN KALSİT-AGREGA	
	Miktar (TL)	Artış Oranı (%)	Miktar (TL)	Artış Oranı (%)		Miktar (ton)	Artış Oranı (%)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2023	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2024	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Dosya kapsamından edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.

(186) Tablo 13'e göre, kalsit-agrega hizmetinden elde edilen gelir ile bu hizmete ilişkin maliyetler ve elleçlenen tonaj arasında yıllar itibarıyla dikkat çekici bir dengesizlik gözlemlenmektedir. 2020 yılında oldukça yüksek bir kâr marjı (%(.....)) ile faaliyet gösteren liman, 2021'de gelirlerini %(.....) artırırken, maliyetlerdeki artış %(.....) ile görece sınırlı kalmış ve bu sayede kâr marjını %(.....) seviyesine yükseltmiştir. 2022 yılında ise maliyetlerde %(.....) gibi sert bir artış yaşanmasına rağmen, gelirdeki artış %(.....) ile sınırlı kalmış, bu da kâr marjını ciddi biçimde düşürmüştür. Ancak bu geçici daralmanın ardından, 2023 ve 2024 yıllarında gelir sırasıyla %(.....) ve %(.....) oranında artarken, maliyetler aynı dönemlerde yalnızca %(.....) ve %(.....) artmıştır. Bu fark, kâr marjının yeniden çok yüksek seviyelere (%(.....) ve %(.....)) çıkmasına neden olmuştur. Özellikle 2023 yılında elleçlenen yük miktarının %(.....) artmasının, gelirdeki sıçramayı açıklamakta kısmen etkili olduğu söylenebilse de, aynı dönemdeki kâr marjı artışı orantısız olarak çok daha yüksektir. 2024 yılında ise elleçlenen yük miktarı artışı %(.....) gibi sınırlı bir düzeyde kalmasına rağmen, gelir yaklaşık iki katına çıkarak (.....) TL seviyesine ulaşmıştır. Gelirlerdeki bu çarpıcı artışlar maliyet artışlarıyla tamamen açıklanamamaktadır; dolayısıyla, fiyatlama davranışlarının hizmet maliyetlerinden bağımsız şekilde şekillendiği ve yukarı yönlü revize edildiği yönünde şüphe doğurmaktadır.

(187) Her iki tablo birlikte değerlendirildiğinde, SARAYLAR LİMANI'nın hem blok mermer hem de kalsit-agrega hizmetlerinden elde ettiği gelirlerin, özellikle 2023 ve 2024 yıllarında dikkat çekici biçimde arttığı, bu artışların çoğu zaman maliyet artışlarını önemli ölçüde aştığı ve kâr marjlarının bazı yıllarda olağan dışı seviyelere ulaştığı görülmektedir. Eş deyişle, 2023-2025 döneminde gerçekleşen ve rekabet sorunlarına yol açabilecek düzeyde olduğu kanaatine varılan fiyat artışlarının teşebbüsün ilgili dönemdeki karlılık durumuna da yansdığı görülmektedir.

H.4.1.3.4. SARAYLAR LİMANI ile Diğer Limanların Fiyatlarının Karşılaştırılması

(188) SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan hizmetlere ilişkin gelir-gider yapısı ile talep düzeyine dair yapılan değerlendirmelerin ardından, EDT'nin bir sonraki aşaması olarak aynı tür hizmetleri sunan diğer kuru yük elleçleme limanlarının fiyat tarifeleriyle karşılaştırmalı bir analiz yapılmasının yerinde olacağı kanaatine varılmıştır. Bu çerçevede, Türkiye genelinde faaliyet gösteren kuru dökme yük ve genel kargo limanlarından sundukları hizmetler ile fiyatlandırma esaslarına ilişkin bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur.

(189) Elde edilen verilere göre, SARAYLAR LİMANI'nın fiyatlandırma yönteminin sektörde faaliyet gösteren diğer liman işletmelerinden ayrıştığı görülmektedir. Zira sektör genelinde, SARAYLAR LİMANI'nın aksine, "işgaliye", "vinç" ve "sapan" gibi hizmet kalemlerinin ayrı ayrı ücretlendirilmediği; bunun yerine kuru dökme ve genel kargo

yükleri bakımından yeknesak bir fiyatlandırma yapıldığı, ayrıca yük sahibi ile alıcıdan ayrı ayrı ücret alınmadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle, şikâyetle konu olan kalsit ve agrega yüklemeleri kapsamında yük sahiplerinden tahsil edilen “işgaliye” bedelinin, sektör geneliyle doğrudan kıyaslanabilir nitelikte olmadığı kanaatine varılmıştır. Bununla birlikte, elde edilen bilgiler doğrultusunda, SARAYLAR LİMANI gibi belediye işletmesi statüsünde faaliyet gösteren KARABİGA LİMANI’nın, benzer bir fiyatlandırma yapısına sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle, dosya kapsamında SARAYLAR LİMANI ile KARABİGA LİMANI’nın fiyat tarifeleri arasında yapılacak bir karşılaştırmanın nispeten daha anlamlı ve kullanılabilir veri sunacağı kanaatine varılmıştır.

- (190) Her ne kadar SARAYLAR LİMANI’nın sunduğu hizmetlere ilişkin fiyatlandırma uygulamalarının sektör geneliyle farklılaştığı tespit edilmiş olsa da, sektör genelindeki fiyat eğilimlerinin izlenebilmesi amacıyla, diğer kuru dökme ve genel kargo limanları tarafından uygulanan fiyatlar ile SARAYLAR LİMANI’nın kuru dökme (kalsit-agrega) ve genel kargo (blok mermer) yükleri için yıllar itibarıyla uyguladığı toplam fiyatların karşılaştırmalı seyrini gösteren grafikler hazırlanarak bu grafiklere aşağıda yer verilmiştir.

Grafik 1: (.....)

(.....TİCARİ SİR.....)

Kaynak: Dosya kapsamından edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.

- (191) Grafik 1’e göre, SARAYLAR LİMANI’nın blok mermer (genel kargo) yüklemeleri kapsamında iç piyasa fiyatı 2021 yılında yaklaşık (.....) TL iken, bu değer 2025 yılında yaklaşık (.....) TL’ye ulaşmış; benzer şekilde ihracat fiyatı da 2021’de (.....) TL civarındayken 2025’te yine yaklaşık (.....) TL seviyesine yükselmiştir. Buna karşılık, piyasadaki genel kargo ortalama fiyatları aynı dönemde (.....) TL’den başlayarak düzenli bir artışla 2025’te (.....) TL’ye ulaşmıştır. Bu veriler ışığında, SARAYLAR LİMANI’nın fiyatlarının 2021-2023 arası dönemde genel piyasa ortalamasının oldukça altında seyrettiği, 2024 yılında aradaki farkın kapandığı ve 2025 itibarıyla piyasa fiyatlarına eşitlendiği görülmektedir. Bu durum, SARAYLAR LİMANI’nın blok mermer yüklemelerine ilişkin fiyat politikasının belirli bir dönemde rekabetçi düzeyin altında olduğu, ancak zaman içinde piyasa seviyesine doğru bir uyum süreci izlediğini göstermektedir.

- (192) Yukarıda da belirtildiği üzere, sektör genelinde kuru dökme ve genel kargo yükleri bakımından yeknesak bir fiyatlandırma uygulanmakla birlikte, bazı liman işletmecilerinin özellikle kuru dökme yüklerde, yük sahipleri veya alıcılarının yükleme ve elleçleme faaliyetlerini kendi imkânlarıyla gerçekleştirmeleri durumunda farklı bir fiyat tarifi belirlediği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, söz konusu liman işletmecilerinden temin edilen fiyatlar ile SARAYLAR LİMANI tarafından kalsit ve agrega yüklemeleri için talep edilen toplam ücretler karşılaştırılarak Grafik 2 oluşturulmuştur. Zira SARAYLAR LİMANI’nda kuru dökme yük niteliğindeki kalsit ve agrega yüklemeleri, yük sahiplerinin kendi makine, teçhizat ve personelleri kullanılarak gerçekleştirilmektedir.

Grafik 2: (.....)

(.....TİCARİ SİR.....)

Kaynak: Dosya kapsamından edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.

- (193) Grafik 2’ye göre, yük sahipleri veya alıcılarının yükleme ve elleçleme faaliyetlerini kendi imkânlarıyla gerçekleştirmeleri durumunda ödemeleri gereken ortalama ücret 2021 yılında yaklaşık (.....) TL iken, düzenli bir artışla 2025’te yaklaşık (.....) TL’ye ulaşmıştır. SARAYLAR LİMANI’nın kalsit (ihracat) yüklemelerinde yük sahipleri ve yükün alıcılarından aldığı toplam ücret 2021’de (.....) TL seviyesindeyken 2025’te (.....) TL’ye yükselmiş; kalsit (iç piyasa) ücreti ise 2021’de yaklaşık (.....) TL’den başlayarak 2025’te

(.....) TL'ye ulaşmıştır. Agregada (iç piyasa) yükleme fiyatı 2024'te yılında kalsit yüklemelelerinden ayrılarak (.....) TL olarak belirlenmiş ve 2025'te bu seviyede sabit tutulmuştur.

- (194) Bu veriler ışığında, 2021-2023 döneminde SARAYLAR LİMANI'nın kalsit fiyatlarının (ihracat ve iç piyasa) sektör genelindeki ortalama dökme kuru yük fiyatlarının oldukça altında seyrettiği, 2024 itibarıyla farkın önemli ölçüde azaldığı, ancak 2025'te kalsit (ihracat) fiyatlarının ortalamanın üzerine çıktığı, kalsit (iç piyasa) fiyatlarının ise ortalamanın altında kaldığı görülmektedir. Agregada fiyatlarının ise 2024-2025 döneminde dökme kuru yük ortalamasının belirgin şekilde altında ve durağan seyrettiği anlaşılmaktadır. Bu durum, kalsit fiyat politikasının belirli bir dönemde rekabetçi düzeyin altında olduğu, sonrasında özellikle ihracat segmentinde hızlı bir artış göstererek ortalamanın üzerine çıktığı; agregada fiyat politikasının ise düşük seviyede sabit kaldığına işaret etmektedir.
- (195) Sektör geneli ile yapılan kıyaslamalar, her ne kadar SARAYLAR LİMANI'nda uygulanan fiyatların genel seyri bakımından fikir edinilebilmesini sağlasa da, yukarıda da değinildiği üzere SARAYLAR LİMANI'nın sektör genelindeki liman işletmelerinden hem organizasyonel hem de işlevsel olarak farklılaşması nedeniyle sağlıklı bir veri sunduğu söylenemeyecektir. Bu nedenle, dosya kapsamında yapılacak fiyat karşılaştırmalarında, SARAYLAR LİMANI ile coğrafi ve operasyonel açıdan benzerlik taşıyan ve belediye tüzel kişiliği altında faaliyet gösteren bir başka liman olan KARABİGA LİMANI³⁴ tarafından uygulanan tarifelerin ayrıca incelenmesinin daha sağlıklı bir veri sağlayacağı kanaatine varılmıştır.
- (196) Bu kapsamda KARABİGA LİMANI'ndan, limanda elleçlenen yük türleri, bu yüklere ilişkin sunulan hizmetler ve uygulanan fiyat tarifelerine ilişkin bilgi ve belge talep edilmiştir. KARABİGA LİMANI tarafından sunulan cevap yazısında; limanda dökme kuru yük (kalsit, taş, toprak, kil vb.) yüklerinin tahliyesi faaliyetlerinin yürütüldüğü, tahliye işlemlerinin KARABİGA LİMANI ekipmanları ve personeli ile değil, yetkilendirilmiş üçüncü taraf bir özel işletme tarafından yapıldığı, tahliye işlemleri kapsamında KARABİGA LİMANI ve özel işletmeye ayrı bedeller ödendiği ve limanda sunulan hizmetlere ilişkin fiyatların T.C. Karabiga Belediyesi Meclisi tarafından belirlendiği ifade edilmiş ve 2020-2025 yıllarında uygulanan fiyat listeleri gönderilmiştir.

Tablo 14: KARABİGA LİMANI Tarafından Uygulanan Fiyat Tarifesi (2020-2025)

Hizmet Türü		Hizmet Fiyatı ³⁵					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dökme Yük Tahliye	Belediye	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Özel Şirket	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kantar		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Araç İşgaliye		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: KARABİGA LİMANI tarafından sunulan bilgi ve belgeler.

³⁴ SARAYLAR LİMANI, Balıkesir iline bağlı Marmara Adası'nda bulunurken, KARABİGA LİMANI ise Çanakkale/Biga ilçesine bağlı Karabiga Beldesi'nde bulunmaktadır. Marmara Denizi'ne kıyı olan her iki liman arasındaki kuş uçuşu mesafe yaklaşık 40,79 km (25,35 mil)'dir. (Kaynak: Google Maps.)

³⁵ KARABİGA LİMANI tarafından fiyatlandırmanın, "dökme yük" bakımından ton başına, "kantar" ve "araç işgaliye" bakımından ise araç başına yapıldığı belirtilmiştir.

- (197) Tablo 14'ten, dökme yük tahliye hizmeti kapsamında T.C. Karabiga Belediyesi tarafından tahsil edilen bedelin 2020 yılında ton başına (.....) TL iken, 2021'de %(.....), 2022'de %(.....), 2023'te %(.....) ve 2024'te %(.....) oranında artarak ortalama (.....) TL'ye, 2025'te ise %(.....) artışla (.....) TL'ye ulaştığı görülmektedir. Liman sahasında tahliye hizmeti sunan özel şirketin bedeli ise 2020'de (.....) TL iken, 2021'de %(.....), 2022'de %(.....), 2023'te %(.....), 2024'te %(.....) ve 2025'te %(.....) oranında artarak (.....) TL'ye yükselmiştir. Bu iki kalem toplamında dökme yük tahliye ücreti 2020'de (.....) TL iken, 2021'de %(.....), 2022'de %(.....), 2023'te %(.....), 2024'te %(.....) ve 2025'te %(.....) artarak (.....) TL'ye ulaşmıştır. Kantar hizmeti fiyatı 2020'de araç başına (.....) TL iken, 2021'de %(.....), 2022'de %(.....), 2023'te %(.....), 2024'te %(.....) ve 2025'te %(.....) artarak (.....) TL'ye; Araç işgaliye ücreti ise 2020'de (.....) TL iken, 2021'de %(.....), 2022'de %(.....), 2023'te %(.....), 2024'te %(.....) ve 2025'te %(.....) artarak (.....) TL'ye ulaşmıştır.
- (198) SARAYLAR LİMANI ile kıyaslanması noktasında ele alındığında, daha önce de ifade edildiği üzere yükleme/tahliye işlemlerinin liman işletmesi/liman işletmesi tarafından yetkilendirilmiş üçüncü taraf şirket tarafından yapılması bakımından KARABİGA LİMANI, SARAYLAR LİMANI'ndan farklılaşmaktadır. Öte yandan KARABİGA LİMANI'ndaki diğer hizmetler SARAYLAR LİMANI ile benzer şekilde belediye personeli aracılığıyla sunulmakta ve her iki limanda da yük sahiplerinden "işgaliye" bedeli tahsil edilmektedir. Bu bedel SARAYLAR LİMANI'nda ton başına, KARABİGA LİMANI'nda ise araç başına alınmaktadır. Ayrıca KARABİGA LİMANI'nda yük sahiplerinden ek olarak "kantar" bedeli talep edilirken, SARAYLAR LİMANI'nda böyle bir ücret alınmamaktadır. Konuyla ilgili olarak SARAYLAR LİMANI tarafından, kantar hizmetinin bedelinin işgaliye ücretine dâhil olduğu, ayrıca SARAYLAR LİMANI'nda agrega ve kalsit üreticisi/yükleyicisi firmalara ait iş makineleri ile konveyör bantların liman sahası içinde sabit şekilde bulundurulmasına izin verildiği ve sağlanan bu depolama hizmeti için de ayrıca bir ücret talep edilmediği ifade edilmiştir.
- (199) Bu çerçevede, kuru dökme yük elleçleme faaliyetleri bakımından iki liman arasında yapılan karşılaştırmada, KARABİGA LİMANI'nda yük sahiplerinden tahsil edilen "kantar" ve "araç işgaliye" bedellerinin toplamının, SARAYLAR LİMANI'nda "Kalsit (Firmaya)", "Kalsit (İhracat Firmaya)" ve "Agrega (Firmaya)" başlıkları altında alınan işgaliye bedelleriyle kıyaslanabilir nitelikte olduğu kanaatine varılmıştır. Nitekim bu önaraştırmanın başlatılmasına dayanak teşkil eden şikâyet dilekçesinde de esas olarak yük sahiplerinden alınan işgaliye bedelleri ile bu bedellere yapılan artışlara ilişkin iddialar yer almaktadır. Bu nedenle, anılan kalemler üzerinden yapılacak bir karşılaştırmının, şikâyet konusu iddiaların açıklığa kavuşturulması açısından önemli ve anlamlı bir veri sunacağı kanaati hasıl olmuştur.

Grafik 3: (.....)

(.....TİCARİ SİR.....)

Kaynak: Dosya kapsamından edinilen bilgiler ışığında yapılan hesaplamalar.

- (200) 2020–2025 dönemine ilişkin Grafik 3'te yer verilen veriler incelendiğinde, SARAYLAR LİMANI'nın aynı tür hizmetler için uyguladığı fiyatların, KARABİGA LİMANI'na kıyasla hem mutlak bedel hem de oransal olarak giderek daha fazla arttığı ve aradaki fiyat farkının yıllar itibarıyla belirgin şekilde açıldığı görülmektedir. Örneğin, 2020 yılında SARAYLAR LİMANI'nın "Kalsit (Firmaya)" bedeli (.....) TL, KARABİGA LİMANI'nın ise "Kantar + Araç İşgaliye" toplamı (.....) TL olup aradaki fark (.....) TL'dir; bu fark aynı yıl için yaklaşık %(.....) oranındadır. Ancak 2021'de (.....) TL–(.....) TL farkıyla (.....) TL'ye (%(.....)), 2022'de (.....) TL–(.....) TL farkıyla (.....) TL'ye (%(.....)), 2023'te (.....) TL–(.....)

TL farkıyla (.....) TL'ye (%(.....)), 2024'te (.....) TL–(.....) TL farkıyla (.....) TL'ye (%(.....)), ve nihayet 2025'te (.....) TL–(.....) TL farkıyla (.....) TL'ye (%(.....)) ulaşmıştır. Aynı şekilde, "Kalsit (İhracat Firmaya)" tarifi bakımından 2020'de fark (.....) TL (%(.....)) iken bu fark 2025'te (.....) TL'ye (%(.....)) çıkmıştır.

- (201) Oransal farkların yıllar içinde artış eğilimi göstermesi, SARAYLAR LİMANI'nın fiyatlama davranışının KARABİGA LİMANI'na kıyasla çok daha agresif olduğunu ortaya koymaktadır. Öte yandan SARAYLAR LİMANI tarafından 2024 yılının ikinci yarısı itibarıyla agrega yükleri bakımından fiyat farklılaştırmasına gidilip kalsit yüklerine kıyasla daha düşük bir fiyat belirlenmesi ve 2025 yılında bu fiyatın sabit tutulması, KARABİGA LİMANI tarafından uygulanan fiyatla nispeten daha düşük bir farkın ortaya çıkmasını sağlamıştır. Nitekim 2024 yılının ikinci yarısı itibarıyla yaklaşık %(.....) olan fiyat farkı, 2025 yılında %(.....) seviyesine gerilemiştir.
- (202) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler sonucunda; SARAYLAR LİMANI'nın fiyatlarının özellikle 2023–2025 döneminde reel olarak belirgin şekilde yükseldiği, maliyet artışlarının görece sınırlı kalmasının ise teşebbüsün kârlılığını artırdığı anlaşılmaktadır. Teşebbüsün fiyatlarının, piyasadaki diğer limanlarla karşılaştırıldığında başlangıçta ortalamanın altında seyrettiği, ancak 2024 yılına gelindiğinde aradaki farkın büyük ölçüde kapandığı; 2025 yılı itibarıyla blok mermer yüklemeleri bakımından piyasa fiyatlarına eşitlendiği, kalsit ve agrega yüklemeleri bakımından ise bazı hizmetlerde ortalamanın üzerine çıktığı görülmüştür. Benzer statüdeki KARABİGA LİMANI ile yapılan kıyaslamada ise SARAYLAR LİMANI'nın aynı hizmetler için uyguladığı fiyatların yıllar içinde mutlak ve oransal olarak daha hızlı artması ile aradaki farkın giderek açıldığı, yalnızca agrega yükleri bakımından 2025'te nispeten düşük bir fark olduğu tespit edilmiştir.
- (203) Bu çerçevede, SARAYLAR LİMANI tarafından 2023-2025 döneminde uygulanan fiyat artışlarının, maliyet artışlarını kayda değer ölçüde aştığı, piyasa ortalamalarının belirgin bir şekilde üzerinde seyrettiği ve bu artışın rekabet sorunlarına yol açacak düzeyde olduğu sonucuna varılmıştır. Bununla birlikte, rekabet sorunlarının giderilmesi bakımından; SARAYLAR LİMANI'nın fiyat artışlarını belirli bir dönem boyunca sınırlandırmasının, liman müşterileri üzerindeki maliyet yükünü azaltacağı ve dolayısıyla etkin rekabetin korunmasına hızlı bir şekilde katkıda bulunacağı kanaatine ulaşılmıştır.
- (204) Nitekim işbu kararın “SARAYLAR LİMANI Tarafından Sunulan Nihai Taahhüt Metni ve Anılan Taahhütlere İlişkin Değerlendirme” başlıklı bölümünde daha detaylı olarak ele alınacağı üzere SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan Taahhüt Metni ile fiyat artışlarının mermer üreticilerinin faaliyetlerinin sürekliliğini olumsuz yönde etkileyebileceğinin anlaşıldığı ve bu hususla ilgili olarak fiyatların 2025 yılı sonuna kadar sabit tutularak ek bir ücret talep edilmeyeceğinin taahhüt edildiği görülmektedir:

“1. Fiyatların Sabit Tutulması: Liman sahasında sunulan hizmetlere ilişkin fiyatlar, 2025 yılı sonuna kadar sabit tutulacak olup; mevcut hizmetler dışında yeni bir hizmet sunulmadığı sürece, herhangi bir ek ücretlendirme yapılmayacaktır.”

- (205) Sunulan bu taahhüdün, SARAYLAR LİMANI'nın 2023–2025 döneminde gözlemlenen maliyetlerin üzerinde ve piyasa ortalamalarının üstünde gerçekleşen fiyat artışlarını durdurarak, aşırı fiyatlama davranışından kaynaklanan rekabet sorunlarını kısa vadede bertaraf edebileceği kanaatine varılmıştır. Zira fiyatların 2025 yılı sonuna kadar sabit tutulması, liman müşterilerinin maliyet öngörülebilirliğini artıracak ve pazara erişim maliyetlerini stabilize edebilecektir. Fiyat baskısının ortadan kalkmasının, özellikle kalsit ve agrega üreticilerinin rekabet gücünü korumasına ve nihai tüketici fiyatlarının da

maliyet kaynaklı baskıdan daha az etkilenmesine katkı sağlayabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

H.4.2. SARAYLAR LİMANI Tarafından Sunulan Nihai Taahhüt Metni ve Anılan Taahhütlere İlişkin Değerlendirme

- (206) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, SARAYLAR LİMANI'nın 2024 yılında kalsit ve agrega yüklemelerini öngörülemez şekilde durdurması ve limanın çalışma saatlerine kısıtlamalar getirmesinin, sözleşme yapmayı reddetme kapsamında; 2023-2025 döneminde maliyetlerinin ve piyasa ortalamasının belirgin bir şekilde üzerinde gerçekleştirdiği fiyatlama davranışlarının ise aşırı fiyatlama kapsamında mevcut ve olası önemli rekabet sorunlarına yol açtığı kanaatine ulaşılmıştır.
- (207) Bununla birlikte SARAYLAR LİMANI tarafından, bahse konu rekabet sorunlarının giderilmesi adına Taahhüt Tebliği'nin 5. maddesi uyarınca, taahhüt sürecinin başlatılmasına ilişkin başvuruda bulunulmuştur. Başvuruyu değerlendirmeye alan Kurul, SARAYLAR LİMANI'nın dosya konusu eylemlerinin, aşırı fiyat ve sözleşme yapmayı reddetme uygulamaları suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınması gerektiği ve dolayısıyla önaraştırmaya konu davranışların açık ve ağır ihlal niteliğini haiz olmadığı sonucuna ulaşarak taahhüt görüşmelerine başlanmasına karar vermiştir.
- (208) Taahhüt süreci kapsamında, 27.06.2025 tarihinde SARAYLAR LİMANI ile gerçekleştirilen toplantıda ilgili tarafa dosya kapsamında tespit edilen rekabet sorunlarına ilişkin bilgi verilmiş, söz konusu rekabet sorunlarının nasıl giderilebileceği konusunda tarafa taslak taahhüt metnine yönelik olarak önerilerde bulunulmuş ve görüşme tutanağı taraflarca imzalanarak Kurum kayıtlarına alınmıştır.
- (209) Akabinde Taahhüt Tebliği'nin "*Taahhüdün sunulması*" başlıklı 7. maddesi çerçevesinde, SARAYLAR LİMANI tarafından Kurum kayıtlarına 16.07.2025 tarihli ve 70666 sayılı yazı ile Taahhüt Metni sunulmuştur.
- (210) Taahhüt Tebliği'nin "*Taahhüdün değerlendirilmesi*" başlıklı 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca Kurulun, Taahhüt Tebliği'nin 8. ve 9. maddelerde belirtilen unsurları dikkate alarak sunulan taahhüdün rekabet sorunlarını giderip gidermediğini tespit etmesi gerekmektedir.
- (211) Taahhüt Tebliği'nin "*Taahhüt metni*" başlıklı 8. maddesinde,

"(1) Taahhüt metni, sunulan taahhüdü açık bir şekilde içerir. Taahhüt metni alternatif taahhütler içeremez.

(2) Taahhüt metninde taahhütle giderilmesi amaçlanan rekabet sorunu, taahhüdün ne olduğu, ne zamandan başlanmak suretiyle yerine getirileceği, ne kadar süreyle ve ne şekilde uygulanacağı, uygulanmasında gözetilecek süreler, bu sürelerin hangi hallerde uzayabileceği, taahhüdün piyasaya etkisi, rekabet sorununu nasıl çözeceği, taahhüde uyumun nasıl izlenebileceği ve gerekli görülen diğer hususlar açıkça belirtilir. Yapısal taahhüt sunulması halinde elden çıkarma sürecinin yürütülmesine ilişkin detaylara taahhüt metninde yer verilir.

(3) Taahhüdün uygulanmasının üçüncü kişilerle anlaşma sağlanmasını gerektirdiği hallerde, üçüncü kişilerle anlaşma sağlanabileceğini gösteren belgeler de taahhüt metniyle birlikte Kuruma sunulur.

(4) Taahhüt metninin sonunda tarafların, sundukları taahhüdün rekabet sorunlarını giderebileceğine ve taahhüt metninde belirtilen şartlarla taahhüdü yerine getirmeyi kabul ettiklerine dair beyanına yer verilir. Taahhüt metni, taahhüt sunan tarafı temsile yetkili kişilerce imzalanır."

hükmü yer almaktadır.

(212) Bu kapsamda ele alındığında başvuru sahibi tarafından sunulan Taahhüt Metni'nde, taahhülle giderilmesi amaçlanan rekabet sorunlarının;

- SARAYLAR LİMANI tarafından uygulanan fiyatların son yıllarda sıklıkla artması ve benzer faaliyetlerde bulunan diğer limanların fiyatlarıyla yapılan karşılaştırmalar neticesinde bu artışların yüksek kalması ve
- Limanın çalışma saatlerine ilişkin yapılan düzenlemeler ile çevresel gerekçelerle bazı yükleme işlemlerinin durdurulmasının, mermer üreticilerinin faaliyetlerinin sürekliliğini olumsuz yönde etkilemesi

olduğu ifade edilmiştir. Bahse konu rekabet sorunlarının çözülmesine ilişkin olarak ise;

- SARAYLAR LİMANI tarafından alınan ücretlerin 2025 yılı sonuna kadar sabit tutulması ve yeni bir hizmet sunulmadığı sürece herhangi bir ek ücretlendirme yapılmaması suretiyle, adada faaliyet gösteren mermer üreticilerinin ada dışında faaliyet gösteren rakiplerine karşı ulaştırma maliyetlerinden kaynaklanan dezavantajının ortadan kalkabileceği ve bu kapsamda aşırı fiyatlama iddialarına ilişkin rekabet sorunlarının giderilebileceği,
- Liman hizmetlerinin kesintisiz şekilde sürdürülebilmesi sağlanarak, liman hizmetlerine erişim noktasında müşteriler arasında eşitlik ve tarafsızlık ilkelerine bağlı hareket edilmesi suretiyle adada faaliyet gösteren mermer üreticilerinin pazara erişiminin kısıtlanmasının önlenilebileceği ve bu kapsamda sözleşme yapmayı reddetme iddialarına ilişkin rekabet sorunlarının giderilebileceği

belirtilmiş ve nihayetinde aşağıda yer verilen taahhütler sunulmuştur;

1. **Fiyatların Sabit Tutulması:** Liman sahasında sunulan hizmetlere ilişkin fiyatlar, 2025 yılı sonuna kadar sabit tutulacak olup; mevcut hizmetler dışında yeni bir hizmet sunulmadığı sürece, herhangi bir ek ücretlendirme yapılmayacaktır.
2. **Yükleme ve Tahliye Faaliyetlerinin Sürekliliği:** Liman sahasında gerçekleştirilen yükleme ve tahliye faaliyetlerinin kesintisiz şekilde sürdürülebilmesini teminen gerekli tüm operasyonel tedbirler alınacak, bu faaliyetler yalnızca objektif, şeffaf ve önceden ilan edilmiş teknik, güvenlik veya hukuki zorunluluklar gibi geçerli sebeplerle ve ilgili kullanıcılara yazılı gerekçe sunulmak suretiyle sınırlandırılabilir.
3. **Liman Kullanımının Sınırlanmaması:** Liman hizmetlerine erişimi mesai saatleriyle sınırlı olmayacak; mesai saatleri dışında liman kullanımına ilişkin taleplerin yerine getirilmesi engellenmeyecek ve ilgili hizmetlerin vardiyalı sistemler ve/veya makul mesai organizasyonlarıyla sürdürülebilir şekilde sağlanması için gerekli tedbirler alınacaktır. Limanın meskûn mahalde kalması dolayısıyla gelen şikâyetler (ses, toz, gürültü vb.) göz önüne alınarak uygulama yapılacaktır.
4. **Erişimde Eşitlik ve Tarafsızlık:** Liman hizmetlerine erişim ve kullanım koşullarında müşteriler arasında eşitlik ve tarafsızlık ilkesine uygun hareket edilecek, hizmet sağlama süreçlerinde liman kullanıcılarının tamamının eşit fırsatlara sahip olması sağlanacaktır.

İşbu taahhütler, Kurul tarafından kabul edilmesi ve bağlayıcı hâle getirilmesi hâlinde SARAYLAR LİMANI'nın ilgili makamlarınca resmi bir karar alınması suretiyle derhal uygulamaya konulacak, taahhütlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla bir iç denetim mekanizması kurulacak ve taahhütlerle ilgili olarak müşterilerin bilgi edinmesi sağlanacaktır.

- (213) Yukarıda içeriğine yer verilen Taahhüt Metni'nden, başvuru sahibinin dosya kapsamında tespit edilen rekabet sorunlarını kabul ettiği ve bu sorunların taahhütle nasıl giderilebileceğine ilişkin açıklamalarda bulunduğu görülmektedir. Bu kapsamda, SARAYLAR LİMANI tarafından aşırı fiyatlandırma tespitlerine konu olan rekabet sorunlarının giderilmesini teminen ücretlerin yıl sonuna kadar sabit tutulması ve yeni bir hizmet sunulmadığı sürece herhangi bir ek ücretlendirmeye gidilmemesi; sözleşme yapmayı reddetme tespitlerine konu olan rekabet sorunlarının giderilmesini teminen liman hizmetlerine erişimde tarafsızlık ve eşitlik ilkelerine riayet edilmesi ve yükleme işlemlerinin kesintisiz yürütülmesini sağlamak üzere gerekli tedbirlerin alınmasına yönelik açık taahhütlere yer verildiği, Kurul tarafından bağlayıcı hale getirilmesi halinde ise bu taahhütlerin derhal ve etkili bir şekilde uygulanmasına yönelik gerekli tedbirlerin alınacağı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan Taahhüt Metni'nin, Taahhüt Tebliği'nin 8. maddesinde belirtilen koşulları sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (214) Taahhüt Tebliği'nin "*Taahhüdün niteliği*" başlıklı 9. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca ise "*Taahhüt rekabet sorunlarıyla orantılı, bu sorunları gidermeye elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olmalıdır ...*".
- (215) Bu kapsamda SARAYLAR LİMANI tarafından sunulan taahhütlerin, SARAYLAR LİMANI'nın fiyat politikası ve liman hizmetlerine erişim uygulamalarına ilişkin olarak tespit edilen rekabet sorunlarını gidermeye elverişli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Zira fiyatların 2025 yılı sonuna kadar sabit tutulmasına yönelik taahhüt, özellikle son yıllarda gözlemlenen hızlı fiyat artışlarının alt pazarda rekabetçi dengeyi bozma riskini ortadan kaldıracak, böylece hem fiyat istikrarı sağlanacak hem de kullanıcıların öngörülebilir maliyetler üzerinden planlama yapabilmelerine imkân tanıyacaktır.
- (216) Yükleme ve tahliye faaliyetlerinin kesintisiz sürdürüleceği, yalnızca objektif, şeffaf ve önceden ilan edilmiş teknik, güvenlik veya hukuki gerekçelerle sınırlandırılabilirliği yönündeki taahhüt, müşteriler tarafından da dile getirilen, çeşitli gerekçelerle yüklemelerin durdurulmasına ilişkin oluşan belirsizliklerin önüne geçecek; liman hizmetlerinin sürekliliğini güvence altına alacaktır. Liman kullanımının mesai saatleriyle sınırlandırılmaması ve vardiyalı çalışma gibi esnek organizasyonlarla erişimin sürdürülebilir şekilde sağlanmasına yönelik taahhüt ise özellikle yoğun dönemlerde kapasite kullanımını artırarak hizmete erişim engellerini azaltacaktır. Ayrıca erişimde eşitlik ve tarafsızlık ilkesine bağlı kalınması, tüm kullanıcıların hizmetlerden ayırım yapılmaksızın yararlanmasını temin edecek ve olası ayrımcı uygulama risklerini ortadan kaldıracaktır.
- (217) Dosya kapsamında özetle; SARAYLAR LİMANI'nın, Marmara Adası / Saraylar Bölgesi'nde blok mermer, kalsit ve agrega ürünlerinin sevkiyatında teknik ve ekonomik açıdan fiilen vazgeçilmez bir liman konumunda bulunduğu kanaatine varılarak teşebbüsün fiyatlandırma, yüklemeleri durdurma ve limanın çalışma saatlerini kısıtlamaya yönelik davranışları 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınmıştır. Elde edilen bilgi ve belgeler ışığında, SARAYLAR LİMANI tarafından liman hizmetlerine erişimde nesnel ve öngörülebilir gerekçeler olmaksızın zaman zaman sözleşme yapmayı reddetme davranışlarında bulunduğu, bu davranışların alt pazardaki üreticilerin faaliyetlerini zorlaştırmak suretiyle önemli rekabet sorunlarına yol açabilecek nitelikte olduğu kanaatine varılmıştır. Ayrıca, özellikle 2023-2025 döneminde SARAYLAR LİMANI'nın ÜFE ve diğer maliyet artışlarının çok üzerinde olacak şekilde reel bazda belirgin fiyat artışları gerçekleştirdiği tespit edilmiş; diğer limanlar ile kıyaslandığında bu artışların genel olarak sektör ortalamasının üzerinde olduğu

görülmüştür. Bu fiyatlama davranışlarının tüketici maliyetlerini artırarak rekabet sorunlarına yol açabileceği kanaatine varılmıştır.

- (218) Bununla birlikte SARAYLAR LİMANI tarafından; fiyat istikrarı, hizmet sürekliliği, hizmetlere esnek erişim, eşitlik ve tarafsızlık ilkeleri etrafında şekillenen taahhütlerinin, tespit edilen belirsizlik ve liman hizmetlerine erişim sorunlarını ortadan kaldırmaya, fiyatların rekabetçi seviyede tutulmasına ve alt pazarda rekabetçi işleyişin korunmasına elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olduğu kanaatine varılmıştır. Bu çerçevede SARAYLAR LİMANI tarafından verilen taahhütlerin, Taahhüt Tebliği'nin 10. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca teşebbüs açısından bağlayıcı hale getirilerek 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesinin birinci fıkrası gereğince soruşturma açılmamasına karar verilmiştir.

I. SONUÇ

- (219) Rekabet Kurulunun 06.02.2025 tarihli ve 25-04/116-M sayılı kararı uyarınca yürütülen önaraştırma kapsamında,

- T.C. Marmara Belediyesi Saraylar Liman İşletmesi'nin fiyatlama ve limanda sunulan hizmetlere erişim noktasındaki inceleme konusu eylemlerinin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınabileceğine ve bu davranışların alt pazarda rekabet sorunlarına yol açabileceğine,
- Söz konusu eylemlere ilişkin olarak 16.07.2025 tarih ve 70666 sayı ile sunulan taahhütlerin, dosya kapsamında tespit edilen rekabet karşıtı sorunları gidermeye elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olduğu anlaşıldığından Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılmasına Yönelik Önaraştırmalarda ve Soruşturmalarda Sunulacak Taahhütlere İlişkin Tebliği'nin 10. maddesinin ikinci fıkrası gereğince kabul edilerek teşebbüs bakımından bağlayıcı hale getirilmesine,
- Bu çerçevede T.C. Marmara Belediyesi Saraylar Liman İşletmesi hakkındaki iddialara ilişkin olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 43. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca soruşturma açılmamasına,

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