

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2019-4-041 (Devralma)
Karar Sayısı : 20-37/523-231
Karar Tarihi : 13.08.2020

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Ahmet ALGAN,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN

B. RAPORTÖRLER: Muhammed Safa UYGUR, Hatice CESUR, Damla YAZ,
Alican KORKMAZ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN :- Terminal Investment Limited Sàrl
Temsilcileri: Av. T. Şeyma İNAL ve Av. Baran BAŞ
Teşvikiye Caddesi No:45 İsmet Apt. Kat:2 D:3
Nişantaşı/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU: Marport Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi'nin tek kontrolünün Terminal Investment Limited Sàrl tarafından devralınması işlemi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 22.07.2019 tarih ve 4779 sayı ile giren ve en son 21.08.2019 tarih ve 5412 sayı ile eksiklikleri tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 13.09.2019 tarih ve 2019-4-41/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 26.09.2019 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 19-33/490-Mİ sayılı kararla ek çalışma yapılmasına karar verilmiştir.
- (3) Söz konusu devralma işlemine ilişkin olarak hazırlanan 13.09.2019 tarihli ve 2019-4-041/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu ile Ek çalışma sonucunda hazırlanan 25.10.2019 tarihli ve 2019-4-41/BN sayılı Bilgi Notu Kurulun 31.10.2019 tarihli toplantısında görüşülmüş ve işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına 19-37/555-M sayı ile karar verilmiştir. Kurul kararının alınmasını müteakiben 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca Nihai İnceleme Bildirimi hazırlanarak Terminal Investment Limited Sàrl'a (TIL) gönderilmiş, söz konusu bildirim TIL tarafından 05.11.2019 tarihinde tebellüğ edilmiştir. Bu kapsamda, tarafın birinci yazılı görüşü 04.12.2019 tarih ve 8439 sayılı yazı ile yasal süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (4) Yürütülen nihai inceleme sonucunda yapılan tespit ve değerlendirmeleri içeren 30.04.2020 tarih ve 2019-4-041/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu tüm Kurul üyeleri ile ilgili tarafa tebliğ edilmiştir. Nihai İnceleme Raporu'nda (Rapor) yapılan tespit ve değerlendirmelere ilişkin TIL'in ikinci yazılı görüşü Kurum kayıtlarına 03.06.2020 tarih ve 5182 sayı ile süresi içerisinde intikal etmiştir. Sözü edilen ikinci yazılı görüş üzerine hazırlanan Ek Yazılı Görüş, Kanun'un 45. maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde tarafa 12.06.2020 tarih ve 7563 sayılı yazı ile tebliğ edilmiştir. Tarafın üçüncü yazılı görüşü 16.07.2020 tarihinde 7367 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (5) Kurulun 25.06.2020 tarihli ve 20-31/383-M sayılı kararında işleme ilişkin olarak,

24.06.2020 tarih ve 31165 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 7246 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun hükümleri de göz önünde bulundurularak inceleme yapılmasına karar verilmiştir.

- (6) Süreç sonunda hazırlanan 30.04.2020 tarih ve 2019-4-041/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu ile 12.06.2020 ve 03.07.2020 tarihli Bilgi Notları görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (7) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle; dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (8) Kurum kayıtlarına 22.07.2019 tarih ve 4779 sayı ile intikal eden, TIL tarafından yapılan başvuruda; taraflar arasında 03.07.2019 tarihinde imzalanan "Hisse Devir Sözleşmesi" uyarınca Marport Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin (MARPORT) %50 oranındaki hissesinin ve tek kontrolünün TIL tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Kanun ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talep edilmektedir.
- (9) Kurulun ek çalışma yapılmasına dair 26.09.2019 tarih ve 19-33/490-Mİ sayılı kararı üzerine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında (UAB), TIL'den, Marmara Bölgesindeki diğer limanlardan, Maersk Denizcilik Taşımacılık A.Ş.'den (MAERSK), Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş.'den (ARKAS) ve konteyner taşımacılığı yapan muhtelif teşebbüslerden görüş ve bilgi/belge talep edilmiştir. Bu kapsamda cevabi yazılar Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Ayrıca Autoport Liman İşletmeleri A.Ş.'nin (AUTOPORT), Limaş Liman İşletmeciliği A.Ş.'nin (LİMAŞ), Yılport Konteyner Terminali ve Liman İşletmeleri A.Ş.'nin (YILPORT), Asyaport Liman A.Ş.'nin (ASYAPORT), Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A.Ş.'nin (EVYAP), Çelebi Bandırma Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'nin (ÇELEBİ), Haydarpaşa Limanı TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü'nün (HAYDARPAŞA), DP World Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş.'nin (DP WORLD), Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.'nin (MARTAŞ) Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik San. ve Tic. A.Ş.'nin (KUMPORT), Roda Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri A.Ş.'nin (RODA), Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'nin (CEYPORT), Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş.'nin (MARDAŞ), Gempport Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş.'nin (GEMPORT), Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.'nin (BORUSAN), Belde Liman A.Ş.'nin (BELDE), Belstar Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.'nin (BELSTAR), Cosco Shipping Lines Denizcilik A.Ş.'nin (COSCO), Tur-Kon Konteyner Taşımacılık ve Denizcilik A.Ş.'nin (TUR-KON), CMA CGM Deniz Acenteliği A.Ş.'nin (CMA CGM), cevabi yazıları da Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (10) Dosya kapsamında 03.12.2019 tarih ve 13949 sayı ile konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetine ilişkin ilgili coğrafi pazarın belirlenmesi, belirlenen coğrafi pazarlar özelinde, işlemin olası rekabetçi ve rekabet karşıtı etkilerinin analiz edilmesi, ilgili ekonomik analiz ve değerlendirmelerde kullanılmak üzere dosya taraflarından istenmesi gerekli olan verilerin tanımlanması hususlarında Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesinden (EAAD) görüş talep edilmiştir. Akabinde yedi limandan ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den (TDİ) bilgi talebinde bulunulmuştur. Bu kapsamda, istenen cevabi yazılar Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

G.1. Taraflar

G.1.1. Terminal Investment Limited Sàrl (TIL)

- (11) Merkezi İsviçre, Cenevre'de bulunan TIL, 2000 yılında Mediterranean Shipping Company Holding S.A. (MSC) tarafından İsviçre'de kurulmuştur. Dünya genelinde 26 ülkede 37 adet işleyen terminalin işleticisi konumundaki teşebbüsün internet sitesinde yer alan bilgilere göre TIL'in konteyner terminal işletmeciliğinde ana stratejisi diğer uluslararası konteyner işletmecileriyle ortak girişimler kurmak yönündedir¹. Aynı internet sayfasında yer alan bilgiler çerçevesinde, TIL'in en büyük müşterisi yine kurucusu ve hissedarı olan MSC'dir.

G.1.2. Marport Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (MARPORT)

- (12) MARPORT, 1996 yılından bugüne kadar Ambarlı Limanında MSC'ye, Arkas Grubu'na ve üçüncü kişilere konteyner terminali olarak hizmet sunmaktadır². MARPORT, 2001 yılından itibaren TIL ve Arkas Grubu'nun ortak kontrolü altındadır³.

G.1.3. TIL HOLDING

- (13) Bildirim Formunda sunulan bilgilere göre TIL HOLDING, TIL Grubu şirketlerinin holding şirketi olup aktif faaliyeti yoktur. İşlem tarafı TIL HOLDING'in hissedarlarını; %57,3 hisseyle MSC, %32,7 hisseyle GIP ve %10 hisseyle GIC oluşturmaktadır. 1970 yılında kurulan MSC, İsviçre'de ikamet eden Aponte Ailesinin kontrolünde bulunan bir konteyner taşıyıcısıdır. Teşebbüs hâlihazırda 520 gemi ile 155 ülkede konteyner taşımacılığı faaliyeti göstermektedir⁴. GIP ise altyapı alanında özelleşen ABD merkezli bir fon yönetimi ortaklığıdır. Teşebbüsün portföyü incelendiğinde genel olarak yenilenebilir enerji/enerji, lojistik, geri dönüşüm vb. alanlarda hisse sahibi olduğu görülmektedir. GIP'in ayrıca lojistik sektöründe havalimanları (Edinburgh, Gatwick, London City), limanlar (Great Yarmouth, Port of Brisbane, Port of Melbourne) ve demiryolları (Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., Pacific National) sektörlerinde yatırımlarının olduğu anlaşılmaktadır⁵. GIC ise Singapur hükümetinin hükümet fonu yöneticisidir.
- (14) Taraflarca Bildirim Formu ve Birinci Yazılı Görüşlerinde TIL HOLDING'in, MSC ve stratejik kararlarda veto haklarına sahip olan GIP tarafından ortak kontrol edildiği ifade edilmektedir. Bahse konu değerlendirmeye paralel biçimde, dosya kapsamında yapılan inceleme ve değerlendirmeler ışığında, TIL HOLDING'in yönetiminde ve stratejik kararlarda karşılıklı veto hakları bulunan MSC ile GIP tarafından ortak kontrol edildiği değerlendirilmektedir.
- (15) TIL HOLDING, Türkiye'de konteyner terminallerine yatırım yapmakta, bunları geliştirmekte ve yönetmektedir. TIL HOLDING'in bazı Türk liman şirketlerinde dolaylı hissedarlıkları bulunmaktadır. Bunlar;
- MARPORT'ta %50 hissedarlık,
 - Global Terminal Limited Sàrl⁶ (GTL) vasıtasıyla ASYAPORT'ta %70 dolaylı hissedarlık,

¹ <https://www.tilgroup.com/about> (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020).

² http://www.marport.com.tr/marport_hakkinda/tanitim.html (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020).

³ Kurulun 09.11.2001 tarihli ve 01-55/544-128 sayılı kararı ile MARPORT'un TIL ve Arkas Grubu tarafından ortak kontrolüne izin verilmiştir.

⁴ <https://www.msc.com/che/about-us> (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020).

⁵ <https://www.global-infra.com/portfolio/industry/transportation/> (Son Erişim Tarihi: 27.04.2020).

⁶ GTL, TIL HOLDING'in bütün hisselerine sahip olduğu Lüksemburg merkezli iştirakidir.

- TIL'in %49,9 hissedarlığı ve Galata Liman İşletmeleri A.Ş.'nin (GALATA) %0,1 hissedarlığı vasıtasıyla Assan Liman İşletmeleri A.Ş.'de (ASSAN) %50 dolaylı hissedarlık

şeklinde dir. Aşağıda TIL HOLDING'in devre konu Marport Terminali dışında Türkiye'de doğrudan veya dolaylı kontrolünde bulunan limanların faaliyetlerine ve kontrol yapısına ilişkin bilgilere yer verilmektedir.

G.1.3.1. Assan Limanı

- (16) İskenderun'da bulunan ve 2010 yılında Kibar Holding A.Ş. tarafından Assan Panel San. ve Tic. A.Ş. aracılığıyla hizmete açılan Assan Limanının ana faaliyeti konteyner ve genel yük elleçleme hizmetleridir. ASSAN, 2013 yılından itibaren dolaylı olarak TIL HOLDING ve Kibar Holding A.Ş. tarafından ortak kontrol edilmektedir⁷. Aşağıda ASSAN'ın hissedarlık yapısına yer verilmiştir.

Tablo 1: ASSAN Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hissedarlık (%)
Assan Panel Sanayi ve Ticaret A.Ş.	50,0
TIL	49,9
GALATA	0,1
Toplam	100,0

Kaynak: Bildirim Formu

G.1.3.2. Galata Limanı

- (17) TIL HOLDING, GALATA'da da TIL aracılığıyla %100 dolaylı hissedarlığa sahiptir. Öte yandan, GALATA'nın aktif olarak faaliyet gösteren bir şirket olmadığı, teşebbüsün 2018 yılında herhangi bir ciro elde etmediği dosya içeriğinden anlaşılmaktadır.

G.1.3.3. Asyaport Limanı

- (18) ASYAPORT, 2015 yılından itibaren Tekirdağ'da transit konteyner limanı olarak hizmet vermektedir⁸. ASYAPORT ilk olarak Ahmet SOYUER ve Gülsüm SOYUER tarafından 2005 yılında kurulmuş, TIL HOLDING ise 2010 yılında ASYAPORT'un hissedarları arasına dâhil olmuştur.
- (19) ASYAPORT'ta, %(.....) oranında hissesi Ahmet SOYUER'e ait olmak üzere Soyuer Ailesinin toplamda %(.....) hissesi ve TIL HOLDING'in GTL aracılığıyla %(.....) hissesi bulunmaktadır. Soyuer Ailesine ait hisselerin %(.....)'ü Ahmet SOYUER'in kızı olan ve aynı zamanda MSC'nin başkanı Diego APONTE ile evli olan Ela APONTE'ye aittir.
- (20) ASYAPORT'un yönetim kurulu, esas sözleşme hükümlerine göre (.....) hükme bağlamıştır.
- (21) ASYAPORT yönetim kurulu A grubu hissedarları temsilen Ahmet SOYUER yönetim kurulu başkanı ve TIL'i ve B grubu hissedarları temsilen Ammar Yahya KANAAN yönetim kurulu üyesi olmak üzere iki kişiden oluşmaktadır.
- (22) İlave olarak teşebbüsün Ana Sözleşmesi çerçevesinde,

- (.....),

⁷ Kurulun 03.10.2013 tarihli ve 13-56/781-333 sayılı kararı ile ASSAN'ın TIL HOLDING ve Kibar Holding A.Ş. tarafından ortak kontrolüne izin verilmiştir.

⁸ <http://www.asyaport.com/tr-TR/hakkimizda/627896> (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020).

görülmektedir. Bu kapsamda, ASYAPORT'un stratejik kararlarının alınabilmesinin Ahmet SOYUER ile TIL'in müşterek olumlu oylarına bağlı olduğu görüldüğünden teşebbüsün sözü edilen kişilerin ortak kontrolünde olduğu değerlendirilmektedir.

G.1.4. Arkas Grubu⁹

- (23) Arkas Holding A.Ş. hâlihazırda ana faaliyet alanları olarak deniz, kara, demir ve hava yolu taşımacılığını bütünleştiren acentelik hizmetleri, gemi operasyonları, liman faaliyetleri ve lojistik hizmetleri alanlarında faaliyet göstermektedir. Teşebbüs ilave olarak, yakıt ikmali, otomotiv, sigorta hizmetleri, bilgi sistemleri ve turizm sektörlerinde de faaliyette bulunmaktadır.
- (24) Limar Liman ve Gemi İşletmeleri A.Ş. (LİMAR), hâlihazırda İzmir'deki limanlarda, Gempport, Rodaport, Borusan, Limaş, Mersin, Haydarpaşa, DP World Yarımca, İskenderun Limak ve KKTC Adaport Limanlarında hizmet sunmakta ve belgeleme, gemi planlama, kapı işletme, konteyner hasarı incelemesi, soğutuculu ve boş konteyner stok yönetimi hizmetleri ile ekipman desteği sunmaktadır. Teşebbüs ayrıca 19 adet Türk bayraklı konteyner gemisinin sahibidir ve bunların çoğu konteyner hattı taşımacılığı alanında faaliyet gösteren Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. bünyesinde hizmet vermektedir.

G.2. Sektöre İlişkin Bilgiler

- (25) Bildirim konusu işlem temel olarak, konteyner terminal işletmeciliği hizmetleri sektörünü ilgilendirmektedir. Devre konu MARPORT'un diğer faaliyet alanları geçici depolama hizmetleri, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ile liman yan hizmetlerini kapsamaktadır.

G.2.1. Konteyner Hat Taşımacılığına ve Konteyner Elleçleme Hizmetlerine İlişkin Bilgiler

- (26) Dünyada gerçekleştirilen ticaretin hacim olarak yaklaşık %84'ü, değer olarak ise yaklaşık %70'i deniz yolu ile taşınmaktadır¹⁰. TÜİK verilerine göre ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarında ABD Doları bazında toplam ticaretin %57'sinin gerçekleştiği deniz yolu bu açıdan en çok tercih edilen taşıma türüdür¹¹. Deniz yolu taşımacılığının uluslararası ticarete en fazla tercih edilen yöntem olmasının başlıca sebepleri, diğer taşıma türlerine kıyasla daha ucuz bir taşıma türü olması ve bir defada büyük miktarlardaki yüklerin bir yerden başka yere taşınmasına olanak sağlamasıdır. Genel olarak deniz yolu taşımacılığının demir yolu taşımacılığına göre yaklaşık %75, kara yolu taşımacılığına göre ise %85 daha ucuz bir taşıma türü olduğu kabul edilmektedir¹².
- (27) Deniz yolu taşımacılığındaki verimlilik ve maliyet tasarrufu odaklı yaşanan gelişmeler limanların da bu gelişmeleri takip etmesini gerekli kılmıştır. Bu amaçla denizcilik sektöründeki en önemli gelişmelerden biri olan ve 1950'lerde başlayan konteynerleşme süreci birim yük maliyetlerini azaltmış, ulaşım süresini ve liman içinde geçen süreyi kısaltmış ve operasyonel güvenilirliği artırmıştır. Konteynerleşmenin yükleri birleştirilmesi ve standartlaştırılması sayesinde diğer taşıma zincirleriyle bütünleşme kolaylığı sağlaması konteyner kullanımını yaygınlaştırmıştır.

⁹Arkas Grubu; Arkas Holding A.Ş., Arkas Lojistik A.Ş., Limar Liman ve Gemi İşletmeleri A.Ş. (LİMAR), Lucien Arkas ve Diane Arcas Göçmez'i ifade etmektedir.

¹⁰UAB (2018), "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018", s. 451. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/3dbf8bb47414193.pdf> (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020).

¹¹Kurulun 11.10.2019 tarihli ve 18-38/618-299 sayılı kararı, s. 5.

¹²A.g.k., s. 5.

Konteynerleşme ayrıca limanların yönetsel, organizasyon ve operasyonel bakımdan değişime uğramasında¹³ ve limanların sermaye yoğun yapılar haline dönüşmesinde başlıca rol oynamıştır¹⁴.

- (28) Bunun yanında deniz yolu taşımacılığındaki gemi boyutlarındaki artışlar ile belirli yüklerin ihtiyaçlarına ve taşınmasına özgülenmiş gemilere yönelik eğilimin artışı dünya filosundaki değişimleri hızlandırmaktadır. Başta ihtisaslaşmış gemiler olmak üzere dünya filusunda yaşanan bu gelişmeler limanların rıhtımlarını ve ekipmanlarını bu gemi ve yüklere uyarlama ihtiyacını artırmaktadır¹⁵. Diğer yandan limanlar ve hinterlant bağlantıları bu gelişmeler karşısında aynı hızda dönüşüm sağlayamamaktadır¹⁶. Örneğin daha küçük gemilere göre inşa edilmiş limanların daha büyük boyuttaki ve daha fazla derinlik ihtiyacı olan büyük gemilere hizmet verebilmesi için deniz erişimini, altyapısını, ekipmanını ve hinterlant ulaşım bağlantılarını buna uyarlaması gerekmektedir. Bahse konu unsurların da limanlar bakımından önemli yatırım maliyetleri gerektirdiği açıktır. Limanların doğal konumu ve yerel özellikleri, kendilerini uyarlamalarının önünde kısıtlayıcı bir unsur olabilmektedir.
- (29) Limanlarda verilen hizmetler yukarıda aktarılan gelişmeler çerçevesinde farklılaşmaktadır. Bazı limanlarda, liman kapasite ve olanakları her türde gemiye hizmet verilmesine imkân sağlayabilirken, bazı limanların altyapısı sadece belli gemilerin yanaşabilmesine imkân tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir¹⁷. Dolayısıyla limanda verilecek hizmetlerde belirleyici olan liman altyapısı ve üstyapısı olmaktadır. Liman altyapısının en belirgin özelliği ise yüksek maliyetli ve uzun ömürlü olması ile buldukları coğrafi bölgenin şartları ile uyumlu bölünemez büyük birimler halinde olmasıdır¹⁸. Liman hizmetinin verilmesinde gerekli olan liman altyapısı, liman üstyapısı, hizmete uygun ekipmanlar bir arada değerlendirildiğinde bu özellikler aynı zamanda pazara yönelik bir giriş engeli niteliği göstermektedir.
- (30) Yatırım maliyetlerinin yanında, limanın kurulması için gerekli olan idari izin süreçleri¹⁹, geçiş maliyetlerinin büyüklüğü, doğal engeller, işletme sözleşmelerinde yer alan bazı hükümler de giriş engeli yaratan diğer unsurlardır. Sayılan unsurları kısaca ele almak gerekirse, bunlar içerisinde yer alan geçiş maliyetlerinin büyüklüğü özellikle bir liman tesisinden diğerine geçilmesi sırasında oluşabilecek sermaye gereksiniminin boyutundan etkilenmektedir. Bir diğer unsur olan doğal engeller ise faaliyet göstermek için gerekli olan arazi veya sabit tesisin büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Özellikle limandaki rıhtımlar, depolama sahaları ve diğer sabit tesisler için belirli bir sabit tesis gerektiği gibi ihtiyaca uygun rıhtım genişliğinin ve derinliğinin sağlanması da ilave maliyetlere neden olabilmektedir.

¹³ESMER, S. (2009), *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simulasyon Modeli*, Dokuz Eylül Üniversitesi Doktora Tezi.

¹⁴SESLİ, E. (2008), *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 89, Ankara, s. 8.

¹⁵UNCTAD (2018), *Review of Maritime Transport*, s. 73 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020).

¹⁶UNCTAD (2017), *Review of Maritime Transport*, https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020).

¹⁷Kurulun 18.04.2019 tarihli ve 19-16/229-101 sayılı kararı, s. 6.

¹⁸Sesli 2008, s. 8.

¹⁹Türkiye bakımından liman inşaatı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, UAB, İller Bankası, Kültür ve Turizm Bakanlığı ve ilgili valilik ve belediyelerden görüş ve izin alınmasını gerektirmektedir. Liman inşaatının tamamlanmasını müteakip UAB, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü ile ilgili belediyelerden işletme izinleri süreci başlamaktadır.

- (31) Deniz yolu taşımacılığında konteyner kullanımının yaygınlaşmasında etkili olan en önemli husus, farklı türdeki kargoların konteynerler vasıtasıyla taşınabilmesi ve bu yöntemin konvansiyonel taşımacılığa göre çok daha sağlıklı ve güvenli olmasıdır. Konteyner kullanımı ile birlikte ürünler, herhangi bir darbeye, zedelenmeye veya kötü hava koşulları nedeniyle bozulmaya maruz kalmadan hedefe ulaştırılabilmektedir. Konteyner kullanımının yaygınlaşmasındaki bir diğer etken, konteynerleşmenin sağladığı maliyet tasarrufudur. Öncelikle, liman işleticileri açısından konteyner kullanımı, yüklerin standartlaşmasını sağladığı için ciddi bir uzmanlaşmayı beraberinde getirmiş ve gerekli altyapının oluşturulması ile birlikte elleçleme maliyetlerinde ciddi bir tasarruf sağlamıştır²⁰. Bu maliyet tasarrufu, daha düşük liman ücretleri şeklinde hat taşıyıcılarına ve dolayısıyla yük sahiplerine de yansımıştır.
- (32) Konteyner boyutlarındaki standartlaşma, bir yandan taşıma maliyetlerini düşürürken bir yandan da deniz yolu taşımacılığının hava, kara ve demir yolu taşımacılığına daha iyi entegre olmasını sağlamıştır (*intermodal* taşımacılık²¹). Ayrıca aynı konteyner gemisine farklı kişilere ait ve farklı türdeki kargoların yüklenebilmesi, üreticileri yüksek stok maliyetlerinden kurtarmıştır. Bu gelişmelerle birlikte, üreticilerin yüklerini kolaylıkla çok uzak mesafelere gönderebilmesi mümkün hale gelmiştir.
- (33) Taşıyıcılar açısından ise, konteyner taşımacılığına özel gemilerin üretilmesiyle birlikte, gemi kapasiteleri daha verimli kullanılmaya başlanmıştır. Konteyner taşımacılığında esas maliyet tasarrufu ise ölçek ekonomileri ile ortaya çıkmıştır. Teknolojik gelişmelerin ve taşıyıcılar arasında artan rekabetin sonucu olarak, özellikle 1980'li yıllardan sonra daha büyük boyutlu gemiler inşa edilmeye başlanmış ve böylece birim taşıma maliyetlerinde ciddi bir maliyet tasarrufu sağlanmıştır.
- (34) Konteyner taşımacılığı hizmetinin en önemli unsurlarından biri konteyner elleçlemeye yönelik terminal işletmeciliği hizmetidir. Liman hizmetleri gemilere ve yüklere verilen hizmetler olarak ikiye ayrılabilir. Gemilere verilen hizmetler; pilotaj, römorkaj, bağlama, tarama, gemi onarımı ve çevreye yönelik hizmetleri kapsarken, yüklere yönelik hizmetler yükleme/boşaltma, elleçleme, kara ulaştırmasına nakil, depolama, güvenlik ve ekipman kiralamasından oluşmaktadır. Liman hizmetlerine ilişkin bir diğer ayrıma ise aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 2: Limanlarda Sunulan Hizmetler

İskele Hizmetleri	Yük Elleçleme	Yük Sahiplerine Yönelik Hizmetler	Yardımcı Hizmetler
1. Kılavuzluk 2. Römorkaj 3. Bağlama	1. Yükleme/boşaltma 2. Terminaller 3. Depolama 4. Dondurucular (Balık, vb.)	1. Gemi ve yükler için gerekli bürokratik işlemler 2. İzinler (Sağlık, gümrük, vb.) 3. Hizmet kiralama	1. Bakım 2. Temizlik 3. Güvenlik

Kaynak: Sesli 2008, s. 9

- (35) Yüklere verilen en önemli ve aynı zamanda liman gelirleri içerisindeki en büyük paya sahip olan hizmet türü yük elleçleme hizmetidir. Elleçleme hizmeti, yükün kıyıda gemiye ve gemiden kıyıya hareketleri ile yüklerin liman tesislerindeki tüm hareketlerini kapsamaktadır. Geçmişte, yükün gemiden kıyıya emniyetli bir şekilde boşaltılması

²⁰ Bir çalışmaya göre 1960 ile 1994 yılları arasında limanlarda elleçlenen kargo miktarı yaklaşık yedi kat artmışken, konteynerleşme sayesinde ihtiyaç duyulan işgücü saati %42 oranında azalmıştır. Michele Acciaro, "Private Sector Financing of Container Terminal Infrastructure", Erasmus University Rotterdam MSC in Maritime Economics and Logistics, s. 7.

²¹ *Intermodal* (modlar arası) taşımacılık; yüklerin (malların) bir taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşındığı; türler arasındaki geçişlerde malların kendisinin değil taşıma (yükleme) biriminin (konteyner vs.) elleçlendiği taşıma şeklidir.

(*stevedoring*) ve kıydan gemiye güvenli bir şekilde yüklenmesi (*loading*) işlemleri farklı işçiler tarafından gerçekleştirildiğinden bu hizmetler arasında bir ayırım söz konusu olmuştur. Fakat günümüzde tüm yük elleçleme hizmetlerini çeşitli ekipmanlarla gerçekleştiren şirketler bulunmakta olup bu firmalar kuru yük, sıvı yük ve konteyner gibi yük tiplerine göre uzmanlaşmaktadır. Yük sahiplerine yönelik hizmetler ise gemi şirketleri tarafından çalıştırılan ve gemi limana gelmeden önce limandan yararlanabilmek için gerekli işlemleri takip etmekle görevli acenteler tarafından yerine getirilmektedir.

- (36) Konteyner taşımacılığının giderek daha büyük tonajlı gemilerle yapılmaya başlanması, deniz yolu taşımacılığında, “merkez ve uç” (*hub and spoke*) sistemi adı verilen bir taşıma sisteminin doğmasına yol açmıştır. Gemilerin kapasite kullanımı ile ilgili sorunlara ek olarak, büyük konteyner gemilerinin sadece gerekli altyapı yatırımlarını yapmış olan büyük limanlara yanaşabiliyor olması, “merkez ve uç” sistemlerinin kullanılmasını gerektirmiştir. Bu sistemde bütün limanlar arasında doğrudan sefer yapılması yerine, uç olarak adlandırılan küçük, tali limanlardan, besleyici gemiler (*feeder*) aracılığıyla merkez limanlarına taşıma yapılmakta, merkez limanlarında aktarma gerçekleştirildikten sonra, büyük konteyner gemileri ile diğer merkez limanına taşınan yükler yine besleyiciler aracılığı ile küçük limanlara dağıtılmaktadır. Bu sistemin, noktadan noktaya sistemine göre birçok avantajı vardır. Öncelikle, büyük gemilerin her limana uğramasına gerek kalmamakta, küçük gemiler, besleyici hizmeti vermek suretiyle, küçük limanlardan büyük gemilerin uğrayabilecekleri büyük limanlara yük taşımaktadırlar. Böylelikle, hem besleyici hatlarında hizmet veren küçük gemilerin, hem de ana hatlarda faaliyet gösteren büyük gemilerin kapasite kullanımının yüksek olması sağlanmakta, kapasite maliyetlerinden tasarruf edilmektedir²². Bununla birlikte, özellikle bölgesel talebin artmasıyla birlikte, belirli bölgelerde, *hub and spoke* sisteminin yerini doğrudan seferlerin aldığı da görülmektedir. Konteyner taşımacılığında “*hub and spoke*” sisteminin ortaya çıkması, özellikle “*hub*” olarak adlandırılan merkezî limanlar açısından ilgili coğrafi pazarın genişlemesine yol açmıştır.
- (37) *Feeder* hizmeti; ana hat gemilerinin, ana limanlara getirdikleri yüklerin nispeten daha kısıtlı imkanlara sahip noktalara taşınması ya da farklı konteyner gemilerinden toplanan yüklerin bir terminalde toplanması veya *draft*'ı müsait olmayan gemilerden alınan yüklerin nakliyesi için kullanılmaktadır. *Feeder* hizmetleri nispeten küçük gemilerle (genellikle 300 TEU ile 1.000 TEU arasında taşıma kapasitesi olan) yapılmakta olup ana hat gemilerini ve ana hat limanlarını beslediği ya da *draft*'ı müsait olan limanlara hizmet verildiği için *feeder* olarak anılmaktadır. *Feeder* hizmeti nispeten küçük gemilerle yapıldığı için kolay, süratli ve yaygın kullanılan bir sistemdir. *Feeder* hizmeti taşımacılık hizmetinin bir parçası olup, liman operatörlerinin karar verebileceği konulardan değildir.
- (38) Ülkemizdeki konteyner limanlarının büyük bir bölümünde konteyner yükleri dışında diğer yüklere de hizmet verilmektedir. Ayrıca işletme izinlerinde konteyner gemileri yer almakla birlikte günümüzde konteyner hizmeti vermeyen limanlar da bulunmaktadır. Ege Bölgesinde konteyner hizmeti veren limanlar; Socar, Ege Gübre, Nempont ve Alsancak İzmir iken Akdeniz Bölgesinde ise Antalya, Mersin, Assan ve Limak İskenderun limanlarıdır. Aşağıdaki tabloda Türkiye’de konteyner elleçleme hizmeti veren ilk yirmi liman işleticisi yer almaktadır.

²² KUTOĞLU, L. (2007), “*Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet*”, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 76, Ankara.

Tablo 3: Türkiye'de Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman İşleticisi

Sıra	Limn İşleticisi	2016 (TEU)	2017 (TEU)	2018 (TEU)
1	MIP (Mersin)	1.453.038	1.591.983	1.722.711
2	MARPORT	1.846.995	1.711.357	1.573.600
3	KUMPORT	664.787	1.063.246	1.258.294
4	ASYAPORT	694.107	1.002.133	1.117.749
5	TCDD İZMİR	682.057	639.300	647.715
6	DP WORLD	52.191	437.047	575.869
7	YILPORT	396.099	499.283	551.726
8	GEMPORT	356.461	474.019	524.652
9	EVYAP	688.496	369.659	464.756
10	NEMPORT	271.751	313.596	390.071
11	MARDAŞ	291.138	357.264	351.849
12	LİMAK İSKENDERUN	243.745	269.583	317.961
13	EGE GÜBRE	366.845	286.926	298.045
14	SOCAR TERMİNAL	-	149.311	277.000
15	BORUSAN	249.466	241.971	245.499
16	ASSAN	131.051	188.132	225.496
17	PORT AKDENİZ	172.036	200.117	186.290
18	RODA PORT	86.322	88.438	86.464
19	SAMSUNPORT	54.929	70.027	74.129
20	HAYDARPAŞA	109.675	86.709	56.067
TÜRKİYE TOPLAMI		8.911.073	10.165.981	11.065.236
ÖZEL LİMANLARIN PAYI		%91,1	%92,8	%93,7
KAMU LİMANLARININ PAYI		%8,9	%7,1	%6,3

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2019 Raporu

- (39) Yukarıdaki tabloda 2018 yılına bakıldığında; Mersin Limanı ülkemizde toplam konteyner yükünün %15,6'sını elleçleyerek 1,7 milyon TEU ile ilk sırada gelmektedir. 1,5 milyon TEU ile MARPORT ikinci, 1,2 milyon TEU ile KUMPORT üçüncü sırada yer almaktadır.

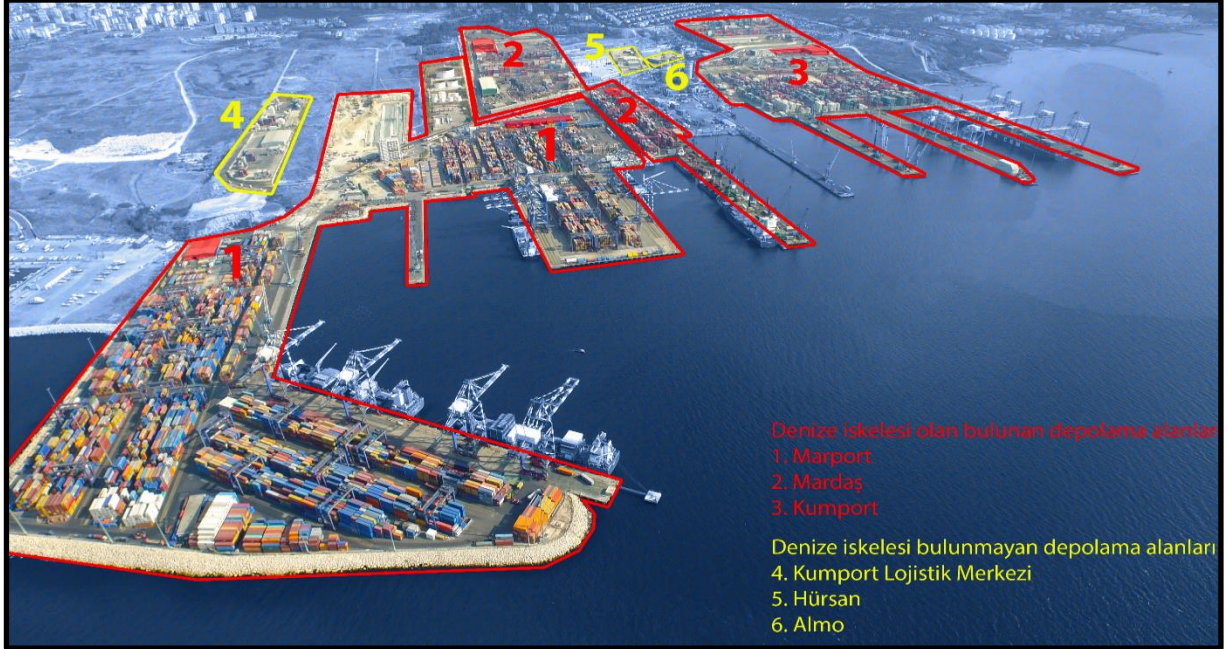
G.2.2. Gümrüklü Geçici Depolama Hizmetlerine İlişkin Bilgiler

- (40) Gümrüklü geçici depolama hizmetine ilişkin düzenleme şu şekildedir: Türkiye Gümrük Bölgesi'ne getirilen eşya, gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar geçici depolanan eşya statüsünde bulunur ve bu şekilde adlandırılır. Geçici depolanan eşya sadece gümrük idarelerinin uygun gördüğü yerlerde ve bu idarelerin belirlediği koşullarda depolanabilir. Geçici depolanan eşyanın her türlü dış etken ve müdahaleden korunmasını sağlayacak şekilde yapılmış ve taşıtların durduğu, yanaştığı veya indiği yerlerdeki ambar, depo, ardiye veya hangar gibi yerler geçici depolama yerleridir. Eşya görevli işletme personelinin sorumluluğu ve gümrük memurlarının gözetiminde buralara alınır. Ağır ve havaleli eşyanın konulmasına mahsus olmak üzere, limanlar gibi gümrük işlemlerinin yapıldığı yerlerde bulunan geçici depolama yerlerinin mütemmim cüz'ü niteliğindeki açık alanlar ve yolcu eşyasının, yolcu beraberinde getirilip gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar konulduğu yolcu salonlarındaki yerler de geçici depolama yerleridir. Geçici depolama yerlerinin bulunmadığı mahallere getirilen eşya, duruma uygun gerekli önlemler alınmak şartıyla, geçici depolanan eşya statüsünde gümrükçe müsaade edilen yerlere de konulabilir. Aşağıda belirtilen eşyanın, özel düzenek ve yapılara sahip geçici depolama yerlerine alınması zorunludur:

- Parlayıcı, patlayıcı, yanıcı ve yanmayı artırıcı eşya,
- Korunmaları, soğuk hava depolarında olduğu gibi özel tertibat gerektiren eşya.

- (41) Deniz yoluyla gelen eşya 45 gün, diğer yollarla gelen eşya 20 gün süreyle geçici depolama yerlerinde depolanır. Bu süreler içinde gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmayan eşya adli veya idari takibat olmaması halinde tasfiye edilir. İhracat veya yeniden ihracat amacıyla geçici depolama yerlerine konulması talep edilen eşya, buralarda bir ay kalabilir, gümrük müdürlüklerince en çok üç aya kadar ek süre verilebilir.
- (42) 2013/5 sayılı Genelge uyarınca aynı gümrük idaresinin denetimindeki bir geçici depolama yerinden başka bir geçici depolama yerine eşya sevki mümkündür. Anılan genelge ile; eşya sahibi veya eşyanın teslimine kadar eşya üzerinde tasarrufta bulunma hakkına sahip kişi tarafından söz konusu genelgenin 1 no'lu ekindeki örneğe uygun bir dilekçe ile ilgili gümrük idaresine başvurulması, başvurunun uygun bulunması halinde gerekli ayniyet önlemleri de alınmak suretiyle eşyanın sevkinin memur refakatinde ve 2 no'lu ekte yer alan tutanak düzenlenerek gerçekleştirilmesi ve ilk geçici depolama yerinden eşya çıkışı ve ikinci geçici depolama yerine eşya girişinde geçici depolama yerlerinin stok kayıtlarında ve BİLGE sistemindeki kayıtlarda gerekli değişikliklerin yapılması hususları hükme bağlanmıştır.

Şekil 2: Ambarlı'da Yer Alan Depolama Alanları



Kaynak: 18-14/267-129 sayılı Kurul Kararı.

- (43) Yukarıdaki şekilde Ambarlı Limanında yer alan gümrüklü geçici depolama alanları görülmektedir. MARPORT, MARDAS, ve KUMPORT'a ait gümrüklü sahaların doğrudan rıhtım bağlantısı olup liman işletmeciliği faaliyeti bulunmayan Hürsan Lojistik ve Dış Ticaret A.Ş. (HURSAN) ve Almo Lojistik Geçici Depolama Hizm. Ltd. Şti.'nin (ALMO) liman ile doğrudan bağlantısı bulunmamaktadır. MARPORT, MARDAS ve KUMPORT terminallerinde elleçlenen yükler yük sahibinin talebi doğrultusunda herhangi bir gümrüklü geçici depolama alanına çekilebilmektedir.

G.2.3. Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetlerine İlişkin Bilgiler

- (44) Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri deniz yolu taşımacılığını destekleyici hizmetlere ilişkin faaliyetler kapsamında gemilere kılavuzluk yapma ve rıhtıma yanaştırma hizmetlerini içermektedir. Bu hizmetler can, mal ve deniz çevresi güvenliğinin

sağlanması amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı onayı kapsamında ve yürürlükteki mevzuata uygun olarak yürütülmektedir.

- (45) Gemilere verilen kılavuzluk, römorkaj ve bağlama gibi hizmetler kamu işletmeleri veya özel şirketler tarafından sağlanabilmektedir. Kılavuzluk, geminin limana güvenli olarak girebilmesi ve limandan güvenli olarak çıkabilmesi için gerekli işlemleri kapsamaktadır. Römorkaj, römorklar aracılığıyla geminin manevra yapmasına ilişkin işlemler iken, bağlama, geminin güvenli bir şekilde iskelede kalmasına yönelik olarak verilen hizmetleri içermektedir.

G.2.4. Yan Hizmetler

- (46) Yan hizmetler, terminalin ortak kullanılan alanlarının genel yönetim, altyapı, planlama, jeolojik etütler, güvenlik ve çevre düzenlemesi, bakım, temizlik gibi hizmetleri kapsamaktadır.

G.3. İlgili Pazar

- (47) Rekabet hukukunda pazar tanımı, teşebbüsler arasındaki rekabetin sınırlarını tespit etmekte kullanılan bir araçtır. İlgili pazar, ürün ve coğrafi pazar olmak üzere iki temel boyuttan oluşmaktadır. Pazarı hem ürün hem de coğrafi bölge boyutlarıyla tanımlamaktaki amaç, teşebbüslerin davranışlarını sınırlama ve etkin bir rekabetçi baskıdan bağımsız olarak davranmalarını önleme gücüne sahip rakiplerin ortaya çıkarılmasıdır.

G.3.1. İlgili Ürün Pazarları

- (48) İlgili ürün pazarının belirlenmesinde talep ikamesi ve arz ikamesine göre bir değerlendirme yapılmaktadır. Talep ikamesinin değerlendirilmesi, tüketici gözünde ilgili ürünün yerine geçebileceği kabul edilen başka ürünlerin belirlenmesini gerektirmektedir. İlgili ürün pazarı tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından birbiriyle değiştirilebilir veya ikame edilebilir olarak kabul edilen bütün mal veya hizmetlerden oluşmaktadır.
- (49) Limanlara yönelik olarak yapılacak ilgili ürün pazarı tespitinde ise belirleyici faktör limanın hizmet verdiği yük ve gemi tipi olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında yükün kaynağı, güzergâhı ve elleçleme aşamasında ihtiyaç duyulan ekipman, limana uğrayan gemilerin büyüklüğü, müşteri tercihleri ve lojistik zincirindeki alternatif taşıma şekilleri gibi unsurlar da dikkate alınabilmektedir.
- (50) Konteyner yükleri göreceli olarak sanayinin gelişmiş olduğu bölgelerden limana gelip giderken, hububat, gübre gibi dökme yüklerde tarım ağırlıklı bölgeler ön plana çıkmaktadır. Genel kargo yüklerinin hizmet alacağı liman özellikleri ve pazar şartları ile konteyner yüklerinin hizmet alacağı liman özellikleri ve pazar şartları birbirinden farklıdır. Genel kargo yüklerinin konteyner yüklerine göre daha fazla liman alternatifi vardır. Konteyner yüklerinde uğrak yapan hatların stratejileri de yükün elleçleneceği limanı belirlemektedir. Konteyner limanlarında hatların uğrak yaptığı limanların art bölgeleri yükün varış lokasyonuna bağlı olarak çok geniş bir coğrafyaya yayılabilmektedir. Yük tiplerine göre art bölgenin oluşumunu belirleyen faktörler değerlendirildiğinde konteyner yükleri için “ulaşım maliyetleri”, “üretim merkezine yakınlık” ve “ulaştırma seçenekleri” ilk sırada eşit derecede öneme sahip olarak yer almaktadır.
- (51) Bildirim Formunda MARPORT’un Ambarlı Limanında konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetinin yanı sıra, gümrüklü geçici depolama, ARPAŞ Ambarlı Römorkaj Pilotaj Ticaret A.Ş. (ARPAŞ) ve Ambarlı Kılavuzluk A.Ş.’deki hisseleri

nedeniyle kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, ALTAŞ Ambarlı Liman Tesisleri Ticaret A.Ş.'deki (ALTAŞ) hisseleri nedeniyle yan hizmetler pazarında faaliyet gösterdiği belirtilmiştir.

- (52) Geçmiş tarihli Kurul kararlarında benzer yoğunlaşma işlemlerine yönelik belirlenen ilgili ürün pazarlarına aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 4: Geçmiş Kurul Kararlarında İlgili Ürün Pazarı Tanımlamaları

Karar Tarihi	Karar Sayısı	İlgili Ürün Pazarı
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
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 römorkaj hizmetleri - Yan hizmetler

- (53) Tablodan görüldüğü üzere geçmiş tarihli Kurul kararlarında konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı ayrı bir ürün pazarı olarak tanımlanabilmektedir. Ayrıca, dosyanın niteliğine göre limanlarda verilen gümrüklü geçici depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, yan hizmetler, kargo ve yük taşımacılığı, kruvaziyer hizmetleri vb. hizmetleri ayrı birer ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır.

- (54) Öte yandan, mevcut işlem çerçevesinde ilgili ürün pazarının belirlenmesine ilişkin olarak Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı *Mardaş* kararında yapılan değerlendirmeler geçerliliğini korumaktadır. Zira ilgili dosya kapsamında devri öngörülen Marport ve Mardaş terminalleri Ambarlı Limanı içerisinde yer almakta olup benzer hizmetler sunmaktadırlar. Bu çerçevede, mevcut dosya özelinde ilgili ürün pazarı "konteyner elleçleme hizmetlerine yönelik liman işletmeciliği" olarak tanımlanabilecektir. İlave olarak, sözü edilen pazarın, mezkûr Kurul kararında yer verildiği üzere "transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği"

ve “art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” alt pazarlarına ayrılarak değerlendirilmesi uygun olacaktır.

- (55) Son olarak, mevcut dosya özelinde “gümrüklü geçici depolama”, “kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri” ile “yan hizmetler” bakımından yapılacak alternatif pazar tanımlarında rekabetçi bir endişe ortaya çıkmadığından sözü edilen hizmetler bakımından kesin pazar tanımları yapılmamıştır.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

G.3.2.1. Genel Çerçeve

- (56) İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’da da belirtildiği üzere ilgili coğrafi pazar, teşebbüslerin mal ve hizmetlerinin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılabilen bölgelerdir. 2010/4 sayılı Tebliğ’in ekindeki “Bildirim Formu”nda da coğrafi pazar değerlendirilmesi yapılırken, özellikle ilgili mal ve hizmetlerin özellikleri, tüketici tercihleri, giriş engelleri, ilgili bölge ile komşu bölgeler arasında teşebbüslerin pazar payları veya mal ve hizmetlerin fiyatları bakımından hissedilir bir farklılığın varlığı gibi unsurların dikkate alınacağı belirtilmektedir.
- (57) Rekabet hukuku uygulamasında yapılan rekabetçi değerlendirmeler arasında önemli bir aşama olarak dosya konusu teşebbüsün yahut teşebbüslerin pazar güçlerinin irdelenmesi gelmektedir. Bu yönde sağlıklı bir değerlendirme pazar paylarının doğru şekilde ölçülmesini; pazar paylarının doğru şekilde ölçülmesi ise dosya konusu teşebbüslerin faaliyet gösterdikleri ilgili ürün pazar(lar)ının ve coğrafi pazar(lar)ın yine doğru şekilde belirlenmesini zaruri kılmaktadır.
- (58) Bu ihtiyaca dönük olarak rekabet iktisadı literatüründe, yapılan nitel analizleri desteklemek yahut sınamak üzere çeşitli nicel testler de geliştirilmiştir. İlgili Pazar Kılavuzu’nda bu testlerin, bir ürüne yönelik talep esnekliği ve çapraz-fiyat esnekliği hesaplamaları, fiyat hareketlerinin zaman içinde benzerliği, fiyat serileri arasında nedensellik ve fiyat düzeylerinin benzerliği analizleri gibi çeşitli ekonometrik ve istatistikî yaklaşımlar içerdiği belirtilmektedir.
- (59) İlgili pazarın tespitine dönük nicel testler arasında en sık kullanılanların başında SSNIP (Küçük ama Önemli ve Kalıcı Fiyat Artışı – *Small but Significant Non-Transitory Increase in Price*) testi gelmektedir. Çeşitli varyasyonları bulunan SSNIP testinde temel olarak varsayımsal bir tekelin fiyatlarında küçük ama önemli (%5-%10) seviyede kalıcı bir artış yapması halinde belirli bir ürün veya ürün grubu için bu fiyat artışının tekeli firmanın kârını yükseltip yükseltmeyeceği araştırılmaktadır.
- (60) Şayet fiyat artışı kârlı ise bu durumda ilgili ürünlerin yakın ikamelerinin olmadığı, dolayısıyla bu ürünlerin ayrı bir ürün pazarı niteliği taşıdığı sonucuna ulaşılır. Fakat fiyat artışı tekelinin kârını düşürüyorsa, tüketicilerin bu fiyat artışı karşısında alternatif ürünlere yönelebileceği, bu bakımdan ikame ürünleri de içeren daha geniş bir pazarın tanımlanması gereği ortaya çıkmaktadır. Analizde her seferinde ikame ürünleri sunan rakipler eklenmek suretiyle oluşturulan varsayımsal tekelin fiyat artışının kârlılığı test edilmekte; testi geçen en dar ürün grubunun ilgili ürün pazarı olduğu ifade edilmektedir. SSNIP testinin, aynı yaklaşımla ürünler yerine bölgelere uygulanarak ilgili coğrafi pazar(lar)ın tespiti için de kullanılması mümkündür.
- (61) Bununla birlikte SSNIP testinin doğru sonuçlar verebilmesi, ilgili ürünler için talep ve çapraz fiyat esnekliklerinin (talep sisteminin) doğru şekilde tahmin edilebilmesine

bağlıdır. Ancak uygulamada veri setinin sınırlı olması, uygun araç değişken bulma güçlüğü, esneklik değerlerinin tahmini neticesinde istatistiksel ya da iktisadi olarak anlamlı olmayan sonuçlara ulaşılması yahut *Selofan Yanılgısı (Cellophane Fallacy)*²³ gibi sorunlar nedeniyle bu testin yapılması yahut gerçekçi sonuçlar elde edilmesi mümkün olmayabilmektedir.

- (62) *Fiyat temelli testler* yahut kısaca *fiyat testleri* olarak anılan yöntemlerin altında yatan temel mantık “şayet belirli ürünlerin fiyatları birlikte hareket etmekteyse bu ürünler aynı pazar içinde gruplanmış olmalıdırlar” şeklinde özetlenebilir²⁴. En çok kullanılan dört tür fiyat testi i) fiyat korelasyonları, ii) Granger nedensellik testleri, iii) birim kök – durağanlık testleri ve iv) eşbütünleşme testleridir.
- (63) Fiyat testleri esasen iktisadi olarak basit *arbitraj* argümanını içermektedir: Şayet ürünler arz veya talep bakımından çok yakın ikamelerse, fiyatları birbirinden çok fazla uzaklaşamayacaktır; zira [uzun dönemde] ya tüketiciler ya da üreticiler bir üründen diğerine kayarak daha pahalı olanı piyasa dışına itecektir²⁵. Dolayısıyla arbitraj²⁶ aynı [pazardaki] ürünlerin fiyatlarının [uzun vadede] birbirinden bağımsız şekilde hareket etmelerini önleyecektir²⁷. Fiyatların mutlak surette tek bir fiyat düzeyine yakınsamaları gerekli olmayıp görece bir yakınsama yeterli kabul edilmektedir.
- (64) Fiyat testlerinin kullanılmasının başlıca gerekçeleri karmaşık talep tahminlerinin aksine bu tür testlerin fiyat verilerine ilişkin bilgi dışında çok fazla ilave veri gerektirmemeleridir. Benzer şekilde bu tür testler görece kısa sürede ve daha kolay bir şekilde uygulanabilmektedir. Bununla birlikte söz konusu testler de literatürde yaygın şekilde dile getirilen ve bu bakımdan eleştirilere konu edilen bir dizi sakıncayı içermektedir.
- (65) Öncelikle fiyat testlerinin sonuçları, analize konu edilen fiyat serilerinin tamamını etkileyen ortak etmenlerin (maliyet unsurları, döviz kuru vb.) varlığından kısmen veya tamamen etkilenebilmektedir. Söz gelimi analize dâhil edilen ürünlerin tamamı için analiz döneminde gerçekleşen bir arz (örneğin maliyet) yahut talep şokunun varlığında bu ürünlerin fiyat serileri arasında *sahte korelasyon/ilişki (spurious correlation)* sorunu ortaya çıkabilmektedir. Zira söz konusu seriler arasındaki ilişki gerçekte bu ortak etmenlerin paralel hareketinin bir sonucu olabilmektedir. Böyle bir durumda uygulanan fiyat testinin, aslında farklı pazarlar teşkil eden, ikame olanakları sınırlı yahut hiç olmayan ürün gruplarının veya coğrafi konumların aynı ilgili ürün/coğrafi pazar içerisinde yer aldığı şeklinde bir sonuç ortaya koyması mümkündür.
- (66) Bu nedenle ortak şokların kontrol edilmesi ve fiyat serilerinin bu şokların etkilerinden arındırıldıktan sonra testlerin geçerliliklerinin irdelenmesi gerekmektedir. Bu tür bir kontrol yapılamadığı sürece fiyat testleri ile ulaşılan sonuçların *sahte* mi yoksa geçerli

²³ İlk kez ABD Yüksek Mahkemesinin 1956 tarihli *Du Pont* (United States v. E. I. DuPont de Nemours & Co., 351 US 377) kararı sonrasında ortaya çıkan ve varsayımsal tekel testinin uygulanmasında, analize başlangıç teşkil eden fiyat seviyesinin rekabetçi düzeyin oldukça üzerinde olması halinde, ilgili pazarın gerçekte olduğundan daha geniş tanımlanması şeklinde karşılaşılan sorun, literatürde Selofan Yanılgısı kavramıyla anılmaktadır.

²⁴ COE, P.J. ve D. KRAUSE (2008), “An Analysis Of Price-Based Tests Of Antitrust Market Delineation”, *Journal of Competition Law & Economics*, Volume 4, Issue 4, 1 December 2008, 983–1007.

²⁵ FORNI, M. (2004), “Using Stationarity Tests in Antitrust Market Definition”, *American Law and Economics Review*, Vol. 6, No. 2 (Fall 2004), pp. 441-464, Oxford University Press.

²⁶ Burada nakliye ve benzeri maliyetleri aşan bir arbitraj olanağının kastedildiği değerlendirilmektedir. Zira ürünler arasındaki fiyat farkını aşan nakliye ve benzeri maliyetlerin varlığında gerçek bir arbitraj imkânından bahsetmek olası görünmemektedir.

²⁷ Stigler ve Sherwin, 1985.

mi olduğundan emin olunması mümkün değildir²⁸. Ancak olası *sahte ilişkiyi* gidermeye dönük bu yönde bir çözümün dahi, örneğin maliyet unsurları için araştırmacıların ortak maliyet bileşenlerini öğrenmelerini ve bu maliyetlerin nihai ürün fiyatlarına ne şekilde yansıdığını belirleyebilmelerini gerektirdiği vurgulanmalıdır^{29*}.

- (67) Öte yandan her ne kadar bazı uygulayıcılar tarafından kullanışlı görülseler de fiyat testleri rekabet hukuku uygulaması anlamında pazarlarla uyumlu olmadıkları; birbirleriyle tutarsız sonuçlar ürettikleri; sınırlı gözlem sayılarının ve/veya kısa zaman serilerinin varlığında yetersiz performans gösterdikleri yönünde de sıklıkla eleştirilere konu olmaktadır. Fiyat testlerine dair bir başka eleştiri, bu testlerin genellikle ikame ve yakın olmayan ikame ürünleri ayırt edemedikleri yönündedir³⁰.
- (68) Fiyat testlerinin içerdiği çeşitli sakıncalar karşısında, bu testlerin rekabet hukuku uygulamasında kullanılmasına dönük olarak ihtiyatlı bir yaklaşımın uygun olduğu dosya içeriğinde yer verilen açıklamalardan anlaşılmaktadır. Özellikle "sahte ilişki sorunu", bir başka ifadeyle test sonuçlarına göre ilgili pazarın gerçekte olduğundan daha geniş bir görünüm arz etme ihtimali göz ardı edilmemelidir. Son tahlilde ilgili pazarların tespitine dönük fiyat testlerinin, inceleme kapsamında yapılan diğer nicel ve nitel analizlere bir alternatif değil tamamlayıcı nitelikte değer taşıdıkları belirtilmelidir.

G.3.2.2. İlgili Coğrafi Pazarın Belirlenmesine İlişkin EAAD Görüşü

- (69) İlgili coğrafi pazarın belirlenmesine ilişkin olarak konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetine ilişkin coğrafi pazarın belirlenmesi ve belirlenen coğrafi pazarlar özelinde, işlemin olası rekabetçi ve rekabet karşıtı etkilerinin analiz edilmesini teminen hazırlanan 27.04.2020 tarihli ve 2020-EAA-04 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda özetle aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:
- Mevcut dosya kapsamında ilgili coğrafi pazara ilişkin analiz ve değerlendirmelerde, sırasıyla fiyat korelasyonu, eşbütünleşme ve durağanlık testleri kullanılmıştır.
 - İlk olarak konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin olarak Kuzeybatı Marmara, Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyatlar arasında yapılan fiyat korelasyon testinin, söz konusu fiyat serileri arasında anlamlı bir korelasyon ilişkisinin bulunmadığına işaret ettiği görülmektedir. Bunun yanında, yapılan ikili eşbütünleşme testlerinde de Kuzeybatı Marmara ile Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara alt bölgeleri arasında ya da Kuzeydoğu Marmara ile Güney Marmara ortalama birim fiyatları arasında eşbütünleşme ilişkisi bulunmadığı anlaşılmaktadır. Son olarak, uygulanan ADF ve KPSS durağanlık testleri sonuçları da analize konu edilen fiyat serileri arasındaki oranların zaman içerisinde durağan olmadıklarını ortaya koymaktadır.

²⁸ NIEBERDING, J. F. (2009), *The Role of Price Tests in Market Definition* (A Comment Pertaining to #2b and #4 of the Questions for Public Comment), HMG Review Project – Comment, Project No. P092900.

²⁹ HOSKEN, D. ve C. T. TAYLOR (2004), 'Discussion of "Using Stationarity Tests in Antitrust Market Definition"', *American Law and Economics Review*, Vol. 6, No. 2 (Fall 2004), pp. 465-475, Oxford University Press.

* Gerçekleşen ortak bir şokun gözlemlenemediği hallerde sahte ilişki sorunuyla karşılaşılma ihtimali yükselecektir. Nitelik ürünlerin arz ve talep yapılarına ilişkin eksik bilgilerin söz konusu olması halinde ortak şokların gözlemlenmesinin her zaman mümkün olmayabileceği, bu bakımdan söz konusu testlerin hatalı sonuçlar üretme ihtimalinin bu yönüyle de göz ardı edilemeyeceği vurgulanmalıdır.

³⁰ BOSHOFF, W. H. (2013), "Limits and Uses of Price Tests for Market Definition", *Stellenbosch Economic Working Papers*: 01/11.

- Bu bakımdan, bahsi geçen alt bölgeler için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyatlara dair fiyat testlerinin sonuçlarının birbirleriyle uyumlu olduğu; bu çerçevede anılan fiyatların zaman içerisinde birlikte hareket ettiğine dair istatistiksel bulgunun mevcut olmadığı anlaşılmaktadır.
- Bu sonucun esasen, aynı bölgede yer alan bir başka limanın devralınması işlemine ilişkin 2017-4-010 nolu dosya kapsamında sunulan 12.12.2017 tarihli ve 2017-EAA-8 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda ulaşılan sonuçlarla da belirli ölçüde uyumlu olduğu vurgulanmalıdır. Söz konusu dosya kapsamında yapılan ekonomik analiz çerçevesinde uygulanan Tam Denge İlgili Pazar Testi (*Full Equilibrium Relevant Market Test* – FERM) sonucu, eşik değerin %5 olarak kabul edilmesi halinde MARPORT, KUMPORT, MARDAS, ASYAPORT ve HAYDARPAŞA limanlarından oluşan bir pazarın varlığına işaret etmiştir.
- Bununla birlikte raporlarda kullanılan fiyat serilerinin, limanların ilgili dönemlerde konteyner elleçleme hizmetlerinden elde ettiği bütün gelirler ve yine elleçlenen toplam konteyner hacimleri dikkate alınarak hesaplandığını; bu bakımdan transit yüklere ilişkin gelir ve hacim bilgilerini de içerdiğini belirtmek gerekmektedir. Ancak analiz sürecinde teşebbüslerle yapılan görüşmelerden, limanların transit konteyner yükleri bakımından “*lokal*” yüklere kıyasla görece daha geniş bir coğrafyada yer alan limanların rekabetçi baskısını hissettikleri ve bu nedenle bu yükler için görece düşük bir fiyatlama politikası izledikleri anlaşılmıştır.
- Öte yandan, yukarıda anılan alt bölgeler için hesaplanan fiyatların zaman içerisinde birlikte hareket ettiğine dair kati bir istatistiksel bulguya ulaşılmış olsaydı dahi, bunun analize konu coğrafi bölgeler arasında güçlü bir rekabetçi baskı bulunduğuna ilişkin nihai bir delil niteliği taşımayacağı da vurgulanmalıdır.
- Son tahlilde ekonometrik sonuçların ilgili pazarın belirlenmesinde yararlanılan, ürünler veya bölgeler arasında geçmiş ikame ilişkileri, müşterilerin ve rakiplerin görüşleri, pazar araştırmaları, tüketici anketleri, giriş engelleri ve talebin alternatif sağlayıcılara kaydırılmasına dönük maliyet kısıtları gibi nicel ve nitel delillerden sadece biri olduğu önemle belirtilmelidir. Bu bakımdan dosya konusu konteyner hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazarın, işbu analizde elde edilen bulgular ve dosya kapsamında gerçekleştirilen diğer nicel ve nitel analizler birlikte değerlendirilmek suretiyle belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.
- Sonuç olarak, yukarıda yer verilen istatistiksel ve ekonometrik analizler neticesinde elde edilen bulgular ile 12.12.2017 tarihli ve 2017-EAA-8 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda ulaşılan sonuçlar dikkate alındığında, dosya konusu işlem bakımından “konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetine” ilişkin ilgili coğrafi pazarın “*Kuzeybatı Marmara*” şeklinde tanımlanmasının makul olduğu; bununla birlikte yine yukarıda aktarılan gerekçelerle, ilgili coğrafi pazarın, işbu analizde elde edilen bulgular ve dosya kapsamında gerçekleştirilen diğer nicel ve nitel analizler birlikte değerlendirilmek suretiyle belirlenmesinin uygun olacağı mütalaa edilmektedir.

(70) Bu çerçevede, EAAD tarafından ortaya konulan nicel değerlendirmeler de dikkate alınarak mevcut dosya özelindeki ilgili coğrafi pazar değerlendirmelerine aşağıda yer verilmektedir.

G.3.2.3. İlgili Coğrafi Pazarın Tespiti

(71) “Transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” ve “art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” ilgili ürün pazarları

bakımından ilgili coğrafi pazarlar dosya kapsamında edinilen bilgiler çerçevesinde aşağıda değerlendirilmiştir.

G.3.2.3.1. Limanın Konumu ve Özellikleri

- (72) Bildirime konu işlem çerçevesinde devredilecek olan MARPORT, Marmara Bölgesinde yer almaktadır. Marmara Bölgesi, Türkiye’de toplam elleçlenen konteyner hacminin %62,5’inin gerçekleştiği bölge olması itibarıyla limancılık sektöründe özel bir öneme sahiptir. Bu itibarla Marmara Bölgesini, %22,2 ile Akdeniz Bölgesi limanları; %14,6 ile Ege Bölgesi limanları ve %0,8 ile Karadeniz Bölgesi limanları takip etmektedir³¹. Marmara Bölgesinde yer alan limanların genel durumuna bakılacak olursa Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Sektör Raporunda³² Marmara Bölgesinin, sanayi ve ticaret özelliklerine, dış ticaret hacimlerine, yük motifleri ile besledikleri veya beslendikleri liman gruplarına olan uzaklıklarına bağlı olarak Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara olarak üç alt bölgeye ayrıldığı görülmektedir.

Sekil 3: Marmara Bölgesi ve Alt Bölge Haritası



Kaynak: TÜRKLİM Sektör Raporu, 2016.

- (73) İzmit Körfezi ve yakın çevresini oluşturan Kuzeydoğu Marmara alt bölgesi liman sayısı olarak en yoğun bölge olup İstanbul (Asya), Kocaeli ve Sakarya illerinden oluşmaktadır. Söz konusu alanda toplam 69 terminal bulunmaktadır. Bu terminallerin 7’si konteyner terminali olarak kullanılmaktadır. Buna paralel olarak, bu bölgede 7 limanda konteyner elleçleme faaliyeti görülmektedir³³. Kuzeybatı Marmara alt bölgesi ise, İstanbul (Avrupa), Tekirdağ ve Edirne illerinden oluşmaktadır. Türkiye’nin önemli limanlarının bulunduğu Ambarlı bölgesinin de yer aldığı Kuzeybatı Marmara Bölgesinde toplam 32 terminal vardır. Terminallerin 6’sı konteyner terminalidir. Bu bölgede toplamda 6 limanda konteyner elleçleme faaliyeti gösterilmektedir³⁴. Son olarak, Güney Marmara alt bölgesi Bursa, Balıkesir ve Çanakkale illerinden oluşmaktadır³⁵. Bölgede bulunan toplam 28 terminalin yalnızca dördü konteyner

³¹ TÜRKLİM – Türk Limancılık Sektörü Raporu (2019), s.102.

³² Agk., s. 97.

³³ DP WORLD, EVYAPORT, LİMAŞ, SAFİPORT, YILPORT, BELDEPORT ve HAYDARPAŞA limanları.

³⁴ AKÇANSA, KUMPORT, MARDAŞ, MARPORT, ASYAPORT ve CEYPORT limanları.

³⁵ TÜRKLİM – Türk Limancılık Sektörü Raporu’ndan (2019) derlenmiştir.

terminali olarak kullanılmaktadır. Bölgede konteyner limanı olarak faaliyet gösteren 4 liman bulunmaktadır³⁶.

- (74) Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen lokal, transit ve toplam yüklerin Marmara Bölgesindeki paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 5: Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen toplam yüklere ilişkin pazar payları (TEU-dolu konteyner sayısı baz alınarak)

Bölge	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
Kuzeybatı Marmara	64,94	64,94	67,33	66,40	65,13
Kuzeydoğu Marmara	22,49	23,50	21,00	25,37	24,49
Güney Marmara	12,57	11,56	11,67	8,23	10,38

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 6: Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen lokal yüklerin dağılımı (TEU-dolu konteyner sayısı baz alınarak)

Bölge	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
Kuzeybatı Marmara	46,08	45,20	45,09	43,91	41,83
Kuzeydoğu Marmara	34,62	35,81	34,69	41,00	39,56
Güney Marmara	19,30	18,99	20,22	15,09	18,61

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 7: Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen transit yüklerin dağılımı (TEU-dolu konteyner sayısı baz alınarak)

Bölge	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
Kuzeybatı Marmara	98,44	95,00	97,01	92,70	93,85
Kuzeydoğu Marmara	0,94	4,75	2,72	7,08	5,91
Güney Marmara	0,62	0,25	0,27	0,22	0,24

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (75) Tablolardan görüldüğü üzere lokal yükler bazında Kuzeybatı Marmara Bölgesi ile Kuzeydoğu Marmara Bölgesi neredeyse başabaş düzeyde olmasına rağmen, transit yüklerin neredeyse tamamı Kuzeybatı Marmara Bölgesinde elleçlenmektedir. Dosya içeriği bilgi ve belgelerden, bu durumun ana nedeninin hâlihazırda Kuzeydoğu Marmara'da yer alan limanların transit yükleri taşıyan gemilere yönelik uygun teknik alt yapısının bulunmaması olduğu anlaşılmaktadır. Güney Marmara'da yer alan limanların da benzer şekilde transit konteyner elleçleme hizmetini neredeyse hiç sunmadığı görülmektedir. İlave olarak, Güney Marmara ve Kuzeydoğu Marmara bölgelerinde elleçlenen yüklerin bir bölümünün Kuzeybatı Marmara'dan *feeder* hizmeti kapsamında taşınan 'transit' yükler olması, Kuzeybatı Limanlarının önemini bir kat daha artırmaktadır.

G.3.2.3.2. Marmara Bölgesi Limanlarının Art Bölge Ulaşım İmkanları

- (76) Limanların hitap ettiği hinterlandın büyüklüğü, ilgili hinterlandta bulunan ulaştırma imkanlarının gelişmiş olmasına bağlıdır. Nitekim limana indirilen yükün varış noktası (veya limanda yüklenen yükün çıkış noktası) ile liman arasında etkin bir lojistik ağının kurulması; ilgili hatlarda yük nakliyesine elverişli olan ulaştırma alt yapısının varlığıyla doğrudan ilişkilidir. Aşağıdaki şekilde Kuzeybatı Marmara ve Kuzeydoğu Marmara alt bölgelerinin kara yolu ulaşım haritasına yer verilmiştir.

³⁶ BORUSAN, GEMPORT, RODAPORT ve ÇELEBİ BANDIRMA limanları.

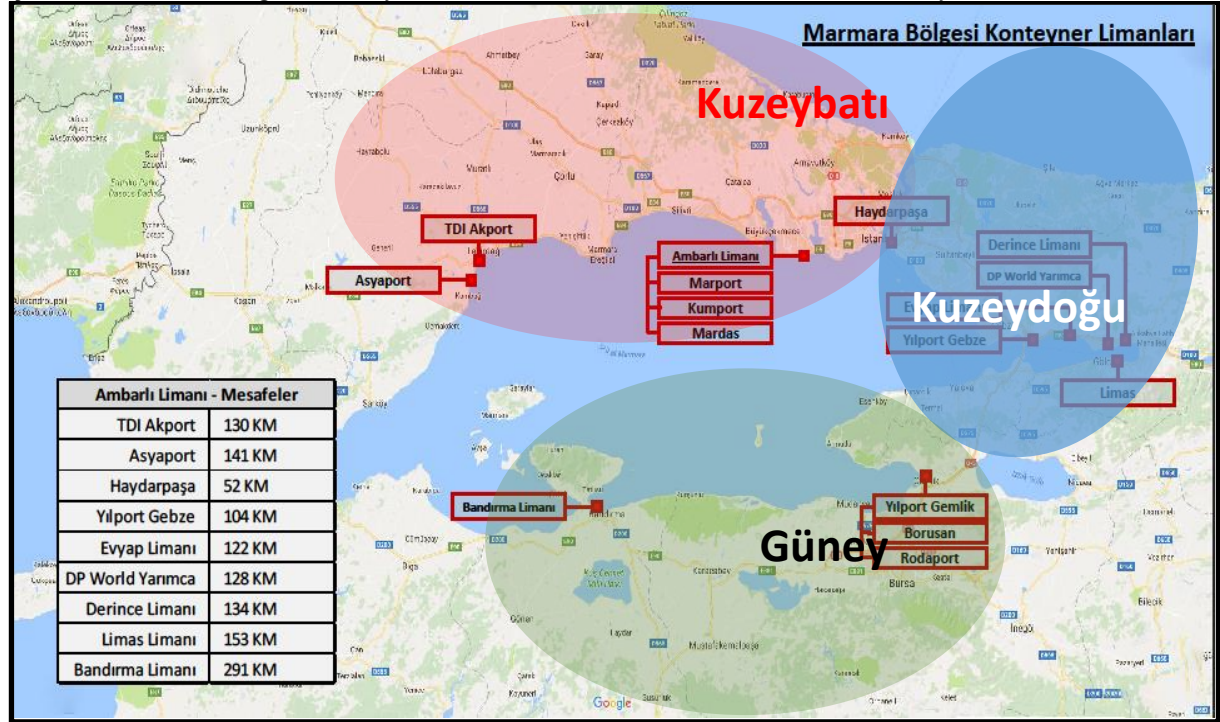
Şekil 4: Kuzey Marmara Karayolu Bağlantı Haritası



Kaynak: <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Haritalar/b1.jpg> (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020)

- (77) Yukarıdaki haritadan görülebileceği üzere; Ambarlı Limanının en yakın art bölgesi olan Kuzeybatı Marmara'da hem otoyol (kırmızı hat) hem de bölünmüş yol (sahil şeridini takip eden ve çift çizgi ile gösterilen siyah hat) bağlantısı bulunmaktadır. Bölgenin geri kalan kısmı ile bağlantı ise beton asfalt yollar (tek çizgi siyah hat) ve devlet yolları (tek çizgi lacivert hat) ile sağlanmaktadır. Ambarlı Limanının Kuzeydoğu ve Güney Marmara ile bağlantısı ise öncelikle Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden (3. Köprü) geçmek suretiyle hem otoyol hem de bölünmüş yollar ile sağlanmaktadır. Buna ek olarak, İzmit Körfezi'ne inşa edilen Osmangazi Köprüsü'nün hizmete açılmasıyla birlikte Kuzeybatı Marmara'dan Güney Marmara'ya geçiş imkanı kolaylaşmıştır.
- (78) Aşağıdaki şekilde Marmara alt bölgelerinde yer alan konteyner limanlarının Ambarlı Limanı ile aralarındaki kara yolu uzaklıklarına yer verilmiştir.

Şekil 5: Marmara Bölgesi Konteyner Limanları ve Ambarlı Limanı'na Olan Karayolu Uzaklıkları



Kaynak: 18-14/267-129 sayılı Kurul kararı

- (79) Yukarıdaki şekilden görüldüğü üzere Ambarlı Limanı İstanbul Avrupa yakasındaki tek konteyner limanı olup bu limanda MARPORT, KUMPORT ve MARDAS terminalleri yan yana hizmet vermektedir. Bu noktaya en yakın alternatif İstanbul Anadolu yakasında bulunan 52 km mesafedeki HAYDARPAŞA'dır. 130 ile 160 km'lik menzil içerisinde; Batı'da TDİ TEKİRDAĞ³⁷ ve ASYAPORT, Doğu'da ise EVYAPPORT, YILPORT, DP WORLD, SAFİPORT³⁸ ve LİMAŞ bulunmaktadır. Bunların haricinde Gemlik Körfezi'nde yer alan GEMPORT³⁹, BORUSAN ve RODAPORT konteyner elleçleme hizmeti vermektedir. Son olarak, Marmara Bölgesi içerisinde Ambarlı'ya en uzak mesafede (291 km) ÇELEBİ BANDIRMA limanı bulunmaktadır.
- (80) Yukarıda yer verildiği üzere, limanlar arasındaki geçiş imkanlarının göreceli olarak kolaylaşmasına rağmen, gerek limanlar arasındaki mesafe gerekse de 3. Köprü ve Osmangazi Köprüsü geçiş ücretlerinin teşebbüslere önemli sayılabilecek düzeyde maliyet yüklediği de göz ardı edilmemelidir⁴⁰. Bu kapsamda, sözü edilen altyapı unsurlarının limanlar arasında bir ikame ilişkisi oluşturmaya yeterli olmadığı, bu kapsamda taraflarca da somut bir verinin sunulmadığı değerlendirilmektedir.
- (81) Kara yolu bağlantılarına alternatif olarak liman gerisinde bulunan demir yolu bağlantıları da büyük önem arz etmektedir. Aşağıda Türkiye demir yolu bağlantılarına yer verilmiştir.

³⁷ Haritada TDİ Akport olarak görülen limanın güncel ismi TDİ Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğüdür (TDİ TEKİRDAĞ).

³⁸ Haritada Derince olarak görülen limanın güncel ismi Safi Derince Liman İşletmeciliği A.Ş.'dir (SAFİPORT).

³⁹ GEMPORT haritada Yılport Gebze olarak isimlendirilmiştir.

⁴⁰ 2020 yılı itibarıyla Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde (3. Köprü) 4. ve 5. sınıf araçlar için geçiş ücreti tarifesi sırasıyla 137,30 ve 170,80 TL'dir. Öte yandan Osmangazi Köprüsünde aynı sınıf araçlar için ücret tarifesi sırasıyla 297,10 ve 374,90 TL'dir. Bkz. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Otoyollar/UcretlerYeni.aspx> (Son Erişim Tarihi: 28.04.2020)

Şekil 6: Türkiye Demiryolu Haritası



Kaynak: TCDD

- (82) Haritadan görüldüğü üzere Kuzeybatı Marmara bölgesinde demir yolu yük taşımacılığı yapılmaktadır. Söz konusu yükler Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) tarafından Kuzeybatı Marmara'dan Kuzeydoğu Marmara'ya ve oradan iç kesimlere taşınabilmektedir. TCDD tarafından belirtildiği üzere, hâlihazırda iki kıta arası yük taşımacılığı feribotlar aracılığıyla yapılmaktadır. Bu taşıma yöntemi maliyetli olup aynı zamanda zaman kaybına da yol açmaktadır. Öte yandan, mevcut demir yolu projeleri arasında, bu yüklerin Marmaray hattı kullanılarak (yolcu taşımacılığının yapılmadığı gece saatlerinde) iki yaka arasında taşınması projesi yer almaktadır.
- (83) Türkiye'nin 2023 projeksiyonları kapsamında söz konusu boğaz geçişlerinin 3. Köprü üzerinden yapılabilir hale gelmesi beklenmektedir. Marmaray'ın ve 3. Köprü'nün demir yolu yük taşımacılığına uygun hale getirilmesi yönündeki projelerin tamamlanması ile birlikte demir yolu ile boğaz geçişleri önemli ölçüde kolaylaşacak ve bu durum bölgedeki demir yolu konteyner taşımacılığı maliyetini aşağı çekebilecektir.
- (84) Son olarak ASYAPORT'un mevcut demir yolu hattına bağlanması projesi ise henüz hazırlık aşamasındadır. Ancak projenin kesinleşmesi durumunda ASYAPORT limanının içine kadar uzanan demir yolu hattı sayesinde bu liman Kuzeybatı Marmara'ya daha büyük oranda hizmet sunabilecektir. Benzer bir proje ise Ambarlı Limanı'na yöneliktir. ASYAPORT Limanı gibi Ambarlı Limanı'nın da demir yoluna bağlanması henüz hayata konulmamış projeler arasındadır. Ancak Ambarlı Limanı için düşünülen projenin durumu ASYAPORT'a nazaran daha belirsizdir. Nitekim Ambarlı Limanı hâlihazırda şehrin içinde kalmıştır. Bu durum projenin hayata geçirilmesi hususunda birtakım zorluklar ortaya çıkarabilecektir. Buna ek olarak, ASYAPORT'a demir yolu hattının bağlanması neticesinde bu limanın İstanbul'a daha büyük ölçüde hizmet edebilir hale geleceği beklenmektedir. Demir yolunun ASYAPORT'a ulaşması ve Ambarlı Limanı'na ulaşmaması durumunda ise, ASYAPORT mevcut duruma nazaran daha avantajlı hale gelerek İstanbul'un yükleri için Ambarlı'ya ciddi bir alternatif konumuna gelmesi mümkün olabilecektir.

- (85) Öte yandan, kısa vadede sözü edilen imkanların mevcut olmaması nedeniyle söz konusu projelerin öngörülebilir yakın bir gelecekte ilgili limanlar arasındaki ikame ilişkisine dair değerlendirmeyi etkilemediği kanaatine ulaşılmıştır.
- (86) Geçmiş tarihli Kurul kararlarında⁴¹ limanlara ilişkin pazar tanımları, limanların yakalama alanları dikkate alınarak coğrafi bölgeler bazında yapılmıştır. Ayrıca coğrafi pazar tanımlarının, bazen birden çok coğrafi bölgeyi bazen de tüm Türkiye'yi içerecek şekilde daha geniş yapıldığı anlaşılmaktadır. Ambarlı Limanına ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri bakımından geçmiş tarihli Kurul kararlarında ilgili coğrafi pazar Marmara Bölgesi olarak belirlenmiştir⁴². Kurul konuyla ilgili en yakın tarihli *Mardaş* kararında⁴³ ilgili coğrafi pazarı "Marmara Bölgesi" olarak tanımlamakla beraber, kararda işlemin etkisinin yoğun olarak hissedileceği Kuzeybatı Marmara alt bölgesi bakımından da rekabet üzerindeki olası etkileri değerlendirilmiştir. Nitekim sözü edilen değerlendirme, ilgili dosyada yer alan işlem özelinde yapılan ve FERM yöntemi çerçevesinde gerçekleştirilen analiz sonuçlarında %5 eşik değerinin esas alınması halinde ilgili coğrafi pazarın MARPORT, KUMPORT, MARDAS, ASYAPORT ve HAYDARPAŞA limanlarından oluşacağına dair ekonomik analiz sonuçlarıyla da uyumludur⁴⁴.

G.3.2.3.3. Müşterilerin Tercihleri

- (87) Aşağıda ilgili coğrafi pazara ilişkin değerlendirme kapsamında, Marmara Bölgesinde yer alan limanlara yük taşıyan konteyner hat operatörleri içerisinde TIL'in ortak kontrolünde olan ASYAPORT ile MARPORT'un pazar paylarına ve TIL'in ortak kontrolünü elinde bulunduran MSC'nin lokal ve transit yükler bazında uğrak yaptığı limanların bilgisine yer verilmiştir.

Tablo 8: Marmara Bölgesinde elleçlenen lokal yükler bazında MSC'nin uğrak yaptığı limanların payları

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
YILPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GEMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ASYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 9: Marmara Bölgesinde elleçlenen transit yükler bazında MSC'nin uğrak yaptığı limanların payları

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
ASYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GEMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (88) Tablo 8 ve 9'dan; MSC'nin transit yüklerde neredeyse tamamen ortak kontrolüne sahip olduğu ASYAPORT ve MARPORT'u kullanmasına rağmen, lokal yüklerde Kuzeybatı, Güney ve Kuzeydoğu Marmara bölgelerinden her birinde bir limanı yoğunlukla kullandığı anlaşılmaktadır. Bu durum, lokal yükler bakımından Kuzeybatı Marmara ve diğer bölgelerin ayrı coğrafi pazarlar içerisinde değerlendirilmesi gerektiğini desteklemektedir.

⁴¹ 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı, 11.05.2016 tarihli ve 16-16/267-118 sayılı Kurul kararları.

⁴² 14.01.2009 tarihli ve 09-02/19-12 sayılı Kurul Kararı

⁴³ 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı Kurul kararı.

⁴⁴ 12.12.2017 tarihli ve 2017-EAA-8 sayılı Ekonomik Analiz Raporu.

- (89) Bu kapsamda, yukarıda yer verilen nitel ve nicel inceleme ve analizler ışığında lokal yükler kapsamında ilgili coğrafi pazarın “Kuzeybatı Marmara” ile sınırlanması gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.
- (90) Öte yandan, transit yükler söz konusu olduğunda konteyner hat taşımacılarının yerel yüklerle kıyasla çok daha fazla sayıda liman tercih etme imkanları bulunmaktadır. Bu duruma örnek olarak Yunanistan’da bulunan Pire Limanının Tekirdağ’daki ASYAPORT ile rekabet halinde olduğu, MSC tarafından çeşitli hatlarda taşınan (Akdeniz-Uzakdoğu, Akdeniz-Kuzey Avrupa gibi) transit yüklerin tüm bölge içerisinde herhangi bir limana bırakılabileceği belirtilmiştir. Nitekim ASYAPORT’un yapımı ile birlikte bu limanın, MSC’nin yalnızca MARPORT’taki transit yüklerini değil, Pire Limanındaki transit yüklerini de elleçlemeye başladığı ifade edilmiştir.
- (91) Yukarıdaki bilgiler çerçevesinde transit trafiğe ilişkin konteyner liman işletmeciliği pazarı bakımından Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi ve Akdeniz Bölgesi limanlarının birbirine ikame olabileceği, ilgili coğrafi pazarın Türkiye ve komşu ülkeler olarak belirlenebilecek olmakla birlikte, mevcut dosya kapsamında transit yüklerle ilgili ürün pazarı bakımından kesin bir ilgili coğrafi pazar tanımlamasına gerek duyulmamıştır.

G.4. Sektörde Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin İşlem Hakkındaki Görüşleri

G.4.1. Marmara Bölgesinde Konteyner Terminalleri İşleten Limanların Görüşleri

- (92) Marmara Bölgesindeki limanlardan gelen 16 cevabi yazının 12’sinde teşebbüsler bahse konu devralma işleminin pazarda olumsuz bir etki yaratmayacağı yönünde görüş bildirmişlerdir. Görüş bildiren teşebbüslerin cevabi yazılarında öne çıkan hususlara aşağıda özetle yer verilmiştir.
- (93) (.....) tarafından, günümüz koşullarında bahse konu devralmanın gerçekleşmesinin pazara bir etkisinin olmasının öngörülmediği belirtilmiştir.
- (94) (.....) tarafından söz konusu işlem bakımından ilgili pazarın Marmara Bölgesi olduğu, Marmara Bölgesinde birbirleri üzerinde önemli ölçüde rekabetçi baskı yaratabilen birçok limanın bulunduğu, dolayısıyla bahse konu işlemin ilgili pazarda herhangi bir olumsuz etkiye yol açmayacağı belirtilmiştir. Benzer şekilde (.....) tarafından da rekabetin yoğun olarak yaşandığı Marmara Bölgesinde söz konusu işlemin olumsuz bir etki yaratmayacağı ifade edilmiştir.
- (95) (.....) tarafından; transit konteyner ağırlıklı çalışıldığı, Pire (Yunanistan), Beyrut (Lübnan), Gioia Tauro (İtalya), İskenderiye (Mısır) Limanlarının başlıca rakipleri olduğu; bölgede çok sayıda konteyner hizmeti sunan liman olduğu dolayısıyla bahse konu işlemin pazarda olumsuz bir etki yaratmayacağı belirtilmiştir.
- (96) (.....) tarafından limanlarının (.....) bulunduğu belirtilerek İstanbul’un batı yakasındaki MARPORT’un farklı bir pazar segmentinde yer aldığı ve bu bakımdan bildirim konusu işlemin limanlarını etkilemeyeceği değerlendirilmiştir. (.....) tarafından ise, MARPORT’tan coğrafi uzaklık ve gemilerin farklılığı nedeniyle ayrılan ve (.....) limanlarının, MARPORT’un faaliyetlerinden direkt olarak etkilenmediği açıklanmıştır. (.....) tarafından da benzer şekilde (.....) devralma işleminden etkilenmeyi beklemedikleri ifade edilmiştir. (.....) limanının faaliyet alanlarını dikkate alarak bildirim konusu işlemin olumsuz etki yaratmayacağını değerlendirmiştir.
- (97) Limanlardan; (.....) ise söz konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda piyasanın olumsuz olarak etkileneceği yönünde görüş bildirmişlerdir.

- (98) (.....) tarafından lokal yükün yarısının ve Karadeniz ülkelerine gidecek transit yükün büyük kısmının MSC tarafından taşındığı, hâl böyleyken işleme izin verilmesi halinde MSC'nin halihazırda ASYAPORT'a da sahip olmasından dolayı liman işletmesinin rekabette önemli avantaja sahip olacağı ve zaten pazarın büyük bir kısmına sahip olan MSC'nin payının daha da büyüyeceği, tekelleşeceği ve aynı işi yapacak olan ve/veya yapmakta olan CEYPORT, MARDAŞ, KUMPORT gibi limanlar için zorlu bir dönemin başlangıcı olacağı, ayrıca gemi yanaşma önceliği, tarife farkı, operasyon performansı gibi etkenler açısından işletmeci kuruluşun kendi gemilerinden yana olacağı, bu durumda diğer hatların rekabet edemeyeceği, üçüncü kişilere hizmet verecek limanların rekabet gücünün azalacağı, MSC dışındaki hatların diğer mevcut limanlardan hizmet almak zorunda kalacağı ve bu limanların kapasitelerinin dolması halinde tarifelerin yükseleceği, sonuç olarak bahse konu işlemin gerçekleşmesi halinde bölgedeki diğer liman işletmelerinin, gemi/konteyner hatlarının ve ihracatçılar ile ithalatçıların olumsuz etkileneceği ifade edilmiştir.
- (99) (.....) tarafından ise, lokal hinterlanda bakılmadan değerlendirildiğinde mevcut konteyner hatlarına yetecek miktarda liman bulunduğu, lokal anlamda ise İstanbul'un batı yakasında bulunan dört adet konteyner limanının ikisinin ilişkili teşebbüslerce işletilmesi durumunda tekel anlamında etkilerinin görülebileceği, aksi yönde ise limanların uluslararası işleticiler tarafından idare edilmesi halinde ülke ekonomisine olumlu katkıları olabileceği, Dilovası ve İzmit Körfezi Limanlarının hinterlandı ile İstanbul'un batı yakasındaki limanların hinterlandının çakışma ihtimalinin bulunmadığı, ayrıca Gemlik ve Bandırma Limanları da Güney Marmara'da olduğundan hinterlant ortaklığının bulunmadığı belirtilmiştir.
- (100) (.....) tarafından özetle; İstanbul Avrupa Yakası ve Tekirdağ Bölgesine hizmet veren limanların 2019 yılının ilk altı ayında elleçlenen iş hacmine bakıldığında ASYAPORT'un ve MARPORT'un elleçleme hacminin Marmara toplamının (.....) oluşturduğu bu iş hacminin tamamının MSC'nin tek kontrolünde olması durumunda MSC'nin büyük müşterilerle taşıma ayağındaki navlun fiyatlarını kullanarak sadece kendi limanlarından hizmet almalarını sağlayacak güce sahip olabileceği, ayrıca uğrak yapılacak destinasyonları diğer hatlarla işbirliği yaparak ortak servis kurma yoluyla belirleme yönündeki üstünlüğünün (örneğin MSC ve MAERSK ortaklığında kurulmuş olan 2M stratejik ittifakında sadece kendi limanlarına uğrak yapıldığı) MSC'ye navlun ve liman fiyatlarını tek taraflı belirleme imkanı vereceği, bu durumdan en çok iş hacmi nedeniyle hat ile özel anlaşma sağlayamayacak olan küçük ve orta ölçekli firmaların etkileneceği ve daha fazla lojistik maliyete katlanmak zorunda kalacakları, KUMPORT'un küresel bir hat işleticisi tarafından satın alınmasında olduğu gibi bildirim konusu işlemin gerçekleşmesi halinde bölgedeki limanların iki önemli küresel hat oyuncusunun eline geçmesine ve her hattın uğrak yaptığı tek limanın kendi limanı olması ile rekabetin ortadan kalkarak oligopol bir yapının oluşmasına sebep olabileceği, bu durumun da diğer terminal işleticilerinin pazarda tutunmasına ve yeni yatırımların gerçekleşmesine engel olacağı, düzenli hat taşımacılığında küresel hat taşıyıcılarının kurdukları ortak konsorsiyumlar dışında kalan bağımsız hat taşıyıcılarının küçük bir ölçekte kaldığı ve bu durum karşısında navlun ve giderler konusunda küçük hatların büyük hatlarla rekabet gücünün kısıtlı kaldığı ifade edilmiştir.
- (101) (.....) tarafından TIL'in MSC Grubu'na bağlı liman yatırımları yapan bir ortaklık olduğu, MSC Grubu'nun Tekirdağ'daki ASYAPORT'un da hissedarı ve işleticisi olduğu, bu nedenle bildirim konusu işlemin gerçekleşmesi halinde sektördeki rekabet ortamının bozulabileceği, tekelleşme ortaya çıkabileceği ve ilgili hizmet kalemlerinde daha yüksek maliyetler ortaya çıkabileceği değerlendirilmiştir.

G.4.2. Marmara Bölgesinde Konteyner Taşımacılığı Yapan Teşebbüslerin Görüşleri

- (102) Konteyner taşımacılığı yapan teşebbüslerden de dosyaya konu işlemle ilgili görüşleri talep edilmiştir. Bu doğrultuda (.....) işlemin kendileri açısından herhangi bir olumsuz etki doğurmayacağını ifade ederken, (.....) ve (.....) Marmara Bölgesindeki limanların kapasite fazlaları bulunması nedeniyle birbirleri ile rekabet içinde olduğu, Yavuz Selim ve Osman Gazi köprülerinin devreye girmesi ve otoyolların varlığı nedeniyle Marmara Denizi çevresindeki tüm limanların aynı hinterlanda hitap ettikleri, dolayısıyla söz konusunu işlemin pazarda olumsuz etkisinin olmayacağı yönünde görüş bildirmişlerdir. (.....) tarafından ayrıca bölgedeki limanların birbiriyle rakip haline gelmesinin konteyner taşımacılığı yapan teşebbüslerin limanlar karşısında pazarlık gücünü artırdığı belirtilmiştir.
- (103) (.....) tarafından, (.....) Ambarlı Bölgesinde alternatif limanların ve bu limanlar arasında serbest rekabetin bulunmasını önemsedikleri, bilindiği kadarıyla TIL'ın hakim hissedarının MSC olduğu ve MSC'nin liman kullanıcılarından biri olduğu, öte yandan Ambarlı Bölgesinde KUMPORT ve MARDAS adlı limanların da bulunduğu ve bu limanların ortaklık ve yönetim yapılarında TIL ve/veya MSC'nin bulunmadığı, bu bağlamda doğal rekabeti engelleyecek herhangi bir ortam olmaması kaydıyla bahse konu işlemin gerçekleşmesi halinde bir alternatif liman eksilmeyeceğinden limanlar arasındaki rekabet koşullarında olumsuz bir değişiklik olmayacağı yönünde görüş belirtilmiştir.
- (104) (.....) tarafından, MSC'nin MARPORT ile aynı bölgede faaliyette bulunan ASYAPORT'ta da pay sahibi olduğu dikkate alındığında bahse konu işlemin gerçekleşmesi ile pazar payında meydana gelebilecek değişikliğin fiyat rekabetini olumsuz etkileyebileceği belirtilmiştir.
- (105) MAERSK tarafından; MSC ile taraf oldukları ve küresel düzeyde gemi paylaşım işbirliğini içeren 2M Anlaşması'nda, tarafların bir limanda kısmen veya tamamen bir pay sahibi olması halinde rekabetçi şartlar sunulması koşuluyla bu limanın uğranacak limanlar arasında öncelik hakkına sahip olabileceği yönünde hüküm bulunduğu, bildirim konusu işlem öncesinde de MSC'nin MARPORT'ta hissesi bulunduğundan MARPORT'un rekabetçi şartlar sunması sebebiyle bu limana uğrak yaptığı, dolayısıyla MSC'nin MARPORT'un tek kontrolünü alması halinde de söz konusu şartlarda değişiklik olmayacağı, şartlar rekabetçi olduğu sürece MARPORT'a uğrak yapılabileceği, ayrıca 2M Anlaşması'nda gemilerin başka limanlara uğrak yapmasını engelleyen bir hükmün bulunmadığı; MAERSK'in ASYAPORT ve KUMPORT Limanlarına da uğrak yaptığı, dolayısıyla söz konusu işlemin kendileri açısından pazarda bir değişiklik yaratmayacağı ifade edilmiştir.

G.5. Yapılan Tespitler ve Hukuki Değerlendirme

G.5.1. İşlemin Niteliği ve Değerlendirilmesi

- (106) Bildirim konusu işlem Ambarlı Limanında faaliyet gösteren MARPORT'un ARKAS Grubu'na ait olan %50 oranındaki hissesinin TIL tarafından devralınmasına ilişkindir. TIL hâlihazırda MARPORT'un %50 hissesine sahip olup teşebbüsün ortak kontrolünü elinde bulundurmaktadır.
- (107) Dosya kapsamında incelenen işlem, MARPORT'un ARKAS ve TIL'ın ortak kontrolünden TIL'ın tek kontrolüne geçecek olması nedeniyle, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde ortak kontrolden tam kontrole geçişi içeren bir devralma işlemidir.
- (108) Dosya içeriğinden işlem taraflarının 2018 yılı cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrası (a) ve (b) bentlerinde öngörülen ciro eşiklerini aştığı anlaşıldığından, bildirim konu işlem izne tabidir.
- (109) Dosya konusu devralma işlemi konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı bakımından yatay bir örtüşmeye; konteyner hat taşımacılığı pazarı bakımından ise dikey bir örtüşmeye sebebiyet vermektedir.
- (110) 24.06.2020 tarih ve 31165 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 7246 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un 2. maddesi ile yapılan değişiklik kapsamında 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Bir ya da birden fazla teşebbüsün başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması hukuka aykırı ve yasaktır.”

- (111) Sözü edilen kanun değişikliği çerçevesinde, yoğunlaşmaların kontrolünde “etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması testi” (ERT)'nin benimsendiği görülmektedir. ERT, değerlendirilmesi gereken zarar teorileri kapsamında hâkim durum yaratılması veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesi sonucunu doğuran işlemlerin yanı sıra rekabeti önemli ölçüde azaltabilecek işlemlerin de yasaklanabileceğinin ifade edildiği görülmektedir⁴⁵. ERT'nin hâkim durum testinden temel farkı, işlem sonrasında teşebbüslerin tek taraflı fiyat artışı yapabildikleri ve fakat bir hâkim durum yaratmayan veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirmeyen işlemler bakımından ortaya çıkmaktadır⁴⁶. Bir başka deyişle, AB Yoğunlaşmaların Kontrolüne İlişkin Tüzüğün 25. paragrafında ifade edildiği üzere, ERT, hâkim durum konseptinin ötesinde, işlem sonrasında devralan teşebbüsün ilgili pazarda hâkim duruma gelmemesine ve koordinasyon doğurucu etkilerin ortaya çıkmamasına rağmen, devralma işleminin rekabet karşıtı etkilere yol açmasını ifade etmek üzere kullanılmaktadır.

⁴⁵ <https://www2.tbmm.gov.tr/d27/2/2-2875.pdf> (Son Erişim Tarihi: 01.07.2020)

⁴⁶ OECD (2010), “The Standard for Merger Review, With a Particular Emphasis on Country Experience with the Change of Merger Review Standard From The Dominance Test to the SLC/SIEC Test”, OECD Policy Roundtables, DAF/COMP(2009)21, s.16.

- (112) Bildirim konusu devralmanın niteliğine bakıldığında, işlemin ortak kontrolden tek kontrole geçiş olduğu anlaşılmaktadır. Ortak kontrolden tek kontrole geçiş işlemleri, ortak kontrol ile tek kontrolün niteliği farklılaştığından, özellikle devralan tarafın ilgili pazarda veya ilgili pazarın alt ve üst pazarlarında faaliyet gösterdiği ve bilhassa sözü edilen pazarlarda önemli bir pazar gücünü haiz olduğu durumlarda, Kanun'un 7. maddesi kapsamında rekabetçi endişeler ortaya çıkarabilmektedir.
- (113) Dosya kapsamında, pazarın işlem öncesi ve sonrasındaki durumunu değerlendirebilmek için öncelikle TIL ile MSC arasındaki, daha sonra ise ASYAPORT ile devralan TIL arasındaki ilişkinin ortaya konulması önemlidir. Yukarıdaki bölümlerde yer verildiği üzere, TIL, MSC ile GIP tarafından ortak kontrol edilmektedir. Benzer şekilde ASYAPORT da TIL ile Ahmet SOYUER tarafından ortak kontrol edilmektedir.
- (114) TIL esas olarak MSC tarafından kullanılan limanlarda sözü edilen teşebbüsün kullanacağı terminal kapasitesinin garanti altına alınabilmesi amacıyla kurulmuş bir şirkettir. Bu kapsamda hâlihazırda TIL'in en büyük müşterisi yine MSC'dir⁴⁷. Öte yandan, ASYAPORT için de benzer bir durum mevcuttur. ASYAPORT'un 2015 – 2019 yılları arasında transit ve lokal yükler bazında elleçlediği konteyner miktarına aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir.

Tablo 10: Lokal yükler kapsamında ASYAPORT'un satışlarının dağılımı (TEU-dolu konteyner sayıları esas alınarak)

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 11: Transit yükler kapsamında ASYAPORT'un satışlarının dağılımı (TEU-dolu konteyner sayıları esas alınarak)

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (115) Tablolardan da anlaşıldığı üzere ASYAPORT, neredeyse tamamen MSC'ye hizmet etmektedir. Sözü edilen ticari ilişki, MSC ile TIL arasındaki yukarıda bahsedilen ilişki ile birlikte değerlendirildiğinde, ASYAPORT ve TIL'in esas olarak MSC'ye satış yapan, hizmet veren birer ortak girişim oldukları kanaatine ulaşılmaktadır. Bu durum ve TIL'in diğer ortağı olan GIP'in bir fon yönetimi ortaklığı olması, ASYAPORT'un diğer ortağı olan SOYUER Ailesinin ise sektörde faaliyetinin bulunmaması, her ne kadar TIL ve ASYAPORT ortak kontrol edilse dahi, MSC'nin TIL ve ASYAPORT üzerindeki etkinliğini artılmaktadır. Dolayısıyla TIL ve ASYAPORT'un faaliyetlerinin MSC'nin faaliyetlerinden bağımsız olmadığı, TIL ve ASYAPORT'un faaliyetlerinin MSC'nin faaliyetlerinin bir parçasını oluşturduğu değerlendirilmektedir.
- (116) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'un (Yatay Kılavuz) 13. paragrafında pazar payları ve yoğunlaşma seviyelerinin; pazarın yapısı, birleşme işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler olduğu ifade edilmektedir. Bildirim konusu işlemde MSC'nin konteyner hat taşımacılığı pazarında faaliyet gösteriyor olması, dolayısıyla gerek ASYAPORT'tan gerekse MARPORT'tan hizmet alıyor olması dikkate alınarak, ilgili pazardaki teşebbüslerin payları ilk olarak MARPORT'un ve ASYAPORT'un

⁴⁷ <https://www.tilgroup.com/about> (Son Erişim Tarihi: 29.04.2020)

MSC'ye satışları dışarıda bırakılarak ele alınacaktır. Bu amaçla öncelikle 2015-2019 yılları arasında transit ve lokal yükler bazında MARPORT'tun ilk beş müşterisine satışlarının dağılımına Tablo-12 ve 13'te yer verilmektedir:

Tablo 12: Lokal yükler kapsamında MARPORT'tun ilk beş müşterisine satışlarının dağılımı (TEU-dolu konteyner sayıları esas alınarak)

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARKAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ZIM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SEAGO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 13: Transit yükler kapsamında MARPORT'tun ilk beş müşterisine satışlarının dağılımı (TEU-dolu konteyner sayıları esas alınarak)

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARKAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ZIM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SEAGO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (117) Lokal yüklerde MSC, MARPORT'un en önemli müşterisi konumundadır. Benzer şekilde, ASYAPORT da transit/lokal yükler bazında neredeyse tamamen MSC'ye hizmet etmektedir. Nitekim ASYAPORT'un lokal ve transit yükler bazında hizmet verdiği konteyner hat taşımacılarına yaptığı satışların dağılımına yukarıda Tablo 10-11 de yer verilmiştir.
- (118) Kuzeybatı Marmara Bölgesinde lokal yüklerde konteyner elleçlemeye yönelik liman hizmetleri veren teşebbüslerin payları, ASYAPORT ile MARPORT'un MSC için elleçlediği lokal yükler dışarıda tutularak aşağıda sunulmaktadır:

Tablo 14: ASYAPORT ve MARPORT'ta elleçlenen MSC yükleri dışarıda tutularak hesaplanan paylar

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
KUMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARDAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKÇANSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ASYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (119) Tablodan, MSC yükleri dışarıda tutulduğunda MARPORT'un Kuzeybatı Marmara Bölgesinde %(.....); ASYAPORT'un ise %(.....) oranında paya sahip olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, ASYAPORT ve MARPORT'un 2019 yılında lokal yüklerde konteyner elleçlemeye yönelik liman hizmetleri pazarında MSC yükleri hariç toplamda yaklaşık %(.....)'lik bir paya sahip olduğu söylenebilecektir.
- (120) Diğer yandan ASYAPORT ve MARPORT'un MSC için elleçlediği yüklerin, bir başka deyişle MSC'ye verdiği hizmetin dışarıda tutulması; sabit yatırımların yüksek, tesise sahip olmanın ve kapasitenin önemli olduğu pazarda bu limanların gerek MSC için kullandıkları kapasitenin, gerekse genel olarak kapasitelerinin dikkate alınmaması nedeniyle fiili ve potansiyel rakiplik durumlarının göz ardı edilmesine, fiili ve/veya potansiyel pazar güçlerinin doğru ölçülmemesine neden olarak işlemin yatay ve dikey etkilerinin yeterince doğru analiz edilmesine engel oluşturabilecektir.

- (121) Bu çerçevede, Kuzeybatı Marmara Bölgesinde lokal yükler kapsamında konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 15: Lokal yükler kapsamında konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazar payları (TEU-dolu konteyner sayıları esas alınarak)

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KUMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARDAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ASYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKÇANSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (122) Tablodan görüleceği üzere Kuzeybatı Marmara Bölgesinde lokal yükler kapsamında konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarında MARPORT 2019 yılı itibarıyla %(.....) oranındaki pay ile lider konumdadır. MARPORT'u %(.....) oranındaki pay ile KUMPORT izlemektedir. ASYAPORT ise büyük ölçüde MSC'ye sağladığı hizmet ile %(.....) pay alarak üçüncü sırada yer almaktadır. Bildirim konusu işlem MSC'nin ASYAPORT üzerinden yürüttüğü konteyner elleçleme faaliyetlerine MARPORT'u da eklemesi anlamına gelmekte, dolayısıyla MSC/TIL grubunun Kuzeybatı Marmara Bölgesinde lokal yükler bakımından konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarında fiili ve potansiyel anlamda %(.....) oranındaki bir payı elinde bulunduracağı görülmektedir. Her ne kadar pazardaki ikinci büyük oyuncu konumunda olacak KUMPORT yaklaşık %(.....) oranındaki payı ile önemli bir rakip konumunda ise de, MSC'nin işlettiği ASYAPORT'un yanı sıra, TIL'in pazardaki en büyük oyuncu olan MARPORT'un tek kontrolünü devralması zaten yoğunlaşma seviyesi yüksek olan pazarda yoğunlaşma seviyesini daha da artıracaktır.
- (123) Zira Kuzeybatı Marmara Bölgesinde lokal yükler kapsamında konteyner elleçleme faaliyeti gösteren en büyük iki oyuncunun (MARPORT ve KUMPORT) pazar payı toplamının 2019 yılı itibarıyla yaklaşık %(.....) seviyesinde olduğu ve bu iki teşebbüsü takip eden az sayıda teşebbüsün pazar paylarının görece düşük kaldığı dikkate alındığında, pazarın düopole yakın dar oligopol nitelikte olduğu anlaşılmaktadır. Kuzeybatı Marmara Bölgesinde lokal yükler kapsamında konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarındaki HHI seviyelerine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 16: İşlem öncesinde lokal yükler kapsamında konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı HHI düzeyleri

	2015	2016	2017	2018	2019
HHI	3778	3822	3467	3385	3386

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (124) Tablodan görüldüğü üzere, ele alınan pazarda işlem öncesinde HHI seviyesi oldukça yüksektir. İlgili pazarda işlem öncesinde HHI düzeyi 2000 seviyesinin üstündedir. İşlem nedeniyle HHI seviyesinin Yatay Kılavuz'da anılan 150 seviyesinin çok üstünde artacağı anlaşılmaktadır. Keza bildirim konu işlemle MSC'nin ASYAPORT üzerinden yürüttüğü konteyner elleçleme faaliyetlerine MARPORT'u katması sonucu pazardaki HHI seviyesi yaklaşık 1187 artış ile 4573 seviyesine ulaşacaktır. Açıklamalar çerçevesinde bildirim konu işlemin pazarın dar oligopol yapısını daha da güçlendireceği kanaatine varılmaktadır. Bu durum pazardaki teşebbüsler arasındaki fiyat rekabetini zayıflatarak fiyatların yükselmesine yol açabilecektir.
- (125) Diğer yandan sunulan hizmetin niteliği gereği daha önce de belirtildiği üzere liman tesislerinin varlığı ve bunların kapasiteleri teşebbüslerin pazardaki varlıklarının ve güçlerinin önemli belirleyicilerindedir. Bu nedenle kapasite artırmanın kolay olmadığı,

zaman aldığı ya da maliyetli olduğu bu tür pazarlarda teşebbüslerin pazardaki konumlarının değerlendirilmesinde kapasiteleri de önemli bir gösterge haline gelmektedir. Zira teşebbüslerin sahip oldukları kapasite aynı zamanda potansiyel rekabet güçlerinin de işaretçisidir. Aşağıda işlem taraflarının hizmet sunduğu Ambarlı Bölgesindeki limanlar ile onlara en yakın liman olan ASYAPORT'un hem transit hem de hinterland taşımacılığına yönelik sundukları konteyner elleçleme hizmetine ilişkin kurulu kapasiteleri ve kapasite kullanım oranlarına yer verilmektedir.

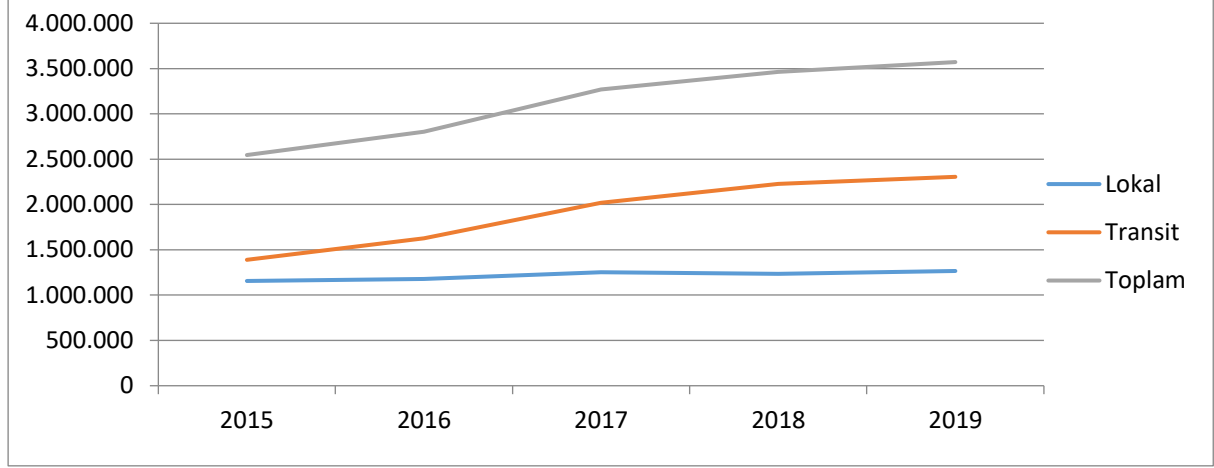
Tablo 17: Kuzeybatı Marmara Limanları Kurulu Kapasiteleri (TEU) ve Kapasite Kullanım Oranları

	Lokal	Transit	Toplam	Kapasite	Boş Kapasite	Kullanım (%)
MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ASYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KUMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARDAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CEYPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	1.877.825	2.424.170	4.301.995	8.003.000	3.248.005	56

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler

- (126) Yukarıdaki tablodan görüldüğü üzere Kuzeybatı Marmara limanlarının toplam kapasitesi yaklaşık 8 milyon TEU'dur. ASYAPORT ve MARPORT'un kapasitelerinin toplam kapasitenin yaklaşık %(.....) oluşturduğu görülmektedir. Diğer bir anlatımla işlem sonrasında MSC Kuzeybatı Marmara Bölgesi'nin konteyner eleçleme kapasitesinin yaklaşık %(.....) işletiyor olacaktır. Küresel ölçekte önemli bir hat işletmecisi olan MSC'nin Kuzeybatı Marmara bölgesinin konteyner elleçleme kapasitesinin önemli bir bölümünü işletecek olması, hat taşımacılığı alanındaki gücüyle birlikte değerlendirildiğinde, Kuzey Marmara bölgesi limanlarını kullanan diğer hat işletmecileri için dezavantaj yaratabilecek ve bu hat işletmecilerinin maliyetlerinin yükselmesine neden olabilecektir. Bu durum özellikle diğer hat işletmecilerinin kullanabilecekleri yeterli kapasitenin mevcut olmaması halinde ortaya çıkabilecektir. Konu bu açıdan değerlendirildiğinde rakip limanların kapasite kullanım oranları ve atıl kapasitenin varlığı önemlidir.
- (127) Yine yukarıdaki tablodan görüleceği üzere, MARPORT ve ASYAPORT'un en önemli rakibi konumundaki KUMPORT %(.....), MARDAŞ ise %(.....) kapasite kullanım oranları ile faaliyet göstermektedir. MARPORT ve ASYAPORT da dahil edildiğinde genel olarak yaklaşık %56 oranındaki kapasite kullanım oranı ile Kuzey Batı Marmara Bölgesinde atıl kapasitenin varlığından bahsetmek mümkündür. Diğer yandan bu rakamların pazarın ve talebin gelişimine ilişkin beklentilerle birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (128) Kuzeybatı Marmara Bölgesindeki limanlar baz alındığında yıllara göre pazarın gelişimine aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

Grafik 1: Kuzeybatı Marmara Bölgesi'nde ilgili hizmetlere yönelik talebin (TEU) gelişimi



Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları.

- (129) Yukarıdaki grafikten Kuzeybatı Marmara Bölgesi limanlarında son beş yıl içerisinde lokal yüklerde %9; transit yüklerde ise %65 oranında talep artışı yaşandığı görülmektedir. Bu oranların düşük olmamasıyla bağlantılı olarak, Kuzeybatı Marmara limanlarındaki atıl kapasitenin her halükarda önemli ölçüde var olmaya devam edeceği ve dolayısıyla atıl kapasitelerin aynı lokasyondaki üç liman arasındaki rekabeti destekleyerek devralma sonrasında fiyat düzeyinin dengelenmesinde etkili olacağı ileri sürülememektedir. Diğer yandan talep artışının mevcut durumda pazardaki atıl kapasiteyi elimine etmeyeceği ve pazarda önemli ölçüde atıl kapasitenin var olmaya devam edeceği varsayımı altında, MSC'nin dikey bütünleşik yapısını güçlendiren bildirim konu işlemin bölgedeki diğer liman işletmecileri üzerindeki etkisinin de dikkate alınması gerekecek olup, bu konu aşağıda ele alınacaktır.
- (130) Marmara Bölgesinde elleçlenen yüklerin dağılımına ilişkin olarak yukarıda sunulan Tablo-6 ve 7'den görüleceği üzere, lokal yükler bazında Kuzeybatı Marmara Bölgesi ile Kuzeydoğu Marmara Bölgesi neredeyse başabaş olmasına rağmen, transit yüklerin neredeyse tamamı Kuzeybatı Marmara Bölgesinde elleçlenmektedir. Dosya içeriği bilgi ve belgelerden, bu durumun ana nedeninin hâlihazırda Kuzeydoğu Marmara'da yer alan limanların transit yükleri taşıyan gemilere yönelik uygun teknik alt yapısının bulunmaması olduğu anlaşılmaktadır. Güney Marmara'da yer alan limanların da benzer şekilde transit konteyner elleçleme hizmetini neredeyse hiç sunmadığı görülmektedir. İlave olarak, Güney Marmara ve Kuzeydoğu Marmara bölgelerinde elleçlenen yüklerin bir bölümünün Kuzeybatı Marmara'dan *feeder* hizmeti kapsamında taşınan 'transit' yükler olması, Kuzeybatı Marmara limanlarının önemini bir kat daha artırmaktadır. Bildirim konusu işlem ile MSC'nin bu bölgenin elleçleme kapasitesinin %60'ını işletecek olması rekabetçi endişeleri gündeme getirmektedir.
- (131) Diğer yandan devre konu MARPORT'un bulunduğu Ambarlı Liman tesislerinin bir bütün olarak Kuzeybatı Marmara'da elleçlenen toplam lokal yük konteyner hacminin yaklaşık %90 ile çok önemli bir bölümünü elleçlediği görülmektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere henüz hazırlık aşamasında olsa da ASYAPORT'un mevcut demir yolu hattına bağlanmasına yönelik bir proje bulunmaktadır. Bu projenin gerçekleşmesi halinde ASYAPORT, limanının içine kadar uzanan demir yolu hattı sayesinde Kuzeybatı Marmara'ya ve İstanbul'a daha büyük oranda hizmet edebilir hale gelebilecektir. Dolayısıyla bu projenin gerçekleşmesi halinde ASYAPORT'un Ambarlı'ya çok daha ciddi bir alternatif diğer bir deyişle daha yakın ikame haline gelebileceği değerlendirilmekte, ancak bildirim konu işlem ile TIL'in lokal yüklerin elleçlenmesi kapsamında Ambarlı limanındaki hem pazar payı hem de kapasite

bakımından en büyük oyuncu olan MARPORT'un tek kontrolünü devralması, birbirlerine mevcut durumda rakip olan ve gelecekte birbirlerine çok daha yakın ikame olabilecek iki limanın aynı teşebbüs tarafından işletilecek olması anlamına gelmektedir.

- (132) Bu noktada, konteyner hat taşıyıcıları arasında limanların kullanımına ilişkin yapılan çeşitli ittifaklardan da bahsedilmelidir. Konteyner yük taşıyıcıları arasında global düzeyde kurulan söz konusu ittifaklar, teşebbüslerden herhangi birinin hissedarı olduğu bir limanın rekabetçi şartlar sunması halinde diğer ittifak üyelerince öncelikli kullanmasını içermektedir. Bu çerçevede, sözü edilen ittifakların bilgisine aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 18: Konteyner taşıyıcıları arasında geçerli olan işbirlikleri ve bunların Ambarlı'da uğradığı limanlar

2M	Ocean Alliance	The Alliance
Başlangıç: Ocak 2015	Başlangıç: Nisan 2017	Başlangıç: Nisan 2017
Uğradığı Liman: MARPORT	Uğradığı Liman: KUMPORT	Uğradığı Liman: KUMPORT
ÜYELERİ MSC MAERSK HMM	ÜYELERİ CMA CGM COSCO EVERGREEN OOCL HAPAG LLOYD (UASC) Yang-Ming Line NYK K LINE MOL APL SEAGO LINE HSDG TURKON ADMİRAL MER DENİZCİLİK MEDKON AMİRAL	ÜYELERİ HAPAG LLOYD YANG MING NYK MOL K LINE

- (133) Konteyner taşıyıcıları arasındaki söz konusu ittifakların, bir ittifaka dahil olan dikey entegre liman işletmecilerine, dikey entegre olmayan diğer limanlar karşısında avantaj sağladığı görülmektedir. Örneğin, MAERSK tarafından son beş yıl içerisinde transit ve lokal yükler bazında kullanılan ilk üç limanın bilgisine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 19: MAERSK tarafından lokal yükler için kullanılan limanlar

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 20: MAERSK tarafından transit yükler için kullanılan limanlar

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (134) 2M ittifakının yapılmasını müteakiben MAERSK tarafından taşınan transit ve lokal yüklerin önemli bir bölümü MARPORT'a taşınmıştır. Bu açıdan, bahse konu örnek, dikey entegre liman işletmecilerinin dikey entegre olmayan liman işletmecileri karşısında avantajlı olduğunu göstermektedir.
- (135) Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği faaliyetine ilişkin müşteriler genellikle global ölçekteki teşebbüslerdir. Marmara Bölgesinde yer alan limanlar bazında lokal ve transit yükler bakımından en büyük ilk 10 müşterinin paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 21: Lokal yükler bazında konteyner hat taşımacılığı yapan ilk 10 teşebbüsün payları

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARKAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
COSCO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TURKON	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ZIM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
OOCL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVERGREEN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 22: Transit yükler bazında konteyner hat taşımacılığı yapan ilk 10 teşebbüsün payları

Yıllar/Teşebbüsler	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 (%)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARKAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ZIM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YML	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
COSCO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ONE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SEAGO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (136) Yukarıdaki tablolardan görüleceği üzere Marmara Bölgesinde hem lokal hem de transit yükler bakımından, sırasıyla yaklaşık %(.....) ve %(.....) düzeyindeki paylarla en büyük konteyner elleçleme hizmeti alıcısı MSC'dir. MSC'yi, MSC ile birlikte 2M ittifakı içerisinde olan MAERSK izlemektedir. Bu iki hat taşımacısı birlikte Marmara Bölgesinde lokal yükler bakımından yaklaşık %(.....), transit yükler bakımından ise yaklaşık %(.....) oranındaki payları ile Marmara Bölgesinin en büyük konteyner elleçleme hizmeti alıcısı konumundadırlar. Bildirim konusu işlem gerek MSC'nin gerekse 2M ittifakının; işlem öncesinde de MSC'nin ilgili limanlardaki hissedarlığından dolayı varolan ASYAPORT ve MARPORT'tan alım yapma eğilimlerini, firmaların geçmişteki davranışlarından da anlaşılacağı üzere, daha da güçlendirecektir. Ocean Alliance ve The Alliance ittifaklarının KUMPORT ile olan bağlantısı ve MSC'nin önemli bir küresel hat oyuncusu ve bölge bakımından önemli bir konteyner hizmeti alıcısı olması dikkate alındığında, mevcut durumda bu ittifakların da güçlendirdiği dar oligopolistik yapının bildirim konu işlemle güçleneceği değerlendirilmektedir.
- (137) MSC'nin ve gerek 2M gerekse diğer ittifaklar içinde yer alan hat taşıyıcısı teşebbüslerin uluslararası ölçekte faaliyet gösteriyor olmaları, limanlarla daha yüksek pazarlık imkanlarının olduğu transit yükleri lokal yüklere ilişkin yapılan anlaşmalarda da kullanabiliyor olmaları, alıcı güçlerinin bulunması ve dikey entegre yapılarıyla zaten

bağımsız ve entegre olmayan hat taşıyıcıları karşısında avantajlı oldukları dikkate alındığında, MSC'nin bölgedeki dikey bütünleşik yapısını güçlendiren bildirim konusu işlemin, pazarın yoğunlaşmış yapısının güçlenmesine ve bağımsız hat taşıyıcılarının limanlara ve konteyner elleçleme hizmetine daha maliyetli ya da dezavantajlı koşullarda ulaşmalarına yol açabileceği değerlendirilmektedir.

- (138) Diğer yandan küresel hat oyuncularının ve ittifakların dikey entegrasyon sonucu sadece belli limanlarla çalışmaları, diğer terminal işletmecilerinin bağımsız hat oyuncularının yarattığı talep ile yetinmek zorunda bırakabilecek, pazarda zaten ciddi düzeyde atıl kapasite olması halinde bu durum sabit maliyetlerin yüksek, ölçek ekonomilerinin önemli olduğu pazarda diğer terminal işletmecilerinin karlı oldukları ölçeğe ulaşmasına engel olarak pazarda tutunmalarını zorlaştırabilecek ya da yatırım yapma güdülerini olumsuz etkileyebilecektir.
- (139) Yukarıda ayrıntılarına yer verilen gerekçelerle bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağı kanaatine varılmıştır.

G.5.2. Yazılı Görüşler

- İşlemin Etkileri Değerlendirilirken İşlemin Özelliklerinin Göz Önüne Alınmadığı İddiası ve Değerlendirilmesi

- (140) TIL, devralma işleminin niteliğinin değerlendirme açısından kilit bir unsur olduğu; nitelikim bir teşebbüsün ortak kontrolüne sahip olduğu başka bir teşebbüsün tek kontrolünü devralmasının hem AB hem Türk rekabet hukukunda anti-rekabetçi endişe yaratma ihtimalinin daha düşük olduğunun kabul edildiği ve bu nedenle görece kolaylaştırılmış bildirim usulüne tabi tutulduğu; Kurulun benzer işlemlere ilişkin kararlarında⁴⁸ bahse konu işlemlerin teşebbüsün pazar payında artışa yol açmayacağı, hâkim durum yaratmayacağı ya da hâkim durumu güçlendirmeyeceği ve dolayısıyla ilgili pazardaki rekabet seviyesinde önemli etki doğurmayacağı kabul edilerek tüm işlemlere koşulsuz olarak izin verildiği ifade edilmiştir.
- (141) Bu kapsamda, işlem sonucunda MARPORT'un TIL'in ortak kontrolünden tek kontrolüne geçecek olması nedeniyle, işlemin yapısı gereği Türkiye'de hiçbir pazarda hâkim durum yaratılmasına ya da hakim durumun güçlendirilmesine neden olamayacağı, ancak Nihai İnceleme Bildirimi'nde işlemin pazar payı artışına yol açacağına ve MSC'nin ulaşacağı pazar gücünün rekabetçi endişe doğuracağına ilişkin değerlendirmelerden anlaşıldığı üzere işlemin niteliğinin göz ardı edildiği, işlem sonrasında pazarın yapısında herhangi bir değişiklik meydana gelmeyeceği ve MARPORT'un pazar payının aynı kalacağı öne sürülmüştür.
- (142) Ortak kontrolden tek kontrole geçiş işlemleri, özellikle işlem taraflarının önemli sayılabilecek pazar güçlerinin bulunmadığı veya işlem sonrasında işlem taraflarının pazar paylarında bir değişikliğin ortaya çıkmadığı durumlarda Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde rekabetçi endişe yaratma riski az olan işlemler arasında değerlendirilebilecektir. Ancak devralan tarafın ilgili pazarda veya ilgili pazarın alt ve üst pazarlarında faaliyet gösterdiği ve bilhassa sözü edilen pazarlarda önemli bir pazar gücünü haiz olduğu durumlarda Kanun'un 7. maddesi kapsamında sözü edilen risklerin daha detaylı bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, işlemin niteliği ile birlikte ilgili pazarlarda mevcut rakiplerin konumu, sektörün yapısı ve

⁴⁸ 18-30/508-247, 16-45/714-321, 16-31/518-232, 16-21/353-159, 14-46/839-380, 14-43/839-380, 14-43/786-349, 14-30/620-272, 13-32/431-191, 12-35/1031-322 ve 12-25/717-203 sayılı Kurul kararları.

özellikleri, mevcut atıl kapasitenin varlığı gibi unsurlar değerlendirmede dikkate alınmıştır.

- MSC ve TIL'in Ayır Teşebbüsler Olduğu İddiası ve Değerlendirilmesi

- (143) TIL, MSC ve TIL'in farklı iş kollarıyla iştirak eden farklı teşebbüsler olduğu, MSC'nin konteyner hat işletmeciliği, TIL'in ise terminal işletmeciliği alanında faaliyet gösterdiği; TIL'in TIL HOLDING'in tüm hisselerine sahip iştiraki olduğu, TIL HOLDING'in hissedarlarının %57,3 hisseyle MSC, %32,7 hisseyle GIP ve %10 hisseyle GIC olmak üzere özel yatırım fonları olduğu, TIL'in tüm hissedarlarına kâr sağlamak amacıyla liman altyapılarına yatırım yaptığı ve TIL HOLDING'den farklı ekonomik çıkarlara sahip olan bahse konu özel yatırım fonlarının TIL HOLDING ile aynı ekonomik bütünlüğün bir parçası olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca, TIL HOLDING'in, MSC'nin tek kontrolünde olmadığı, MSC ve veto haklarına sahip olan GIP'in ortak kontrolünde olduğu, TIL'in başvuru konusu işlemde kâr edebilmesi için MARPORT'un MSC dışındaki diğer hat taşıyıcıları için de cazip hale getirilerek bu taşıyıcıları da elinde tutması gerektiği, salt bu hususun dahi, TIL ile MSC'nin ayrı ekonomik kaygılarla hareket eden farklı teşebbüsler olduğuna işaret ettiği belirtilmiştir.
- (144) Yapılan incelemede, her ne kadar ortak kontrol ediliyor olsa da TIL'in esas olarak MSC'nin uğrak yaptığı limanlardaki terminal kapasitesini teminat altına almak için kurulduğu, esas olarak MSC'ye hizmet verdiği, TIL'in diğer ortağı olan GIP'in bir fon yönetimi ortaklığı olduğu hususları dikkate alınarak, bu hususların MSC'nin TIL üzerindeki etkinliğini artırdığı ve TIL'in faaliyetlerinin MSC'nin faaliyetlerinden bağımsız değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

- ASYAPORT'un Ahmet SOYUER ve GTL'nin Ortak Kontrolünde Olduğu İddiası ve Değerlendirilmesi

- (145) TIL, ASYAPORT'un ana sözleşmesinde azınlık hissedarlar için veto hakkı öngörülmesi, bu hususun ASYAPORT'un GTL (dolaylı olarak TIL) ve Ahmet SOYUER'in ortak kontrolünde olduğunu kanıtlamak açısından yeterli olduğu, ekonomik bütünlüğün kanıtlanmasında aile bağlarının tespitinin tek başına yeterli olmadığı ve bu hususun belirlenmesi için başka kriterlere de bakılması gerektiği ileri sürülmüştür. Ayrıca, veto hakkının Soyuer Grubu'na değil, bizzat Ahmet SOYUER'e ait olduğu, %(.....) kabul oyunu aşmak için (veto hakkı), Ahmet SOYUER (%(.....)) ve GTL'nin (%(.....)) birlikte oyunun mevcut olmasının gerektiği belirtilmiştir.
- (146) ASYAPORT'un ana sözleşmesinin 12. maddesi⁴⁹ çerçevesinde öngörülen durumlarda hissedarların %(.....) çoğunluğun olumlu oyunun arandığı, ASYAPORT hissedarlığının Soyuer Ailesi fertleri bakımından dağılımı göz önüne alındığında, Ahmet SOYUER'in %(.....) oranında hisseye sahip olduğu, dolayısıyla Ahmet SOYUER'in sözü edilen madde çerçevesinde olumlu oyunun gerekli olduğu, (.....), yönetim kurulunun iki kişiden oluştuğu (Grubu hissedarlar tarafından atanan Ahmet SOYUER ve B Grubu hissedarlar tarafından atanan GTL'nin gerçek kişi temsilcisi) dikkate alındığında Türk Ticaret Kanunu uyarınca yönetim kurulu kararlarının oybirliği ile alınması gerektiği, sayılan bu hususların ASYAPORT'un ortak kontrol edildiğini gösterdiği, ek olarak, yönetim kurulunun yapısının ve karar mekanizmasının değiştirilmesi için gerekli genel kurul kararlarının da Ahmet SOYUER'in olumlu oyu olmadan alınmadığı, ana

⁴⁹ ASYAPORT ana sözleşmesinin 12. maddesi gereğince ana sözleşmenin aşağıda belirtilen maddelerinin tadili, hissedarların %(.....)inin olumlu oyuna bağlanmıştır (diğer bir deyişle aşağıdaki hükümler, Ahmet SOYUER'in olumlu oyu olmaksızın değiştirilemeyecektir);
(.....).

sözleşmenin önemli hükümlerinin tadili için yine Ahmet SOYUER'in olumlu oyunun gerektiği, görüldüğü gibi Ahmet SOYUER'in sahip olduğu veto hakkının önemli yatırımlar ve üst yönetimin atanması ile ilgili kararları kapsadığı ve bunun da Ahmet SOYUER'in, kendisine verilmiş olan veto hakları vasıtasıyla, ortak girişimin stratejik ticari davranışları üzerinde belirleyici etkiye sahip olduğunu gösterdiği, bu çerçevede; Ahmet SOYUER'in veto haklarının ASYAPORT üzerinde ortak kontrol tesis ettiği ve dolayısıyla ASYAPORT'un Ahmet SOYUER ve GTL'nin ortak kontrolü altında olduğu ileri sürülmüştür.

- (147) Yapılan incelemede, her ne kadar ortak kontrol ediliyor olsa da ASYAPORT'un neredeyse tamamen MSC'ye hizmet verdiği ve ASYAPORT'un diğer ortağı olan SOYUER Ailesinin sektörde faaliyetinin bulunmadığı hususları dikkate alınarak, bu hususların MSC'nin ASYAPORT üzerindeki etkinliğini artırdığı ve TIL'in faaliyetlerinin MSC'nin faaliyetlerinden bağımsız değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

- Aile Bağlarının Bir Ekonomik Bütünlüğün Varlığının Kanıtlanması Bakımından Yeterli Olmadığı İddiası ve Değerlendirilmesi

- (148) TIL tarafından, ekonomik bütünlük tespiti yapılabilmesi için kişiler ve/veya gruplar arasında ailesel bağların yanında ekonomik bağların da bulunması gerektiği, MSC ve Soyuer Ailesi arasında bir ekonomik bağın bulunmadığı, MSC, Ahmet SOYUER ve ASYAPORT'un farklı ekonomik çıkarlara sahip işletmeler olduğu, sadece bazı hissedarlar arasındaki aile bağları sebebiyle bu işletmeler arasında bir ekonomik bütünlüğün var olduğunun varsayılmasının hatalı olduğu ileri sürülmüştür. Bununla birlikte Nihai İnceleme Bildirimi'nde sadece aile bağlarından bahsedildiği, ekonomik bağlarla ilgili bir bilgi sunulmadığı, Kurulun *GıdaSa-MGS* kararında⁵⁰ ekonomik bütünlük olgusunun varlığı için 1) kişiler ve/veya gruplar arasında ekonomik ve ailesel bağların bulunup bulunmadığının, 2) ekonomik bağların temelleri, niteliği, büyüklüğü ve bunların –varsa bağımsız faaliyetlerle karşılaştırılmasının ve 3) bu tespitlere dayanarak kişilerin çıkar birliği (*unity of interest*) içinde olup olmadıklarının tespitinin arandığı, ekonomik bütünlüğün varlığının belirlenmesinde yukarıda belirtilen 2. ve 3. kriterlerin bir bütün içerisinde ele alınmadığı ve yapılan değerlendirmenin Soyuer Ailesi ve TIL veya MSC arasında bir ekonomik bütünlüğün var olup olmadığı ile ilgili bir sonuca varılması bakımından yetersiz olduğu, aksine bu durumun söz konusu teşebbüsler arasında böyle bir ekonomik bütünlük olmadığı kanıtı olduğu ifade edilmiştir. Ek olarak, Ahmet SOYUER'e kısıtlayıcı veto hakkının tanınmasının dahi sözü edilen hissedarlar arasında bir çıkar birliğinin bulunmadığını gösterdiği belirtilmiştir.

- (149) İlaveten, TIL ve Soyuer Ailesi'nin, ASYAPORT'taki ortaklıklarının dışında başka bir ekonomik ilişkisinin bulunmadığı, nitekim TIL'in hâlihazırda dünyanın farklı ülkelerinde yer alan kırkın üzerinde konteyner terminalinde yatırımları bulunduğu ve Ahmet SOYUER ve TIL'in bu kırktan fazla konteyner terminalinden sadece birinde ortaklığının bulunduğu dikkate alındığında MSC ve Soyuer Ailesi arasında bir ekonomik bütünlüğün ve/veya menfaat ortaklığının bulunmadığının görülebileceği, ayrıca Bildirim'de MSC ve ASYAPORT arasındaki bağın yalnızca Ahmet SOYUER'in kızı olan Ela APONTE'ye dayalı olduğunun belirtildiği, ancak Ela APONTE'nin ASYAPORT'ta sembolik denebilecek bir payının bulunduğu (%(.....)), herhangi bir görev üstlenmediği ve ASYAPORT ve/veya MARPORT'un yönetiminde yer almadığı, ASYAPORT'un ticari kararlarının alınmasında rol oynayan tek Soyuer Ailesi üyesinin, Ahmet SOYUER olduğu, dolayısıyla yalnızca Ela APONTE ile Diego APONTE'nin evliliğine dayalı

⁵⁰ 08-12/130-46 sayılı Rekabet Kurulu kararı.

olarak MSC ve Soyuer ailesi arasında bir ekonomik çıkar birliğinin olduğunu iddia etmenin mümkün olmadığı ifade edilmiştir.

- (150) Taraflar bölümünde detaylarına yer verildiği üzere dosya kapsamında ASYAPORT'un kontrol yapısı salt akrabalık ilişkisine dayanarak değerlendirilmemiş olup, ASYAPORT'un yönetim kurulu ve karar alma mekanizması da incelenmiş ve sonuç olarak Ahmet SOYUER ile GTL aracılığıyla TIL'in ortak kontrolünde olduğu kabul edilmiştir.

- Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik İlgili Ürün Pazarının "Hinterlant Trafiğine Yönelik Konteyner Elleçleme Hizmetleri" ve "Transit Trafiğine Yönelik Konteyner Elleçleme Hizmetleri" Olarak Ayrı Ayrı Belirlenmesi Gerekliği İddiası ve Değerlendirilmesi

- (151) TIL, bildirim konu işlemin ana ilgili ürün pazarının konteyner terminali hizmetleri pazarı olduğu, konteyner elleçleme faaliyetlerinin ise hinterlant/art alan trafiğine yönelik ve transit trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri olmak üzere ikiye ayrıldığı, ilgili pazarın hinterlant ve transit hacimleri olarak segmentlere ayrılmasının mantıklı bir yaklaşım olduğu; zira bunların ikame edilebilirlik bakımından farklı özelliklere (coğrafi konum, kapasite, lokal yük için kullanım oranı, ekonomik boyut ve talep yokluğu gibi) ve rekabetçi değerlendirme bakımından farklılaşan faktörlere sahip pazarlar olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, Kurulun⁵¹ ve Komisyonun⁵² bugüne kadar hinterlant ve transit trafiklerine yönelik konteyner elleçleme hizmetlerini ayrı ayrı değerlendirdiği, sektörle ilgili raporlarda da konteyner elleçleme hizmetlerinin hinterlant ve transit olarak alt segmentlere ayrıldığı; tüm bunlar dikkate alındığında bildirim konu işlem kapsamında konteyner elleçleme hizmetlerine yönelik ilgili ürün pazarının "hinterlant trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri" ve "transit trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri" olmak üzere ikiye ayrılması gerektiği; bu bağlamda, işlemin rekabete etkisi değerlendirilirken, Kurul ve Komisyonun geçmiş değerlendirme ve kararları ile tutarlı olarak, ilgili pazar değerlendirmesinde transit hacmi kapsam dışı bırakılarak yalnızca dolu ithalat ve ihracat konteynerlerinin (hinterlant hacmi) göz önünde bulundurulması gerektiği ileri sürülmüştür.

- (152) İlgili Pazar bölümünde yer verildiği üzere dosya kapsamında ilgili ürün pazarları "transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği" ve "art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği" şeklinde tanımlanmıştır.

- İşlem Bakımından Hinterlant Trafiğine Yönelik Konteyner Elleçleme Hizmetleri İçin İlgili Coğrafi Pazarın Marmara Bölgesi, Transit Trafiğine Yönelik Konteyner Elleçleme Hizmetleri İçin İlgili Coğrafi Pazarın Akdeniz Havzası Olarak Belirlenmesi Gerekliği İddiası ve Değerlendirilmesi

- (153) TIL tarafından, hinterlant trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri pazarının; ithalatçıya veya ihracatçıya coğrafi yakınlık, ülke içi kara yolu ve demir yolu altyapısının verimliliği ve maliyeti, tercih edilen sevkiyat rotasına yakınlık bakımından limanın konumu, terminalin/limanın hizmet verilecek gemilerin büyüklüğüne uyum sağlama özelliği gibi birçok faktörle belirlendiği, ayrıca Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Kuzey Çevre Otoyolu gibi altyapı yatırımlarının hinterlant pazarını Marmara

⁵¹ Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı *Limar/Mardaş*; 11.05.2016 tarihli ve 16-16/267-118 sayılı *APM Terminals/Grup Maritim*; 12.06.2008 tarihli ve 08-39/514-189 sayılı *Samsun Limanı* kararları.

⁵² Komisyonun 05.12.2017 tarihli ve M.8594 sayılı *COSCO SHIPPINGJOOIL*; 10.04.2017 tarihli ve M.8330 sayılı *MAERSK LINEIHSDG*; 23.11.2016 tarihli ve M.8120 sayılı *Hapag-Lloyd/UASC*; 05.06.2008 tarihli ve M.5066 sayılı *Enirogate/APMM*; 03.07.2001 tarihli ve COMP/JV.55 sayılı *Hutchison/RCPMIECT* kararları.

Bölgesinin de ötesine genişletmekte olduğu, bu yatırımların tamamının tümünün gerçekleşmesi halinde tüm Marmara Bölgesinin ve çevresinin kara yoluyla birbirine bağlanacağı ve Marmara Denizi çevresindeki hinterlanda hizmet veren limanlar arasındaki rekabetin daha da artacağı ileri sürülmüştür.

- (154) Kurulun en güncel kararları olan *Limar/Mardaş*⁵³ ve *DP World Yarımca/Unifeeder*⁵⁴ Kararları ile tutarlı olarak işlemin değerlendirilmesi bakımından hinterlant trafiğine yönelik ilgili coğrafi pazarın İzmit Körfezi de dahil Marmara Bölgesi olduğu, Bildirim'de, hinterlant-transit ayırımına gidilmeksizin coğrafi pazarın bir bütün halinde Marmara olarak tanımlanmasının ve herhangi bir gerekçe sunulmaksızın değerlendirmeye işlemin Kuzeybatı Marmara Bölgesi özelinde meydana getirebileceği ifade edilen olası etkileri üzerinden devam edilmesinin yerinde olmadığı ayrıca Marmara Bölgesinin alt bölgelere ayrılmasına ilişkin yaklaşımın ticari açıdan anlamlı bir fark yaratmayacağı, tüm Marmara Bölgesi limanlarının hinterlant yükleri için rekabet halinde olduğu ifade edilmiştir.
- (155) Transit yükler bakımından ise düzenli konteyner hat taşımacılığı yapan şirketlerin ana servisleri Akdeniz'i transit geçtiğinden ve bu hatların Marmara ile Karadeniz bölgelerine hizmet sunmaları gerektiğinden topla-dağıt veya "relay" transit işlemleri için farklı Akdeniz limanlarını kullanabildikleri, iktisadi bakımdan bu limanların tümünün, transit hizmetlerinde birbirine potansiyel ikame olduğu, transit hacminin Türkiye'de veya özel olarak Marmara Bölgesinde olmasını gerektirecek herhangi bir sebebin bulunmadığı; örneğin Antalya'nın daha önce Pire Limanı üzerinden aktarılan ihracat-ithalat yüklerinin şu anda ASYAPORT üzerinden aktarıldığı ve bu durumun söz konusu limanların ikame olduklarını, müşterilerin liman tercihlerini iki komşu ülke arasında hızlı bir şekilde değiştirebildiklerini ve nihayetinde transit yükler bakımından ASYAPORT'un coğrafi pazarının Marmara Bölgesi değil tüm Türkiye ve ötesinde Akdeniz olduğunu gösterdiği ifade edilmiştir. Kurulun ve Komisyonun defaatle transit hacminin hinterlant hacminden farklı bir pazar olduğu ve hinterlant hacimlerinin transit hacmi için yapılacak rekabet değerlendirmelerinde göz önünde bulundurulmaması gerektiği sonucuna varmasının sebebinin transit hacminin bu çok daha geniş bölgeleri içine alan ikame edilebilirlik özelliği olduğu belirtilmiştir.
- (156) Ek olarak, sektörü regüle eden resmi makamların, uygulama ve değerlendirmelerinde transit konteyner elleçleme hizmetlerinin coğrafi kapsamının Türkiye'den daha geniş olduğunu göz önünde bulundurdıkları ve pazarda bulunan teşebbüs birliklerinin, sektörün uluslararası yapısını vurguladıkları belirtilmiş, tüm bu açıklamalar dikkate alındığında hinterlant trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından coğrafi pazarın, Marmara Denizi'ni çevreleyen bütün bölge olarak; transit trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri pazarının ise Türkiye'den daha geniş olarak Akdeniz limanları şeklinde tanımlanması gerektiği ileri sürülmüştür.
- (157) Dosya kapsamındaki nitel/nicel inceleme ve analizler ışığında art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği kapsamında ilgili coğrafi pazarın "Kuzeybatı Marmara" ile sınırlanması gerektiği kanaatine ulaşılmıştır. Öte yandan, transit trafiğine ilişkin konteyner liman işletmeciliği pazarı bakımından alternatif pazar tanımlarının rekabetçi bir endişeye yol açmıyor olması dikkate alınarak nihai bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmamıştır.

⁵³ Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı *Limar/Mardaş* kararı.

⁵⁴ Kurulun 08.11.2018 tarihli ve 18-42/666-327 sayılı *DP World Yarımca/Unifeeder* kararı.

- TIL'in İlgili Pazarlardaki Payının Rekabetçi Endişeye Yol Açacak Seviyede Olmadığı İddiası ve Değerlendirilmesi

- (158) TIL tarafından, Marmara Bölgesinde hinterlant trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri pazar payının işlem bakımından önem arz eden dolu konteynerler baz alınarak hesaplandığında ASYAPORT ve MARPORT'un pazar payı toplamalarının 2016, 2017 ve 2018 yılları için sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu; 2018 yılında MARPORT'un pazar payının %(.....) ASYAPORT'un pazar payının ise %(.....) olduğu bahse konu pazar paylarının rekabetçi endişe yaratacak seviyede olmadığı ve bu payların işlemden sonra değişmeyeceği ifade edilmiştir. Ayrıca bölgede MARPORT'un KUMPORT, DP WORLD, YILPORT, EVYAP ve GEMPORT gibi önemli rakiplerinin olduğu ve BELDEPORT gibi pazara iddialı giriş yapan teşebbüslerin bulunduğu belirtilmiştir.
- (159) Akdeniz limanlarında transit trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri pazarında ise MARPORT'un 2018 yılı pazar payı %(.....) iken, ASYAPORT'un pazar payının %(.....), ASSAN'ının ise %(.....) olduğu dolayısıyla TIL'in toplam pazar payının yaklaşık %(.....) olduğu, tüm bu pazar paylarının önemsiz düzeyde olduğu dolayısıyla TIL'in herhangi bir pazarda hâkim durumda olmadığı ve ortak kontrolden tek kontrole geçişe ilişkin olan işlem sonucunda herhangi bir ilgili ürün pazarında hâkim durum yaratılmayacağı ileri sürülmüştür.
- (160) İşlemin rekabetçi etkileri değerlendirilirken hinterlant trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri pazarındaki paylar bakımından Marmara Bölgesi yerine dosya kapsamında ilgili coğrafi pazar olarak tanımlanan Kuzeybatı Marmara Bölgesi esas alınmış olup bu çerçevede ulaşılan sonuçlar işlemin yatay ve dikey etkileri bakımından rekabetçi parametrelerle bütün olarak değerlendirilmiş ve işlemin olası etkilerine ilişkin ulaşılan kanaatlere yukarıda detaylı bir şekilde yer verilmiştir.

- Nihai İnceleme Bildirimi'nde Belirtilen Olası Rekabet Endişelerine İlişkin İddialar ve Değerlendirilmesi

- (161) TIL, Nihai İnceleme Bildirimi ile kendisine iletilen rekabetçi endişelere ilişkin olarak;
- İşlemin pazar payı artısına sebep olacağı ve konteyner elleçleme hizmetleri ve konteyner taşımacılığı hizmetleri pazarlarının işlemde etkileneceği iddiasının gerçeği yansıtmadığı, nitekim TIL'in ilgili pazarlardaki pazar payının MARPORT, ASYAPORT ve ASSAN limanlarının pazar paylarının hesap edilmesiyle bulunduğu ve hesaplamanın bu limanlar tek kontrolündeymiş gibi yapıldığı, ilgili pazarlardaki paylar incelendiğinde yoğunlaşmanın düşük olduğunun ve yıllar itibarıyla TIL'in pazar payında bir düşüş yaşandığının görülebileceği, hiçbir oyuncunun rakip ve müşterilerinden bağımsız hareket edemeyeceği, ayrıca TIL'i ortak kontrol eden taraflardan biri olan MSC'nin TIL'in pazardaki davranışlarını tek başına etkileme gücünün olmadığı, MSC'nin pazar paylarının işlemle bir ilgisinin bulunmadığı, kaldı ki MSC'nin pazar payının da %40 eşliğinin oldukça altında olduğu,
 - Lokal yükün yarısının ve Karadeniz ülkelerine taşınacak transit yükün büyük bir kısmının MSC tarafından taşınacağı, MSC dışındaki hatların diğer mevcut limanlardan hizmet almak zorunda kalacağı ve MARPORT ve ASYAPORT dışındaki limanların kapasitelerinin dolması halinde tarifelerin yükseleceği iddiasının gerçeği yansıtmadığı, zira MARPORT'un kapasite kullanım oranlarının 2016, 2017 ve 2018 yıllarında sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olacak şekilde düşüşe geçtiği, MARPORT'un yanında bulunan MARDAS'ın da

kapasitesinin nerdeyse tamamının atıl olduğu, ilgili pazarda talepten fazla arz bulunduğundan MSC'nin hacminin MARPORT ve ASYAPORT'un tüm kapasitesini tüketmesinin mümkün olmadığı, MSC hacminin MARPORT'un kapasitesinin sadece %(.)'unu temsil ettiği, MSC'nin Marmara Bölgesinde TIL'in işlettiği dışındaki limanları da kullandığı,

- İstanbul'un batı yakasında bulunan dört adet konteyner limanının ikisinin ilişkili teşebbüslerce işletilmesi durumunda lokal yükler bakımından tekel anlamında etkilerin görülebileceği iddiasının işlemin ve pazarın yapısı göz önüne alındığında bir anlam ifade etmediği, Marmara Bölgesinde hinterlant trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetleri pazarında 17 tane limanın bulunduğu, TIL'in ilgili pazarlardaki pazar payının %40'ın oldukça altında olduğu, Marmara Bölgesi alt segmentlere ayrılrsa bile İstanbul'un batı yakasında iddia edildiği gibi dört değil, sekiz adet liman⁵⁵ bulunduğu,
- MARPORT'un da MSC tarafından satın alınmasının bölgedeki limanların önemli küresel hat oyuncularının eline geçmesine ve oligopol bir yapının oluşmasına sebep olabileceği iddiasının sahici bir rekabetçi endişeye işaret etmediği, TIL ile MSC'nin ilişkili şirketler olmasının devralan tarafın MSC olduğu anlamına gelmediği, bunun yanında konteyner hat taşımacılığı hizmetleri pazarına giriş için yasal bir engel bulunmadığı ve az bir maliyetle pazara girişin her zaman mümkün olduğu, küçük hatların büyük hatlar karşısındaki rekabet gücünün etkilenmeyeceği, zira düzenli hat taşımacılığı pazarındaki müşterilerin en optimum rotayı kullandıkları ve istedikleri zaman tedarikçi değiştirerek rekabeti şekillendirdikleri, MSC hacminin çoğunun da TIL'in kontrolünde olmadığı, konteyner elleçleme hizmetleri pazarında önemli bir alıcı gücünün bulunduğu

belirtilmiştir.

- (162) Yukarıda pazarın yapısı, özellikleri mevcut durumu ile muhtemel gelişmeler dikkate alınarak işlemin yatay ve dikey etkileri ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmiş ve temel olarak işlemin pazarın dar oligopolistik yapısını daha da güçlendirebileceği, gerek terminal işletmeciliği gerekse hat işletmeciliği pazarları bakımından olumsuz etkilerinin olabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

- Art Alan Trafiğine İlişkin Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik İlgili Coğrafi Pazar Tanımına İlişkin İddialar ve Değerlendirilmesi

- (163) TIL tarafından özetle, hinterlant trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri için makul olan ilgili coğrafi pazarın, en azından bütün Marmara Bölgesi olması gerektiği ifade edilmektedir. Teşebbüs temsilcileri tarafından, "*herhangi bir anlamlı sonuca bağlanmayan nicel bir çalışma*" haricinde ilgili coğrafi pazarın Kuzeybatı Marmara Bölgesi olarak tanımlanmasını gerektirecek bir delilin bulunmadığı, sözü edilen alt bölge ayrımının yapılabilmesi için bu alt bölgeler arasında "*çok açık bir ayrım*" olması gerektiği, ayrıca Ekonomik Analiz Raporu'nda herhangi bir şekilde talep ikamesinden bahsedilmediği öne sürülmektedir. Teşebbüs tarafından ilave olarak;

- İlgili pazardaki talebin geçmişte Marmara'dan başka bölgelere veya Marmara'nın farklı alt bölgelerine kaydığını gösteren bulguların mevcut olup olmadığı hususunun irdelenmediği,

⁵⁵ Savunmada sekiz liman arasında MARPORT, KUMPORT, ASYAPORT, MARDAŞ, AKÇANSA, CEYPORT, ZEYPORT, MARTAŞ sayılmıştır.

- İhracat ve ithalat yüklerinin çıkış ve varış yerlerine ilişkin değerlendirme bulunmadığı,
- Çeşitli altyapı yatırımlarının değerlendirme sürecinde dikkate alınmadığı,
- Talebin farklı teşebbüslere kaymasıyla ilgili engeller ve değişim maliyetlerinin olup olmadığının araştırılmadığı,
- Müşteri ve rakiplerin ilgili coğrafi pazarın bütün Marmara Bölgesi olması gerektiği yönündeki görüşlerinin dikkate alınmadığı,
- Hinterlant trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetlerinde rekabetin en azından bütün Marmara Bölgesinde gerçekleştiğine ilişkin çok sayıda Kurul kararının bulunduğu, ilgili kararlardan bir sapma olması durumunda bu sapmanın coğrafi pazarın kapsamının daraltılması değil genişletilmesi yönünde olması gerektiği,
- Daha dar coğrafi pazar tanımına yönelik kesin nitelikte bir delil bulunmadığından daha geniş olan ilgili coğrafi pazar tanımının benimsenmesinin gerekli olduğu ifade edilmiştir.

Bu hususlara ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

- Ekonomik Analiz Raporu'nun Eksik/Hatalı Olduğu İddiası ve Değerlendirilmesi

- (164) Ekonomik Analiz Raporu'nun eksik/hatalı veriyle gerçekleştirildiği, fiiliyatta Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden gelen yüklerin hâlihazırda Kuzeybatı Marmara Bölgesindeki limanlarda elleçlendiği, her halükarda Ekonomik Analiz Raporu'nun herhangi bir şekilde talep ikamesini irdelemediği, raporun yalnızca belirli izole fiyat testlerinden ibaret olduğu ifade edilmektedir. İlâveten Ekonomik Analiz Raporu'nda kullanılan fiyat testlerinin coğrafi pazar analizi yapılmasına elverişli araçlar olmadığı, doğrudan hatalı sonuçlar nedeniyle dikkate alınmaması gerektiği belirtilmektedir.
- (165) Fiyat testlerinin, fiyat verilerine ilişkin bilgi dışında çok fazla ilave veri gerektirmemeleri, görece kısa sürede ve kolay bir şekilde uygulanabilme gibi avantajları bulunmaktadır. Bununla birlikte söz konusu testlerin arz ya da talep şoku gibi unsurların varlığı halinde sahte korelasyon/ilişki sorununu ortaya çıkarabildiği, sahte ilişkiyi gidermeye yönelik çözümlerin dahi araştırmacıların ortak maliyet bileşenlerini öğrenmelerini ve bu bileşenlerin nihai ürün fiyatlarına ne şekilde yansıdığını belirlemelerine dayanan süreçleri gerektirdiği dikkate alınmıştır.
- (166) İlâve olarak, Ekonomik Analiz Raporu'nun 28. sayfasında sözü edilen testlerle alakalı olarak aşağıda yer verilen değerlendirme de dikkate alınmıştır:
- “Buraya kadar yer verilen açıklamalar ışığında, fiyat testlerinin içerdiği çeşitli sakıncalar karşısında, bu testlerin rekabet hukuku uygulamasında kullanılmasına dönük olarak ihtiyatlı bir yaklaşımın uygun olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle yukarıda daha önce değinilen "sahte ilişki sorunu", bir başka ifadeyle test sonuçlarına göre ilgili pazarın gerçekte olduğundan daha geniş bir görünüm arz etme ihtimali göz ardı edilmemelidir. Son tahlilde ilgili pazarların tespitine dönük fiyat testlerinin, inceleme kapsamında yapılan diğer nicel ve nitel analizlere bir alternatif değil tamamlayıcı nitelikte değer taşıdıkları belirtilmelidir.”*
- (167) Bu açıdan, Ekonomik Analiz Raporu'nda yer alan fiyat testlerinin ilgili coğrafi pazarın belirlenmesinde ortaya çıkardığı sakıncalar dikkate alınarak değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca bu yöndeki sakıncaların, ilgili pazarın gerçekte olduğundan daha dar

tanımlanmasından ziyade daha geniş tanımlanması yönünde olduğu da göz ardı edilmemelidir.

- (168) Öte yandan, ilgili coğrafi pazar tanımlamasında, dosya kapsamındaki nitel ve nicel analizlerin birlikte değerlendirilmesi sonucunda ulaşıldığı belirtilmelidir. Bu kapsamda, nicel analizlerin yanı sıra limanın konumu ve özellikleri, art bölge ulaşım imkânları, müşterilerin tercihleri, pazar oyuncularının görüşleri gibi unsurlar birlikte değerlendirilerek ilgili coğrafi pazarın “Kuzeybatı Marmara Bölgesi” olarak belirlenmesi gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.
- (169) Bu kapsamda, örneğin, müşterilerin tercihlerine ilişkin bölümde konteyner hat operatörleri içerisinde en yüksek pazar payına sahip olan MSC’nin lokal ve transit yükler bazında uğrak yaptığı limanların bilgisine yer verilmiş; teşebbüsün transit yüklerde neredeyse tamamen ASYAPORT ve MARPORT’u kullanmaktayken lokal yüklerde Kuzeybatı, Güney ve Kuzeydoğu Marmara bölgelerinden her birinde bir limanı yoğunlukla kullandığı tespit edilmiştir.

- İlgili Pazardaki Talebin Geçmişte Marmara’dan Başka Bölgelere veya Marmara’nın Farklı Alt Bölgelerine Kaydığını Gösteren Bulguların Mevcut Olup Olmadığı Hususunun İrdelenmediği İddiası ve Değerlendirilmesi

- (170) EAAD tarafından analize konu limanların tamamı bakımından geçerli ve uygun özelliklerde araç setlerinin bulunmaması nedeniyle talep temelli SSNIP testi uygulanamamıştır. Talep temelli yöntemlerin kullanılamaması karşısında EAAD tarafından fiyat temelli testler dikkate alınarak yapılan analizlerde ise konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetine ilişkin coğrafi pazarın “Kuzeybatı Marmara” şeklinde tanımlanmasının makul olduğu ifade edilmiştir.
- (171) Öte yandan, Ekonomik Analiz Raporu’nda yer verilen ilgili coğrafi pazar analizi nicel ve nitel değerlendirmelerle birlikte ele alınmıştır. Bu kapsamda, EAAD tarafından yapılan nicel analizlerin yanı sıra limanın konumu ve özellikleri, art bölge ulaşım imkanları, müşterilerin tercihleri gibi unsurların birlikte değerlendirilmesinden, ilgili coğrafi pazarın “Kuzeybatı Marmara Bölgesi” olarak belirlenmesi gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.
- (172) Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı *Mardaş/Limar* kararında sözü edilen limanı en çok kullanan karayolu taşımacılarına, Ambarlı Limanına hangi bölgelerden yük getirildiği ve buralardan hangi bölgelere yük taşındığı sorulmuş ve örneklem yoluyla yapılan inceleme sonucunda;

*“Söz konusu taşımacılardan gelen veriler taşımacı bazında değişkenlik göstermekle birlikte, bu veriler Ambarlı Limanı’nın **temel olarak**, İstanbul Avrupa yakasına ve daha geniş anlamda İstanbul Boğazı ile Çerkezköy Sanayi Bölgesi arasını kapsayan bir alana **ve kısmen** İstanbul Anadolu yakası ve Anadolu’daki diğer illere hitap ettiğini göstermektedir.”*

değerlendirmesi yapılmıştır. Sözü edilen dosya kapsamında ayrıca, 2016 yılında MARPORT’a karadan giriş yapan yüklerin %92’sinin Kuzeybatı Marmara Bölgesinden %5,4’ünün Doğu Marmara Bölgesinden, %1’inin Güney Marmara Bölgesinden ve %1,6’sının diğer bölgelerden geldiği; diğer taraftan, aynı yılda MARPORT’tan çıkış yapan yüklerin %86,1’inin Kuzeybatı Marmara’ya, %10,8’inin Doğu Marmara’ya ve %3’ünün diğer bölgelere dağıldığı ifade edilmiştir.

- (173) İlgili limanların “sadece” kendi art alanlarına hizmet verdiklerine yönelik bir tespit yapılmamaktadır. İlgili coğrafi pazar analizi, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin

Kılavuz'un 3. paragrafında belirtildiği üzere, Kuzeybatı Marmara Bölgesi'nin rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu esasına dayanmaktadır. Bu kapsamda, tarafça münferit örneklerden yola çıkılarak art alanın tüm Türkiye olabileceği sonucuna varılması doğru bir metodolojiyi yansıtmamaktadır. Zira, bu düşünceyle ilgili coğrafi pazar Türkiye'nin de ötesinde tüm Ortadoğu, Balkanlar, Rusya ve Kafkasya olarak da tanımlanabilecektir ki bu durum ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasındaki temel mantıkla uyuşmamaktadır.

- (174) Kaldı ki, tarafın da belirttiği üzere, kullanılacak limanlar belirlenirken coğrafi yakınlık, ülke içi karayolu ve demiryolu altyapısının verimliliği ve maliyeti, tercih edilen sevkiyat rotasına yakınlık bakımından limanın konumu ve limanın özellikleri gibi çok sayıda faktör göz önünde bulundurulmaktadır. Sayılan bu kriterler de dikkate alındığında, bildirim sahibinin, pazarın “*esasen bütün Türkiye olarak*” tanımlanabileceği yönündeki değerlendirmesine katılmak mümkün olmamıştır.

- Çeşitli Altyapı Yatırımlarının Değerlendirme Sürecinde Dikkate Alınmadığı İddiası ve Değerlendirilmesi

- (175) Savunmada Marmara Bölgesindeki karayolu ve demiryolu altyapısının “*Marmara Bölgesi'ndeki limanların kendi içinde ve ayrıca Türkiye'nin Ege Bölgesi ve İç Anadolu Bölgesi*”⁵⁶ gibi diğer bölgelerinde bulunan limanlar arasında ikame ilişkisi oluşturmaya yeterli” olduğu ifade edilmektedir. Taraf bu iddialarını çeşitli Kurul kararlarına dayandırmaktadır⁵⁷. Bu kapsamda öncelikle, tarafça sunulan örnek Kurul kararlarından da anlaşılabilir üzere, limanların art bölgelerine bağlantı imkanlarının sözü edilen art bölgenin büyüklüğünün tespitinde önemli bir rol oynadığının belirtilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, tarafça örnek olarak sunulan hiçbir Kurul kararından, ulaşım imkanlarının gelişmişliği nedeniyle (15 yıl önce dahi) Türkiye'deki bütün limanların birbirine ikame olabileceğinin tespit edildiği çıkarımını yapmak mümkün gözükmemektedir⁵⁸. Sözü edilen nedenle, Kurul'un 15 yıl önceki ulaşım imkanlarını dikkate alarak bütün limanların birbirine ikame kabul edilmesi gerektiği yönündeki taraf değerlendirmelerine katılmak mümkün olmamıştır.
- (176) Öte yandan, tarafça ileri sürülen bir diğer iddia, sadece ücreti sebebi ile Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Osman Gazi Köprüsü'nün limanlar arasında ikame ilişkisi oluşturmaya yeterli olmadığı ifade edilmesinin makul bir yaklaşım olmadığı yönündedir. İlaveten tarafça, konteynerlerin sözü edilen köprüler üzerinden geçip geçmediğinin analiz edilmediği ve her halükarda ücretin hiçbir zaman kullanılacak taşıma yöntemlerini belirleyen tek değişken olmadığı, zamanlama vb. diğer başka faktörlerin de mevcut olduğu ifade edilmektedir. Bu kapsamda, ek olarak, Marmaray üzerinden yük taşımacılığının başlamış olmasının değerlendirmeyi etkileyebilecek nitelikte olduğu tarafça ileri sürülmektedir.
- (177) İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un 19. paragrafında yer verildiği üzere ilgili coğrafi pazarın tespitinde temel nokta, incelenen teşebbüslerin siparişlerini kısa dönemde ve ihmal edilebilir maliyetlerle başka yerlerdeki teşebbüslere kaydırıp kaydıramayacaklarıdır. Kaldı ki, dosya kapsamında “*zamanlama gibi başka faktörlerin*”

⁵⁶ İç Anadolu Bölgesinde liman bulunmaması nedeniyle raportörlerce Akdeniz veya Karadeniz Bölgesinin kastedildiği değerlendirilmiştir.

⁵⁷ 04.10.2007 tarihli ve 07-77/916-350 sayılı *Derince Limanı*; 12.06.2008 tarihli ve 08-39/517-191 sayılı *Bandırma Limanı*; 02.12.2010 tarihli ve 10-75/1538-592 sayılı *İskenderun Limanı* kararları.

⁵⁸ Örneğin, *İskenderun Limanı* kararında, ilgili coğrafi pazar, “*Doğu Akdeniz, İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgeleri*” olarak belirlenmiştir.

müşteri tercihlerini ilgili coğrafi pazarın boyutunu değiştirecek ölçüde etkilediğine ilişkin herhangi bir bulguya rastlanılmamış ve başvuru sahiplerince de bu yönde somut herhangi bir veri sunulmamıştır.

- (178) Bu kapsamda, son olarak, Marmaray Projesi'nin uygulamaya geçmesiyle ilgili olarak tarafça sunulan haberlerin⁵⁹ yapılan analizleri değiştirecek nitelikte olmadığı değerlendirilmektedir. Zira Marmaray'ın ilgili limanlara yapılan taşımayı ekonomik ve teknik açılarından ne derecede mümkün kılacağına dair detaylar henüz belli değildir. Bildirim sahibi tarafından da sözü edilen hattın limanlara bağlantı olanakları, fiyat ve kapasite gibi görüşlerini destekler somut bilgiler sunulmamıştır. Öte yandan, tarafça sözü edilen diğer altyapı yatırımlarına ilişkin değerlendirmelere yukarıda yer verilmiştir.

- Müşteri ve Rakiplerin İlgili Coğrafi Pazarın Bütün Marmara Bölgesi Olması Gerektiği Yönündeki Görüşlerinin Dikkate Alınmadığı İddiası ve Değerlendirilmesi

- (179) Marmara Bölgesindeki terminal işletmecileri ve müşterilerinin hinterlant trafiğine yönelik konteyner elleçleme hizmetlerinin coğrafi pazarının kapsamının Marmara Bölgesi olduğu yönündeki görüşlerinin dikkate alınmadığı ifade edilmiştir.

- (180) Marmara Bölgesinde faaliyet gösteren limanların ve bu limanlardan hizmet alan müşterilerin dosya konusu işlemlerle ilgili gerek olumlu gerek olumsuz görüşlerine yukarıda yer verilmiş ve bahse konu görüşler yapılan inceleme ve değerlendirmelerde dikkate alınmıştır.

- Hinterlant Trafiğine İlişkin Konteyner Elleçleme Hizmetlerinde Rekabetin En Azından Bütün Marmara Bölgesinde Gerçekleştiğine İlişkin Çok Sayıda Kurul Kararının Bulunduğu, İlgili Kararlardan Bir Sapma Olması Durumunda Bu Sapmanın İlgili Coğrafi Pazarın Kapsamının Daraltılması Değil Genişletilmesi Yönünde Olması Gerektiği İddiası ve Değerlendirilmesi

- (181) Her dosya özelinde elde edilen bilgi, belgeler ve piyasanın durumu değişebileceğinden benzer konulara ilişkin olsa da her dosya özelinde ayrıca değerlendirme yapılmaktadır. Bununla birlikte, konteyner elleçleme hizmetlerine yönelik ilgili coğrafi pazarın Marmara Bölgesinden daha dar tanımlandığı Kurul kararları da mevcuttur⁶⁰. Ek olarak, daha önceki kararlardan sapma olması halinde bu sapmanın coğrafi pazarın kapsamının genişletilmesi yönünde olması gerektiğine dair herhangi bir uygulama bulunmamaktadır.

- Daha Dar Coğrafi Pazar Tanımına Yönelik Kesin Nitelikte Bir Delil Bulunmadığından Daha Geniş Olan İlgili Coğrafi Pazar Tanımının Benimsenmesinin Gerekli Olduğu İddiası ve Değerlendirilmesi

- (182) Daha önce de belirtildiği üzere, mevcut dosya özelinde ilgili coğrafi pazar tanımına, dosya kapsamındaki nitel ve nicel analizlerin birlikte değerlendirilmesi sonucunda ulaşılmıştır. Bu bakımdan tarafın daha dar coğrafi pazar tanımına yönelik kesin delil bulunmadığından daha geniş pazar tanımı yapılması gerektiği yönündeki iddiaları geçerli bulunmamıştır.

- Benzer Limar/Mardaş Kararında İlgili Coğrafi Pazarın Marmara Bölgesi Olarak Belirlendiği İddiası ve Değerlendirilmesi

⁵⁹ <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/444/>; <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/tasima-yatirimlari-rotayi-marmaray-hattina-cevirdi-haberi-470832> (Son Erişim Tarihi: 11.06.2020).

⁶⁰ 14.09.2006 tarih ve 06-63/857-247 sayılı kararda ilgili coğrafi pazar "Doğu Marmara" olarak belirlenmişken; 15.11.2017 tarih ve 17-37/603-262 sayılı kararda ilgili coğrafi pazar "İzmit Körfezi" olarak belirlenmiştir.

- (183) Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı *Mardaş/Limar* kararının 99. paragrafına bakıldığında “*art bölge trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından ilgili coğrafi pazarın en dar anlamda İstanbul ili olduğu ancak art bölge ulaşım imkanları ve art bölgeye dağılan yük istatistikleri dikkate alındığında pazarın il bazında belirlenmesi yerine daha geniş olarak belirlenmesinin mümkün olduğu*”nun ifade edildiği ve işlem özelinde ilgili coğrafi pazarın Marmara Bölgesi olarak tanımlanabileceğinin belirtildiği görülmektedir. Ayrıca kararda her ne kadar EAAD tarafından yapılan analizin bu kanaati desteklediği ifade edilmişse de FERM⁶¹ testi yönteminin belirlendiği bahse konu analizde, eşik değerin %5 olarak kabul edilmesi halinde pazarın MARPORT, KUMPORT, MARDAS, ASYAPORT ve HAYDARPAŞA limanlarından oluştuğu belirtilmiş; eşik %10’a çıkarılması halinde ise, analiz kapsamında yer alan dokuz limandan daha geniş bir pazarın varlığına işaret edilmiş ve dosya kapsamında %10’luk eşik değeri esas alınmıştır. Ek olarak, ilgili coğrafi pazar her ne kadar Marmara Bölgesi olarak kabul edilmiş olsa da, işlemin etkisinin yoğun olarak Kuzeybatı Marmara alt bölgesinde hissedileceği belirtilmiş ve bu bölge için de işlemin rekabet üzerindeki olası etkileri değerlendirilmiştir.

- Teşebbüslerin Pazar Paylarının Yeniden Hesaplanması Gerektiği İddiası ve Değerlendirilmesi

- (184) TIL tarafından hinterland trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri için ilgili coğrafi pazarın Marmara Bölgesi olarak belirlenmesi ve gerek tarafın gerekse tarafın rakiplerinin pazar paylarının yeniden hesaplanması gerektiği ifade edilmiştir.
- (185) İlgili coğrafi pazar tanımının değiştirilmesini gerektirecek herhangi bir husus bulunmadığı değerlendirildiğinden tarafın ya da rakiplerinin pazar paylarının yeniden hesaplanmasına gerek görülmemiştir.

- Tarafa Gönderilmeyen Bilgi ve Belgelerin Nihai İnceleme Sonucuna Dayanak Teşkil Edemeyeceği İddiası ve Değerlendirilmesi

- (186) Tarafça özetle, kendilerine temin edilmeyen Ekonomik Analiz Raporu ve konteyner terminal işletmeleri ile müşterilerinin görüşlerini içeren belgelerin nihai incelemenin sonucuna dayanak teşkil edemeyeceği ileri sürülmüştür.
- (187) Bahse konu Ekonomik Analiz Raporu ve liman işletmecileri ile müşterilerinin görüşlerinin ilgili kısımlarına tarafa tebliğ edilen Nihai İnceleme Raporunda yer verilmiştir. Ayrıca Ekonomik Analiz Raporu ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında ve sektörde yer alan teşebbüslerden talep edilen bilgi ve belgeler ile bu talebe istinaden Kuruma iletilen cevabi yazıların Kurum merkezinde herhangi bir elektronik veya mekanik kopyası alınmadan, ancak not alınabilecek şekilde incelenmek üzere TIL’in erişimine açılmasına 25.06.2020 tarih ve 20-31/392-175 sayı ile karar verilmiştir.

- 4054 sayılı Kanun’da Değişiklik Yapılması Üzerine Kurulun Ek İnceleme Kararı Almasına ve Söz Konusu Değişikliğin Bildirim Konusu İşleme Uygulanmasına Yapılan İtiraz ve Değerlendirilmesi

- (188) TIL tarafından, 4054 sayılı Kanun’da yapılan değişiklik üzerine Kurulun 25.06.2020 tarih ve 20-31/383-M sayılı kararıyla bildirim konusu işlem için ek inceleme yapılmasının ve yürürlüğe yeni giren bir kanunun halihazırda görülmekte olan ve neredeyse karar aşamasındaki bir dosyaya uygulanmasının hukukun genel ilkeleri, kanunlar önünde eşitlik ve kanunların geriye yürümezliği ilkeleri ile bağdaşmadığı,

⁶¹ Full Equilibrium Relevant Market Test.

dolayısıyla hukuki güvenlik ve istikrar, kişilerin haklı beklentilerinin korunması ilkelerine de aykırılık teşkil etme riski taşıdığı ileri sürülmüştür.

- (189) Yukarıda da belirtildiği üzere, 4054 sayılı Kanun'da değişiklik yapan Kanun 24.06.2020 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş, bu değişiklik çerçevesinde yoğunlaşmaların kontrolünde hakim durum testinden ERT testine geçilmiştir. 4054 sayılı Kanun'un 7. ve ilgili diğer maddeleri ile konuya ilişkin ikincil mevzuatın yoğunlaşmaların kontrolü bakımından bir izin mekanizması, diğer bir deyişle öncül (*ex-ante*) bir denetim mekanizması öngördüğü açıktır. Bu çerçevede yoğunlaşma işlemlerinin henüz gerçekleşmeden ve dolayısıyla rekabet üzerindeki etkileri henüz ortaya çıkmadan bildirilmesi ve izne tabi olanların Rekabet Kurulunun izniyle hukuki geçerlilik kazanması esastır. Bildirim konusu işlemde de olduğu gibi birleşme/devralma işlemleri için işlem gerçekleşmeden önce, işlemin gelecekteki muhtemel etkileri üzerinden bir değerlendirme yapılmaktadır. Bu çerçevede gelecekte gerçekleşecek ve rekabet üzerindeki sonuçlarını doğuracak bir işlem için izin verme ya da vermeme yönündeki kararın yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre alınması gerekmektedir.
- (190) TIL'in yazılı görüşünde hukuki eşitlik ilkesine aykırılık bağlamında örnek verdiği ve 26.06.2020 tarihli Kurul toplantısında karara bağlanan beş birleşme/devralma işleminde de kararın 4054 sayılı Kanun'daki değişiklik gözönünde bulundurulması gerektiği görülmektedir.

H. SONUÇ

- (191) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre; bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna; işlem sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağına, bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca işleme izin verilmemesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.