

Uzmanlık Tezleri Serisi No: 167

# REKABET KURUMU

DENİZ YOLU  
TAŞIMACILIĞINDA VE LİMAN  
HİZMETLERİNDE İLGİLİ  
PAZARIN TANIMLANMASI

HATİCE CESUR

# **DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA VE LİMAN HİZMETLERİNDE İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASI**

*HATİCE CESUR*

Ağustos 2020

©Bu eserin tüm telif hakları  
Rekabet Kurumuna aittir. 2020

Baskı, Ağustos 2020  
Rekabet Kurumu-ANKARA

Bu kitapta öne sürülen fikirler eserin yazarına aittir;  
Rekabet Kurumunun görüşlerini yansıtmaz.

Bu tez, Rekabet Kurumu Başkan Yardımcısı Abdulgani GÜNGÖRDÜ, Rekabet Kurumu Başkan Yardımcısı Kürşat ÜNLÜSOY, Bilgi Yönetimi Dairesi Başkanı Haluk Recai BOSTAN, Prof. Dr. Mahmut YAVAŞI ve Doç. Dr. Fatih Cemil ÖZBUĞDAY'dan oluşan Tez Değerlendirme Heyeti tarafından 01 Ekim 2019 tarihinde yürütülen Tez Savunma Toplantısı sonucunda yeterli ve başarılı kabul edilmiştir.

Tez yazarı Hatice CESUR, 24.01.2020 tarihinde yapılan Yeterlik Sınavında başarılı olmuş ve Başkanlık Makamının 19.02.2020 tarih ve 2944 sayılı onayı ile Rekabet Uzmanı olarak atanmıştır.

YAYIN NO

350

## İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	iv
GİRİŞ.....	1

### BÖLÜM 1

#### REKABET HUKUKU UYGULAMALARININ KİLİT NOKTASI: İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASI

1.1. İLGİLİ PAZAR KAVRAMI .....	3
1.2. İLGİLİ PAZARLARIN NİTELİKSEL YÖNDEN TANIMLANMASI .....	5
1.1.1. İlgili Ürün Pazarı ve Tanımlanmasında Dikkate Alınan Unsurlar .....	5
1.1.2. İlgili Coğrafi Pazar ve Tanımlanmasında Dikkate Alınan Unsurlar ...	6
1.3. PAZARIN TANIMLANMASINDA KULLANILAN NİCELİKSEL TEKNİKLER.....	6

### BÖLÜM 2

#### DENİZ TAŞIMACILIĞI BAKIMINDAN İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASI

2.1. DENİZ TAŞIMACILIĞI HAKKINDA GENEL BİLGİ.....	10
2.1.1. Düzenli Hat Taşımacılığı (DHT) .....	11
2.1.2. Arızı Hat Taşımacılığı (AHT).....	13
2.2. DENİZ TAŞIMACILIĞI BAKIMINDAN ÜRÜN PAZARININ TANIMLANMASI .....	15
2.2.1. Deniz Taşımacılığı Bakımından İntermodal İkame Edilebilirlik.....	16
2.2.2. Deniz Taşımacılığı Bakımından İntermodal İkame Edilebilirlik.....	19
2.2.2.1. DHT Bakımından İntermodal İkame Edilebilirlik.....	20
2.2.2.2. AHT Bakımından İntermodal İkame Edilebilirlik.....	23
2.3. DENİZ TAŞIMACILIĞI BAKIMINDAN COĞRAFİ PAZARIN TANIMLANMASI .....	27
2.3.1. DHT’de Coğrafi İkame Edilebilirlik.....	28
2.3.2. AHT’de Coğrafi İkame Edilebilirlik.....	30
2.3.2.1. Dökme Yük Taşımacılığında Coğrafi İkame Edilebilirlik .....	30

2.3.2.2. İhtisaslaşmış Yük Taşımacılığında Coğrafi İkame Edilebilirlik ....	31
2.4. DENİZ TAŞIMACILIĞINDA PAZARIN TANIMLANMASINDA KULLANILAN NİCELİKSEL YÖNTEMLER.....	31

### **BÖLÜM 3**

#### **LİMAN HİZMETLERİ BAKIMINDAN İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASI**

3.1. LİMAN HİZMETLERİ HAKKINDA GENEL BİLGİ .....	36
3.1.1. Limanlarda Rekabet Kavramı.....	39
3.1.2. Liman Hizmetlerinin Coğrafi Etki Alanları .....	40
3.2. LİMAN HİZMETLERİ BAKIMINDAN ÜRÜN PAZARININ TANIMLANMASI .....	42
3.2.1. Liman Hizmetleri Bakımından İntermodal İkame Edilebilirlik .....	43
3.2.2. Liman Hizmetleri Bakımından İnterport ve İntraport İkame Edilebilirlik.....	43
3.2.2.1. Genel Yüklere Yönelik Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı .....	46
3.2.2.2. Kuru Dökme Yüklere Yönelik Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı	48
3.2.2.3. Sıvı Dökme Yüklere Yönelik Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı..	49
3.3. LİMAN HİZMETLERİ BAKIMINDAN COĞRAFİ PAZARIN TANIMLANMASI .....	49
3.4. LİMAN HİZMETLERİNDE PAZARIN TANIMLANMASINDA KULLANILAN NİCELİKSEL YÖNTEMLER.....	52

### **BÖLÜM 4**

#### **TÜRKİYE’DE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASINA YÖNELİK YAKLAŞIM**

4.1. KURULUN DENİZ TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN ÜRÜN PAZARI YAKLAŞIMI .....	55
4.1.1. Konteynerli DHT’de Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı .....	56
4.1.2. Ro-Ro Taşımacılığında Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı .....	57
4.1.3. AHT’de Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı .....	58
4.2. KURULUN DENİZ TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN COĞRAFİ PAZAR YAKLAŞIMI .....	60
4.2.1. Konteynerli DHT’de Kurulun Coğrafi Pazar Yaklaşımı .....	60
4.2.2. Ro-Ro Taşımacılığında Kurulun Coğrafi Pazar Yaklaşımı.....	61

4.2.3. AHT’de Kurulun Coğrafi Pazar Yaklaşımı.....	61
4.3. LİMAN HİZMETLERİNDE KURULUN ÜRÜN PAZARI YAKLAŞIMI .....	62
4.3.1. Genel Yüklere İlişkin Liman Hizmetlerinde Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı .....	63
4.3.2. Kurulun Kuru ve Sıvı Dökme Yüklere İlişkin Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı Yaklaşımı .....	64
4.4. LİMAN HİZMETLERİNDE KURULUN COĞRAFİ PAZAR YAKLAŞIMI .....	65
<b>SONUÇ</b> .....	68
<b>ABSTRACT</b> .....	71
<b>KAYNAKÇA</b> .....	72
<b>TANIMLAR</b> .....	78
<b>EKLER</b> .....	83
Ek-1: Hizmet Kullanıcıları Açısından Taşıma Sistemlerin Tercihini Etkileyen Faktörler.....	83
Ek-2: Dökme Yüklere İlişkin Deniz Taşımacılığında Pazarın Tanımlanması. ....	85
Ek-3: İhtisaslaşmış Yüklere İlişkin Deniz Taşımacılığında Pazarın Tanımlanması .....	86
Ek-4: Liman/Terminal Seçiminde Karar Vericiler ve Seçim Kriterleri.....	87
Ek-5: Kurulun Deniz Taşımacılığına İlişkin Kararlarında İlgili Pazar Tanımları.....	90
Ek-6: Kurulun Liman Hizmetlerine İlişkin Kararlarında İlgili Pazar Tanımları.....	97
<b>ŞEKİL DİZİNİ</b>	
Şekil-1: Stopford’a Göre Deniz Taşımacılığının Alt Sektörleri.....	10
Şekil-2: AHT’nin Alt Birimleri.....	14
Şekil-3: Liman Dağıtım Sistemleri .....	38
Şekil-4: Haezendock’a Göre Liman Rekabeti .....	40
Şekil-5: Limanların Hinterlandı ve Forelandı.....	41
Şekil-6: Liman Seçim Kriterlerinin Karar Vericiler Bakımından Önem Düzeyi .....	50

## KISALTMALAR

<b>4056/86 sayılı Tüzük</b>	: AB Antlaşması'nın 85 ve 86. Maddelerinin Deniz Yolu Taşımacılığına Uygulanması Hakkında EEC/4056/86 sayılı Tüzük (Mülga)
<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABAD</b>	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
<b>Agk.</b>	: Adı geçen karar
<b>AHT</b>	: Arızı Hat Taşımacılığı
<b>bkz.</b>	: bakınız
<b>Denizcilik Rehberi</b>	: Deniz Yolu Taşımacılığı Hizmetlerine 81. Maddenin Uygulanması Hakkında Rehber
<b>DHT</b>	: Düzenli Hat Taşımacılığı
<b>dwt</b>	: Dedveyt Tonaj (Deadweight Tonnage)
<b>FERM testi</b>	: Full Equilibrium Relevant Market Test
<b>ICN</b>	: Uluslararası Rekabet Ağı (International Competition Network)
<b>ITF</b>	: Uluslararası Ulaştırma Forumu (International Transport Forum)
<b>Kılavuz</b>	: İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz
<b>Komisyon</b>	: Avrupa Komisyonu
<b>Kurul</b>	: Rekabet Kurulu
<b>OECD</b>	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organization for Economic Cooperation and Development)
<b>para.</b>	: paragraf
<b>Rehber</b>	: İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Rehber
<b>SSNIP testi</b>	: Küçük ama Önemli ve Kalıcı Fiyat Artışı Testi (Small but Significant and Non-transitory Increase in Price Test)
<b>TEU</b>	: 20 feete eşit konteyner birimi (Twenty-Foot Equivalent Container Unit)
<b>UNCTAD</b>	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
<b>vb.</b>	: ve benzeri
<b>vd.</b>	: ve diğerleri

## GİRİŞ

Deniz yolu taşımacılığı sektörü en genel haliyle deniz yolu yolcu taşımacılığını, deniz yolu yük taşımacılığını ve liman hizmetlerini kapsamaktadır (Rekabet Kurumu 2012, 31). Deniz yolu taşımacılığı yolcuların ve yüklerin bir yerden başka bir yere deniz yoluyla ulaştırılmasına hizmet ederken, limanlar yolcuların ve yüklerin deniz ve kara arasında temasına imkân vermektedir. Deniz yolu taşımacılığında, özellikle yük taşımacılığı, küresel boyutta ve ülke ticaretinde önemli bir konuma sahiptir. Bu durumun, deniz yolu yük taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine kıyasla daha yüksek miktarda ve hacimde yükün uzun mesafelerde daha uygun maliyetlerde taşınmasına imkân vermesinin bir sonucu olduğu söylenebilecektir. Buna binaen çalışmanın kapsamı, deniz yolu yük taşımacılığıyla sınırlı tutulmuş ve bu doğrultuda limanların yük taşımacılığına ilişkin hizmetleri ele alınmıştır<sup>1</sup>.

Deniz yolu taşımacılığının kendine özgü özellikleri ve dinamikleri karşısında rekabet hukukunun nasıl uygulanacağı uzun dönemlerdir tartışılmaktadır. Bu tartışmaların en çok hissedildiği alanlardan biriyse deniz yolu taşımacılığındaki ürünlerin ve coğrafi alanların ilgili pazar bağlamında sınırlarının tespit edilmesidir. Deniz yolu taşımacılığının kendine has özellikleri nedeniyle hâlihazırda zor olan bu süreç, sektörde yaşanan gelişmeler karşısında daha da güçleşmektedir. Nitekim 1950'lerde başlayan "konteynerizasyon devrimi"yle yapısal dönüşüme uğrayan deniz taşımacılığı, sektörde ve uluslararası konjonktürde meydana gelen gelişmeler eşliğinde bu dönüşümünü devam ettirmektedir. Bunun yanında sektördeki ölçek ve kapsam ekonomilerinden faydalanma girişimleri (büyük gemilere olan

---

<sup>1</sup> Çalışmanın devamında deniz yolu yük taşımacılığı yerine deniz taşımacılığı kavramı tercih edilmiştir. Deniz yolu taşımacılığı da deniz taşımacılığını ve liman hizmetlerini kapsayacak şekilde kullanılmıştır.



eğilim ve çeşitli iş birliği şekilleri veya birleşme<sup>2</sup> tercihleri) sektörün daha da yoğunlaşmasına hizmet etmektedir. Sektördeki verimlilik arayışları limanlar açısından da kendini göstermiş; özelleştirmelerin ve dikey entegrasyonun arttığı, ihtisaslaşmış modern limanların ön plana çıktığı ve liman iyileştirmelerine önem verildiği bir döneme geçilmiştir.

Deniz yolu taşımacılığında özellikle dikey ve yatay entegrasyon eğilimindeki artış, sektörün rekabet hukuku uygulamalarına daha sık konu olmasına yol açmaktadır. Bu çerçevede bu çalışmanın amacı, deniz yolu taşımacılığındaki rekabet hukuku uygulamalarına ilişkin literatüre bir katkı sağlamak ve özellikle sektörde ilgili pazarın tanımlanmasına ilişkin olarak rehber niteliğinde bir eser ortaya koymaktır. Esasında deniz yolu taşımacılığının dinamik yapısı ve birçok sektörden etkilendiği dikkate alındığında, ilgili pazar analizlerinin olay bazında (*case-by-case*) yapılması deniz yolu taşımacılığı açısından oldukça uygun düşmektedir. Yine de, sektörün öne çıkan özellikleriyle Avrupa Komisyonu (Komisyon) ve Rekabet Kurulu (Kurul) kararları ışığında deniz yolu taşımacılığına ilişkin ilgili pazarın tanımlanmasında dikkate alınabilecek unsurların genel bir çerçevesi bu çalışma kapsamında verilmiştir.

Bu amaçla, çalışmanın birinci bölümde rekabet hukuku bağlamında ilgili pazarın teorik çerçevesine yer verildikten sonra ikinci bölümde deniz taşımacılığına ilişkin ilgili pazar tanımında dikkate alınabilecek nitel ve nicel kriterler, ilgili literatür ve Komisyon kararları ışığında ortaya konacaktır. Çalışmanın üçüncü bölümünde, limanların deniz taşımacılığına yönelik hizmetlerinde ilgili pazarın tanımlanmasında öne çıkan unsurlar yine ilgili literatür ve Komisyon kararları eşliğinde ele alınacaktır. Son olarak, dördüncü bölümde Türkiye’de deniz yolu taşımacılığına yönelik öne çıkan Kurul kararları, önceki bölümlerde yer verilen unsurlar çerçevesinde ele alınacak ve ileride Kurul tarafından benimsenebilecek yöntemlere ilişkin öneriler getirilecektir.

---

<sup>2</sup> Çalışma kapsamında, birleşme kavramı birleşme, devralma ve diğer kontrol değişikliği türlerini kapsayacak şekilde kullanılmıştır.

## BÖLÜM 1

# REKABET HUKUKU UYGULAMALARININ KİLİT NOKTASI: İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASI

Rekabet hukuku analizlerinde, özellikle hâkim durumun kötüye kullanılması ve birleşme dosyalarında, ilgili pazar tanımı değerlendirmenin esasını temelden etkilemekte; bu durum pazarın doğru tanımlanmasını gerektirmektedir. Deniz yolu taşımacılığındaki yoğunlaşma eğilimleri göz önünde bulundurulduğunda, deniz yolu taşımacılığına yönelik rekabet hukuku uygulamalarının kilit noktasını ilgili pazarın doğru tanımlanması oluşturmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın devamında deniz yolu taşımacılığı bakımından ilgili pazarın tanımlanmasına yönelik olarak yapılacak detaylı açıklamalara zemin oluşturması amacıyla bu bölümde öncelikle rekabet hukuku kapsamında ilgili pazar kavramı ve ilgili pazarın temel unsurları genel hatlarıyla verilmektedir.

### 1.1. İLGİLİ PAZAR KAVRAMI

Rekabet hukuku uygulamasında ilgili pazarın<sup>3</sup> tanımlanması, temel olarak, birbirine baskı yapabilen ürünlerin, firmaların ve bölgelerin tespit edilmesidir. Elbette pazarın tanımlanması kendi başına amaç değilken, pazar gücünün ve rekabet üzerindeki kısıtlamaların değerlendirilmesi için kullanılan en önemli araçlardandır. Rekabet hukuku analizlerinin ilk adımını oluşturan pazar tanımı, son yıllarda potansiyel rekabet etkilerinin değerlendirilmesinde de dikkate alınmaya başlamıştır (Özkul 2017, 11).

Pazar tanımı, farklı ürün pazarları arasındaki sınırların belirlenmesiyle başlayan ve daha sonra coğrafi boyuta geçilmesiyle devam eden iki aşamalı bir analizle gerçekleştirilmektedir. Nitekim Komisyonun İlgili Pazarın

---

<sup>3</sup> Çalışmanın devamında “ilgili pazar” yerine “pazar” kullanımı tercih edilmiştir.

Tanımlanmasına İlişkin Rehber'inin<sup>4</sup> (Rehber) 9. paragrafında, belirli bir rekabet konusunun değerlendirileceği pazarın tesis edilmesi için "ürün pazarının ve coğrafi pazarın bir araya getirilmesi" gerektiği belirtilmiştir.

Pazarın tanımlanmasındaki kilit unsur ise rekabetçi kısıtlamalara neden olan ikame edilebilirliktir (OECD 2011, 26). Rehber'in 13. paragrafında, teşebbüslerin talep ikamesi, arz ikamesi ve potansiyel rekabet olmak üzere üç temel rekabetçi sınırlama kaynağı olduğuna değinilmektedir. Benzer şekilde, Kurulun 2008 yılında yayımladığı İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'da (Kılavuz) da bu unsurlar dikkate alınmıştır. Ancak uygulamada, genellikle ve ilk olarak, tüketici gözünde ilgili ürünün yerine geçen başka ürünlerin olup olmadığını ortaya koyan talep ikamesine odaklanılmaktadır. Üretim olanaklarını kolaylıkla ilgili ürüne veya bu ürüne yakın ikame başka ürüne kaydırabilen teşebbüslerin değerlendirilmesini içeren arz ikamesi ise Rehber'e<sup>5</sup> ve Kılavuz'a<sup>6</sup> göre "talep ikamesine eş değer etkisi olduğu durumlarda" dikkate alınmaktadır. Üçüncü bir unsur olan potansiyel rekabet, sonuç verme açısından arz ikamesiyle eş değer etkisi olmadığı için pazar tanımı aşamasından ziyade (Özkul 2017, 11), teşebbüsün bir piyasadaki konumunun irdelendiği rekabetçi değerlendirmelerde dikkate alınmaktadır (Jones ve Sufirin 2014, 65).

Pazarın tanımlanması zorlu ve karmaşık bir süreç olup rekabet otoritelerince dikkatle ele alınmalıdır. Zira, rekabet otoritelerinin geçmiş kararlarındaki yaklaşımları sonraki kararlara ışık tutacağından ve aynı zamanda taraflar açısından bir öngörü oluşturacağından pazarın olduğundan geniş ya da dar tanımlanması ilerleyen süreçte belirsizliğe yol açabilecektir. Rekabetçi endişelerin olmadığı durumlarda ise rekabet otoriteleri pazarı kesin olarak tanımlamaktan kaçınabilmektedir. Bu durum zaman ve maliyet tasarrufu sağlayacağı gibi aynı zamanda sözü edilen belirsizlik sorununun önüne geçebilecektir. Diğer yandan; rekabetçi endişeler varken rekabet otoritelerinin pazar tanımından kaçınması belirsizliğe neden olan bir diğer unsur olabilecektir (OECD 2016, 6).

---

<sup>4</sup> *Commission notice on the definition of relevant market for the purposes of Community competition law [1997] OJ C372.*

<sup>5</sup> para. 20.

<sup>6</sup> para. 13.

Bununla birlikte, ilgili sektördeki teknolojik gelişmelerin veya bazı başka faktörlerden dolayı gerçekleşen değişimlerin bir gereği olarak ikame edilebilirliğin ve dolayısıyla pazar tanımının zaman içinde değişmesi söz konusu olabilmektedir. Bu bakımdan, pazar tanımının değişen koşullarla birlikte yeniden gözden geçirilmesi, olası gelişmelerin tahmin edilmesi, güncel istatistiklerin, müşteri ve tedarikçi görüşlerinin dikkate alınması pazar tanımının ticari gerçeklerle uyumlu olmasını sağlayabilecektir.

## **1.2. İLGİLİ PAZARLARIN NITELIKSELYÖNDEN TANIMLANMASI**

Pazarın tanımlanmasında bir dizi nitel ve nicel unsurlardan faydalanılabilmektedir. Ancak, uygulamada pazar tanımı analizlerinde kullanılan unsurlar bakımından kesinlik bulunmamakta ve hangi unsurların kullanılacağına olay özelinde karar verilmektedir. Komisyon da pazarın, her bir sektöre özgü faktörler kapsamında tanımlanması gerektiğini Rehber'in 25. paragrafında;

Münferit dosyalarda, büyük oranda, endüstrinin ve ürünlerin veya incelenen hizmetlerin özelliklerine ve özgüllüklerine bağlı olarak spesifik kanıt türleri belirleyici olmaktadır. Benzer tür kanıtlar başka dosyalarda bir önem arz etmeyebilir.

şeklinde açıklamaktadır. Kılavuz'un 18. paragrafında da ikameyi belirleyen kriterlerin, incelenmekte olan endüstrinin, malların veya hizmetlerin özelliklerine göre değişebildiği, bu nedenle Kurulun ikameyi belirlemek için katı bir yaklaşımdan kaçınması gerektiği belirtilmektedir. Bu kapsamda, niteliksel yönden yapılan pazar tanımı analizlerinde dikkate alınan unsurlar analizin ilgili olduğu sektöre göre şekillenecek olmakla birlikte, ilgili ürün pazarının ve ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasında dikkate alınan temel unsurlar aşağıda verilmektedir.

### **1.2.1. İlgili Ürün Pazarı ve Tanımlanmasında Dikkate Alınan Unsurlar**

İlgili ürün pazarı<sup>7</sup>, en genel haliyle, tüketicilerin gözünde ikame edilebilen veya değiştirilebilen ürünlerden veya hizmetlerden oluşmaktadır. Komisyon, ürün pazarını tespit ederken ürünün fiziksel özelliklerini, nihai kullanım amacını, ürün fiyatlarını ve tüketici tercihlerini dikkate aldığı talep odaklı bir analiz benimsemiştir

---

<sup>7</sup> Çalışmanın devamında “ilgili ürün pazarı” yerine “ürün pazarı” kullanılmıştır.

(Çetinkaya 2003). Kılavuz’da da benzer bir yaklaşım söz konusu olup, ayrıca, yakın geçmişte ürünlerin birbirini ikame ettiğine ilişkin bulguların, müşteri ve rakip görüşlerinin ve ikame ürünlere geçiş maliyetlerinin ve engellerinin de dikkate alınabileceği belirtilmektedir.

Ürün pazarı analizinde ayrıca, tüketicilerin ve üreticilerin ürünün fiyatında ve rekabeti etkileyen diğer unsurlarında meydana gelen değişimlere karşı tepkisi, marka veya ürün bağımlılığı gibi tercihi etkileyen faktörler, yasal gereklilikler ve ürünler arasında geçiş için gereken zaman da dikkate alınabilmektedir (ICN 2013; Özkul 2017).

### **1.2.2. İlgili Coğrafi Pazar ve Tanımlanmasında Dikkate Alınan Unsurlar**

Ürün pazarının tespit edilmesinin ardından sıra, ürün pazarının coğrafi sınırlarının belirlenmesine gelmektedir. İlgili coğrafi pazar<sup>8</sup>, en basit haliyle, rekabet şartları yeterince homojen olan ve komşu bölgelerden belirgin bir şekilde farklılaşan alanları içermektedir. Coğrafi pazar tanımının arkasında yatan analitik düşünce temelde ürün pazarıyla aynı olmasına karşın, coğrafi pazar tanımında dikkate alınan unsurlar ürün pazarının tanımlanmasında dikkate alınan unsurlardan farklı ve daha fazla sayıdadır. Örneğin, fiyatlandırma, ithalat, ilgili mal ve hizmetlerin özellikleri, taşıma maliyetleri, düzenleyici ve ticari engeller, tüketici tercihleri ve pazar dinamikleri gibi niteliksel ve niceliksel veriler pazarın coğrafi kapsamını şekillendirmektedir (OECD 2016, 6). Bunların yanında, bölgeler arasında teşebbüslerin pazar paylarının veya mal ve hizmet fiyatlarının farklılığı ve kötüye kullanma hallerinde davranışın gerçekleştiği alan da coğrafi pazarın sınırlarının bir göstergesi olabilecektir.

### **1.3. PAZARIN TANIMLANMASINDA KULLANILAN NİCELİKSEL TEKNİKLER**

Pazarların tanımlanmasında sadece subjektif kriterlerin göz önünde bulundurulması, pazarın gerçekte olduğundan daha geniş veya dar tanımlanmasıyla sonuçlanabilecektir. Son yıllarda sayısal analizlerin rekabet hukukunda daha geniş bir uygulama alanı bulmasıyla birlikte, pazar analizlerinde sayısal yöntemlerin

<sup>8</sup> Çalışmanın devamında “ilgili coğrafi pazar” yerine “coğrafi pazar” kullanılmıştır.

daha yoğun bir şekilde kullanıldığı ve böylece daha güvenilir sonuçlara ulaşıldığı görülmektedir (Özkul 2017, 9). Ancak, rekabet hukuku analizlerinde kullanılması gereken sayısal tekniklere dair kesin kurallar bulunmamakta olup, hangi tekniklerin kullanılması gerektiği olay bazında değişebilmektedir (Gore vd. 2013, 27). Pazar analizinde kullanılacak yöntemin tespitinde, olası sayısal yöntemlerin üstünlükleri ve sınırları, mevcut veri seti ve sektörün özellikleri belirleyici olabilecektir.

Pazarı tanımlamak ve pazar kavramının altındaki temel mantığı anlamak için çoğu rekabet otoritesi tarafından kullanılan standart test, SSNIP<sup>9</sup> testidir. SSNIP testinde, ilgili üründe varsayımsal bir tekelin (veya kartelin) fiyatlarında “küçük ama önemli/kalıcı” (%5 veya %10) artış yapması durumunda kârlılığını artıracacağı en dar pazarın tespit edilmesi amaçlanmaktadır (Rekabet Kurumu 2019a, 135). Diğer yandan, tüketiciler bu fiyat artışı karşısında bazı alternatif ürünlere yönelebilmektedir. Dolayısıyla analizin en az sayıda ürünü veya en dar coğrafi alanı içeren aday pazar için geçerli olmaması halinde, aday pazara en yakın ikame ürün grubu veya coğrafi alan dâhil edilerek analize devam edilmekte ve böylece fiyat artışının kârlı bulunduğu aşamaya dek ürün pazarı veya coğrafi pazar genişletilmektedir. Hangi eşğin “küçük ama önemli/kalıcı” koşulunu sağlayacağı ise sektörün kendisine, zamana, ürün özelliklerine, geçmiş fiyat artışlarına, cari enflasyon oranlarına ve diğer birçok unsura göre değişkenlik gösterebilmektedir (Geroski ve Griffith 2003, 8).

Bununla birlikte, özellikle farklılaştırılmış ürünleri içeren sektörlerde, pazarın olduğundan geniş veya dar tanımlanması şeklinde ortaya çıkan sorunların aşılabilmesi için pazar analizlerinde yoğunlaşma simülasyonları kullanılmaya başlanmıştır (Çelen 2010, 5-6). SSNIP testine alternatif olarak uygulanan FERM<sup>10</sup> testi, hipotetik tekelin portföyüne yeni bir ürün eklenmesi sonucunda gerçekleşecek fiyat artış oranlarının hesaplanmasını ve bu oranların testin eşik değerleriyle karşılaştırılmasını içermektedir (Rekabet Kurumu 2019b, 30-31). Uygulanması SSNIP testine kıyasla daha zor olan FERM testi, firmaların kendi ve çapraz fiyat esneklikleri, pazar payları, başlangıç fiyatları hakkında teknik bilgiler gerektiren birleşme simülasyonu tekniğini kullanmaktadır (Çelen ve Kalkan 2018, 69).

---

<sup>9</sup> *Small but Significant and Non-transitory Increase in Price.*

<sup>10</sup> *Full Equilibrium Relevant Market.*

Pazarın tanımlanmasında ekonomik kanıtlardan faydalanılması, niteliksel kanıtlardan daha güvenilir sonuçlar verecek olsa da pazar tanımı analizinin sadece ekonomik kanıtlara dayanması yanlış sonuçlar doğurabilecektir. Bu nedenle ekonomik kanıtların ürün ve hizmet özellikleri gibi pazara ilişkin bilgileri ve dinamikleri içeren niteliksel özelliklerle yorumlanması gerekmektedir.

## BÖLÜM 2

### DENİZ TAŞIMACILIĞI BAKIMINDAN İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASI

Rekabet hukuku esasen ekonominin tüm sektörlerine hitap etmekte ve tüm sektörler bakımından uygulanmaktadır. Dolayısıyla, tüm sektörlerde olduğu gibi, deniz taşımacılığında da koordinasyon doğurucu davranışların, kötüye kullanmanın veya birleşmelerin rekabetçi etkilerinin analizi için pazar tanımı yapılması gereklidir. Deniz taşımacılığıyla ilgili nitel ve nicel değişkenlerin çokluğu ve sektörün dinamizmini yakından etkileyen köklü değişikliklerin varlığı pazarın tanımlanmasını güçleştirmektedir. Bunun yanında, geçtiğimiz yirmi yıl boyunca deniz taşımacılığı sektörü yoğun bir şekilde birleşme işlemlerinin ve iş birliği yöntemlerinin artışına tanıklık etmiş ve sayılan bu unsurlar sektörün yoğunlaşmış bir görünüm sergilemesine vesile olmuştur (Francesco 2012). Sektörde bu yönde devam eden eğilim, rekabet otoritelerinin gündemine gelen konuları değerlendirmesinde pazarın doğru şekilde tespit edilmesini daha önemli kılmaktadır.

Teorik olarak ele alındığında, deniz taşımacılığında pazarın tanımlanması sürecinde elde edilen verilerin nicel yönden analiz edilmesi ve akabinde ulaşılan sonuçların niteliksel unsurlarla yorumlanması, pazarın doğru bir şekilde tanımlanmasını destekleyebilecektir. Uygulamada ise, veri yetersizliği veya veri toplama gücü, zaman ve kaynak tasarrufu gibi nedenler niceliksel analiz yöntemlerinden ziyade alternatif niteliksel yöntemlerin daha fazla tercih edilmesine yol açmaktadır. Bu kapsamda, çalışmanın bu bölümünde, niceliksel analiz yöntemlerinin uygulanmadığı zamanlarda dahi pazarın niteliksel yönden tanımlanmasına yardımcı olacak bilgilere yer verilmektedir. Bu çerçevede, deniz taşımacılığında pazarın tanımlanmasına yönelik açıklamalara zemin oluşturması adına, öncelikle sektörün genel özellikleri verilmektedir.

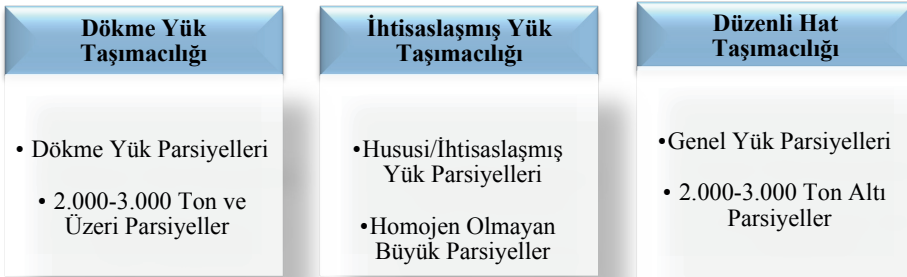


## 2.1. DENİZ TAŞIMACILIĞI HAKKINDA GENEL BİLGİ

Uluslararası ticaretin önemli bir parçası olan deniz taşımacılığı serbest ticaretin artışı, bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, ulaştırma teknolojisindeki ilerlemeler sayesinde dinamik bir yapıya sahiptir (Donatus ve Geraldine 2012, 190). Deniz taşımacılığı, devam eden gelişmeler ışığında değişimini sürdürürken diğer bağlantılı sektörleri de etkilemektedir. Nitekim konteynerleşme süreci, mega gemilerin inşası ve yoğunlaşma eğilimleri deniz taşımacılığının yanında başta limanlar olmak üzere taşımacılığın diğer bağlantılı zincirlerinde de önemli değişikliklere yol açmaktadır.

Birçok farklı yük türünün taşınmasına hizmet eden deniz taşımacılığı sektörü, taşınan yüklerin fiziksel özelliklerine ve parsiyel<sup>11</sup> büyüklüğüne bağlı olarak ihtisaslaşmış ve kendine özgü dinamiklere sahip olan çok sayıda alt sektörü içerisinde barındırmaktadır (Clarkson 2004, 2). Literatürde deniz taşımacılığının alt sektörleri konusunda farklı görüşler bulunmakta olup, alt sektörler genel olarak hitap edilen alana, hizmetin sürekliliğine, taşınan yük türüne göre ele alınabilmektedir. Denizcilik ekonomisine önemli katkılar sunan Stopford (2009) ise deniz taşımacılığını parsiyel tonajlarından ve yük elleçleme özelliklerinden yola çıkarak aşağıdaki gibi üç ana segmentte yapılandırmaktadır:

### Şekil-1: Stopford'a Göre Deniz Taşımacılığının Alt Sektörleri



Kaynak: Stopford (2009).

<sup>11</sup> Çalışmada adı geçen sektöre ilişkin terimler çalışmanın devamında “Tanımlar” başlığı altında açıklanmıştır.

Literatürde genel yaklaşım, hizmetin sürekliliğini esas almakta ve Stopford'un ihtisaslaşmış ve dökme yük taşımacılığını arızı hat taşımacılığı başlığı altında alarak düzenli ve arızı hat taşımacılığı şeklinde iki alt sektörü kabul etmektedir<sup>12</sup>. Buna paralel olarak çalışmada da, bu ayırım dikkate alınmış; arızı hat taşımacılığı altında dökme ve ihtisaslaşmış yük taşımacılığına ayrıca yer verilmiştir. Söz konusu alt sektörlerin yapısını etkileyen piyasaya sunulan gemi tipi, yükün türü, sektöre giriş/sektörden çıkış engelleri, rekabetin derecesi, taşımacılık modeli ve buna bağlı olarak oluşan mali sorumlulukların taraflara dağılımı gibi faktörler (Erol ve Dursun 2016, 155) ile deniz taşımacılığını şekillendiren navlun bedelleri ve taşıma maliyetleri ve bunların belirleyicileri olan uzaklık/mesafe, taşıma ve liman hizmetlerindeki rekabet, ölçek ekonomileri, ticaret dengesizliği, altyapı maliyetleri gibi parametreler (UNCTAD 2011, 64) bu alt sektörlerde farklı özellikler sergileyebilmektedir. Bu farklılıklar pazar tanımı analizlerini de etkilediğinden, sözü edilen alt sektörlerin genel özellikleri aşağıda açıklanmıştır.

### **2.1.1. Düzenli Hat Taşımacılığı (DHT)**

DHT, sabit güzergâhlarda düzenli olarak gerçekleştirilen deniz taşımacılığı hizmetini ifade etmektedir. Komisyonun 2008 yılında yayımladığı “Deniz Yolu Taşımacılığı Hizmetlerine 81. Maddenin Uygulanması Hakkında Rehber”de<sup>13</sup> (Denizcilik Rehberi) DHT;

Düzenli hat taşımacılığı, yükün temel olarak konteynerler içinde genel olarak ticaret adıyla bilinen belirli bir rotadaki limanlara düzenli olarak taşınmasını kapsamaktadır. Düzenli hat taşımacılığının diğer genel özellikleri ise, sefer tarifelerinin ve tarihlerinin daha önceden ilan edilmesi ve taşıma talebinde bulunan herkesin bu hizmetlerden faydalanabilmesidir.

şeklinde tanımlanmıştır. DHT hizmetinin bu özellikleri yeterli yüke ulaşmasa dahi gemilerin sefer planına uygun bir şekilde hareket etmesini gerektirmektedir (Kutoğlu 2007, 9).

---

<sup>12</sup> bkz. Clarkson 2004; Fearnley 2006.

<sup>13</sup> Komisyonun denizcilik sektöründe rekabet kurallarını nasıl uygulayacağına ilişkin olarak paydaşlara öngörülebilirlik sağlaması adına 2008-2013 yıllarında yürürlükte olmak üzere yayımladığı Denizcilik Rehberi'nde, özellikle sektöre özgü pazar tanımının çerçevesi, sektördeki bilgi değişimi, kabotaj ve operasyonel iş birliği anlaşmaları hakkında bilgilere değinilmiştir.

DHT, genellikle, küçük ve orta ölçekli hacimdeki çeşitli yüklerden oluşan genel yüklerin taşınması için uygun olup, bu yüklerin paketlenme ve elleçlenme şekline bağlı olarak konteynerli veya konvansiyonel DHT şeklinde ayrılmaktadır (Blanco 2007, 435). Genel yüklerin önemli bir kısmını taşıyan konteynerli DHT’de başta mamul ürünler, makineler, kâğıt, tekstil, içecek, tütün, dondurulmuş gıda, meyve ve pamuk gibi değeri yüksek yükler taşınmaktadır (OECD/ITF 2018a, 10). Konvansiyonel DHT ise çeşitli yüklerin konteynersiz taşınmasını içermektedir. Konteynerleşme yaygınlaşmadan önce en yaygın taşımacılık türü olan konvansiyonel DHT, konteynerleşmenin getirmiş olduğu verimlilik kazanımlarıyla geri planda kalmış olsa da özellikle konteynerle taşınamayacak hacimdeki yükler bu yolla taşınmaya devam etmektedir.

DHT’de ayrıca, taşıtanların gemiden değişen hacimlerde kapasite satın almalarına izin verilmekte; böylece, DHT gemilerinde birçok taşıtanın yükü taşınmaktadır. Bu bakımdan, DHT, taşınan yük türü ile müşteri çeşitliliği ve sayısı bakımından oldukça değişken ve heterojen bir talep yapısına sahiptir (Blanco 2007, 437). Ancak, DHT’de müşteri ihtiyaçlarıyla uyumlu bir hizmetin sunulmasından ziyade sefer planına uygun bir hizmetin sunulması ön plana çıkmaktadır. Nitekim DHT’de taşıma koşulları, taşıtanlar ve taşıyıcılar arasında müzakere edilmeksizin taşıyıcılar tarafından hazırlanan konşimento gibi sözleşmeler kapsamında şekillenmektedir.

DHT’nin diğer başlıca özellikleri arasında i) sabit maliyetlerin değişken maliyetlerden yüksek olması, ii) sektöre girişin/sektörden çıkışın kolay olmaması<sup>14</sup> ve önemli ölçüde geçiş maliyeti gerektirmesi ve iii) genel olarak arz biriminin talep birimine karşılık gelmemesi sayılabilecektir (Voudouris 2012, 9). DHT’nin öne çıkan bir diğer önemli özelliği ise kapsam ekonomilerinin mevcudiyetidir (OECD 2015, 9). Sayılan bu unsurlar, DHT’nin diğer taşıma hizmetleriyle arz yönünden ikame kabiliyetini sınırlamaktadır.

Bununla birlikte, konteynerleşme süreci, düzenleme değişiklikleri, konferans sisteminin<sup>15</sup> zayıflaması, büyük tonajlı gemilere eğilim, yatay ve dikey entegrasyon

---

<sup>14</sup> Özellikle, tarifeli hizmetin sunulabilmesi için gerekli gemi sayısı DHT’ye girişin önünde engel oluşturmaktadır (Blanco ve Houtte 2017, 273).

<sup>15</sup> Konferanslar, genel olarak, navlun bedellerinin, sefer sıklığının ve tahsisatının, üyelik şartlarının, sadakat indirimlerinin ve ortak sürşarjın belirlenmesi ile yük ve gelir havuzu oluşturulmasını içeren iş birliği şeklindedir.

girişimleri, önemli küresel aktörleri ortaya çıkaran stratejik ittifaklar<sup>16</sup> DHT sektörünün yoğunlaşmasına neden olmuştur (OECD 2015, 3). Özellikle, sektörde yaygınlaşan ve ölçek ve kapsam ekonomisinden faydalanılmasına, değişken talep koşullarına uyum sağlanmasına ve taşıyıcıların daha geniş bir coğrafi alana ulaşmasına imkân veren stratejik ittifaklar, sektördeki ağırlığıyla<sup>17</sup> potansiyel giriş engelleri yaratmakta ve bağımsız taşıyıcıların sektörde rekabet edebilme kapasitelerini tartışmalı hale getirmektedir (OECD 2015, 11).

### 2.1.2. Arızı Hat Taşımacılığı (AHT)

Farklı kaynaklarda çeşitli şekillerde tanımlanmış olmakla birlikte, AB Antlaşması'nın 85 ve 86. Maddelerinin Deniz Yolu Taşımacılığına Uygulanması Hakkında EEC/4056/86 sayılı Tüzük'te (4056/86 sayılı Tüzük) (Mülga) AHT;

Arızı hat taşımacılığı hizmeti, tarifesiz ya da önceden ilan edilmeyen seferler için navlun bedelinin, olay bazında arz ve talep şartları doğrultusunda serbestçe müzakere edildiği bir sefer mukavelesi ya da zaman esaslı gemi kiralama mukavelesi temelinde, bir veya birden fazla taşıtana tamamen veya kısmen kiralanan bir gemide dökme veya konvansiyonel yükün taşınması anlamına gelmektedir.

şeklinde tanımlanmıştır. AHT hizmetinin odağında yük olması nedeniyle, hizmet, dinamik ama öngörülmeleyen bir modelde yükün bulunduğu limanlara doğru kaymaktadır (Gürkaynak vd. 2012, 105; Voudouris 2012, 10). Bu durum AHT'de rekabetin yoğun bir şekilde yaşanmasının başlıca nedenini oluşturmaktadır.

AHT gemilerinde taşınan yükler genel olarak kuru ve sıvı dökme yük şeklinde sınıflandırılabilir. DHT'de taşınan genel yüklerden farklı olarak bu dökme yükler, tek bir homojen yük anlamına gelmekte ve sıvı veya kuru dökme yük gemilerinde taşınabilmektedir. Diğer yandan; yeni dökme (*neo-bulk*) olarak da adlandırılan ihtisaslaşmış yüklerin ihtiyaçlarına yönelik özel tasarlanmış gemilerle sunulan ayrı bir taşımacılık hizmeti geliştirilmiştir (Fearnley 2006, 2; Stopford 2009, 42). Aşağıda, üçlü bir ayırım çerçevesinde AHT'nin alt birimlerine konu olan yük tiplerinin genel özelliklerine yer verilmektedir.

<sup>16</sup> Stratejik ittifaklar, genel olarak gemilerin, seferlerin, güzergâhların ve terminallerin ortak kullanılmasına yönelik iş birliği şeklindedir. Stratejik ittifaklar bazen arızı hat taşımacılığında da kullanılmaktadır (OECD/ITF 2018a, 11).

<sup>17</sup> 2011 yılındaki üç stratejik ittifakın (CKHY, Grand, New World) birleşik pazar payı %29 iken 2018 yılındaki üç ittifakın (2M, Ocean, THE) birleşik pazar payı %95'e ulaşmıştır (OECD/ITF 2018a, 13).

**Şekil-2: AHT'nin Alt Birimleri**

Sıvı Dökme Yük Taşımacılığı	Kuru Dökme Yük Taşımacılığı	İhtisaslaşmış Yük Taşımacılığı
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ana yükleri kimyasal tanker, temiz petrol ürünü (CPP), ham petrol, kirli petrol ürünleri (DPP), sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ve sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) piyasası içerisinde yer alan ürünlerdir.</li> <li>• Yukarıda sayılan yükler genel olarak, standart tasarımdaki tankerler ile taşınmaktadır. Çeşitli yüklerin taşınması için tasarlanmış farklı tanker türleri arasında Aframax, Suezmax, gaz tankerleri ve kimyasal tankerler sayılabilecektir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beş ana kuru dökme yük içerisinde demir cevheri, tahıl, kömür, fosfat ve boksit yer almaktadır. Diğer minör kuru dökme yüklerin başlıcaları çimento, metal cevherleri, şeker, tuz, kükürt, orman ürünleri, odun ve kimyasal maddelerdir.</li> <li>• Söz konusu yüklerin taşınmasında kullanılan başlıca gemi tipleri Capesize, Handymax ve Handysize şeklinde olup, her biri tüm kuru dökme yükleri taşıyabilmektedir. Dolayısıyla, kuru dökme yük gemileri birbirleriyle ikame edilebilmektedir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Başlıca taşınan yükler otomobiller ve diğer tekerlekli taşıtlar, orman mamulleri, kimyasallar, soğutulmuş yükler, sıvılaştırılmış gazlar (LPG, LNG vb.) şeklindedir.</li> <li>• Bu yükler açık ambarlı dökme yük gemileri (OHBC), saf araç taşıyıcıları (PCC), soğutuculu gemiler (<i>reefer</i>) ve <i>roll-on roll-off</i> (Ro-Ro) gemileri ile taşınmaktadır.</li> <li>• Bu hizmette zamanlama önemli olduğundan taşıtan ve taşıyıcı arasında yakın bir ilişki kurulmaktadır.</li> </ul>

Kaynak: Fearnley (2006); Stopford (2009).

DHT'nin aksine büyük parsiyellerin taşındığı ve dolayısıyla daha büyük gemilerin kullanıldığı AHT'de yeterli hacme ulaşıldığında ölçek ekonomisinden faydalanılarak çok uygun maliyetlerde hizmet sunulmaktadır (Antapassis vd. 2009, 79). Ancak AHT genellikle geminin tamamının veya önemli bir kısmının tek bir taşıtan tarafından kiralanmasını gerektirdiğinden, yeterli hacimde yükü bulunmayan müşteriler açısından AHT uygun bir alternatif olmaktan çıkmaktadır.

AHT'nin öne çıkan diğer özelliği, müşteri ihtiyaçlarıyla uyumlu alt pazarlara sahip olmasıdır (Clarkson 2004, 1). Nitekim AHT'de hizmetin sunulması taşıtan/ taşıtan grubu ve taşıyıcılar arasında gerçekleştirilen müzakereler ve sözleşmeler çerçevesinde şekillenmektedir. Başlıca sözleşme tipleri sefer mukavelesi, zaman esaslı gemi kiralama ve çıplak gemi mukavelesidir (Fearnley 2006, 7-9). Ticari değişkenlere karşı duyarlılığının yüksek olması ve müşteri ihtiyaçlarına

uyarlanabilirliği nedeniyle AHT, talep tarafındaki gelişmelere DHT'ye nazaran daha bağımlıdır (Antapassis vd. 2009, 78-79).

AHT sektörü, aynı zamanda arz ikamesi bakımından önemli bir unsuru, sektöre giriş-sektörden **çıkış kolaylığını içermektedir** (Clarkson 2004, 1). Her ne kadar gemiler belli bir sermaye gerektirse de aktif finansman piyasası ve üretim teknolojisine eşit erişim pazara girişi kolaylaştıran unsurlardır (Antapassis vd. 2009, 77; Fearnley 2006, 27). Ancak, ihtisaslaşmış yük taşımacılığında, kullanılan gemilerin inşa maliyeti oldukça yüksek olması nedeniyle arz ikamesinin daha kısıtlı olduğu söylenebilecektir.

AHT sektörünü karakterize eden bir diğer unsur artan kapasite kullanımı, ölçek ve kapsam ekonomisinden faydalanma, ticaret riskinin azaltılması, verimlilik artırımı adına başvuru çeşitli iş birliği şekilleridir. Bu iş birliklerinden en yaygın olan havuz anlaşmaları, genel olarak, benzer tonaj, merkezi yönetim, ortak pazarlama, navlun bedeli müzakeresi, gelirlerin ve taşımacılık maliyetlerinin merkezileştirilmesi ve paylaşılması gibi konuları ele almaktadır (Fearnley 2006, 243-249).

## **2.2. DENİZ TAŞIMACILIĞI BAKIMINDAN ÜRÜN PAZARININ TANIMLANMASI**

Deniz taşımacılığı açısından söz konusu olan iki farklı seviyeyi ayırt etmek mümkündür. İlki, taşımacılık hizmetinin verilmesinde rol oynayan geminin tedarik edilmesi iken, ikinci seviye taşımacılık hizmetinin müşteriye sağlanmasıdır. Gemi kapasitesinin sağlanmasının (üst seviye) taşıma hizmetinin sağlanması (alt seviye) için bir girdi niteliğinde olduğu ve bu seviyelerin ayrı pazarların varlığını yansıttığı söylenebilecektir (Fearnley 2006, 276). Çalışmanın kapsamına bağlı olarak, aşağıdaki açıklamalar, alt pazar niteliğindeki taşıma hizmetinin sağlanmasına ilişkindir.

Deniz taşımacılığının temelde taşıma talebini karşıladığı göz önüne alındığında, teorik olarak, deniz taşımacılığının taşıma talebini karşılayan kara, demir ve hava yolu dâhil olmak üzere, diğer çeşitli taşımacılık yöntemleriyle<sup>18</sup> ikame edilebilir olduğu söylenebilecektir (OECD 2011, 9). İkame edilebilirlik

<sup>18</sup> İntermodal taşımacılığın yaygınlaşmasıyla birlikte, intermodal taşımacılık; tek modlu taşımacılık türlerine alternatif olarak ele alınmaya başlanmıştır (Çelen ve Kalkan 2018, 73-74).

durumu, taşıtanın taşıma konusu yükün doğasına uygun taşımacılık hizmetinin hangisi olduğunu incelemesiyle başlamaktadır (Antapassis vd. 2009, 83). Bu bakımdan, taşıma konusu yük açısından hangi taşımacılık türlerinin birbiriyle yeterince değiştirilebilir olduğuna karar vermek için uygun taşımacılık hizmetlerinin özelliklerinin bilinmesi gerekmektedir. Tercih edilen taşıma türünün deniz taşımacılığı olması halinde, ikinci aşamada, deniz taşımacılığı içerisinde uygun olan hizmetin belirlenmesine geçilmektedir. Bu bakımdan, en genel haliyle, deniz taşımacılığının diğer taşıma türleriyle (intermodal rekabet) ve kendi içerisindeki hizmetlerin birbiriyle (intramodal rekabet) ikame edilebilirliğinden bahsetmek mümkündür.

Bu kapsamda, deniz taşımacılığında pazarın tanımlanmasına başlarken, taşınan yüke göre uygun taşıma hizmetinin farklı özelliklere sahip olacağı varsayımı altında, taşınan yüklerin belirlenmesi ilk adımı oluşturmaktadır. İkinci adımda, intermodal ve intramodal ikame edilebilirliğin derecesine göre ürün pazarının sınırları tespit edilecektir. Bu bağlamda, Komisyon kararları eşliğinde, deniz taşımacılığı açısından intermodal ve intramodal ikame edilebilirliğin ürün pazarını nasıl şekillendirdiğini incelemek yerinde olacaktır.

### **2.2.1. Deniz Taşımacılığı Bakımından İntermodal İkame Edilebilirlik**

Taşınan yüke ve yükün doğasına bağlı olarak deniz taşımacılığı ve alternatif taşıma türleri arasında rekabet yaşanabilmektedir. Taşıma türleri arasındaki ikame kabiliyetinde, taşınan yükün özelliklerinin yanında altyapı ve coğrafi koşullar da belirleyici olabilmektedir (OECD 2011, 27). Taşıma konusu yük için deniz taşımacılığının yanında diğer taşımacılık türlerinin de uygun olması halinde ürün pazarı bu taşıma türlerini de içerebilecektir (Antapassis vd. 2009, 83). Uygulamada ise çoğu yükün belli bir taşımacılık türünde taşınabildiğine dair kesinlik bulunmamaktadır (Blanco 2007, 435).

Hizmet kullanıcıları açısından taşıma türlerinin tercihinde oldukça fazla faktör rol oynamaktadır. Nitekim taşıma türlerinin her biri mesafeye veya taşınan hacme bağlı olarak hizmetin maliyeti, mevsimsel koşullara uygunluğu, hızı ve güvenliği bakımından farklı özellikler sergilemektedir. Çelen ve Kalkan (2018) tarafından taşıma türlerinin seçimini etkileyen faktörleri içeren bir literatür çalışması

yapılmıştır. Ek-1’de yer verilen bu çalışmada, hizmet kullanıcıları açısından taşıma türlerinin tercihinde fiyat (taşıma maliyeti), güvenlik, hizmetin sıklığı ve zaman kriterleri belirleyici unsur olarak öne çıkmaktadır. Belli durumlarda ise taşımanın yükün özellikleri ve ihtiyaçları taşıma türlerinden birine daha uygun düşebilmektedir. Örneğin, taşınacak yük zamana çok duyarlıysa, hızlı taşımacılık türleri tercih edilebilecektir.

Taşıma hizmetini karşılayan her taşımacılık türü, farklı sermaye kullanımına, organizasyon yapısına ve hukuki düzenlemelere tabi olmasıyla ve ayrıca her taşımacılık türündeki taşıyıcıların farklı iş tecrübesine ve bilgi birikimine sahip olmasıyla farklı bir iş koludur. Sayılan bu unsurlar, taşımacılık türleri arasında arz yönlü geçişi sınırlandırabilmektedir. Arz yönlü geçişi sınırlayan unsurlar, hizmetin özelliklerine göre de çeşitlenebilmektedir. Nitekim deniz taşımacılığında kullanılan gemiler ve çeşitli ekipmanlar için gerekli olan yatırım maliyetlerinin ve zaman faktörünün<sup>19</sup> sektöre girişte potansiyel bir engel oluşturduğu kabul edilmektedir<sup>20</sup> (Fearnley 2006).

OECD (2011, 9) tarafından taşıma türleri arasındaki ikame edilebilirlik derecesi analiz edilmiş ve taşımanın yüklerin birim ağırlık değerlerinin taşıma türleri arasında oldukça farklılaştığı, dahası belli tür yüklerin sadece belli taşıma türleriyle taşınmaya elverişli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu durum, farklı taşıma türleri arasında sınırlı talep ikamesi olduğu ve deniz taşımacılığı üzerinde diğer taşıma türlerinin sınırlı bir rekabet kısıtı oluşturduğu şeklinde yorumlanmıştır (OECD 2011, 9). Oxera (2015, 15) da maliyet açısından ve zamana duyarlı olmayan çoğu yük için deniz taşımacılığıyla diğer taşıma türlerinin rekabet edemeyeceğini değerlendirmiştir. Stopford (2009, 50-51) da yüksek hacimli yüklerde deniz taşımacılığının en ekonomik taşıma türü olduğuna dikkat çekerken, yüksek katma değerli yükler için hava yolu taşımacılığının alternatif bir seçenek olduğunu belirtmiştir. Yine de, birçok yük ve ticaret yolu bakımından deniz taşımacılığının doğrudan ikamesi olmadığı kabul edilmektedir (Corbett ve Winebrake 2008, 6).

---

<sup>19</sup> Zira yeni gemileri inşa etmek, planlama ve tasarım aşaması hariç, yaklaşık iki yıl sürmekteyken, daha küçük gemiler için bu süre yaklaşık bir yıla inmekte büyük kruvaziyer gemiler açısından ise dört yıla kadar çıkmaktadır (Oxera 2015, 16).

<sup>20</sup> Fearnley (2006) ayrıca, yönetim ve teknoloji faktörlerini de giriş engeli olarak saymaktadır.



Komisyunun genel yaklaşımında da deniz taşımacılığı diğer taşıma türlerinden ayrı bir pazar olarak ele alınmaktadır. Nitekim Komisyon, *EATA* kararında<sup>21</sup>, Trans-Sibirya demir yolunun alternatif bir taşıma türü olduğu argümanını “4.000 TEU’luk her bir geminin, yaklaşık 2,4 km uzunluğundaki 50 tren yükünün eş değerini taşıdığı anlaşılmaktadır.” diyerek reddetmiştir. Komisyon ayrıca, hava yolu taşımacılığının (veya kombine deniz-hava taşımacılığının), yalnızca değeri yüksek ve daha hızlı sevkiyat gerektiren yükler için uygun olduğunu, bu durumda, deniz taşımacılığının hava yolu taşımacılığıyla ikame edilebilir olduğunu söylemenin doğru olmayacağını belirtmiş ve taraflarca taşınan yüklerin değerinin düşük olduğunu vurgulamıştır<sup>22</sup>. Komisyon bu yaklaşımını *FETTCSA* kararında<sup>23</sup> da korumuş, ilaveten Trans-Sibirya demir yolunun transit süresinin daha uzun olması ve teslimat güvenilirliğinin düşük olması nedeniyle deniz taşımacılığı açısından verimsiz bir alternatif olduğuna dikkat çekmiştir.

Deniz taşımacılığı açısından intermodal ikame edilebilirliğin kısıtlı olduğu diğer ülkelerce de kabul edilmektedir. Örneğin, Şili’nin OECD katkısında (2011, 113), Şili’nin coğrafi konumu ve ihraç edilen yüklerin türü ve varış yerleri dikkate alındığında alternatif taşıma türlerinin, kabotaj taşımacılığı dışında, deniz taşımacılığının yerini almasının muhtemel olmadığı ifade edilmiştir. Almanya’nın OECD katkısında (2011, 143-144) da, alternatif taşıma türlerinin kolaylıkla deniz taşımacılığıyla ikame edilmediğinin *Belgian New Fruit Wharf*<sup>24</sup> ve *Scandlines*<sup>25</sup> kararlarında kabul edilmiş olduğu belirtilmiştir.

Deniz taşımacılığının alternatif taşıma türleriyle ikame edilebilirliğinin yukarıda sayılan unsurlar çerçevesinde olay bazında değerlendirilmesi esas olmakla birlikte, taşımacılık sektörlerinin arz ve talep yönlü genel özellikleriyle Komisyonun ve diğer ülkelerin genel yaklaşımı dikkate alındığında, taşıma türleri arasındaki ikame edilebilirliğin oldukça sınırlı olduğu ve deniz taşımacılığı bakımından pazarın deniz taşımacılığının yanında diğer taşıma türlerini içermediği söylenebilecektir.

---

<sup>21</sup> Case IV/34.250-*Europe Asia Trades Agreement* (EATA) [1999] OJ L193/23, para. 39;63.

<sup>22</sup> *EATA* [1999] OJ L193/23, para. 61-62.

<sup>23</sup> Case IV/34.018-*Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement* (FETTCSA) [2000] OJ L268/1, para. 86.

<sup>24</sup> Bundeskartellamt, B9-101/04 “*Belgian New Fruit Wharf*”.

<sup>25</sup> Bundeskartellamt, B9-188/05 “*Scandlines*”.

### **2.2.2. Deniz Taşımacılığı Bakımından İntramodal İkame Edilebilirlik**

Teoride neredeyse tüm yüklerin herhangi bir gemide taşınabileceği düşünülmesine rağmen, deniz taşımacılığının alt sektörleri hizmet şekli ve iktisadi özellikleri bakımından birbirinden önemli ölçüde farklılaşmakta ve hatta bu alt sektörler içerisindeki alt birimler dahi farklı hizmet sunan özel gemi türlerini ve boyutlarını içermektedir (Fearnley 2006, 16). Denizcilik sektörüne yönelik kapsamlı bir çalışma sunan Rochdale Raporu<sup>26</sup> da sektörün belli bir iş kolunda icra edilen işin diğer iş kolunda mevcut olmadığını, gemilerin de farklı tonajlarıyla ve türleriyle kendi içerisinde çeşitlilik gösterdiğini belirtmektedir. Bunun yanında, farklı iş kollarının birbiriyle bağlantı ve kesişim noktalarının bulunduğunu da vurgulamaktadır. Dolayısıyla, oldukça karmaşık olan denizcilik sektörünün kendi içerisindeki ikame edilebilirlik durumunu ortaya koymak her zaman kolay olmamaktadır.

Deniz taşımacılığının talebini etkileyen unsurlar Stopford (2009) tarafından taşınan yük tipi, deniz ekonomisi, ortalama mesafe, dışsal şoklar ve taşıma maliyeti şeklinde sıralanmaktadır. Öte yandan, deniz taşımacılığı talebi büyük ölçüde taşıma konusu yükün taşınma talebine bağlı olduğundan bu yüke yönelik talepteki dalgalanmaların, bu yüklerin üretimindeki veya tüketimindeki mevsimsel değişimlerin ve üretimi ile tüketimini etkileyen birçok ekonomik ve ticari koşulun taşıma hizmetlerine olan talep üzerinde etkili olduğu söylenebilecektir (Fearnley 2006, 2). Oxera ise (2015, 17) ülkelerin ticari ilişkilerinde veya küresel tedarik zincirlerinde yaşanan dışsal değişiklikler ile müşterilerin fiyata olan duyarlılığını talebi etkileyen unsurlar arasında saymaktadır. Bununla birlikte, taşıma hizmetine olan talep taşınan yüke olan talebin bir sonucu olduğundan, bir başka deyişle türetilmiş bir talep olduğundan ve taşıma maliyeti üretim maliyetinin içerisinde genellikle küçük bir paya sahip olduğundan, taşıyanların taşıma hizmeti fiyatlarına duyarlılığının düşük olabileceğini belirtmektedir.

Deniz taşımacılığında kısa vadede dünya ticaret filosunun taşıma kapasitesini ifade eden arz unsuru ise dünya ticaret filosunun büyüklüğü, filo verimliliği, yeni gemi inşa piyasası, hurda gemi piyasası ve navlun fiyatı faktörlerinden etkilenmektedir (Stopford 2009). Bu unsurlar, genel olarak, hizmetin sunulmasında

---

<sup>26</sup> Stopford'dan (2009, 53) alınmıştır.

temel olan gemilere dayanmaktadır. Bu gemiler için gerekli yatırım maliyetleri ve gemilerin inşa süreleri nedeniyle kısa ve orta vadede gemi arzını, ikincil gemi pazarının ötesinde artırmak veya başka hizmet alanına kaydırmak zordur (Oxera 2015, 16; 18). Hizmetin işleyiş şekli ve uzun vadeli sözleşmeler gibi hizmetin kendisinden kaynaklanan unsurlar da gemiler arasında geçişin önünde engel teşkil edebilmektedir (Fearnley 2006; Oxera 2015).

Çalışmanın önceki kısımlarında verilen DHT ve AHT alt sektörlerine ilişkin açıklamalar bu alt sektörlerin arz ve talep yapılarının ve işleyişinin farkını ortaya koymaktadır. Bu ikili ayırım pazar tanımı için faydalı bir rehberlik sağlasa da, alt sektörlerin tek başlarına ilgili pazarlar olarak nitelendirilmesi için yeterli değildir. Nitekim uygulamada yüklerin niteliği, hizmetin işleyişi ve geminin türü gibi kriterler dikkate alınarak deniz taşımacılığının alt sektörlerinden daha dar pazar tanımlarına gidilebilmektedir (Antapassis vd. 2009, 80). Komisyonun da düzenli, ihtisaslaşmış, dökme veya kısa deniz taşımacılığı gibi deniz taşımacılığının alt birimlerine göre farklı ürün ve coğrafi pazar tanımlarına gittiği ve hatta düzenli, ihtisaslaşmış ve dökme taşımacılıkta pazarı daha dar tanımlama eğiliminde olduğu söylenebilecektir (Blanco ve Houtte 2017, 270).

Dolayısıyla pazar analizlerinde bu alt sektörlerde sunulan hizmetin özellikleri ve işleyişi, taşınan yükün ihtiyaçları ve kullanılan gemilerin ikame edilebilirliği hakkında elde edilen bilgiler pazarın tanımlanmasında fayda sağlayacaktır. Bu bakımdan deniz taşımacılığının alt sektörleri açısından intramodal ikame edilebilirliğin temel özellikleri ve pazarın nasıl tanımlandığı aşağıda tartışılmaktadır.

#### **2.2.2.1. DHT Bakımından İnamodal İkame Edilebilirlik**

Deniz taşımacılığının alt sektörlerinden olan DHT, konteynerli ve konvansiyonel şeklindeki iki hizmet türüyle, AHT'den ayrı olarak ele alınmaktadır. Bu durumun öne çıkan nedeni, DHT'nin AHT'den müşteri ihtiyaçlarına uyarlanabilirlik, hizmetin sıklığı ve düzenliliği, sunulan gemi kapasitesi, taşıma ve elleçleme teknikleri, taşıma maliyeti, güvenilirlik gibi unsurlar bakımından farklı hizmet özelliklerine sahip olmasıdır. Nitekim Komisyonun birçok kararında<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Örneğin, *EATA* [1999] OJ L193/23, para. 43; *Case COMP/M.3863-TUI/CP Ships* [2005] OJ C212/11, para. 7; *Case COMP/M.7268-CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG* [2014] OJ C340/1, para. 16.

DHT'nin başta düzenliliği ve sıklığı nedeniyle diğer tarifeli olmayan taşıma türlerinden (*charter*, dökme, ihtisaslaşmış) ayrıldığı kabul edilmektedir. Bunun yanında, Komisyonun kimi kararlarında<sup>28</sup> DHT'nin daha küçük hacimlerde kapasite sunabilmesi karşısında AHT'de bir geminin tamamının veya önemli bir kısmının kiralanması gerektiği, dolayısıyla yeterli yük hacmine sahip olmayan müşteriler açısından AHT'nin DHT'ye bir alternatif olamayacağı belirtilmektedir.

Çeşitli yüklerin birden fazla deniz taşımacılığı hizmetiyle taşınması söz konusu olabilse de Komisyonun *TACA*<sup>29</sup> ve *EATA*<sup>30</sup> kararlarında, talep ikame edilebilirliği için taşıma türü seçiminin taşıma türünün özellikleri temelinde yapılıp yapılmadığının dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. *Tetra Pak* kararında<sup>31</sup> ABAD, belirli bir ürüne olan talebin istikrarının pazarın tanımlanması için uygun bir temel olduğunu ve farklı ürünlerin marjinal ölçüde değiştirilebilir olmalarının bu ürünlerin aynı ürün pazarlarına ait olduğu anlamına gelmeyeceğini kabul etmektedir. İlgili Komisyon kararlarında ve Denizcilik Rehberi'nde de bu yaklaşım benimsenmiş olup, marjinal ölçüde gerçekleşen ikameler pazarın geniş tanımlanması için bir neden olarak görülmemiştir. Nitekim Komisyonun *TAA* kararında<sup>32</sup>, belli yüklerin konteynerli DHT'den daha uygun veya benzer tarifelerle diğer taşımacılık türleriyle taşınabildiği argümanına ilişkin olarak, bu durumun konteyner kullanıcılarının küçük bir kısmını ilgilendirdiği, ayrıca sunulan tarifeler benzer olsa dahi, sunulan hizmetlerin farklı olduğu ve müşteri tercihinin her taşıma türünün özelliklerinden büyük ölçüde etkilendiği belirtilmiştir.

DHT'nin kendi içerisindeki konteynerli hizmet şekli, konvansiyonel DHT'den de ayrı bir pazar olarak ele alınmaktadır (Baatz 2014, 506). Komisyonun *TAA* kararında<sup>33</sup> bu durum, konteynerli DHT'nin hızı, güvenilirliği, ambalajlama ve sigorta maliyetlerinde tasarruf imkânı ve multimodal taşıma için uygunluğu gibi hizmet özellikleriyle konteynerli olmayan taşıma türlerinden farklılaşmasına

<sup>28</sup> Örneğin, Case IV/M.831-P&O/Nedlloyd [1996] OJ C110, para. 32; *EATA* [1999] OJ L193/23, para. 53.

<sup>29</sup> Case IV/35.134-Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) [1999] OJ L95/1, para. 71.

<sup>30</sup> *EATA* [1999] OJ L193/23, para. 52.

<sup>31</sup> Case C-333/94 P-*Tetra Pak v Commission* [1996] ECR I-5951.

<sup>32</sup> Case IV/34.446-Trans-Atlantic Agreement (TAA) [1994] OJ L376/1, para. 55.

<sup>33</sup> Agk., para. 42-46, 51.

bağlanmışır. Denizcilik Rehberi'nde de, konteynerli DHT ayrı bir ürün pazarı olarak tanımlanmışır<sup>34</sup>.

Konteynerli DHT'nin ayrı bir pazar olarak belirlenmesinde diğeri bir etken tek yönlü ikame edilebilirliktir. Daha açık bir anlatımla, yük sahiplerinin konteynerli taşımacılığa geçtiğinde daha küçük ama daha sık miktarlarda sevkiyata alışması ve yükün konteynerleştikten sonra multimodal taşımacılığa daha uygun olması nedeniyle yük sahipleri tekrar konteynersiz taşımacılığa dönmemektedir. Taşıyıcılar da, konteynerleşme derecesi arttıkça, konteynerli taşımacılığa yönelmekte ve bu taşıyıcılar konteynerlerle sevkiyata uyum sağladıktan sonra konteynersiz taşımacılığa geri dönmemektedir. Komisyonun *TACA*<sup>35</sup> ve *EATA*<sup>36</sup> kararlarında yinelenen bu özellikler çerçevesinde, konteynersiz taşımacılıktan konteynerli taşımacılığa doğru bir geçişin olabildiği, ancak tersi durumun olmadığı kabul edilmiştir.

Arz ve talep ikame edilebilirliğin yanında potansiyel rekabet de deniz taşımacılığına ilişkin pazarın tanımlanmasında dikkate alınmaktadır. Bu durumun bir örneği olan *EATA* kararında<sup>37</sup>, konteynerli gemiler bakımından konteynersiz gemilerin potansiyel rekabet etkisi incelenmiştir. Kararda, taşıyıcıların gemi özelliklerine ve performansına bağlı olarak değişen maliyet ve hizmet yapısına tabi olduğu ve dolayısıyla eşit şartlarda rekabet etmediği kabul edilmiş; müşterilerin de konteynerli gemilerin hizmet özellikleri karşısında konteynersiz gemileri konteynerli gemiler kadar elverişli görmediği sonucuna ulaşılmıştır.

Komisyon, konteynerli DHT açısından tutarlı bir yaklaşım izleyerek konvansiyonel DHT<sup>38</sup> dâhil diğeri taşımacılık türlerinden ayrı bir pazar tanımına giderken, konvansiyonel DHT bakımından tutarlı bir yaklaşım sergilememiştir. Şöyle ki, genel yükleri hedef alan konvansiyonel DHT, dökme yükleri etkin bir

<sup>34</sup> para. 18.

<sup>35</sup> *TACA* [1999] OJ L95/1, para. 67-68.

<sup>36</sup> *EATA* [1999] OJ L193/23, para. 46-49.

<sup>37</sup> Agk., para. 56-60.

<sup>38</sup> *TAA* kararında (1994, para. 44-46) konvansiyonel DHT'nin bazı durumlarda konteynerli DHT ile ikame edilebilir olduğu kabul edilmekle birlikte, bu ikame edilebilirliğin marjinal kaldığı, ancak liman tesislerinin ve kara yolu altyapısının yetersiz kaldığı ticaretlerde konteynerli DHT için rekabet baskısı yaratabildiği belirtilmiştir.

şekilde taşıyamamasına karşın Komisyon kararlarında<sup>39</sup> bu durum çoğu zaman dikkate alınmamıştır (Blanco 2007, 436).

DHT'nin alt birimlerine göre pazarın daha dar tanımlanıp tanımlanamayacağına ilişkin olarak, Denizcilik Rehberi yol gösterici olmaktadır. Nitekim söz konusu Rehber'de, belirli koşullar altında, belirli bir yükün taşınmasıyla sınırlı daha dar bir ürün pazarı tanımının uygun olabileceği belirtilmektedir. Bu durumu da bozulabilir malların taşınmasına yönelik ürün pazarının soğutuculu konteynerlerle sınırlandırılabilmesi veya soğutuculu gemileri de içerebileceği örneğiyle açıklamaktadır. *Maersk/PONL* kararında<sup>40</sup> bu konu ele alınmış ve bozulabilir malların taşınması açısından ikame edilebilirliğin, sevk edilen yükün türü ve hacmi, mevcut soğutma teknikleri ve sağlık gereklilikleri gibi bir dizi faktöre bağlı olduğu belirtilmiştir. Kararın devamında, talep açısından meyve, et ve süt gibi bazı ürünlerin soğutulmuş olarak gönderilmesi gerektiğinden soğutuculu olmayan konteynerlerin uygun bir alternatif olmadığı; arz açısından, konteyner gemilerinin soğutuculu konteynerleri taşıyabilmesi için yeterli güç üretim kapasitesine ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Ancak kararda, soğutuculu konteynerlerdeki yüklerin hattaki tüm konteyner yüklerine oranının %10'un altında olduğu taşıma hizmetinde, önemli ilave maliyetlere katlanmaksızın kısa süre içerisinde soğutuculu konteynerlere geçişin mümkün olabileceği belirtilerek, bu durumda soğutuculu konteyner taşımacılığının, konteynerli DHT pazarının bir parçası olarak kabul edilebileceği, aksi halde bunların ayrı pazarlar olarak değerlendirileceği ifade edilmiştir.

Komisyonun genel yaklaşımı ve Denizcilik Rehberi DHT'nin alt birimi niteliğindeki konteynerli DHT'nin diğer deniz taşımacılığı türlerinden ayrı bir pazar oluşunda bir fikir birliği olduğunu göstermektedir.

#### **2.2.2.2. AHT Bakımından İntramodal İkame Edilebilirlik**

AHT için pazarın tanımlanması, DHT'ye nazaran belirsizdir. Bu durumun Komisyonun ve ilgili literatürün daha çok DHT'ye odaklanmış olmasından kaynaklandığı söylenebilecektir. Yine de, Denizcilik Rehberi'nde AHT'de ürün

<sup>39</sup> Örneğin, *P&O/Royal Nedlloyd* [1996] OJ C110, para. 29-30; *EATA* [1999] OJ L193/23, para.54; *FETCSA* [2000] OJ L268/1, para. 73.

<sup>40</sup> Case COMP/M.3829-*Maersk/PONL* [2005] OJ C207/8, para. 13.

pazarının tanımlanmasına ilişkin arz ve talep tarafında dikkate alınması gereken unsurlar sıralanmış ve bu unsurların sergiledikleri özelliklere göre pazarın dar veya geniş tanımlanacağı belirtilmiştir. Talep yönlü analizin başlangıç noktasını taşıma talebinin ana şartlarının oluşturduğu belirtilerek sözleşme türleri ve gemi tipleri (boyutları) bakımından durum bazında değerlendirme yapılması gerektiği açıklanmıştır<sup>41</sup>. Arz bakımından ise taşınan yükün ve gemi tipinin fiziki ve teknik şartları ürün pazarı için ilk göstergeler arasında sayılmıştır<sup>42</sup>. Denizcilik Rehberi'nde, bunların yanında, gemi boyutları arasındaki ikame zincirinin mevcudiyeti, hizmet sağlayıcısının güvenilirliği, güvenlik ve yasal kısıtlamalar gibi faktörlerin de arz ve talep yönlü ikame edilebilirliği etkileyebileceği belirtilmiştir<sup>43</sup>. Sayılan bu unsurların AHT'nin alt birimlerinde farklılaşması nedeniyle pazar analizlerinde bu unsurların her birinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

Örneğin, gemi tipleri açısından gemilerin özellikleri ve kullanım amaçları hem teknik hem de ticari açıdan incelenmelidir. Başka bir deyişle, diğer gemilerin sunduğu taşımacılık hizmetinin teknik olarak eş değer, ticari olarak değiştirilebilir ve fiziksel olarak uygun olup olmadığı değerlendirilmelidir (Antapassis vd. 2009, 83). Eğer gemiler, ihmal edilebilir bir maliyetle ve kısa bir zaman dilimi içerisinde diğer bir yükün taşınması için ayarlanabilirse, bu yükün taşınması için diğer AHT gemileriyle rekabet edebilecektir. Bu durumda pazar birden fazla gemi tipini içerebilecektir. Bu unsurların yanında, belli gemi tipleri için liman veya bölgelerin çevresel standartlarının veya terminal ya da draft kısıtlarının da dikkate alınması gerekmektedir (Fearnley 2006, 282). DHT'nin ayrı bir pazar olarak ele alınmasında rol oynayan hız unsuru ise, AHT'deki gemilerin genellikle aynı hıza sahip olmasından dolayı AHT'nin kendi içerisinde belirleyici bir unsur olarak görülmemektedir (Fearnley 2006, 68).

AHT'nin dökme (kuru ve sıvı dökme yük) ve ihtisaslaşmış yük taşımacılığı birimlerinin birbirlerinden farklı teknik hizmet özelliklerine, talep ve arz yapılarına sahip olması ve taşınan yüklere uygun farklı gemi türleriyle hizmet etmesi, bu birimler arasındaki ikame edilebilirliği sınırlandırmaktadır. Bu bağlamda, aşağıda, dökme ve ihtisaslaşmış yük taşımacılığının kendi içerisindeki ikame edilebilirliği tartışılmaktadır.

---

<sup>41</sup> para. 22-24.

<sup>42</sup> para. 25-27.

<sup>43</sup> para. 28-30.

### 2.2.2.2.1. Dökme Yük Taşımacılığında İntramodal İkame Edilebilirlik

Dökme yük taşımacılığı, yükün ihtiyaçlarıyla uyumlu çok sayıda farklı özellikte ve boyutta gemiyle hizmet vermekte ve taşınan yüklerin özelliğine bağlı olarak sıvı ve kuru dökme yük taşımacılığı şeklinde ele alınmaktadır. Komisyonun genel yaklaşımında da sıvı ve kuru dökme yük taşımacılığı ayrı pazarlarda kabul edilmektedir. Nitekim *Cargill/Pagnan II* kararında<sup>44</sup> Komisyon, sıvı dökme yüklerin gemilere taşınmasında kullanılan mavnalarda ve teknelerde kuru dökme yüklerin kolayca taşınamayacağını ve kuru dökme yüklerin taşınmasında sıvı dökme yük gemilerinin rekabetçi baskı oluşturmadığını belirtmiştir.

Fearnley (2006) tarafından sıvı dökme yük taşımacılığının tek bir pazar olup olmadığına bakılmış ve farklı türdeki sıvı dökme yüklerin farklı teknik ve özel ekipmanlar gerektirdiği, dolayısıyla bu yüklerin aynı gemilerde taşınmadığı belirtilmiştir. Bu doğrultuda, ürün pazarının tanımlanmasında da referans alınabilecek şekilde, sıvı dökme yük taşımacılığında yük bazında bir ayrıma gidilmiş ve Ek-2’de verilen tablodan da görülebileceği üzere bu yüklerin bazılarında gemi türlerine ve/veya gemi boyutlarına göre pazarın daha dar tanımlanabileceği sonucuna ulaşılmıştır. Kuru dökme yük gemileriye, bütün kuru dökme yüklerin taşınması için elverişli olduğundan kuru dökme yük gemileri arasında ikame edilebilirlik mümkün kabul edilmektedir (Antapassis vd. 2009, 83). Fearnley (2006) de kuru dökme yük taşımacılığı açısından yalnızca gemi boyutlarına göre bir ayırım öngörmüştür (bkz. Ek-2).

Dolayısıyla, hem sıvı hem de kuru dökme yük taşımacılığı açısından taşınan yük ve gemi tipinin yanında gemi boyutuna göre ayrı bir pazar olup olmadığının gündeme geldiği görülmektedir<sup>45</sup>. Gemi boyutunun seçimi, genellikle yük hacmiyle ve limanlardaki fiziksel kısıtlarla şekillenmektedir. Oxa (2015, 14) gemilerin, deniz yollarının (Panama ve Süveyş Kanalları gibi) kısıtlarına veya genel liman terminali standartlarını karşılayan maksimum boyutlara göre kategorize edilebildiğine değinmektedir. Fearnley (2006) de, daha küçük gemilerin ticaret modellerindeki farklılıkları sayesinde daha büyük gemilerle rekabet edebilme

<sup>44</sup> Case COMP/M.4082-CARGILL/PAGNAN II [2006] OJ L24, para. 12.

<sup>45</sup> Baltık Exchange’de gemi boyutuna göre fiyat endekslerinin yayınlanması ve ilgili raporlarda, pazarın gemi boyutlarına göre bölünmesi sektörde gemi boyutuna göre ayırımın kabul edildiğine işaret etmektedir.



imkânına erişebilseler de, farklı gemi boyutlarının farklı navlun bedellerini çektiğinden farklı boyuttaki gemilerin ayrı pazarlara düşebileceğini belirtmektedir. Blanco ve Houtte de (2017) küçük gemilerin kapasite yetersizlikleri karşısında büyük gemilerin verimlilik avantajlarına sahip olduğunu belirterek farklı gemi boyutlarını ikame edilebilir kabul etmemektedir.

Yukarıda sayılan unsurlara paralel olarak, Komisyon, *APMM/Bromström* kararında<sup>46</sup> ürün pazarını, gemi ve yük tipi, gemi boyutları ve sözleşme türleri bakımından ayrı ayrı incelemiştir. Kararda gemi tipi açısından ürün pazarı, sıvı dökme yük gemileriyle sınırlandırılmıştır. Yük tipi açısından kirliliği ve temiz petrol ürünleri ile kimyasalların ve bitkisel yağların aynı pazarda olup olmadığı incelenmiş; bu yüklerin gemi türleri arasındaki geçiş olanakları ve maliyetleri ile taşıyanlar açısından bu gemilerin ikame edilebilirliği dikkate alınmış, ancak kesin bir pazar tanımına gidilmemiştir. Kararda, gemi boyutları bakımından ortaya çıkan farklı kullanım biçimleri ve özellikler, *draft* kısıtları, maliyet, esneklik, taşıma mesafesi, mevsimsel koşullara uygunluk ve depolama gereksinimleri dikkate alınarak 10.000 dwt'nin altı, 10.000-60.000 dwt arası ve 60.000 dwt üzerindeki gemiler bakımından ayrıma gidilmiştir. Sözleşme türleri bakımından, müşterilerin sözleşme bedellerine göre sözleşme türleri arasında tercihini değiştirebildiği ve farklı sözleşme türlerine geçilmesinde gemi uygunluk sorunun yaşanmadığı dikkate alınarak ürün pazarının sözleşme türlerine göre ayrılmasına gerek görülmemiştir.

Dökme yük taşımacılığına ilişkin bu açıklamalar, bu taşımacılıkta intramodal ikame edilebilirliği sınırlayan çok sayıda faktör olduğunu ve Denizcilik Rehberi'nde sayılan unsurların pazarın doğru bir şekilde tanımlanmasında fayda sağlayacak nitelikte olduğunu göstermektedir.

#### **2.2.2.2.2. İhtisaslaşmış Yük Taşımacılığında İnamodal İkame Edilebilirlik**

İhtisaslaşmış yük taşımacılığı, yükün niteliğinden ziyade, gemi tasarımının ve elleçleme işlemlerinin özgünlüğüyle niteliklidir (Antapassis vd. 2009, 80). Bir başka deyişle, bu taşımacılıkta yükler özel ekipmanlara sahip gemilerle taşınmakta ve bu yüklerin limanlardan gemilere ve gemilerden limanlara taşınması için

<sup>46</sup> Case COMP/M.5346-*APMM/BROSTRÖM* [2009] OJ C312.

özel liman teçhizatı kullanılmaktadır. İhtisaslaşmış yük taşımacılığı, bu özelliği nedeniyle, genellikle diğer deniz taşımacılığı hizmetleriyle ikame edilememektedir (Blanco ve Houtte 2017, 274).

Komisyon ilk olarak, *TAA* kararında<sup>47</sup> ihtisaslaşmış yük taşımacılığı ayrımına değinmiş ve belli tipteki homojen yüklerin gerekli miktara ulaşması halinde bu yük tipinin ihtiyaçlarına özgülünmüş ihtisaslaşmış gemilerle taşınmalarının konteynerlerle taşınmalarından daha ekonomik olabileceğini belirtmiştir. Yoğunlaşmış bir talebe dayanan bu hizmet türünde taşıyıcılar, bir veya birkaç taşıtanla uzun vadeli sözleşmeler yaparak hizmetlerini düzenli ancak esas olarak kiralama veya hizmet sözleşmeleri temelinde yürütmektedir. Kararda ilaveten, ihtisaslaşmış yük taşımacılığının ancak büyük miktarlarda belli bir yük kategorisine sahip müşteriler için makul bir alternatif oluşturabileceği belirtilmiştir.

Fearnley (2006) ayrıca, Ek-3'ten de görülebileceği üzere, ihtisaslaşmış yük taşımacılığının kendi içerisinde gemi türü ve yük bazında alt pazarlara ayrılabilmesi sonucuna ulaşmıştır. Komisyon da *Wallenius Lines AB/Wilhelmsen ASA/Hyundai Merchant Marine* kararında<sup>48</sup> ürün pazarını “araçların DHT dışındaki derin deniz taşımacılığı” olarak tanımlamıştır. Kararda ayrıca, yeni ve ikinci el araçların taşınmasındaki standart farklılığı nedeniyle pazarın daha dar tanımlanabileceği kabul edilse de, kesin bir ayrıma gidilmemiştir.

İhtisaslaşmış yük taşımacılığında pazarın daha dar tanımlanması yönünde bir yaklaşım olsa da pazar analizlerinin gemi veya yük tiplerinin ikame edilebilirliği temelinde ve olay bazında yapılması uygun olacaktır.

### 2.3. DENİZ TAŞIMACILIĞI BAKIMINDAN COĞRAFİ PAZARIN TANIMLANMASI

Deniz taşımacılığı hizmeti genellikle yükleme ve boşaltma limanları veya bölgeleri gibi coğrafi unsurları içermektedir. Dolayısıyla bu limanlar veya bölgeler coğrafi pazarın talep yönlü analizinin ilk adımını oluşturmaktadır. *TAA* kararında<sup>49</sup> Komisyon taşımacılık sektöründe, teknik olarak eş değer olan ancak farklı coğrafi

<sup>47</sup> *TAA* [1994] OJ L376/1, para. 47-49,52.

<sup>48</sup> Case COMP/M.2879, *Wallenius Lines AB/Wilhelmsen ASA/ Hyundai Merchant Marine* [2002] OJ C30/31.

<sup>49</sup> *TAA* [1994] OJ L376/1, para. 59.

alanları kapsayan hizmetlerin normalde birbirine ikame edilemeyeceğini ve bu nedenle aynı hizmet pazarına ait olmayacağını belirterek hizmet pazarının tanımının, coğrafi pazarın tanımından bağımsız olarak hizmetin pazarlandığı alanla ilgili olan bir coğrafi boyuta sahip olduğuna dikkat çekmektedir. Dolayısıyla deniz taşımacılığı açısından coğrafi pazar tanımında ürün pazarı ilgili bir unsur haline gelmektedir (Blanco ve Houtte 2017, 271).

Denizcilik Rehberi'nin 17. paragrafında, taşıtanların kolayca diğer taşıyıcılara geçebilecek bir pozisyonda olması halinde, taşıyıcının (veya taşıyıcıların) pazarın koşulları üzerinde önemli bir etkiye sahip olmadığı belirtilerek deniz taşımacılığının talep tarafına vurgu yapılmaktadır. Bu durumda, coğrafi pazarın tespitinde hizmet kullanıcılarının ticaret hatlarını farklı bir hizmet olarak görüp görmedikleri önem kazanmaktadır. Denizcilik Rehberi'nin 32. paragrafında, ayrıca, coğrafi pazarı tanımlarken taşıma talebini etkileyen mevsimsel değişimler veya hasat dönemleri gibi unsurlar nedeniyle pazar tanımının geçici olabileceği, bu nedenle, gemilerin yeniden konumlandırılmasının, ticari dengesizliklerin ve yüksüz seferlerin coğrafi pazar analizinde dikkate alınması gerektiği belirtilmektedir.

Coğrafi pazar tanımının ürün pazarıyla yakından bağlı olmasının bir sonucu olarak, deniz taşımacılığındaki coğrafi ikame edilebilirlik, ürün pazarında dikkate alınan deniz taşımacılığının alt sektörleri bazında aşağıda değerlendirilmektedir.

### **2.3.1. DHT'de Coğrafi İkame Edilebilirlik**

Konteynerli DHT, iki liman arasındaki tek bir hat (ticaret) hizmetini içermektedir. Bu nedenle her bir hattın, taşınan hacimlere, yük türlerine, hizmet verilen limanlara ve başlangıç ile varış limanları arasındaki mesafeye bağlı olarak belirli özelliklere sahip olduğu kabul edilmektedir (Blanco ve Houtte 2017, 272-273). Taşıyıcıların ve taşıtanların farklı limanlar arasında geçiş yapma olasılığı olduğu nazara alındığında, her bir hattın birbirine ikame edilebilirliğinin tartışılması gerekmektedir. Bu bağlamda, coğrafi pazarın kapsamı, ilgili hatta sunulan hizmet ile diğer taşımacılık yöntemlerinin ve ardından teknik olarak aynı hizmet özelliklerine sahip ancak diğer hatlarda sunulan deniz taşımacılığı hizmetlerinin birbirine ikame edilebilirliği sonucunda belirlenecektir<sup>50</sup>.

Coğrafi ikame edilebilirlik için arz bakımından en önemli kriterler zaman

---

<sup>50</sup> TAA [1994] OJ L376/1, para. 28.

ve maliyettir (Antapassis vd. 2009, 84). Gemilerin yeniden konumlandırılması durumlarında ilave maliyetlere katlanıldığından, DHT açısından coğrafi ikame edilebilirlik AHT'den daha zordur. Zamanın ve maliyetin yanında limanların ve deniz yollarının fiziksel kısıtları, tonaj, yasal gereksinimler gibi nedenler ikame edilebilirliğin önünde engel oluşturabilen diğer unsurlardır. Nitekim, standart gemiler, alternatif rotalara veya farklı limanlara kolayca kaydırılabilirken; mega gemilerin kaydırılması, özel altyapı veya ekipman gereksinimleri ya da yasaklamalar nedeniyle sınırlı olabilmektedir (Oxera 2015, 14). Coğrafi pazarın birbirini ikame eden coğrafi hatları kapsamı için bu hatların talep açısından da aynı pazarda görülmesi gerekmektedir.

Komisyonun DHT'de farklı limanlar arasındaki hatların ikame edilebilirliğinde dikkate aldığı unsurlarda genel olarak iç taşıma maliyeti (liman-hinterlant arası taşıma maliyeti), zaman faktörü, hizmetin sıklığı, limanın verimliliği, altyapı yeterliliği (demir yolu, kara yolu vb.) gibi unsurlar öne çıkmaktadır<sup>51</sup>. *P&O/Royal Nedlloyd* kararında<sup>52</sup>, ayrıca, taşıyıcıların iç taşıma maliyetlerini navlun ücretlerine yansıtarak telafi edebildiği, aksi halde her taşıyıcının iç taşıma maliyetleri bakımından en uygun limanı tercih etme yoluna gideceği ve bu durumda coğrafi pazarın daha dar tanımlanabileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte, hatların marjinal seviyede ikame edilebilir olması Komisyon kararlarında<sup>53</sup> pazarın coğrafi kapsamını genişletmek için yeterli görülmemiştir.

Genelde hattın iki ayağı aynı coğrafi pazar içinde değerlendirilmekle birlikte, bir ticaret hattının iki ayağındaki piyasa koşulları, özellikle ticari dengesizlikler veya sevk edilen yüklerin farklı özellikleri olması durumunda, coğrafi pazarın hattın iki ayağı arasında ayrılması gündeme gelebilmektedir. Örneğin, Komisyon *CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG* kararında<sup>54</sup>, rakiplerin ve müşterilerin görüşlerini dikkate alarak böyle bir ayrıma gidilebileceğini belirtmiş, ancak kesin bir pazar tanımı yapmamıştır. Dolayısıyla, DHT açısından coğrafi pazar hat bazında tanımlanırken hatların iki ayağının farklı özellikler sergileyip sergilemediğinin de pazar analizinde dikkate alınması gerektiği anlaşılmaktadır.

---

<sup>51</sup> bkz. *TAA* [1994] OJ L376/1, para. 63-68; *P&O/Royal Nedlloyd* [1996] OJ C110, para. 35.

<sup>52</sup> *P&O/Royal Nedlloyd* [1996] OJ C110, para. 35.

<sup>53</sup> Örneğin, *TACA* [1999] OJ L95/1, para. 76-83.

<sup>54</sup> *Wallenius Lines AB/Wilhelmsen ASA/ Hyundai Merchant Marine* [2002] OJ C30/31, para. 22-29.

### **2.3.2. AHT’de Coğrafi İkame Edilebilirlik**

AHT açısından coğrafi pazarın tanımlanması DHT için yapılan coğrafi pazar tanımlarından oldukça farklıdır. Her iki durumda da temel kural, rekabet koşullarının yeterince homojen olduğu ve önemli ölçüde farklı rekabet koşulları ile karakterize edilen komşu bölgelerden ayırt edilebilecek coğrafi alanların tespit edilmesidir.

Bununla birlikte, AHT açısından coğrafi pazar açık bir pazardır. Bir başka ifadeyle, AHT’de taşıyıcılar, taşıma arzını yükün olduğu limanlara doğru kolaylıkla kaydırabilmektedir (Antapassis vd. 2009, 86; Fearnley 2006, 283). AHT’nin başta bu özelliği, AHT için söz konusu olan coğrafi pazarın DHT’ye kıyasla daha geniş coğrafi alanları kapsamasına yol açmaktadır. AHT’nin bu özelliğinin alt birimleri bakımından da geçerli olup olmadığı aşağıda ele alınmaktadır.

#### **2.3.2.1. Dökme Yük Taşımacılığında Coğrafi İkame Edilebilirlik**

DHT’de her bir ticaret hattı, farklı özellikler gösterdiğinden, ayrı bir pazar olarak ele alınırken dökme taşımacılıkta bölgesel ve hatta küresel bir pazar tanımı gündeme gelmektedir (Blanco ve Houtte 2017, 272). Diğer yandan liman kısıtları (rıhtım uzunluğu, *draft* derinliği vs.), belirli gemi boyutlarına uygun kanallar, düzenlemeler ve standartlar ile taşınan yük türüne bağlı olarak gemiler arası geçişlerde karşılaşılan engeller AHT bakımından coğrafi pazarın sınırlanmasında rol oynayan faktörler arasında sayılabilecektir (Fearnley 2006, 15-16). Bu kısıtlar değerlendirilirken, ileriye yönelik beklentilerin ve gelişmelerin de göz önünde bulundurulması pazarın doğru tanımlanması bakımından fayda sağlayacaktır.

AHT açısından coğrafi pazarın şekillenmesinde taşıyıcıların geçmişte hizmet sundukları alanlar da faydalı olabilmektedir. Nitekim *Cargill/Pagnan II* kararında<sup>55</sup>, taraflarca coğrafi pazarın en azından Avrupa Ekonomik Alanı olduğu belirtilmesine karşın, Komisyon tarafların kuru dökme yüklere ilişkin iç su taşımacılığını, genellikle sınırlı bir rotada yaptığına dikkat çekmiş ve kesin bir coğrafi pazar tanımı yapmamıştır.

Gemi tipleri ve boyutları ürün pazarının tanımlanmasında olduğu gibi coğrafi pazarın tanımlanmasında da önem kazanmaktadır. Nitekim Fearnley (2006)

<sup>55</sup> *CARGILL/PAGNAN II* [2006] OJ L24, para. 14-16.

tarafından hazırlanan ve Ek-2’de sunulan tablodan görüleceği üzere, coğrafi pazarın tanımında, gemi türleri ve boyutları bazında bir ayırım dikkate alınmıştır. *APMM/Bromström* kararında<sup>56</sup> da, Komisyon, ilk başta, dökme yük gemilerinin teorik olarak herhangi bir zamanda talebin olduğu yerde dolaşma serbestisine sahip olduğunu dikkate alarak coğrafi pazarı küresel olarak değerlendirmiş, ancak, dosya kapsamında yapılan pazar araştırmasının 25.000 dwt civarındaki gemilerin kısa ve uzun mesafeli taşıma için ayırım noktası olduğu yönündeki bulguları çerçevesinde gemi boyutuna dayanan bölgesel bir değerlendirmeye de girmiştir.

### **2.3.2.2. İhtisaslaşmış Yük Taşımacılığında Coğrafi İkame Edilebilirlik**

İhtisaslaşmış yük taşımacılığında coğrafi pazarın nasıl tanımlanacağı diğer deniz taşımacılığı türlerinden daha karmaşıktır. Fearnley (2006) tarafından hazırlanan ve Ek-3 olarak sunulan tablodan ihtisaslaşmış yük taşımacılığına ilişkin coğrafi pazarın küresel veya bölgesel olarak tanımlandığı veya DHT’ye benzer şekilde hat bazında olabildiği görülmektedir. Komisyon, *Wallenius Lines AB/Wilhelmsen ASA/Hyundai Merchant Marine* kararında<sup>57</sup> ise, ihtisaslaşmış araba taşıma hizmetlerinin DHT hizmetleriyle eşitlenemeyeceği konusunda net olsa da, iki taşıma türünün aynı ticaret hatlarında faaliyet göstermesini dikkate almış ve coğrafi pazarı hat bazında tanımlamıştır. Böylece, Komisyon DHT açısından kabul gören hat bazlı coğrafi pazar tanımı yaklaşımını ihtisaslaşmış yük taşımacılığına mukayese ederek uygulamıştır.

Bu hizmet türüne yönelik coğrafi pazarın hat bazında veya bölgesel olarak tanımlandığını söylemek mümkün olmadığından, coğrafi pazar tanımında olay bazında hizmet özelliklerinin ve hizmetin hitap ettiği coğrafi alanların dikkate alınması gerekmektedir.

## **2.4. DENİZ TAŞIMACILIĞINDA PAZARIN TANIMLANMASINDA KULLANILAN NİCELİKSEL YÖNTEMLER**

Sektördeki ikame edilebilirliğin fazlalığı pazarın sınırlarını belirlemeyi zorlaştıran unsurlardan birisi olup, bu zorluğun üstesinden gelebilmek için sayısal analizlerden faydalanılabilmektedir. Bununla birlikte, deniz taşımacılığına ilişkin

<sup>56</sup> *APMM/BROSTRÖM* [2009] OJ C 312, para. 36-41.

<sup>57</sup> *Wallenius Lines AB/Wilhelmsen ASA/ Hyundai Merchant Marine* [2002] OJ C30/31, para. 28-30.

veri toplamanın zaman alması, verilerin tutarlılığından ve kalitesinden kaynaklı sorunlarla karşılaşılması, farklı gemi büyüklüklerinin ve sınıflandırmalarının bulunması veya bu büyüklüklerin ya da sınıflandırmaların zamanla değişmesi deniz taşımacılığında sayısal analizin gerçekleştirilmesini zorlaştırmaktadır (Tsolakis 2005, 21-22).

Deniz taşımacılığında, taşıma talebi gemi arzını aştığında navlun ücretleri yükselirken, tersi durumda navlun ücretleri düşmektedir. Piyasa dengeye gelene kadar dış parametreler de geçici olarak fiyatları ve yük akışlarını etkilemektedir. Deniz taşımacılığının bu özellikleri, pazarın tanımlanmasında taşıma hizmetinin fiyatlarındaki bir artışın yük akışında ne ölçüde bir değişime neden olacağını tespitini güçleştirmektedir (Antapassis vd. 2009, 78-79). Sayısal analizlerin navlun ücretlerine dayanması halindeyse gemi türlerinin dikkate alınmaması riski ortaya çıkmaktadır (Fearnley 2006, 291).

Yine de deniz taşımacılığına ilişkin pazarın tanımlanmasında çeşitli iktisadi analiz yöntemleri kullanılabilir. Kullanılan başlıca yöntemlerden birisi, korelasyon analizi iken, Fearnley (2006) deniz taşımacılığındaki geçici piyasa faktörlerinin (kısa dönemli üretim aksaklıkları, kazalar vb.) korelasyon analizini olumsuz etkilediğini ve korelasyon analizinin fiyatlardaki gecikmeleri veya gecikmiş fiyat yanıtlarını yakalayamadığını belirtmiştir. Dolayısıyla, korelasyon analizinin uygulanmasında karşılaşılan bu tür olumsuzlukların üstesinden gelmek için ilave sayısal tekniklerin uygulanması faydalı olacaktır.

Coğrafi pazarın tanımlanmasında kullanılan yöntemlerden birisi Elzinga-Hogarty testi olup, bu testte belli bir ürünün veya hizmetin, aday bölge ile diğer bölgeler arasındaki ticaret akış seviyesi değerlendirilmektedir (Rekabet Kurumu 2019a, 73). Ancak bu testin, pazarın tanımlanması açısından statik olması ve pazar tanımında yer alan göreceli fiyat değişimleri durumunu hesaba katmaması nedeniyle yetersiz kaldığı kabul edilmektedir (Rekabet Kurumu 2019b, 17-20). Nitekim Elzinga-Hogarty testinin Ro-Ro taşımacılığına ilişkin pazar analizinde uygulanabilirliği Kurulun “*Un Ro-Ro Nihai İnceleme Kararı*”nda<sup>58</sup> detaylı bir şekilde tartışılmış olup, kararda bu testin, pazarın olduğundan daha dar tanımlanması/potansiyel rekabetin dikkate alınmaması, yöntemin statik olması,

---

<sup>58</sup> 17-36/595-259 sayılı karar.

eşik değerlerinin iktisadi dayanağının olmaması, pazarın olduğundan daha geniş tanımlanması gibi olumsuz yönlerine yer verilmiş ve anılan test pazarın tanımlanmasında kullanılmamıştır.

Deniz taşımacılığına ilişkin pazarın tanımlanmasında kullanılabilir bir diğer yöntem, SSNIP testi iken deniz taşımacılığı sektörünün karmaşıklığı bu testin uygulanmasını diğer sektörlere kıyasla daha zor kılmaktadır. Zira her gemi türünde taşınabilen yük ve hat çeşitliliği gibi durumların yanında dış etkenlerin navlun bedelleri üzerindeki etkisi test sonucunda güvenilir bilgi elde etmeyi zorlaştırmaktadır. Fearnley (2006, 284) SSNIP testinin AHT pazarına uygulanabilirliğini ele almış, testte analiz edilen fiyat verilerinin fiyat artışlarını göstermediğini ve AHT için en iyi yöntem olmadığını ve bu test ile güçlü sonuçlar çıkarmanın zor olduğunu belirtmiştir. Bunun yanında Fearnley, SSNIP testinin ikame zincirleri durumunda başarısız olabileceğine ve ayrıca AHT'nin büyük bir kısmının küresel nitelik arz ettiği göz önüne alındığında, SSNIP testinin kullanılmasının yanlış sonuçlar doğurabileceğine yer vermiştir.

SSNIP testinden farklı olarak varsayımsal tekelin ürünlerinin fiyat artışı sonrasında, diğer firmaların ürünlerine olan talep miktarının ve esneklik değerinin değişmesini dikkate alan ve bu yönüyle dinamik bir test olduğu kabul edilen FERM testi de pazarın tanımlanmasında kullanılabilir (Rekabet Kurumu 2019b). Bu testi Ro-Ro taşımacılığına uygulayan Çelen ve Kalkan (2018), analizinde ilk aşamada, taşımacılık parametrelerini tahmin etmek için logit talep modeli kullanmış ve ikinci aşamada kullanılmak üzere Ro-Ro hatlarının fiyat esneklikleri ve marjinal maliyet bilgisini tahmin etmiştir. İkinci aşamada, FERM testini kullanmış ve bir dizi varsayımsal yoğunlaşma simülasyonları gerçekleştirmiştir. Antapassis vd. (2009, 84) deniz taşımacılığında düşük değerli yüklerin sevkiyatında talebin fiyata olan duyarlılığının net olmadığını ve bu bakımdan analizin çapraz fiyat esneklikleri üzerinden yapılmasının faydalı olabileceğini belirtmektedir. Bu bakımdan, çapraz fiyat esnekliklerini dikkate alan FERM testinin deniz taşımacılığı için daha doğru sonuçlar vereceği söylenebilecektir. Nitekim Kurulun “*Un Ro-Ro Soruşturma*”<sup>59</sup> ve “*Un Ro-Ro Nihai İnceleme*”<sup>60</sup> kararında da pazarın tanımlanmasında, FERM testinin uygun olduğu kabul edilmiştir.

<sup>59</sup> 12-47/1413-474 sayılı karar.

<sup>60</sup> 17-36/595-259 sayılı karar.



Sayısal tekniklerin deniz taşımacılığı sektörüne uygulanmasında karşılaşılan güçlüklerin bertaraf edilmesi için tarafların ve müşterilerin öznel değerlendirmeleri ve geçmiş bulgular dikkate alınabilecektir. Bunun yanında arz ve talep yapısı ile komşu alt pazarlarda geçerli olan rekabetçi koşullar da pazarın tanımlanması bakımından faydalı bilgiler sağlayabilecektir<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> Case T-83/91-*Tetra Pak v Commission* [1994] ECR II-755, para. 63.

### BÖLÜM 3

## LİMAN HİZMETLERİ BAKIMINDAN İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASI

Deniz taşımacılığı hizmetinin yerine getirilmesinde olmazsa olmaz bir işlev üstlenen limanlar sahip oldukları teknik özelliklerle önemli bir pazar gücü elde edebilmekte ve bu özelliklerini diğer taşıma sistemi bağlantılarıyla güçlendirebilmektedir (Blanco ve Houtte 2017, 471). Bu nedenle, liman hizmetlerine ilişkin pazarın doğru tanımlanması pazar gücünün doğru tespit edilmesini de sağlayacağından pazarın tanımlanmasında hangi unsurların dikkate alındığını ortaya koymak önem kazanmaktadır. Diğer yandan, limanlardaki rekabetin dışsal ve içsel değişkenlerden etkilenmesi ve bu değişkenlerin limanla bağlantılı olan diğer oyuncuların davranışlarını da etkilemesi limanların dinamik bir yapıya sahip olmasına neden olmaktadır (Meersman vd. 2010, 226). Nitekim dışsal gelişmeler limanları tekel olma özelliğinden uzaklaştırarak daha yoğun bir rekabet ortamına çekmiş (Pantouvakis vd. 2010) ve limanların coğrafi etki alanlarında sınırların değişmesine yol açarak bu sınırların çizilmesini daha da güçleştirmiştir.

Liman hizmetlerinde pazar gücünün ortaya konabilmesi için pazar tanımına ihtiyaç duyulmaktayken, limanların içerisinde bulunduğu dönüşüm süreci pazarın nasıl tanımlanacağını tartışmalı hale getirmektedir. Bu bakımdan, bu bölümde, deniz taşımacılığında olduğu gibi liman hizmetlerinin pazarın tanımı açısından belirleyici öneme sahip özelliklerini vermek üzere sektörün işleyişine ve yapısına dair bilgilere yer verildikten sonra liman hizmetlerinde pazarın rekabet hukuku perspektifinden nasıl ele alındığı sorusunun cevabı aranacaktır.

### 3.1. LİMAN HİZMETLERİ HAKKINDA GENEL BİLGİ

Deniz taşımacılığında “kara ve deniz ulaşımının birbirine dönüştükleri bölge” olarak nitelendirilen limanlar, yüklerin denizaşırı pazarlara gönderilmesi ve yine denizaşırı pazarlardan getirilen yüklerin art bölgeye (hinterlant) dağıtılması/ depolanması işlevini yerine getirmektedir (Kayserilioğlu 2004, 16). Limanların konumuna, uygun gemi türüne, elleçlenen yük tipine ve sunulan hizmet türüne göre farklılaşmaları nedeniyle liman hizmetleri sektörü oldukça heterojen bir yapıya sahiptir (OECD 2011, 24). Bu durum, limanların çeşitli şekilde sınıflandırılmasına imkân tanımaktadır.

Özellikle liman hizmetlerine ve limanların hitap ettikleri coğrafi alanlara yoğunlaşan sınıflandırmalar, pazarın tanımlanmasında da fayda sağlayabilecek niteliktedir. Limanlarda sunulan hizmetler gemilere ve yüklere verilen hizmetler olarak ikiye ayrılabilir. Gemilere verilen başlıca hizmetler kılavuzluk, römorkaj, bağlama, gemi onarımı iken, yüklere yönelik başlıca hizmetler yükleme-boşaltma, elleçleme, kara ulaştırmasına nakil, depolama şeklindedir (Sesli 2008, 9). Talley’in (2017) konteyner, konvansiyonel, sıvı dökme, kuru dökme ve yeni dökme yük limanları şeklindeki ayrımı da ürün pazarının tanımlanmasında dikkate alınabilecek niteliktedir. Sesli (2008) de coğrafi pazar tanımı açısından, Asya Kalkınma Bankasının (2000) limanların hitap ettikleri hizmet alanlarına göre yaptığı yerel, bölgesel, ulusal limanlar ve transit limanları şeklindeki ayrımın fayda sağlayabileceğine değinmiştir. OECD’nin (2011) deniz limanları-iç limanlar, konteyner limanları-dökme yük limanları, yük limanları-yolcu limanları ve hinterlant limanları-transit limanları şeklindeki ikili kategorileri de hem ürün pazarının hem de coğrafi pazarın tanımında dikkate alınabilecektir.

Bununla birlikte, limanlar halen devam eden bir değişim ve dönüşüm içerisinde. Heaver (1993) bu değişimi teknolojik gelişmelere bağlayarak teknolojik gelişmelerin limanların rolünü büyük ölçüde değiştirdiğini ve terminallerin lojistik yönetiminin ve üretim gereksinimlerinin teknolojik gelişmeler çerçevesinde tasarlandığını ifade etmiştir<sup>62</sup>. Teknolojik gelişmelerin yanında verimlilik ve hizmet kalitesi arayışları sektörde serbestleşme ve özelleştirme kavramlarıyla özetlenebilecek ve birbiriyle ilişkili uygulamaların da

---

<sup>62</sup> Haezendonck 2001, 13.

önünü açmıştır. Dünya Bankası (2006) ise liman hizmetlerini etkileyen başlıca unsurları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

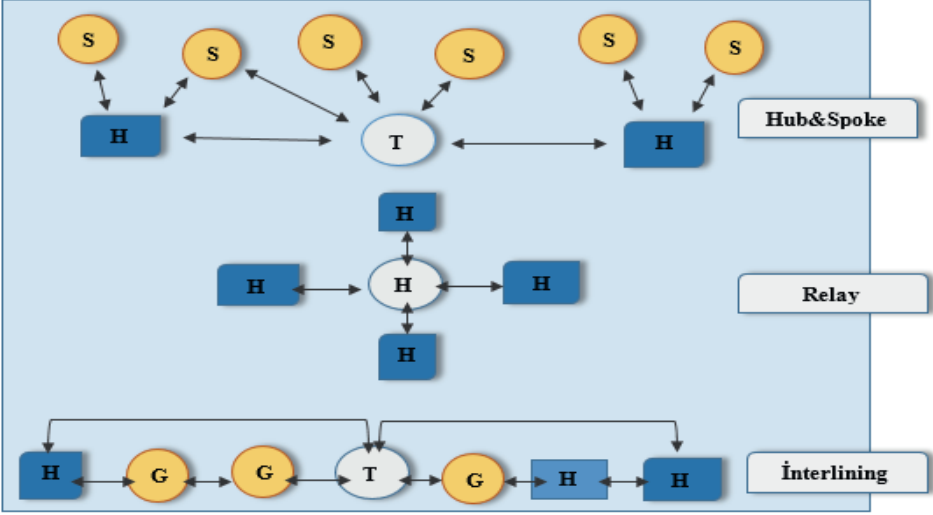
- i) lojistik dağıtım ağının genişlemesi ve alternatif hizmet imkânı sunan küreselleşme süreci,
- ii) liman hizmetlerine olan gereksinimleri ve liman altyapısını değiştiren teknolojik yenilikler,
- iii) deniz taşımacılığındaki taşıyıcılar arasındaki konsolidasyon eğilimleri ile birlikte değişen pazarlık gücü,
- iv) konteynerleşmenin ortaya çıkardığı ihtiyaçlara uygun olarak gelişen dağıtım modelleri.

İlk iki unsur, limanların tedarik zincirinin bir parçası oluşunu pekiştirirken aynı zamanda hizmetin düşük maliyetle, hızlı ve güvenli şekilde sunulmasını ön plana çıkarmış ve bu durum deniz taşımacılığındaki gelişmeler ışığında limanların alt-üst yapılarında ve ekipmanlarında modernleşme eğilimine hız kazandırmıştır (Esmer 2009, 6). Üçüncü unsur ise, deniz taşımacılığı şirketlerinin yoğunlaşma eğilimlerinin, bu şirketlerin limanlara karşı pazarlık gücünü artırmasıdır (UNCTAD, 2018; OECD/ITF 2018b, 7-9). Konuyu ele alan Komisyon denizcilik sektöründe konferanslar ve konsorsiyumlar aracılığıyla yoğunlaşma olduğunu kabul etmekle birlikte, konferansların yalnızca fiyat tarifelerini düzenlemesini ve konsorsiyum üyelerinin de fiyat ve hizmet noktasında rekabet halinde olmalarını dikkate alarak denizcilik sektöründe alıcı gücünün hala sınırlı olduğunu varsaymıştır (OECD 2011, 11). Sektördeki iş birliklerinin limanlar üzerindeki etkisine bakıldığında, özellikle stratejik ittifakların limanların iş hacmi üzerindeki etkisinin arttığı ve son yıllarda liman iş hacminde yaşanan dalgalanmaların da nedeni olduğu görülmektedir (OECD/ITF 2018a, 9).

Son unsur olan konteynerleşme; farklı türdeki yüklerin güvenli ve maliyet etkin bir şekilde taşınmasına imkân tanınmasının yanında yüklerin standartlaşmasını da sağladığı için yüklerin diğer taşıma sistemlerine aktarılması kolaylaşmış ve limanların daha geniş hinterlanda erişebilmesini sağlamıştır. Konteynerleşme limanlar açısından ayrıca uzmanlaşmayı beraberinde getirdiği için elleçleme maliyetlerinde ciddi bir tasarruf sağlamıştır (Rekabet Kurumu 2012, 32). Bu

gelişmeler mega gemilerin inşasıyla birleştiğinde limanlarda dağıtım sistemleri ortaya çıkmıştır. Aşağıdaki şekilde öne çıkan dağıtım sistemlere yer verilmektedir (OECD 2015, 8):

Şekil-3: Liman Dağıtım Sistemleri<sup>63</sup>



Kaynak: OECD (2015, 8).

Şekle göre, merkez ve uç (*hub and spoke*) adı verilen dağıtım sisteminde küçük ve tali nitelikteki uç limanlardan, besleyici (*feeder*) gemiler aracılığıyla merkez limanlara ve buradan büyük konteynerlerle diğer merkez limanlara taşınmakta ve yine besleyici gemiler aracılığıyla uç limanlara dağıtılmaktadır (Kutoğlu 2007, 20). *Relay* dağıtım sisteminde farklı güzergâhlar kesişirken, *interlining* dağıtım sistemi aynı güzergâhların kesişimine dayanmaktadır (OECD 2015, 8). Bu dağıtım sistemlerinde transit ve yerel yük ayrımı ortaya çıkmaktadır. Transit yük için uğradığı transit limanı nihai varış yeri olmayıp geçiş yeri niteliğindedir. Yerel yük ise, uğradığı limanın hinterlandına taşınmak üzere gelen yükü ifade etmektedir.

<sup>63</sup> Şekildeki H'ler merkez limanlarını, S'ler uç limanlarını, T'ler ise transit limanlarını ifade etmektedir.

Liman hizmetlerine ilişkin ürün pazarı ve coğrafi pazar tanımına geçmeden önce liman hizmetlerindeki rekabete ve liman hizmetlerinin coğrafi etki alanlarına ilişkin bilgi verilmesinin söz konusu tanımlara yönelik açıklamalara ışık tutacağı düşünülmektedir.

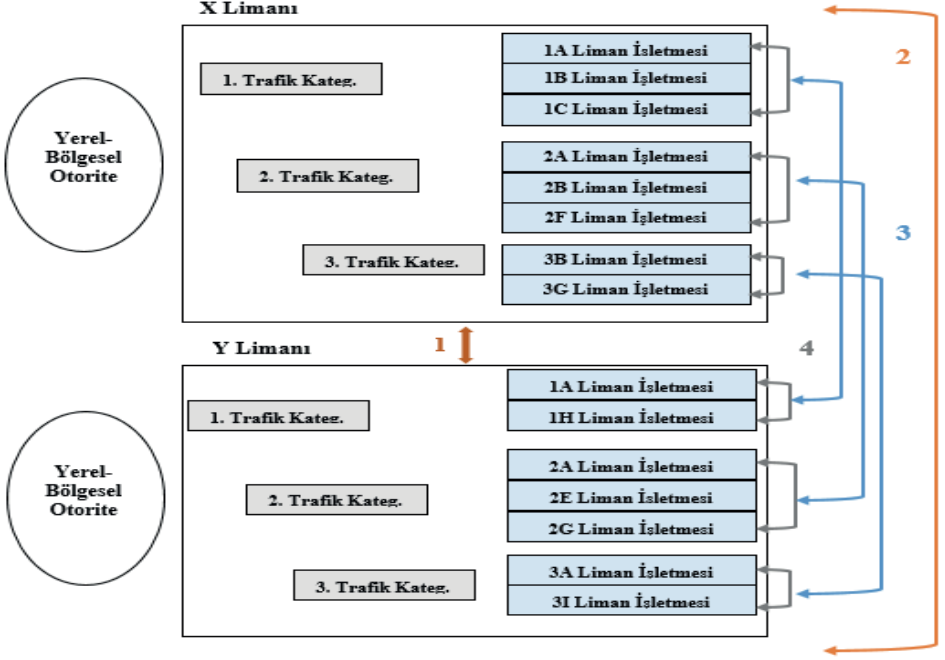
### **3.1.1. Limanlarda Rekabet Kavramı**

Liman hizmetlerinin karşı karşıya olduğu rekabetçi baskılar, sadece diğer limanlarla sınırlı olmayıp limanın kendi içerisinde de ortaya çıkabilmektedir. Literatürde çoğunlukta atıf yapılan Verhoeff'in (1981) liman rekabeti tanımına bakıldığında (Meersman 2010, 217);

- Liman işletmeleri arasında rekabet,
- Limanlar arasında rekabet,
- Aynı kıyı şeridinde ya da aynı hinterlanda sahip limanlar arasında rekabet,
- Ortak coğrafi özelliklere sahip ve yakın bölge içerisinde bulunan liman grupları arasında rekabet

olmak üzere liman rekabetini dört farklı şekilde verdiği görülmektedir. Verhoeff (1981) bu rekabet türlerinin birbiriyle ilişkili ve etki içinde olabileceğini öne sürmektedir. Limanların modernleşmesiyle birlikte liman içerisinde bağımsız işleticiler tarafından işletilen birden fazla iskele ve terminal bulunduğu bir yapıya geçiş yapılmıştır. Haezendonck (2001, 15-16) bu durumu dikkate alarak, Verhoeff'in liman rekabeti kavramının geçersiz olabileceği sonucuna ulaşmış ve liman rekabetini aşağıdaki şekilde göstermiştir.

Şekil-4: Haezendock'a Göre Liman Rekabeti



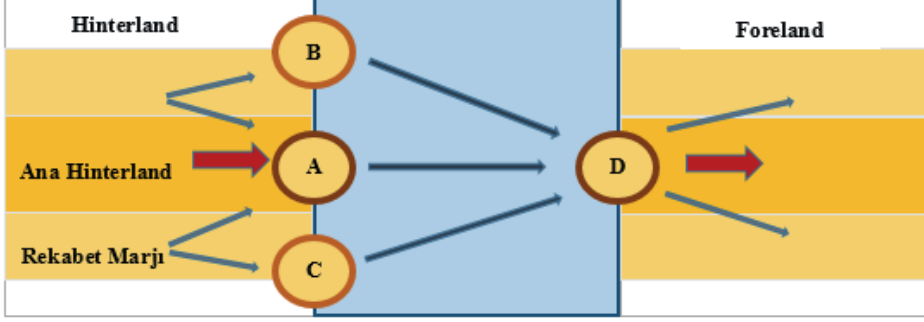
Kaynak: Haezendonck (2001, 15-16).

Şekle göre 1. seviyede liman idareleri arasında rekabet, 2. seviyede limanlar arasında rekabet, 3. seviyede farklı liman terminalleri arasında rekabet, 4. seviyede liman içi rekabet ortaya çıkmaktadır. Liman rekabetinde bu nitelikte bir yapısal ayrılma olması, pazarın liman olarak tanımlanması halinde liman içinde rekabetin mevcut olabileceğini göstermektedir (OECD 2011, 32).

### 3.1.2. Liman Hizmetlerinin Coğrafi Etki Alanları

Her limanın hizmetlerini sunduğu bir coğrafi alan bulunmaktadır. Limanların coğrafi etki alanları bağlamında kara ile bağlantılı hizmetler art alan (hinterlant), denizle bağlantılı hizmetler ön alan (*foreland*) kapsamında ele alınmaktadır. Notteboom ve Rodrigue (2006) tarafından *foreland* ve hinterlant aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

Şekil-5: Limanların Hinterlandı ve Forelandı



Kaynak: Notteboom ve Rodrigue (2006, 5).

Şekle göre A, B ve C limanlarının *foreland* bölgesinde D limanı yer almaktadır. Bu bakımdan *foreland* kavramı bir limanın deniz yoluyla ticari ilişkide olduğu diğer limanları kapsamaktadır<sup>64</sup> (Notteboom ve Rodrigue 2006, 5). A limanının hinterland alanı ise ana hinterland ve rekabet marjı olarak adlandırılan ve aynı zamanda sırasıyla tekelci ve yarışılabilir hinterland olarak da ifade edilebilecek iki bölgeye ayrılmaktadır. Bu ayrım, hinterlanda ulaşmanın maliyetine bağlı olarak bir limanın hinterlandındaki diğer limanların rekabetçi baskılarının etkisine dayanmaktadır (Sesli 2008, 46; Oxera 2011, 2). Daha açık bir anlatımla, A limanın daha düşük nakliye maliyetine sahip olduğu ve böylece yüklerin önemli bir kısmına hizmet ettiği tüm bölgeler tekelci hinterlanda aittir. Bu limanın B ve C limanları karşısında önemli maliyet ve rekabet avantajlarına sahip olmadığı bölgeler ise yarışılabilir hinterlanda dâhildir.

Tekelci hinterland alanı içerisinde yer alan liman kullanıcıları, farklı bir limana geçme konusunda ekonomik olarak kısıtlı olanaklara sahipken, yarışılabilir alandakilerin bu olanakları daha fazladır (OECD 2011, 33). Dolayısıyla, limanların aynı hinterlanda hizmet verebilme kabiliyetlerinin durum bazında değerlendirilmesi gerekmektedir birlikte, birbirlerine karşı önemli maliyet avantajlarına sahip olmayan limanların aynı coğrafi pazarda yer alması ve izole şekildeki limanların ise kendi pazarını oluşturması muhtemeldir (OECD 2011, 9; 35).

<sup>64</sup> *Foreland* kavramı limanların etki alanında vurgulanan unsurlardan biri olmasına karşın, *foreland*'ın ve hinterlandın birbiriyle sıkı bir ilişki içinde olması nedeniyle bunların ayrı kavramlar olarak ele alınmasına karşı olan görüşler de bulunmaktadır (Notteboom ve Rodrigue 2009, 19-20).



Notteboom ve Rodrigue (2007), dışsal gelişmelerin etkileri doğrultusunda limanların bölgeselleşme eğiliminde olduğunu öne sürmektedir. Geleneksel hinterlant yaklaşımında liman hinterlandı, üretim ve tüketim noktalarına yakın bölgeleri içermektedirken limanların bölgeselleşme sürecine geçişiyle lojistik entegrasyonun artırılması ve dağıtım sürecindeki maliyetlerin azaltılması arayışları önem kazanmıştır. Böylece, liman hinterlandı, daha geniş coğrafyalara taşınarak sabit hinterlant anlayışı yerini esnekliğe bırakmıştır. Bichou (2014, 48-49) da, sektördeki gelişmelerin hinterlant ve *foreland* kavramlarını sektör açısından daha az ilgili hale getirdiğini ve limanların konumlarından bağımsız olarak daha uzaktaki yükler için rekabet edebildiğini savunmuştur. Yine de hinterlandın tespiti, limanın coğrafi konumunun ve bünyesinde barındırması gereken ekipmanın ve tesislerin tayininde önemli bir rol oynadığı, böylece liman hizmet arzının ve talebinin belirleyicisi olmaya devam ettiği söylenebilecektir.

### **3.2. LİMAN HİZMETLERİ BAKIMINDAN ÜRÜN PAZARININ TANIMLANMASI**

Limanlara ilişkin ürün pazarının belirlenmesinde limanda sunulan hizmetlerin belirlenmesi ilk adımı oluşturmaktadır (OECD 2011, 160-161). Limanların gemilere ve yüklere yönelik iki hizmet türü olduğu dikkate alındığında, gemi ve yük türü pazarın tanımlanmasında belirleyici konuma gelmektedir. İkinci adımda sıra liman kullanıcıları açısından bu hizmetin alternatiflerinin analiz edilmesine gelmektedir (Nitsche 2004, 46).

İkinci adımın analizinde limanların birden fazla terminali ve iskeleyi içeren yapılanmasıyla deniz taşımacılığına kıyasla daha farklı seviyelerde rekabet içerisinde olduğunun dikkate alınması gerekmektedir. Nitekim limanların diğer taşıma türlerinin (intermodal rekabet) ve diğer limanların (interport rekabet) rekabetçi baskısıyla karşı karşıya olduğunu söylemek mümkündür (OECD 2011, 9). Buna ek olarak, liman içindeki terminallerde ve/veya iskelelerde sunulan hizmetlerin birbirini ikame edilebilir olması ve söz konusu hizmetlerin bağımsız kişilerce sunulması halinde bu terminaller ve/veya iskeleler (inraport rekabet) arasında rekabet yaşanabilmektedir (Meersman 2010, 211). Bu kapsamda, diğer ülkelerin uygulamaları ve Komisyonun yaklaşımı eşliğinde, limanlarda sunulan

hizmetlere ilişkin öncelikle intermodal ikame edilebilirliğin ve ardından interport ile intraport ikame edilebilirliğin ayrıntılarına yer verilmektedir.

### **3.2.1. Liman Hizmetleri Bakımından İntermodal İkame Edilebilirlik**

Deniz taşımacılığında olduğu gibi, alternatif taşımacılık sistemlerinde sunulan hizmetler limanlarda sunulan hizmetlerin yerine geçebilmektedir (Oxera 2015, 20). Nitekim liman hizmetlerine olan talep taşıma talebinden türetilmiş bir talep olarak kabul edilmektedir (OECD, 2011). Taşıma talebi ise daha önce ifade edildiği üzere, deniz taşımacılığı veya diğer taşımacılık türleri yoluyla karşılanabilmektedir. Bununla birlikte, uygulamada, deniz taşımacılığı ağır veya hacimli yüklerin düşük maliyetle taşınmasını sağladığından, deniz taşımacılığından diğer taşımacılık türlerine geçişin nadir olduğu kabul edilmektedir (Oxera 2015, 20). Çalışmanın ikinci bölümünde de alternatif taşımacılık türlerinin aynı pazara dâhil edilebilecek bir rekabetçi baskı yaratmadığı ve Komisyonun da bu yönde bir yaklaşım izlediği belirtilmiştir.

Diğer liman hizmetleri kullanıcıları olan gemi ve/veya feribot operatörleri yönünden limanlar ve diğer taşıma türleri yoluyla sunulan hizmetlerin ikame edilebilirliğinin tartışılması da gereklidir. Komisyonun *Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* kararında<sup>65</sup> intermodal rekabet açısından Öresund Köprüsü'nde sunulan hizmetle limanda sunulan hizmetin ikame edilebilirliği incelenmiştir. Kararda, müşterilerin (yolcu feribot operatörlerinin) köprü altyapısını kullanamayacağı ve arz bakımından da liman altyapısının köprü altyapısıyla ikame olamayacağı dikkate alınarak söz konusu köprü pazara dâhil edilmemiştir. Bu kapsamda, liman kullanıcıları ve hizmet sağlayıcıları açısından da rekabet kısıtının sınırlı olması nedeniyle alternatif taşıma türlerinin liman hizmetleriyle aynı ürün pazarında olması muhtemel değildir.

### **3.2.2. Liman Hizmetleri Bakımından İnterport ve İntraport İkame Edilebilirlik**

Taşımacılığın farklı türleri arasındaki rekabetin yanı sıra, limanlar, fiyatı ve hizmet kalitesini belirlerken diğer limanların rekabetçi baskılarıyla karşı karşıya kalabilmektedir (OECD 2011, 9). Liman kullanıcılarının önemli bir kısmını

<sup>65</sup> Case COMP/A.36.568/D3-*Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* [2004], para. 73.

oluşturan deniz taşımacılığı şirketlerinin limandan bekledikleri hizmetler, kendi sundukları hizmetlere göre şekillenmektedir. Çalışmanın önceki bölümünde de belirtildiği üzere deniz taşımacılığının alt sektörlerinde taşınan yüke göre değişen ve bu yüklerin taşınmasına uygun özelliklere sahip gemiler aracılığıyla taşıma hizmeti sunulmaktadır. Farklı gemi tiplerinin gerektirdiği hizmetlerin değişkenliği ve bu gemilere yönelik özel ekipmanın maliyeti nedeniyle, limanlar genellikle bir veya birkaç gemi türüne hizmet sunmakta uzmanlaşmıştır (Oxera 2015, 20). Bu durum, tüm limanların sundukları hizmetler bakımından birbirinin yerine geçmediğini göstermektedir. Dolayısıyla, limanların maliyet tasarrufu elde etmek için başvurduğu uzmanlaşma, ikame edilebilirliği kısıtlayan bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca, Sesli (2008) yeni liman tesislerinin kurulması için gerekli sermayeyi, doğal engelleri (arazi, sabit tesisler vb.) ve geçiş maliyetlerinin büyüklüğünü sektöre giriş engelleri arasında saymıştır. Liman hizmetlerinin uzun vadeli sözleşmelere bağlanması da liman altyapısındaki değişim süresinin artmasına yol açmaktadır. Her ne kadar prensipte, pazar tanımlanırken hem talep hem de arz ikame edilebilirliği dikkate alınsa da sayılan unsurlar arz ikame edilebilirliğinin liman hizmetlerinde sınırlı olduğunu ve dolayısıyla liman hizmetlerine ilişkin pazarı tanımlarken dikkate alınmayabileceğini göstermektedir (OECD 2011, 27).

Deniz taşımacılığında olduğu gibi liman hizmetlerine ilişkin ürün pazarları da dar tanımlanmaktadır. Nitekim Almanya'nın OECD katkısında (2011, 143-144) bahsedilen *Belgian New Fruit Wharf* kararında<sup>66</sup>, ürün pazarı, meyvelerin depolanması ve taşınması sırasında bozulmasını önlemek için duyulan özel bir altyapı ihtiyacı dikkate alınarak "limanlarda meyve depolama ve elleçleme pazarı" olarak belirlenmiştir. Komisyonun *Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* kararında<sup>67</sup> da ürün pazarında limanların yolculara ve yüklere yönelik hizmetlerinde bir ayrıma gidilmiş ve ürün pazarı "yolcu ve araçları taşıyan feribotlara liman hizmetlerinin sağlanması" şeklinde tanımlanmıştır. Ancak, bazı yüklerin benzer rekabetçi kısıtlamalara tabi olması ve liman idaresinin bu yükler arasında ayırım yapmaması halinde bu yüklere yönelik hizmetler ürün pazarında birlikte ele alınabilecektir (Nitsche 2004, 14).

<sup>66</sup> Bundeskartellamt, B9-101/04 "*Belgian New Fruit Wharf*".

<sup>67</sup> *Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* [2004], para. 69-77

Liman hizmetlerine ilişkin pazar tanımı müşteri gruplarına göre de yapılabilmektedir. OECD (2011, 33), liman idaresinin yüksek ve düşük ödeme yapma isteğinde olan müşteriler arasında farklı bir tutum benimsediği ve bu müşteriler arasında arbitrajın mümkün olmadığı hallerde pazarın müşteri gruplarına göre tanımlanabileceğini belirtmektedir. Pittman (2009, 5-6), liman hizmetleri bakımından arbitrajın kolay olmadığını ve dolayısıyla liman idaresinin farklı müşteriler karşısında fiyat farklılaştırmasına gidebildiğini tespit etmiştir. Yine de bazı durumlarda arbitraj fırsatları mevcut olabileceğinden pazar analizinin olay özelinde yapılması önemlidir (OECD 2011, 33).

Nitsche (2004, 14), yukarıda sayılan unsurların yanında, ürün pazarının tanımlanmasında yüklerin kalkış ve varış yerlerinin de belirleyici olabileceğini belirtmiştir. Daha önce de açıklandığı üzere, merkez limanların hizmet verdiği yüklerde, bu yüklerin taşındığı hinterlanda göre transit ve yerel yük ayrımı ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, limanlar kendi hinterlandına yönelik yerel yükler için hinterlant trafiğinde rekabet edebildiği gibi aynı zamanda başka limanların hinterlandına yönelik transit yükler için de transit trafiğinde rekabet edebilmektedir (OECD 2011, 10). AB'nin OECD katkısında (2011, 233) transit trafiğine yönelik hizmetlerde potansiyel olarak rakip olan limanlar birbiriyle rekabet halindeyken bu limanların hinterlant trafiğinde birbirleriyle rekabet etmedikleri, bu nedenle, hinterlant ve transit trafiğine yönelik liman hizmetlerinin farklı ürün pazarlarına ait olduğu belirtilmiştir.

Genel yaklaşımın aksine rekabet otoritelerinin pazarı geniş tanımladığı kararlar da mevcuttur. Örneğin, Avustralya Rekabet ve Tüketici Komisyonu, *Patrick Corporation Ltd by Toll Holdings Ltd* kararında<sup>68</sup> pazarı birden fazla yük türünü içerecek şekilde geniş tutarak, “dökme yüklere, konteyner yüklerine ve kara yolu treylerine yönelik liman hizmetlerinin sağlanması” olarak tanımlamıştır. Komisyon ise genel olarak genel (özellikle konteyner), kuru ve sıvı dökme yüklere sunulan liman hizmetleri ayrımında yoğunlaşmıştır (Blanco ve Houtte 2017, 471-472). Komisyonun üçlü ayrımı dikkate alınarak yapılan aşağıdaki açıklamalar genel mahiyette olup, liman tarafından sunulan hizmetin niteliğine ve

<sup>68</sup> Avustralya Rekabet ve Tüketici Komisyonu (2006), “*Toll Holdings Limited's proposed acquisition of Patrick Corporation Limited*”, Public Competition Assessment, para. 66.

limanın karşı karşıya olduğu rekabetçi kısıtlamalara göre pazarın sınırları farklılık gösterebilecektir.

### 3.2.2.1. Genel Yüklere Yönelik Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı

Genel yük terminalleri çeşitli türlerdeki genel yüklere ve bu yük türüne uygun gemilere hizmet sunmaktadır. Nitsche (2004, 23;36) genel yüklere ilişkin liman hizmetleri pazarını konteyner, Ro-Ro ve diğer genel yükler olmak üzere üç ayrı şekilde ele almıştır. Konteyner, Ro-Ro ve diğer genel yük gemilerine yönelik hizmet sunan limanlar bu gemilerin ihtiyaçlarına özgü inşa edilmiş olup bu gemilerde taşınan yüklere uygun ekipmanları bünyesinde barındırmaktadır. Operasyonel açıdan da farklı bir hizmetin sunulması söz konusu olduğundan bu üç yük tipine yönelik liman hizmetleri birbirinden ve ayrıca dökme yüklere yönelik liman hizmetlerinden farklılaşmaktadır. Bununla birlikte, diğer genel yüklerin çeşitliliği fazla olduğundan ve liman idaresinin bu yüklere yönelik benimsediği yaklaşımlar (uzmanlaşma, farklı fiyat tarifeleri vs.) farklılık gösterdiğinden bu yüklere yönelik liman hizmetlerine ilişkin pazar tanımının olay özelinde yapılması daha uygundur.

Komisyonun kararlarında da konteynerlere yönelik liman hizmetleri ayrı bir pazar olarak tanımlanmaktadır (Blanco ve Houtte 2017, 475). Bununla birlikte, konteyner taşımacılığında yükler standart hale getirildiğinden limanlar konteynere yönelik liman hizmetlerinde daha fazla uzmanlaşmaya gitmeksizin tüm konteynerlere hizmet verebilmektedir (Nitsche 2004, 113). Ancak, Komisyonun genel yaklaşımına bakıldığında konteyner elleçleme hizmetlerini hinterlant ve transit trafiği şeklinde ayrıştırdığı görülmektedir. Bu durumun açıklayıcı bir örneği olan *Hutchison/RCPM/ECT* kararında<sup>69</sup>, hinterlant ve transit trafiği açısından limanda sunulan hizmetin değişmediği ve varış limanı tercihinin hinterlant trafiğine göre belirlendiği kabul edilmekle birlikte, hinterlant trafiği için ikame olan limanların transit trafiğinden farklı olduğu ve taraflarca sunulan bilgilerin bu ayrımı desteklediği belirtilerek hinterlant ve transit trafiği arasında bir ayrıma gidilmiştir.

Kararda ikinci olarak, transit trafiği bakımından *relay* ve *feeder* hizmetlerinin ayrı pazarlar olup olmadığı incelenmiş, ancak söz konusu iki hizmet için liman

<sup>69</sup> Case COMP/JV.55-*Hutchison/RCP/ECT* [2003] OJ L223/1, para. 25-35.

idaresinin fiyat farklılaştırmasına gidemeyişi ve bu hizmetler arasında ayırım yapmasının güç oluşu sebebiyle pazarın tanımlanmasında *relay* ve *feeder* ayırımına gidilmemiştir. Komisyonun iki aşamalı yaklaşımı *EUROGATE/APMM* kararında<sup>70</sup> da benimsenirken; kararda, hinterlant trafiğinde limanın hinterlandına erişimi için kara ve demir yolu bağlantısı gerekliken transit trafikte böyle bir altyapıya ihtiyaç duyulmaması da dikkate alınmıştır.

Ürün pazarının tanımlanmasında gemi boyutlarının da etkisine bakmak yerinde olacaktır. Zira, gemi boyutlarındaki artış daha küçük gemilere göre inşa edilmiş limanların rıhtım uzunluğunu/genişliğini, deniz erişimini, altyapısını, ekipmanını ve hinterlant ulaşım bağlantılarını bu artışa göre uyarlamasını gerektirmektedir (OECD/ITF 2018b, 6). Limanlar, gemi boyutlarındaki artış karşısında rekabetçi konumunu muhafaza edebilmek için teknik iyileştirmelere gidebilecekken, bazı limanlar doğal konumunun (arazi kısıtı) ve yerel özelliklerinin kısıtlamalarıyla karşı karşıya kalabilecektir. Bu durumda gemi boyutlarındaki artış liman seçimi ve limanın hizmet verebileceği gemiler bakımından belirleyici bir konuma erişebilecektir. Buna karşın Komisyon, *ECT/PONL/EUROMAX* kararında<sup>71</sup> 6.000-8.000 TEU hacmindeki ve *draft* uzunluğu 14.5 metre üzerindeki gemileri elleçleyebilme kapasitesine sahip tek limanın Rotterdam Limanı olduğuna ilişkin argümanlara yönelik olarak bu boyutların diğer limanların kullanılmasını engellemediğini ve hatta bu tür gemilerin Kuzey Avrupa'daki tüm merkez limanlara uğradığını, bazı limanların terminallere erişimin iyileştirilmesi için girişimlerinin de bulunduğunu belirterek gemi boyutunu pazarı tanımlarken dikkate almamıştır.

Yukarıdaki açıklamalardan, konteyner gemilerine ve Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetlerinin ayrı pazarlar oluşturduğu konusunda daha fazla netlik varken bu durumun diğer genel yüklere yönelik liman hizmetlerinin ayırımı bakımından geçerli olmadığı anlaşılmaktadır. Bunun yanında, gemi boyutları pazarın tanımlanmasında dikkate alınmamış olsa da, gemi boyutlarındaki gelişmelerin takip edilmesi ve buna göre pazar tanımının gözden geçirilmesi faydalı olacaktır.

---

<sup>70</sup> Case COMP/M.5066-*EUROGATE/APMM* [2008] OJ C117/36, para. 13.

<sup>71</sup> Case COMP/M.3576-*ECT/PONL/EUROMAX* [2004], para. 28.

### 3.2.2.2. Kuru Dökme Yüklere Yönelik Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı

Kuru dökme yük terminalleri, kuru dökme yüklerin elleçlenmesi ve depolanması hizmetinde uzmanlaşmış ve bu hizmetlere uygun ekipmanlara sahip terminallerdir. Bu terminallerin diğer yüklerin elleçlenmesine ve depolanmasına uygun olmaması nedeniyle kuru yüklere yönelik liman hizmetleri diğer deniz taşımacılığı türlerine yönelik liman hizmetlerinden ayrı bir pazar oluşturmaktadır. Nitekim Komisyon da *ADM Polonya/Cefetral/BTZ*<sup>72</sup> kararında liman hizmetlerine ilişkin ürün pazarında kuru dökme yükleri, genel ve sıvı dökme yüklerden ayrı bir şekilde sınıflandırmıştır.

Nitsche (2004, 41) kuru yük liman hizmetlerini yük türüne göre i) demir cevheri ve hurda, ii) kömür, iii) tarımsal dökme ve iv) diğer kuru dökme şeklinde alt pazarlara ayırmıştır. Nitsche'nin bu dörtlü ayırımına karşılık, *Sea-Invest/EMO-EKOM* kararında<sup>73</sup> demir cevheri ve kömür (majör kuru yükler), tarımsal dökme ve diğer kuru dökme yük ayırımına gidilmiştir. Komisyon tarafından bu ayırma gidilirken yüklerin elleçlenmesi sırasında gereken özen, elleçleme hızı ve miktarı ile iç ulaşım türleri ve müşteri portföyü dikkate alınmış ve bu yüklere yönelik liman hizmetleri arasındaki geçişin önemli ölçüde maliyet yarattığı belirtilmiştir. Komisyonun *ADM Polonya/Cefetral/BTZ* kararında<sup>74</sup> ise, kesin bir pazar tanımına gidilmese de, kuru yüklere ilişkin liman hizmetleri açısından tarımsal yükler, kömür, metal ve diğer dökme yükler şeklinde olmak üzere daha farklı bir sınıflandırma benimsenmiştir.

Yukarıdaki açıklamalar, öncelikle, kuru dökme yüklere ilişkin liman hizmetlerinde alt pazar ayırımında farklı yaklaşımlar olduğunu göstermektedir. Bu durum, pazar analizlerinin yüklerin özellikleri ve ihtiyaç duydukları hizmetler, terminallerin kısıtları ve hizmetleri çerçevesinde yapılmasının önemini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, hinterlant ve transit trafiği bakımından bir ayırımın kuru dökme yüklere ilişkin liman hizmetleri açısından da geçerli olduğu ve bu ayırımın Komisyonun *Sea-Invest/EMO-EKOM* kararında<sup>75</sup> uygulandığı görülmektedir.

---

<sup>72</sup> Case COMP/M.3884-*ADM Poland/Cefetral/BTZ* [2005] OJ C295/20, para. 11.

<sup>73</sup> Case COMP/M.3848-*Sea-Invest/EMO-EKOM* [2006] OJ L282, para. 11.

<sup>74</sup> *ADM Poland/Cefetral/BTZ* [2005] OJ C295/20, para. 11-13.

<sup>75</sup> *Sea-Invest/EMO-EKOM* [2006] OJ L282, para. 24-26.

### 3.2.2.3. Sıvı Dökme Yüklere Yönelik Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı

Sıvı dökme yük terminalleri, tanker tipi gemilerde taşınan sıvılaştırılmış yüklerin elleçlenmesi ve depolanması hizmetini yine yükün niteliğine uygun ekipmanlarla vermektedir. Kuru dökme yük terminallerinde olduğu gibi, sıvı dökme yük terminallerinde sunulan hizmetler açısından da dar bir pazar tanımı benimsenmektedir (Blanco ve Houtte 2017, 478).

Nitsche (2004, 23) sıvı dökme yüklere yönelik liman hizmetlerini ham petrollere, mineral yağ ürünlerine, diğer sıvı dökme yüklere göre ayrı ayrı ele almıştır. *Pakhoed/Van Ommeren (II)* kararında<sup>76</sup> ise, depolama hizmetlerine ilişkin ürün pazarı, yüklerin depolanmasında kullanılan tankların teknik özellikleri ve düzenleme gereklilikleri dikkate alınarak bitkisel yağlar, kimyasallar ve petrol ürünleri şeklinde ayrılmıştır. Kararda ayrıca, tarafların petrol ürünleri için depolama tanklarının karmaşıklık düzeyine göre pazarın daha dar tanımlanabileceğini savunmasına karşın, çeşitli petrol ürünlerinin tek bir terminalde depolanabildiği belirtilerek “petrol ürünlerine yönelik depolama hizmetleri”nden daha dar bir pazar tanımı benimsenmemiştir.

Komisyonun petrol ürünlerine yönelik depolama hizmetlerindeki bu yaklaşımı, *Mercuria Energy Asset Management/Sinomart Kts Development/Vesta Terminals*<sup>77</sup> kararında da kabul edilmiş ve pazarın “kirli” veya “hafif” petrol ürünleri arasında ayrılmasına gerek görülmemiştir. Diğer yandan, kararda, gazlara yönelik depolama hizmetleri için ayrı bir pazar tanımı benimsenmiştir. Dolayısıyla, kuru yüklerde olduğu gibi sıvı yüklere ilişkin alt pazar ayrımında farklı yaklaşımlar olması pazar analizlerinin olay bazında yapılması gerektiğini göstermektedir.

### 3.3. LİMAN HİZMETLERİ BAKIMINDAN COĞRAFİ PAZARIN TANIMLANMASI

Temel olarak, müşteriler ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak için farklı limanlar arasında seçim yapabilmektedir. Bu bakımdan müşterilerin farklı başlangıç ve varış limanları arasındaki tercihleri coğrafi pazarın kapsamını belirlemektedir

<sup>76</sup> Case COMP/M.1621-*Pakhoed/Van Ommeren (II)* [1999] OJ C282/3.

<sup>77</sup> Case COMP/M.6807-*Mercuria Energy Asset Management/Sinomart Kts Development/Vesta Terminals* [2013] OJ C106/1.



(OECD 2011, 30). Ancak, limanların karmaşık yapısı karşısında liman seçimini kimin yaptığını ve liman seçiminde hangi unsurların dikkate alındığını belirlemek güçtür (Meersman vd. 2010). Aronietis vd. (2010) tarafından gerçekleştirilen ve liman seçiminde rol oynayan karar vericileri ve seçim kriterlerini içeren literatür taraması talep yönlü analize yardımcı olabilecek nitelikte olup Ek-4'teki tabloda sunulmuştur. Bu tablodaki seçim kriterlerinin her biri liman tercihinde önemli bir rol oynarken bu kriterlerin önem düzeyi lojistik zincirindeki oyunculara göre değişiklik gösterebilmektedir. Meersman vd. (2010) karar vericiler açısından seçim kriterlerinin önem düzeyini aşağıdaki şekilde göstermiştir:

**Şekil-6: Liman Seçim Kriterlerinin Karar Vericiler Bakımından Önem Düzeyi**

Kriterler	Taşıtan	Forwarder	Taşıyıcı	Liman İşleticisi
Maliyet	XX	X	XX	XX
Konum	XX	X	XX	XX
Liman operasyonlarının niteliği ve itibarı	XX	XX	XX	XX
Hız/Zaman	X	X	X	XX
Altyapı ve tesislerin uygunluğu	X		XX	XX
Verimlilik	X	XX	X	XX
Sefer sıklığı	X	X	X	
Limanın bilgi sistemi	X	X	X	XX
Hinterlant	X	X	X	XX
Sıkışıklık	X	X	X	XX
X: Önemli, XX: Çok önemli				

Kaynak: Meersman vd. (2010, 222).

OECD (2011, 30-31) ise liman tercihlerini etkileyen unsurları müşterilerin fiyata olan duyarlılıkları<sup>78</sup>, limanların aynı hinterlanda hizmet verebilme kabiliyeti ve liman içi rekabetin derecesi şeklinde üç temelde ele almıştır. Son dönemlerde gemi boyutlarında yaşanan artışla beraber liman seçimlerinde gemi boyutları da

<sup>78</sup> Fiyata olan duyarlılık, liman ücretlerinden ziyade toplam maliyete olan duyarlılığı ifade etmektedir.

önem kazanmaya başlamıştır (Aronietis vd. 2010, 9). Büyük tonajlı gemilerin limana yanaşabilmesi için rıhtım uzunluğunun ve limanda kullanılan vinçlerin ve diğer ekipmanların, bir başka ifadeyle, liman teknik altyapısının uygun olması gerekmektedir. Dolayısıyla, daha az sayıda limanla uyum gösteren büyük tonajlı gemilerin sektördeki artışı büyük limanların tercih edilebilirliğini artırmaktadır.

Bununla birlikte, Blanco ve Houtte'nin (2017, 3) de işaret ettiği üzere günümüzde yaygınlaşan kapıdan kapıya taşıma anlayışı çeşitli taşımacılık türleri arasında iş birliğini ön plana çıkarmıştır. Nitekim bu anlayışla birlikte, liman hizmet kullanıcılarının liman tercihlerinde limanın kara ve demir yolu gibi taşıma türleriyle bağlantıları ve bu bağlantıların maliyetleri önem kazanmıştır. Liman tercihini ve dolayısıyla limanların ikame edilebilirliğini etkileyen bu kriterler liman hizmetlerine ilişkin coğrafi pazarın geniş veya dar tanımlanmasında da belirleyici olmaktadır.

Diğer yandan, herhangi bir liman temel olarak yükün bir yerden başka bir yere taşınmasına hizmet ettiğinden coğrafi faktörler, coğrafi pazarın şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Blanco ve Houtte 2017, 471). Bu durum, limanların coğrafi etki alanlarının ve bu alanların özelliklerinin coğrafi pazarın şekillenmesindeki öncelikli etkisini açıklamaktadır. Meksika'nın OECD katkısında (2011, 163) da liman hizmetlerinde *foreland* ve *hinterlant* ayrımının yaygın olduğu ve bu iki kavramın pazarın coğrafi kapsamını belirlemeye uygun olduğu belirtilmiştir.

Bu bakımdan *hinterland*ın genişliğini etkileyen unsurlara bakıldığında, başta limanın diğer taşıma sistemleriyle bağlantısı, bu sistemlerin çeşitliliği ve limanın ticari anlayışı olmak üzere çok sayıda faktör bulunduğu görülmektedir (Kayserilioğlu 2004, 17). Notteboom ve Rodrigue (2006, 5) hizmet verilen yük türünün de *hinterlant* genişliğinde etkili olduğunu, nitekim dökme yüklerin yüksek nakliye maliyetleri nedeniyle bu yüklere hizmet veren limanların daha dar *hinterlanda* sahip olduğunu belirtmiştir. Konteynerleştirilmiş yükler ise standartlaşmış olduğundan ve diğer taşımacılık türleriyle entegrasyonu kolaylaştırdığından limanlar arasındaki rekabeti olumlu etkileyerek ikame edilebilirliği artırmakta ve liman *hinterlandını* genişletmektedir.

AB'nin OECD katkısında (2011, 233) ise limanların hinterlant trafiği için coğrafi pazarın yakalama alanları (*catchment areas*) ile belirleneceği belirtilmektedir. Yakalama alanları, Komisyonun *Maersk/ECT* kararında<sup>79</sup> belirli bir grup limanın hizmet sunduğu coğrafi aralıklar olarak açıklanmaktadır. Bu bakımdan aynı yakalama alanına sahip limanlar aynı coğrafi pazar içinde değerlendirilmektedir (OECD 2011).

Bununla birlikte, coğrafi pazarın tanımlanmasında limanların aynı hinterlanda hizmet etmeleri her zaman yeterli olmamıştır. Nitekim Komisyonun *DP WORLD/CONTI 7/RICKMERS/DP WORLD BREAKBULK/JV* kararında<sup>80</sup> Hamburg-Le Havre bölgesindeki limanların aynı hinterlantlara hizmet ettiği belirtilmiş, ancak bölgedeki limanların hizmet fiyatlarının önemli ölçüde farklı olması dikkate alınarak coğrafi pazar kesin olarak tanımlanmamıştır.

Transit trafiği bakımından, bu hizmete ilişkin ürün pazarının ayrı tanımlanmasına paralel olarak ayrı coğrafi pazar tanımı yapılmaktadır. Transit trafiğinde daha fazla alternatif liman imkânı olması sebebiyle transit trafiği açısından coğrafi pazar hinterlant trafiğinde olduğundan daha geniş bir şekilde tanımlanmaktadır (Oxera 2011, 2). AB'nin OECD katkısında (2011, 233) ilave olarak *draft* kısıtları, ana güzergâhlara uzaklık ve kapasite kısıtı gibi unsurların transit trafiğine ilişkin coğrafi pazarın daha dar tanımlanması konusunda dikkate alınmıştır.

### **3.4. LİMAN HİZMETLERİNDE PAZARIN TANIMLANMASINDA KULLANILAN NİCELİKSEL YÖNTEMLER**

Limanalara ilişkin pazarın tanımlanmasında karşılaşılan güçlük, özellikle coğrafi pazarın tespit edilmesi noktasında ortaya çıkmaktadır. Öyle ki, limanların coğrafi etki alanlarının sınırları veya diğer limanlarla ikame edilebilirliği çoğu durumda belirsizliğini korumaktadır. Dolayısıyla deniz taşımacılığında olduğu gibi limanlar açısından da bu durumun üstesinden gelebilmek için iktisadi analize olan ihtiyaç artmaktadır. Ancak limanların karmaşık ve dinamik bir yapıya sahip olması ve liman faaliyetlerinin içi içe geçmesi bu tür analizlerin sağlıklı bir şekilde yapılmasını güçleştirmektedir.

<sup>79</sup> Case COMP/M.1674-*MAERSK/ECT* [1999] OJ C045, para. 10.

<sup>80</sup> Case COMP/M.5093-*DP WORLD/CONTI7/RICKMER/DP WORLD BREAKBULK/JV* [2008] OJ C267, para. 17.

Çalışmada deniz taşımacılığına ilişkin olarak yer verilen niceliksel testlerin ve bu testlere yönelik açıklamaların liman hizmetlerine ilişkin pazarın tanımlanması bakımından da geçerli olduğu söylenebilecektir. Kurulun “*Mardaş Nihai İnceleme*” kararında<sup>81</sup>, liman hizmetlerine ilişkin pazarın tanımlanmasında da deniz taşımacılığında olduğu gibi FERM testinin uygun olduğu kabul edilmiş ve analiz kapsamında önemli ve hissedilir seviyede bir fiyat artışının göstergesi olarak %5’lik ve %10’luk eşlik değerlerinin etkileri incelenmiştir.

Diğer yandan SSNIP testinin uygulanmasında pazarın yanlış tanımlanmasına yol açabilecek birtakım sorunlara ve bu sorunlardan kaçınmayı sağlayabilecek yöntemlerine değinmekte fayda bulunmaktadır. Nitsche (2004, 49) bu sorunlardan biri olan ve mevcut fiyatların rekabetçi fiyatların üzerinde olması halinde ortaya çıkan selofan yanılgısından kaçınmak için diğer limanların benzer hizmetlere ilişkin fiyatlarıyla bir kıyaslama yapılabileceğini veya limanın geçmiş kapasite kısıtlarının analiz edilebileceğini öngörmektedir. İkinci sorun referans alınan müşterilerden kaynaklanabilecektir. Nitsche (2004, 49-50) bu konuya ilişkin olarak, pazarın tanımlanmasında önemli olanın marjinal müşteri olduğunu, bunun yerine ortalama müşterilerin referans alınmasının hatalı sonuçlar verebileceğini belirtmiş ve bu durumun aşılması için liman kullanıcılarının fiyat artışı karşısındaki tepkilerini konu alan bir anket ve yük akış analizi (*cargo flow analysis*) kullanmıştır.

İlaveten, yanlış analiz sırasının (analize dâhil edilen ürünlerin sıralaması) dikkate alınması veya arz yönlü ikamenin ihmal edilmesi gibi sorunların da gündeme gelebileceğini belirten Nitsche (2004, 9-10; 48-50) Rotterdam Limanı’na ilişkin analizinde yukarıdaki kıyaslama, kapasite kısıtı ve yük akış analizinin yanında varsayımsal fiyat artışlarına karşı tepki analizinden (*analysis of switching in response to hypothetical price increases*), geçmiş fiyat değişimlerine karşı tepki analizinden (*analysis of past switching in response to price changes*) ve diğer niteliksel kanıtlardan faydalanmıştır. Bu kapsamda niceliksel testlerin liman hizmetlerine uygulanmasında da bu testlerin tamamlayıcı analizler ve çalışmalar, rakiplerin ve müşterilerin öznel değerlendirmeleri, geçmiş bulgular yoluyla desteklenmesi pazar analizinde niceliksel testlerin daha doğru yorumlanmasını sağlayabilecektir.

---

<sup>81</sup> 18-14/267-129 sayılı karar.

## BÖLÜM 4

# TÜRKİYE’DE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA İLGİLİ PAZARIN TANIMLANMASINA YÖNELİK YAKLAŞIM

Türkiye, sahip olduğu jeopolitik konumu ve uzun kıyı şeridiyle deniz yolu taşımacılığında önemli bir yere sahiptir. Bunun yanında, limanların kombine taşımacılığa uygunluğu ve bu uygunluğun geliştirilmesine yönelik çalışmaların devam etmesi, Türkiye’nin uluslararası ticarete rekabet gücünü artırmaktadır. Bununla birlikte, deniz yolu taşımacılığındaki birleşme ve iş birliği eğilimlerinin etkisi bütün dünyada olduğu gibi Türkiye bakımından da hissedilmektedir. Nitekim Kurulun deniz yolu taşımacılığına ilişkin kararlarının önemli bir kısmının birleşme işlemlerine ilişkin olduğu ve özellikle son yıllarda bu tür kararların sayısında artış yaşandığı görülmektedir (bkz. Ek-5 ve Ek-6). Deniz yolu taşımacılığına ilişkin diğer kararlarda ise genellikle hâkim durumun kötüye kullanılıp kullanılmadığının incelendiği görülmektedir (bkz. Ek-5 ve Ek-6). Deniz yolu taşımacılığına ilişkin olarak rekabet hukukunun uygulama alanına giren konuların genellikle birleşme ve kötüye kullanma dosyalarında yoğunlaşması bu sektöre ilişkin pazar analizlerinin neden önemli olduğunu açıklamaktadır.

Buna karşın, Kurulun deniz yolu taşımacılığına ilişkin geçmiş kararlarında genellikle detaylara girilmeden dosya mevcudu bilgilere, iddia konusuna veya tarafların faaliyet alanlarına atıfta bulunularak pazarın tanımlandığı görülmektedir. Pazarın bu şekilde detaya inilmeden analiz edilmesi bazı kararlarda pazarın olduğundan daha geniş tanımlanmasına yol açmıştır. Bu tür kararlar görece az sayıda kalsa da pazarın olduğundan daha geniş tanımlanması ilgili taraflar açısından öngörülebilirliğin azalmasına ve Kurul kararlarında tutarsızlığa yol açabilmektedir. Bu sorunun aşılmasında, pazar tanımına ihtiyaç duyulmadığı

durumlarda pazarın tanımlanmaması bir seçenek olabilecektir. Aksi durumda, pazar tanımı çalışmanın önceki bölümlerinde verilen kriterler eşliğinde ve olay özelindeki bilgiler çerçevesinde daha kapsamlı ele alınabilecektir.

Kurulun ilgili çoğu kararında, geçmiş Kurul kararlarının önemli bir etkisinin olduğu da söylenebilecektir. Deniz yolu taşımacılığının oldukça dinamik ve karmaşık bir sektör olduğu dikkate alındığında, pazarın salt geçmiş Kurul kararları çerçevesinde tanımlanması, pazar tanımını ticari gerçeklerden uzaklaştırabilecektir. Dolayısıyla, geçmiş Kurul kararlarının yanında sektörün özelliklerinin ve ilgili tarafların görüşlerinin pazarı tanımlarken dikkate alınması, ayrıca sektördeki gelişmeler eşliğinde pazar tanımının yeniden gözden geçirilmesi pazarın tanımlanmasında fayda sağlayacaktır.

Ayrıca, Kurul kararlarının önemli bir kısmında, pazar analizlerinin niteliksel unsurlara dayandığı görülmektedir. Nitekim pazarın tanımlandığı kararlar içerisinde sayısal yöntemlerden faydalanılan kararlar “*Un Ro-Ro Soruşturma*”<sup>82</sup>, “*Un Ro-Ro Nihai İnceleme*”<sup>83</sup> ve “*Mardaş Nihai İnceleme*”<sup>84</sup> kararlarıyla sınırlı kalmıştır. Deniz yolu taşımacılığı açısından özellikle coğrafi pazarın tanımlanması noktasında karşılaşılan güçlüklerin aşılması için pazar analizinin niceliksel verilerle ve sayısal yöntemlerle desteklenmesi pazarın doğru bir şekilde tanımlanmasına katkı sağlayacaktır.

Çalışmanın önceki bölümlerine paralel bir şekilde, Kurulun deniz taşımacılığına ve liman hizmetlerine ilişkin kararlarındaki pazar tanımı yaklaşımlarına ve gelecek kararlarda dikkate alınabilecek ilave önerilere aşağıda yer verilmektedir.

#### **4.1. KURULUN DENİZ TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN ÜRÜN PAZARI YAKLAŞIMI**

Kurulun genel yaklaşımında deniz taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinden ayrı bir pazar olarak ele alınmaktadır. Bu durum deniz taşımacılığının daha ekonomik olmasına ve çok büyük miktarda yükün tek seferde taşınmasına

---

<sup>82</sup> 12-47/1413-474 sayılı karar.

<sup>83</sup> 17-36/595-259 sayılı karar.

<sup>84</sup> 18-14/267-129 sayılı karar.

dayandırılmaktadır<sup>85</sup>. Kurulun deniz taşımacılığına ilişkin ürün pazarını, Komisyonun yaklaşımıyla benzer şekilde, dar tanımlama eğiliminde olduğu söylenebilecektir. Yine de, kimi kararlarda ürün pazarının “kabotaj hattında deniz yolu taşımacılığı”, “deniz yolu yük taşımacılığı” veya “uluslararası deniz taşımacılığı” şeklinde ve hatta bu ayrıma dahi gidilmeksizin “yurt içi nakliye”, “uluslararası nakliye” ve “kargo ve yük taşımacılığı” olarak geniş tanımlandığı görülmektedir (bkz. Ek-5). Kurulun genel yaklaşımı dikkate alındığındaysa, deniz taşımacılığına ilişkin ürün pazarlarını konteynerli DHT, Ro-Ro taşımacılığı ve AHT şeklinde ele almak mümkündür. İlk iki taşımacılık türü, Kurulun uygulamalarına daha sık konu olması nedeniyle, bu taşımacılık türlerine ilişkin Kurulun ürün pazarı yaklaşımında daha tutarlı olduğu, ancak bu kararlardaki tanımların büyük ölçüde geçmiş Kurul kararları çerçevesinde belirlendiği söylenebilecektir. Bu kapsamda, aşağıda, bu taşımacılık türlerine ilişkin Kurulun ürün pazarı tanımlarının genel çerçevesi ele alınmaktadır<sup>86</sup>.

#### 4.1.1. Konteynerli DHT’de Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı

Kurul kararlarında konteynerli DHT genellikle ayrı bir pazar olarak ele alınarak pazarın tanımı “düzenli hat/hatlarda konteyner taşımacılığı”, “düzenli konteyner hat taşımacılığı” veya “düzenli konteyner taşımacılığı” olarak farklı şekillerde ifade edilmektedir (bkz. Ek-5). Diğer yandan, “kara ve deniz yolu ile konteyner taşımacılığı” veya “liner taşımacılık” şeklinde pazarın daha geniş tanımlandığı şeklinde alt kırıma yer verilmeksizin tanımlandığı kararlar da mevcuttur (bkz. Ek-5). Bu kararlar Kurulun görece daha eski kararları olup, son yıllarda pazarın daha dar tanımlanması yönünde içtihat oluştuğu söylenebilecektir.

Genel olarak, DHT’nin ayrı bir pazar olarak tanımlanmasında gemilerin limanlardan kalkış saatlerinin ve hangi limanlara uğrayacağına önceden belirliliği, seferlerin düzenliliği ve sıklığı gibi hizmet özellikleri esas alınmıştır<sup>87</sup>. Kurul kararlarında henüz konteynerli DHT’nin alt kırımlarına yönelik bir pazar tanımı yapılmamış olmakla birlikte, Kurulun “*Maersk Devralma*” kararında<sup>88</sup>,

<sup>85</sup> Örneğin, 12-47/1413-474 sayılı karar, para. 18; 17-36/595-259 sayılı karar, para. 32.

<sup>86</sup> Konteynerli DHT’ye ve Ro-Ro taşımacılığına ilişkin Kurul kararlarının sayısı dikkate alınarak ayrı başlıklar altında verilmiştir.

<sup>87</sup> Örneğin, 16-33/574-250, 17-17/259-110, 18-31/530-261 sayılı kararlar.

<sup>88</sup> 17-15/210-89 sayılı karar.

Düzenli konteyner hat taşımacılığına ilişkin ilgili ürün pazarının kuru ve soğutuculu konteyner gibi alt ayrımları bulunsa da geçmiş bazı Kurul kararlarına uygun olarak, bu dosya özelinde düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarının alt pazarlara ayrılmasına gerek görülmemiştir.

İfadelerine yer verilmiştir. İfadelerden anlaşıldığı üzere, soğutuculu konteynerlere ilişkin pazarın ayrı tanımlanıp tanımlanmayacağı konusunda, geçmiş Kurul kararları dikkate alınmış olmakla birlikte, ifadelerde atıf yapılan Kurul kararları<sup>89</sup> incelendiğinde, bu kararlarda soğutuculu konteyner taşımacılığına ilişkin bir bilginin yer almadığı görülmektedir. Yine de, Kurulun konteynerli DHT'ye ilişkin ürün pazarı tanımlarında büyük ölçüde yeknesaklık bulunduğu, bununla birlikte, alt pazar bakımından henüz detaylı bir inceleme yapılmadığı söylenebilecektir.

#### 4.1.2. Ro-Ro Taşımacılığında Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı

Konteynerli DHT'nin yanında Kurulun gündemine oldukça sık gelen diğer bir deniz taşımacılığı türü Ro-Ro taşımacılığıdır. Ro-Ro taşımacılığının kara yolu taşımacılığına alternatif olarak ortaya çıkmasının bir sonucu olarak Kurul kararlarının çoğunda taraflarca bu iki taşımacılık türünün ikame edilebilir olduğu savunulmuştur. Kurulun bu konuyu detaylı bir şekilde ele aldığı “*Un Ro-Ro Soruşturma*”<sup>90</sup> ve “*Un Ro-Ro Nihai İnceleme*”<sup>91</sup> kararlarında, arz bakımından kara yolu ve Ro-Ro taşımacılığı arasında geçişin önemli düzeyde maliyet yarattığı, talep bakımından da bu iki taşımacılık türünün hizmet niteliği ve özellikleri açısından farklılaştığı, ayrıca taşıtanın taşıma türünü değiştirmesi halinde ek bir maliyete katlanması gerektiği belirtilerek Ro-Ro taşımacılığının kara yolu taşımacılığıyla arz ve talep yönünden ikame olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Dahası bu kararlarda, kara yolu taşımacılığının Ro-Ro taşımacılığı üzerinde önemli düzeyde bir rekabetçi baskı oluşturmadığının tespitinde, niceliksel verilerden ve sayısal yöntemlerden de faydalanılmıştır.

İlgili kararlarda<sup>92</sup> ayrıca, genel olarak, Ro-Ro taşımacılığının “tekerlekli ve mobil yük” gemilerinin kendi tekerleğiyle hareket edebilen araçların taşınmasına uygun şekilde inşa edildiği, Ro-Ro gemileriyle taşınan yüklerin diğer tür

<sup>89</sup> 05-67/950-257, 07-88/1112-434, 09-04/91-31, 11-19/354-114, 14-28/571-250 sayılı kararlar.

<sup>90</sup> 12-47/1413-474 sayılı karar.

<sup>91</sup> 17-36/595-259 sayılı karar.

<sup>92</sup> Örneğin, 12-47/1413-474, 17-36/595-259, 18-17/302-151 sayılı kararlar.



gemilerle taşınmadığı ve bu nedenle bu yüklerin elleçlenmesinin farklılık gösterdiği belirtilerek Ro-Ro taşımacılığının diğer deniz taşımacılığı türlerinden de farklılaştığı kabul edilmiştir. Bu bakımdan birçok Kurul kararında Ro-Ro taşımacılığına ilişkin hizmetlerde ürün pazarı “tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri” şeklinde diğer deniz taşımacılığı türlerinden ayrı bir pazar olarak tanımlanmıştır<sup>93</sup>.

Kurul, Ro-Ro taşımacılığındaki gemilerin taşıma kapasiteleri veya taşıdıkları yükler bakımından daha dar bir pazar tanımının gerekli olup olmadığını ise “*Un Ro-Ro Nihai İnceleme*” kararında<sup>94</sup> incelemiş, ancak Ro-Ro gemilerinin yük esnekliğine ve kolaylıkla revize edilebilme özelliklerine sahip olduğunu belirterek Ro-Ro gemi tiplerini kesin sınırlarla birbirinden ayırmanın mümkün olmadığı sonucuna ulaşmıştır<sup>95</sup>.

Kurul kararlarında Ro-Ro taşımacılığının daha sık ele alınması ve pazar yapısı (yoğunlaşma düzeyi, hizmetin işleyişi, dinamikleri vb.), bu taşımacılığa yönelik pazar analizlerinin de daha detaylı olmasını beraberinde getirmiştir. Nitekim pazar analizleri sektöre ilişkin bilgiler ve hizmet özellikleri çerçevesinde hizmetin intermodal ve intramodal ikame edilebilirliği dikkate alınarak şekillenmiştir. Bunun yanı sıra “*Un Ro-Ro Soruşturma*”<sup>96</sup> ve “*Un Ro-Ro Nihai İnceleme*”<sup>97</sup> kararlarında ürün pazarının tanımlanmasında kullanılan niteliksel ve niceliksel unsurlar iktisadi analiz bulgularıyla birlikte yorumlanmıştır.

#### **4.1.3. AHT’de Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı**

Kurul kararlarında serbest çalışan yük gemisi hizmetleri olarak adlandırılan bu taşımacılık türü, diğer deniz taşımacılığı türlerine kıyasla Kurulun uygulamasına daha az konu olmuş ve genel olarak Komisyon kararları çerçevesinde ele alınmıştır. Öyle ki, Kurul, “*Maersk-APMH Devralma*” kararında<sup>98</sup> Komisyon kararlarına atıf yaparak, bu taşımacılık türünde sunulan hizmeti teknik ve

---

<sup>93</sup> Söz konusu kararlar ve ürün pazarının farklı şekilde tanımlandığı kararlar için bkz. Ek-5.

<sup>94</sup> 17-36/595-259 sayılı karar.

<sup>95</sup> Kararda, 4.000 dwt’den daha düşük tonaja sahip olan yakın yol Ro-Ro gemileriyle 4.000 dwt’den daha yüksek tonaja sahip olan uzak yol Ro-Ro gemileri bakımından ele alınmıştır.

<sup>96</sup> 12-47/1413-474 sayılı karar.

<sup>97</sup> 17-36/595-259 sayılı karar.

<sup>98</sup> 18-06/96-50 sayılı karar.

işleyiş özellikleri bakımından diğer deniz taşımacılığı hizmetlerinden ayırmış ve ardından AHT gemilerinin kuru ve sıvı dökme yüklere göre farklı teçhizat ile donatıldıklarından birbiriyle ikame olamadıklarını ve farklı müşterilere hitap ettiklerini belirterek sıvı ve kuru dökme yükleri taşıyan gemilerin ayrı pazarlarda olduğu sonucuna ulaşmıştır. Diğer yandan, bu kararda gemi boyutuna göre bir ayırmadan da bahsedilmesine karşın, nihai pazar tanımında böyle bir ayırma gidilmemiştir. Bununla birlikte, “*Maersk-APMH Devralma*” kararında<sup>99</sup> da bahsi geçen hususlar belirtilmesine karşın ürün pazarı nihai olarak “serbest çalışan yük gemisi hizmetleri” olarak tanımlanmış, böylece sıvı ve kuru dökme yük gemileri bakımından ayırım göz ardı edilmiştir.

Kurulun gemi boyutunu dikkate aldığı tek kararı “*Ereğli Denizcilik Devralma*” kararıdır<sup>100</sup>. Kararda, dökme kuru yük taşımacılığı yapan ve 80.000 dwt üzerindeki büyük tonajlı capesize gemilerin sağladığı maliyet avantajı, kiralanma ve kullanma fiyatlarındaki farklılıklar dikkate alınarak, ürün pazarı, “capesize gemiler ile yapılacak dökme yük taşımacılığı pazarı” şeklinde tanımlanmıştır. Ürün pazarı tanımında dökme yükler için kuru ve sıvı şeklinde bir ayırma girilmese de capesize gemiler kuru dökme yüklerin taşınması için uzmanlaştığından ve sıvı dökme yüklerin taşınmasında uygun olmadığından pazarın hitap ettiği yük tipinin kuru dökme yükler olduğu söylenebilecektir.

Yukarıdaki açıklamalardan görüleceği üzere, Komisyonun gemi boyutlarına göre pazarın alt kırılımlarına inmesi yaklaşımı bir karar dışında Kurul tarafından benimsenmemiştir. Bu durumun gerekçelerinin kararlara yansımamış olmasının ise Kurulun bir sonraki kararları bakımından ve ayrıca ilgili taraflar açısından öngörülebilirliği azalttığı söylenebilecektir. Ayrıca, ilgili kararlardaki açıklamaların ve nihai pazar tanımının birbirinden farklı olmasının belirsizliğe neden olan bir diğer unsur olduğu ifade edilebilecektir.

---

<sup>99</sup> 17-15/210-89 sayılı karar.

<sup>100</sup> 04-79/1147-287 sayılı karar.

## 4.2. KURULUN DENİZ TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN COĞRAFI PAZAR YAKLAŞIMI

Deniz taşımacılığı bakımından pazarın tanımlanmasında karşılaşılan temel güçlük, coğrafi ikame edilebilirliğin ortaya konmasıdır. Kurulun deniz taşımacılığına ilişkin kararları incelendiğinde, kararların çoğunda coğrafi pazar analizinin detaylarına yer verilmediği veya coğrafi pazar tanımında ilgili taraflarca faaliyet gösterilen hatların ya da geçmiş tarihli Kurul kararlarının esas alındığı görülmektedir<sup>101</sup>. Coğrafi pazarın detaylı bir şekilde analiz edilmemesi ve özellikle tarafların faaliyet gösterdikleri hatların esas alınması coğrafi ikame edilebilirliğin gözden kaçırılmasına yol açabilecek ve böylece pazarın olduğundan dar veya geniş tanımlanmasına sebep olabilecektir. Bu bakımdan coğrafi pazar analizlerinin çalışmanın ikinci bölümünde yer verilen unsurlar çerçevesinde yapılması veya pazar tanımına ihtiyaç duyulmadığı durumlarda pazarın kesin bir şekilde tanımlanmaması, özellikle sonraki kararların ve ilgili tarafların yanlış yönlendirilmesinden kaçınılmasını sağlayabilecektir.

Kurulun deniz taşımacılığına ilişkin coğrafi pazar tanımı yaklaşımına aşağıda konteynerli DHT, Ro-Ro taşımacılığı ve AHT bakımından yer verilmektedir<sup>102</sup>.

### 4.2.1. Konteynerli DHT’de Kurulun Coğrafi Pazar Yaklaşımı

Kurulun konteynerli DHT’ye ilişkin coğrafi pazar tanımları incelendiğinde, daha eski tarihli kararlarda hizmetin küresel nitelik arz ettiği belirtilerek coğrafi pazar “Türkiye” olarak tanımlanırken, son yıllarda Komisyonun yaklaşımıyla paralel bir şekilde coğrafi pazarın hat bazında tanımlandığı görülmektedir (bkz. Ek-5). Coğrafi pazar hat bazında belirlenirken genellikle, ticaret hatlarının gidiş ve dönüş yönleri taşınan miktar, yük tipi, uğranılan limanların özellikleri gibi unsurlar çerçevesinde ayrı ele alınmıştır<sup>103</sup>. İlgili kararlar incelendiğindeyse coğrafi pazarın tek bir yönünü içerecek şekilde tanımlanan bir kararın henüz bulunmadığı görülmektedir. Yine de bu yaklaşımın, Kurulun coğrafi pazar analizinde hattın iki yönünde farklı özelliklerin olup olmadığını görmesini kolaylaştırdığı

<sup>101</sup> Örneğin, 08-49/697-273, 12-46/1398-471, 14-02/141-19, 16-01/12-5 sayılı kararlar.

<sup>102</sup> Ürün pazarının söz konusu taşıma türlerinden daha geniş tanımlandığı kararlarda ise coğrafi pazar genellikle Türkiye olarak belirlenmiştir.

<sup>103</sup> Örneğin, 05-67/950-257, 17-15/210-89, 17-17/259-110, 18-31/530-261, 19-02/6-3 sayılı kararlar.

söylenebilecektir. Öte yandan, bu taşımacılık türüne ilişkin kararların önemli bir kısmında, coğrafi pazarın detaylı bir analize tabi olmaksızın ve ilgili tarafların beyanları doğrultusunda tanımlandığı söylenebilecektir.

#### **4.2.2. Ro-Ro Taşımacılığında Kurulun Coğrafi Pazar Yaklaşımı**

Kurul, konteynerli DHT'deki coğrafi pazarı hat bazında tanımlama yaklaşımını Ro-Ro taşımacılığına ilişkin kararlarında da benimsemektedir. Bu bakımdan konteynerli DHT ile Ro-Ro taşımacılığına ilişkin coğrafi pazarın tanımlanmasında dikkate alınan unsurlar benzerlik göstermektedir. Örneğin, Kurulun “*Un Ro-Ro Soruşturma*” kararında<sup>104</sup>, Türkiye-Avrupa arasındaki her bir Ro-Ro hattının birbiriyle ikame olup olmadığı değerlendirilirken Ro-Ro taşıma adetlerine, hatların tercihinde rol oynayan kriterlere, hatların birbirlerinin fiyatlarını, kalitelerini veya sefer sıklığını etkileyip etkilemediğine ve pazardaki geçmiş verilere bakılmıştır.

Ro-Ro taşımacılığına ilişkin pazarın özellikleri ve yapısı bakımından coğrafi pazarın ayrıntılı bir analiz kapsamında değerlendirilmesi beklenirken, Kurul kararlarında genellikle niteliksel unsurlardan yararlanılmıştır. Niceliksel unsurlardan ve sayısal yöntemlerden faydalanılan kararlar ise “*Un Ro-Ro Soruşturma*”<sup>105</sup> ve “*Un Ro-Ro Nihai İnceleme*”<sup>106</sup> ile sınırlı kalmıştır.

#### **4.2.3. AHT'de Kurulun Coğrafi Pazar Yaklaşımı**

Kurulun, serbest çalışan yük gemilerine ilişkin kararlarında Komisyonun yaklaşımına paralel şekilde gemi boyutunu nazara aldığı ve pazarı coğrafi olarak geniş tanımlama eğiliminde olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Kurulun “*Maersk Devralma*”<sup>107</sup> ve “*Maersk-APMH Devralma*”<sup>108</sup> kararlarında, 25.000 dwt üstünde olan tankerlerin genellikle uzun mesafe ticarete odaklandığı ve dosya kapsamındaki tarafların faaliyetlerinin 25.000 dwt üzerindeki tankerlerde çalıştığı dikkate alınarak coğrafi pazar küresel olarak tanımlanmıştır. Kurulun

---

<sup>104</sup> 12-47/1413-474 sayılı karar.

<sup>105</sup> Agk.

<sup>106</sup> 17-36/595-259 sayılı karar.

<sup>107</sup> 17-15/210-89 sayılı karar.

<sup>108</sup> 18-06/96-50 sayılı karar.

“Maersk-APMH Devralma” kararında<sup>109</sup> ayrıca, tanker işletmecilerinin gemilerini kolaylıkla farklı limanlarda yeniden konuşlandırılabilmesi ve farklı bölgelerde yer alan spot fiyatlar arasındaki korelasyonun oldukça yüksek olması da coğrafi pazarın küresel seviyede belirlenmesinde dikkate alınmıştır.

Ürün pazarının “capesize gemiler ile yapılacak dökme yük taşımacılığı pazarı» olarak belirlendiği Kurul kararında<sup>110</sup> ise capesize gemilerle yapılan taşıma hizmetlerinin, herhangi bir engelle karşılaşmaksızın dünya çapında faaliyet gösteren çeşitli teşebbüslerden satın alınabilmesi nedeniyle coğrafi pazarın, “Dünya Pazarı” şeklinde tanımlanabileceği belirtilmekle beraber, coğrafi pazar “Türkiye “ olarak belirlenmiştir. Zaman içinde, ürün pazarının özellikleri ve Komisyonun uygulamaları da takip edilerek Kurulun görece daha eski olan bu kararındaki yaklaşımından coğrafi pazarın geniş tanımlandığı bir yaklaşıma geçildiği söylenebilecektir.

### 4.3. LİMAN HİZMETLERİNDE KURULUN ÜRÜN PAZARI YAKLAŞIMI

Kurulun liman hizmetlerine yönelik kararlarında limanlar, buldukları yer, med-cezir, faaliyet alanları, trafik tipleri, sahipleri, yük akımı ve gümrük formaliteleri gibi çeşitli kriterlere göre sınıflandırılmaktadır<sup>111</sup>. Pazarın tanımlanmasına, limanda sunulan hizmetten yola çıkılarak başlanmaktadır. Ürün pazarının tespitinde dikkate alınan faktörler Kurulun İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin kararında<sup>112</sup>;

Limanlara yönelik ilgili ürün pazarı tespitinde, 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.

şeklinde ifade edilmiştir. Kurul kararlarında, genel olarak, ürün pazarları limanların hizmet verdiği yük tipleri bakımından kuru dökme yük, sıvı dökme yük ve genel yükler (konteyner, Ro-Ro vb.) olarak üç temelde ele alınmıştır.

<sup>109</sup> Agk.

<sup>110</sup> 04-79/1147-287 sayılı karar.

<sup>111</sup> 07-34/341-122 sayılı karar.

<sup>112</sup> 10-75/1538-592 sayılı karar.

Bu kararlar incelendiğinde, kararların bazılarında ürün pazarı sıvı dökme, kuru dökme ve genel yükler ile konteyner yükleri bakımından ayrı ayrı tanımlanırken, bazılarında bu yüklere yönelik liman hizmetlerinin aynı ürün pazarı tanımı altında birlikte ele alındığı görülmektedir. Ürün pazarının birden fazla yük hizmetini içerdiği kararların bir kısmında değerlendirmelerin hizmetlere göre ayrı ayrı yapılması, bu hizmetler arasındaki farklılıkların dikkate alındığını gösterebilecekse de, aşağıda detaylarına yer verildiği üzere, sözü edilen yüklere yönelik liman hizmetlerinin ayrı ürün pazarlarının konusunu oluşturduğu düşünülmektedir. Ürün pazarının olduğundan geniş tanımlanması, ilgili taraflar açısından belirsizliğe neden olabilecek ve sonraki Kurul kararlarında ürün pazarının daha geniş tanımlanmasına zemin oluşturabilecektir.

Limanların deniz taşımacılığına yönelik hizmetlerinde Kurulun esas aldığı genel ve dökme yüklerle ilişkin ayrımı dikkate alınarak liman hizmetlerine ilişkin ürün pazarı yaklaşımına aşağıda yer verilmektedir.

#### **4.3.1. Genel Yüklere İlişkin Liman Hizmetlerinde Kurulun Ürün Pazarı Yaklaşımı**

Kovansiyonel veya konteynerli DHT ile taşınabilen genel yüklere ilişkin liman hizmetleri, dökme yüklere yönelik liman hizmetlerinden ayrı bir pazar olarak tanımlanmaktadır. Kurulun “*Grup Maritim/APM Nihai İnceleme*” kararında<sup>113</sup> bu durum,

konteyner elleçleme hizmetlerinin, dökme kuru ve sıvı yüklere kıyasla taşıdığı farklılıklar ve gerektirdiği farklı teknik ekipman ve nitelikler ile farklı yüklere yönelik olarak tasarlanmış limanların diğer yük türlerinin elleçlenmesine uygun hale gelmesi için değişiklikler yapılmasının gerekmesi, konteyner elleçleme hizmetlerinin özel yapısını ve dolayısıyla ilgili pazarın tanımlanması bakımından diğer elleçleme faaliyetlerinden ayrılması gerektiğini ortaya koymaktadır.

şeklinde ifade edilmiştir. Bunun yanında, Kurulun genel yaklaşımında, konteynersiz genel yüklere yönelik hizmetler “genel yük elleçleme hizmetleri”, konteynerli yüklere yönelik hizmetler ise “konteyner elleçleme hizmetleri”, “konteyner elleçlemeye yönelik limancılık hizmetleri” veya “konteyner elleçlemeye yönelik

---

113 16-16/267-118 sayılı karar.

liman işletmeciliği hizmetleri” şeklinde tanımlanmıştır. Kurulun genel yüklerde bu şekilde bir ayrıma gitmesinde, genel yüklerle konteyner yüklerinin hizmet alacakları liman özelliklerinin ve pazar şartlarının birbirinden farklı olması ve alternatif liman bulma kolaylığı gibi faktörler rol oynamıştır<sup>114</sup>. Buna karşın konteynerli ve konteynersiz yüklere yönelik liman hizmetlerini aynı ürün pazarı altında tanımlayan kararlar da bulunmaktadır (bkz. Ek-6).

Genel yüklerle yönelik liman hizmetlerinde, Ro-Ro gemilerine yönelik elleçleme hizmetleri için de “Ro-Ro gemilerine sunulan liman hizmetleri” olarak ayrı bir pazar tanımına gidilmektedir (bkz. Ek-6). Bu kapsamda, liman hizmetlerine ilişkin açıklanan bu ayrımların Komisyon yaklaşımıyla uygunluk gösterdiği ifade edilebilecektir. Diğer yandan, Komisyonun transit ve yerel yük ayrımına ilişkin uygulaması sadece “*Mardaş Nihai İnceleme*” kararında<sup>115</sup> kabul görmüştür. Kurulun diğer kararları bakımından ise transit trafiği ürün pazarlarının tanımlanmasından ziyade coğrafi pazarın tanımlanmasında dikkate alınmıştır. Bu bakımdan Kurulun, kararlarında çoğunlukla transit ve hinterlant trafiğini birlikte tanımlayarak ürün pazarını geniş tuttuğu söylenebilecektir.

Limanların hizmet verebildikleri gemi büyüklüklerine göre pazarın daha dar tanımlanıp tanımlanmayacağı ise “*Grup Maritim/APM Nihai İnceleme*”<sup>116</sup> ve “*Mardaş Nihai İnceleme*”<sup>117</sup> kararlarında irdelenmiş, ancak kararlarda Kurulun ve Komisyonun geçmiş yaklaşımı dikkate alınarak pazarın gemi büyüklüklerine göre ayrılmasına gerek görülmemiştir. “*Grup Maritim/APM Nihai İnceleme*” kararında<sup>118</sup> ayrıca, limanların farklı boyutlardaki gemilere hizmet sunabilme kabiliyetinin, pazarın tanımıyla değil pazarda rekabetçi avantajlar yaratılmasıyla ilgili olduğu ve rakip limanların da sonradan kendilerini geliştirmek veya kapasitelerini artırmak suretiyle aynı konuma erişebileceği belirtilmiştir.

#### **4.3.2. Kurulun Kuru ve Sıvı Dökme Yüklere İlişkin Liman Hizmetlerinde Ürün Pazarı Yaklaşımı**

Çalışmanın önceki bölümlerinde de verildiği üzere limanda sunulan hizmetin

<sup>114</sup> 18-14/267-129 sayılı karar.

<sup>115</sup> Agk.

<sup>116</sup> 16-16/267-118 sayılı karar.

<sup>117</sup> 18-14/267-129 sayılı karar.

<sup>118</sup> 16-16/267-118 sayılı karar.

yük tiplerine göre farklı teknik özelliklere sahip olmasından dolayı dökme yüklerle ilişkin liman hizmetleri “kuru yük elleçleme hizmeti” ve “sıvı yük elleçleme hizmeti” olarak ayrı ele alınmaktadır. Kurulun birçok kararında ise konteynersiz genel yükler, kuru dökme ve sıvı dökme yükler için liman hizmetleri “konvansiyonel yük elleçleme hizmetleri” pazarında birlikte ele alınmıştır (bkz. Ek-6). Pazarların bu şekilde olduğundan daha geniş tanımlanması, Kurul kararlarının Komisyonun yaklaşımından uzaklaşmasına neden olduğu gibi rekabetçi endişelerin gözden kaçırılmasına da sebep olabilecektir.

#### **4.4. LİMAN HİZMETLERİNDE KURULUN COĞRAFİ PAZAR YAKLAŞIMI**

Türkiye’nin OECD katkısında (2011, 203) da belirtilmiş olduğu üzere, Kurul limanlar bağlamında coğrafi pazarın tespitinde statik unsur (hinterlant trafiği) ve dinamik unsur (yakalama alanı-transit trafik) dikkate almaktadır. Kurul kararlarında pazarın tanımı çoğunlukla statik unsur üzerinden yapılmış olup, dinamik unsur ancak incelenen limanın ana liman özelliğine sahip olduğu durumlarda dikkate alınmıştır. Kurulun, “İzmir Limanı Özelleştirmesi” kararında<sup>119</sup> bir limanın DHT taşıyıcılarını çekebilecek “ana liman” olma özelliğine sahip olması için coğrafi konumunun (limanın önünün açık olması), fiziki yapısının ve elleçleme verimliliğinin yanında 1.000.000 TEU ve üzerindeki elleçleme kapasitesine sahip olmasının ve en az sapma üzerinden limana yanaşılmasının belirleyici olduğu ifade edilmiştir.

Statik ve dinamik unsurun birlikte dikkate alındığı kimi kararlarda ise, transit trafik için coğrafi pazar liman bazlı belirlenmiştir. Örneğin, “İzmir Limanı Özelleştirmesi” kararında<sup>120</sup> coğrafi pazar hinterlant trafiği açısından Ege, Marmara, İç Anadolu ve Batı Akdeniz Bölgeleri; transit trafiği bakımından İzmir ve Mersin limanları belirlenmiştir. Bu yaklaşım hinterlant trafiğinin transit trafiğine göre daha geniş tanımlanmasına yol açmıştır.

“Grup Maritim/APM Nihai İnceleme” kararında<sup>121</sup> ise transit yükler bakımından, coğrafi pazarın en geniş şekliyle Akdeniz havzası veya Türkiye

---

<sup>119</sup> 07-47/507-182 sayılı karar.

<sup>120</sup> Agk.

<sup>121</sup> 16-16/267-118 sayılı karar.



olarak tanımlanabilmesinin mümkün olduğu belirtilmiş, ancak kararda ürün pazarında hinterlant veya transit trafik ayrımlarına gidilmemesi ve coğrafi pazarın dar tanımlanmasının, herhangi bir rekabetçi risk ortaya çıkarmaması nedeniyle, transit ve yerel yüklerine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri bakımından “İzmir İli” tek bir coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. Diğer yandan “*Mardaş Nihai İnceleme Kararı*” kararında<sup>122</sup> Komisyonun genel yaklaşımına uygun bir şekilde coğrafi pazar hinterlant trafiği bakımından Marmara Bölgesi olarak tanımlanırken, pazarın transit trafik açısından Türkiye ve komşu ülkeler olarak belirlenebileceği belirtilmiş; ancak, kesin bir pazar tanımına gidilmemiştir. Bu bakımdan Kurulun hinterlant ve transit trafiğine yönelik geçmiş coğrafi pazar tanımlarında bir yeknesaklık bulunmadığı ve Komisyonun yaklaşımından farklı olarak hinterlant trafiğine ilişkin coğrafi pazarın transit trafiğine ilişkin coğrafi pazardan daha geniş belirlenebileceği söylenebilecektir.

Liman hizmetlerine ilişkin coğrafi pazarın belirlenmesinde genel olarak, limanların özellikleri ve kapasitesi, limanın bulunduğu coğrafya, hinterlanda ulaşım imkânları ve bu imkânların gelişmesi yönündeki beklentiler, limanların birbirlerine olan uzaklıkları, yükün geliş ve varış yerleri, liman müşterilerinin hizmet sağlayıcısını tercih ederken dikkate alacağı faktörler, elleçleme maliyeti, liman masrafları, rıhtım uzunluğu ve su derinliği, vinç büyüklüğü, vinç ve rıhtım verimliliği, sabit ulaşma/yanaşma zamanının uygunluğu gibi unsurlar dikkate alınmıştır. “*Mardaş Nihai İnceleme Kararı*” kararında<sup>123</sup> ise ilave olarak iktisadi analiz yöntemine de başvurulmuştur.

Kurul kararlarının<sup>124</sup> çoğunda limanın ağırlıklı olarak hinterlant trafiğine hizmet sunduğu belirtilerek coğrafi pazar tanımlanmıştır. Yine de sayılan unsurlardan, liman hizmetlerine ilişkin coğrafi pazarın tanımlanmasında coğrafi özelliklerin ve liman özelliklerinin belirleyici öneme sahip olduğu, yük tiplerinin ise Kurul kararlarında geri planda kaldığı anlaşılmaktadır. Nitekim konteyner yüklerini, kuru ve sıvı dökme yükleri birlikte içeren kararlarda, bu yük tiplerine özgü ayrıca bir değerlendirme yapılmamış ve bu yüklere ilişkin liman hizmetleri tek bir coğrafi pazar tanımı çerçevesinde ele alınmıştır. Bu kararlarda coğrafi

---

<sup>122</sup> 18-14/267-129 sayılı karar.

<sup>123</sup> 18-14/267-129 sayılı karar.

<sup>124</sup> Örneğin, 16-16/267-118, 18-14/267-129 sayılı kararlar.

pazarlar genel olarak bölgesel (Akdeniz, Marmara vb.) veya bölgelerin batı ve doğu olarak ayrılmasıyla tanımlanırken, bazı kararlarda coğrafi pazarın il bazında ve hatta sadece liman özelinde tanımlandığı görülmektedir (bkz. Ek-6). Diğer yandan Kurulun birden çok coğrafi bölgeyi bazen de tüm Türkiye'yi içerecek şekilde daha geniş coğrafi pazar tanımına gittiği de görülmektedir (bkz. Ek-6).

Coğrafi pazarın bu şekilde geniş tanımlanmasında konteyner taşımacılığının yapısı gereği uzak coğrafi bölgelerdeki limanların dahi birbirine alternatif oluşturabildiği varsayımı etkili olmuştur<sup>125</sup>. Ancak, konteynerlere ilişkin bu yaklaşımın dökme yükler için de geçerli olduğunu söylemek doğru olmayacaktır. Zira, dökme yükler bakımından taşıma maliyeti daha yüksek ve konteynerler kadar diğer taşıma sistemlerine entegre kolaylığına sahip değildir. Dolayısıyla, konteyner yükleriyle dökme yükler için tek bir coğrafi pazarın kabul edilmesi dökme yükler açısından daha geniş bir coğrafi pazar tanımının benimsenmesine neden olabilecektir.

Ro-Ro taşımacılığına yönelik liman hizmetleri bakımından ise, Kurulun Ro-Ro taşımacılığına yönelik liman hizmetlerini ayrı coğrafi pazarlarda tanımladığı az sayıda kararı<sup>126</sup> bulunmaktadır. “*Samsun Limanı Özelleştirmesi*” kararında<sup>127</sup> Ro-Ro taşımacılığına ilişkin liman hizmetlerinde ayrı bir coğrafi pazar değerlendirmesi yapılmasında, Ro-Ro taşımaları açısından yüklerin teslim alındığı nokta ile teslim edileceği varış noktasının TIR'ın Ro-Ro gemisine bineceği limanın seçiminde belirleyici oluşu dikkate alınmış ve bu hizmete ilişkin coğrafi pazar diğer ürün pazarlarına göre daha dar tanımlanmıştır.

---

<sup>125</sup> 04-32/373-94, 04-47/615-152 sayılı kararlar.

<sup>126</sup> 08-39/514-189, 14-26/527-233 sayılı kararlar.

<sup>127</sup> 08-39/514-189 sayılı karar.

## SONUÇ

Uluslararası ticaretin işleyişinde önemli bir konuma sahip olan deniz yolu taşımacılığı, özellikle son yıllarda, taşıyıcıların ölçek ve kapsam ekonomisinden faydalanma arayışları çerçevesinde iş birliğinin, dikey ve yatay entegrasyonların artışına tanıklık etmekte ve bu durum sektörün yoğunlaşmış bir yapıya sahip olmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla, deniz yolu taşımacılığına ilişkin rekabet hukuku uygulamalarının ağırlıklı konusunu birleşme işlemleri oluşturmaktadır. Bu durum, pazarın doğru tanımlanmasını, rekabet hukuku uygulamalarının temeli haline getirmektedir.

Pazarın tanımlanmasındaki kilit unsur, rekabetçi kısıtlamalara neden olan ikame edilebilirliktir. Ancak, deniz yolu taşımacılığıyla ilgili nitel ve nicel değişkenlerin çokluğu, hizmetlerin ve coğrafi alanların ikame edilebilirliğinin ortaya konmasındaki güçlük ve sektörün devamlı gelişim içinde olması pazarın tanımlanmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle, çalışma kapsamında, deniz taşımacılığının ve liman hizmetlerinin temelde taşıma talebine dayanması dikkate alınarak pazarın tanımlanmasında öncelikle söz konusu hizmetlerin diğer taşıma türleriyle ikame edilebilirliğinin ve ardından kendi içerisindeki hizmet türleri arasındaki ikame edilebilirliğin incelendiği iki aşamalı bir yaklaşım benimsenmiştir.

İlk aşamaya ilişkin olarak çalışmada, deniz taşımacılığı ve liman hizmetlerinin, diğer taşıma türlerinde sunulan hizmetlerle ikame edilebilirliği incelenmiş; hizmet özellikleri ve avantajları nedeniyle deniz taşımacılığı ve liman hizmetlerinin, diğer taşıma türlerinde sunulan hizmetlerle ikame edilebilirliğinin oldukça sınırlı olduğu

literatürdeki görüşler ve Komisyonun kararları çerçevesinde ortaya konmuştur.

İkinci aşama olan deniz taşımacılığının ve liman hizmetlerinin kendi içerisindeki hizmet türleri arasındaki ikame edilebilirliğin ve bu hizmetlere ilişkin coğrafi ikame edilebilirliğin ortaya konması ilk aşamaya kıyasla daha güçtür. Deniz taşımacılığının alt sektörlerinin hizmet şekilleri ve iktisadi özellikleri bakımından birbirinden önemli ölçüde farklılaşması ve dahası bu alt sektörler içerisindeki alt birimler bakımından dahi farklı hizmet sunan özel gemi türlerinin ve boyutlarının bulunması veya bunların zamanla değişmesi bu sektörde ikame edilebilirliğin ortaya konmasını zorlaştıran unsurlar arasında sayılabilecektir. Liman hizmetleri açısından da limanlarda sunulan hizmetlerin ve liman idarelerinin izlediği politikaların birbirlerinden farklılık göstermesi, pazarın tanımlanmasında zorluk yaratmaktadır. Bunun yanında konteynerleşmenin yaygınlaşması ve büyük tonajlı gemilere yönelim, liman dağıtım sistemlerinin sektörde ağırlık kazanmasına ve limanların coğrafi etki alanlarının genişlemesine yol açarak, liman hizmetlerine ilişkin pazar tanımının bu gelişmeler çerçevesinde gözden geçirilmesini gerekli kılmaktadır.

Dolayısıyla oldukça karmaşık olan denizcilik sektörünün işleyişi ve dinamik yapısı ile birçok sektörden etkilendiği de göz önüne alındığında, pazar analizlerinin olay bazında (*case-by-case*) yapılmasının deniz yolu taşımacılığı hizmetleri açısından oldukça uygun düştüğü değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, Rekabet Kurulu tarafından olay bazında yapılacak değerlendirmelere ışık tutmak üzere, bu çalışma kapsamında Komisyon kararları ve ilgili literatür ışığında deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri bakımından pazarın tanımlanmasında dikkate alınan temel unsurlar aktarılmıştır. Ayrıca, Kurulun deniz yolu taşımacılığına ilişkin pazarın tanımlanmasında izlediği yaklaşımın ortaya konması adına geçmiş tarihli Kurul kararları incelenmiştir.

Yapılan inceleme sonucunda, Kurulun mevcut uygulamasında, pazarın tanımlanmasında çoğunlukla geçmiş Kurul kararlarında izlenen yöntemlerin kullanıldığı, geçmişte yapılan pazar tanımlarının büyük ölçüde yeni dosyalar bakımından da belirleyici olduğu, pazar analizlerinin ise genel olarak niteliksel unsurlara ve ilgili tarafların görüşlerine dayandığı görülmüştür. İlgili sektörlerin

dinamik ve karmaşık yapısı göz önünde bulundurulduğunda, bu tarz bir yaklaşımın sektördeki ikame edilebilirliğin ve pazardaki değişimlerin ikame edilebilirliğe etkilerinin göz ardı edilmesine yol açabileceği değerlendirilmiştir.

Bu çerçevede, ilgili pazarın tanımlanmasında kilit unsur olan ikame edilebilirliğin doğru şekilde değerlendirilebilmesi, pazar tanımlarının sektörlerin değişen koşulları gereğince güncellenebilmesi ve dolayısıyla ilgili sektörler bakımından rekabet hukukunun sağlıklı şekilde uygulanması adına çeşitli öneriler geliştirilmiştir.

Bu bağlamda, öncelikle, sektörün işleyişi, yapısı ve özellikleri hakkında bilgi sahibi olmanın ve bunu müşterilerin ve tarafların görüşleriyle desteklemenin, Komisyonunun uygulamalarını ve sektördeki gelişmeleri takip etmenin pazarın niteliksel yönden analizlerinde katkı sağlayacağı görülmüştür. İkinci olarak, başta coğrafi ikame edilebilirlik olmak üzere sektördeki ikame edilebilirlik konusundaki belirsizliklerin giderilmesi ve pazar analizinde ulaşılan sonuçların güçlendirilmesi için pazarın tanımlanmasında niteliksel unsurların yanında niceliksel verilerin ve sayısal yöntemlerin de kullanımının artırılmasının pazarın doğru bir şekilde tanımlanmasına yardımcı olacağı değerlendirilmiştir. Son olarak, pazarın detaylı bir şekilde analiz edilmediği ve pazar tanımının değerlendirilmesinin esasını önemli ölçüde etkilemediği durumlarda, kesin bir pazar tanımından kaçınılmasının, tarafların yanlış yönlendirilmesi ve sonraki Kurul kararlarında pazarın geniş tanımlanmasına zemin oluşturması riskinin ortadan kaldırılmasına katkı sağlayacağı değerlendirilmiştir. Nihayetinde, bu öneriler doğrultusunda şekillenecek bir uygulamanın ilgili sektörlerde pazarın günün gelişmelerini dikkate alan bir yaklaşımla doğru bir şekilde tanımlanmasına ve pazar tanımının sektörel ihtiyaçlar çerçevesinde güncellenmesine hizmet edeceği, bu bağlamda hem uygulamacılar hem de teşebbüsler bakımından belirliliği artıracığı sonucuna ulaşılmıştır.

## **ABSTRACT**

Maritime transport holds an important position in international trade, both being an enabler of intercontinental trade and constituting a sizable share of world trade. The ports, in this respect, have a crucial function of keeping the maritime transport active. While the specific features and dynamics of the maritime transport and the port services are on one hand, the ways to apply the competition law have been discussed for a long period of time. One of the most evident fields where these discussions focus on is the delineation of the relevant market relating to the maritime transport and the port services. In addition, with the increasing share of seaborne trade, the players may demonstrate a tendency toward concentration (horizontal and/or vertical), leading to a need for more accurate analyses of market power and effective agency decisions and measures. In this respect, the aim of this study is to contribute to the literature on competition law applications in maritime transport and port services and also to form a guiding work about the definition of the relevant market especially for these sectors.

Fundamentally, considering the dynamic and capital-intensive structure of the maritime transport and the port services along with the fact that these services are interrelated to numerous other sectors, the appropriate approach in the conduct of relevant market analysis for these sectors is, undeniably, the case-by-case method. Nevertheless the general framework of the factors that could be considered in defining the relevant market of the maritime transport and port services with their most prominent aspects in the light of the European Commission and Turkish Competition Authority decisions is given comprehensively in this study.

### KAYNAKÇA

ARONIETIS R., E. V. VOORDE ve T. VANELSLANDER (2010). *Port Competitiveness Determinants of Selected European Ports in the Containerized Cargo Market*, European Transport Conference 2010 Proceedings, Glasgow, UK.

ASYA KALKINMA BANKASI (2000), Developing Best Practices for Promoting Private Sector Investment in Infrastructure, Manila, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27905/roads.pdf>, Erişim Tarihi: 30.10.2018.

ANTAPASSIS A., L. I. ATHANASSIOU ve E. ROSAEG (2009), *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston.

BAATZ, Y. (2014), *Maritime Law*, Routledge, 3. Baskı, New York.

BICHOU, K. (2013), *Port Operations, Planning and Logistics*, Routledge, Londra.

BLANCO L. O. (2007), *Shipping Conferences under EC Antitrust Law: Criticism of a Legal Paradox*, Hart Publishing, Kuzey Amerika.

BLANCO, L. O. ve B. V. HOUTTE (2017), *EU Regulation and Competition Law in The Transport Sector*, Oxford University Press, 2. Baskı, New York.

CLARKSON RESEARCH STUDIES (2004), “The Tramp Shipping Market”, [http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/tramp\\_shiopping\\_market\\_April\\_2004.pdf](http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/tramp_shiopping_market_April_2004.pdf), Erişim Tarihi: 17.08.2018.

CORBETT, J. J. ve J. WINEBRAKE (2008), *The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity*, OECD/ITF Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World, Meksika.

ÇELEN, A. (2010), *Yatay Yoğunlaşmaların Tek Taraflı Etkilerinin Belirlenmesinde Talep Tahmini ve Simülasyon Tekniklerinin Uygulanması*, Rekabet Kurumu, Ankara.

ÇELEN A. (2003), *Oligopolistik Pazarlarda Gözlenen Paralel Davranışların Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi: Uyumlu Eylem ve Birlikte Hakim Durum*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Ankara.

ÇELEN, A. ve E. KALKAN (2018), “Analysis of Intermodal and Intramodal Competition in Freight Transport Market between Turkey and Europe”, *Gazi İktisat ve İşletme Dergisi*, Cilt: 4 Sayı: 2, s. 67-86.

ÇETİNKAYA, M. (2003), *İlgili Pazar Kavramı ve İlgili Pazar Tanımında Kullanılan Nicel Teknikler*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Ankara.

DÜNYA BANKASI (2006), *The Port Reform Toolkit*, 2. Baskı, Washington, DC, [https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module2/port\\_dynamics.html#28](https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module2/port_dynamics.html#28), Erişim Tarihi: 15.02.2019.

DONATUS, O. ve O. GERALDINE (2012), “An Evaluation of Nigeria’s Seaborne Trade and Demand for Sea Transport”, *European Journal of Business and Management*, Cilt: 4, Sayı: 13, s. 187-195.

EROL, S. ve A. DURSUN (2016), “Düzensiz Hat Denizyolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı ve Değerlendirilmesi”, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, Sayı: 16, s. 153-170.

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

FEARNLEY CONSULTANTS AS (2006), “Legal and Economic Analysis of Tramp Maritime Services”, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/tramp\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/tramp_report.pdf), Erişim Tarihi: 21.09.2018.

FRANCESCO, M. (2012), “Competition Law in Liner Shipping”, J. BASEDOW, vd. (der.), *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009 & 2010* içinde, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, s. 3-27.

GEROSKI, P. A. ve R. GRIFFITH (2003), “Identifying Anti-trust Markets”, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/71538/1/360413269.pdf>, Erişim Tarihi: 12.11.2018.

GORE vd. (2013), *The Economic Assessment of Mergers Under European Competition Law*, Cambridge University Press, Cambridge.

GÜRKAYNAK, G., Ö. İNANILIR ve T. TANIK (2012), “Avrupa Birliği ve Türkiye’de Deniz Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Uygulamaları”, *Rekabet Dergisi*, Cilt: 13, Sayı: 3, s. 79-138.

HAEZENDONCK, E. (2001), *Essay on Strategy Analysis for Seaports*, Garant



Publishers, Belçika.

ICN MERGER WORKING GROUP, (2013), *The Role of Economists and Economic Evidence in Merger Analysis*, ICN, Varşova.

KAYSERİLİOĞLU, E. (2004), *Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*, İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi, İstanbul.

KUTOĞLU, L. (2007), *Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Ankara.

MEERSMAN H., E. V. VOORDE ve T. VANESLANDER (2010), “Port Competition Revisited”, *Review of Business and Economics* 2010/2, s. 210-232.

NITSCHKE, R. (2004), *Study on The Port of Rotterdam-Market Definition and Market Power*, Charles River Associates, Brüksel.

NOTTEBOOM, T. ve J. P. RODRIGUE (2006), *Challenges in the Maritime-Land Interface: Maritime Freight and Logistics*, The Master Development Plan for Port Logistics Parks, Korean Ministry of Maritime Affairs & Fisheries.

NOTTEBOOM, T. ve J. P. RODRIGUE (2009), *Foreland-based regionalization: Integrating intermediate hubs with port hinterlands*, International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA), Hong Kong.

OECD (2016), “Defining Geographic Markets Across National Borders” [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP3\(2016\)5/en/pdf#ga=2.207973906.1208560542.1559076297-1418301154.1548617685](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP3(2016)5/en/pdf#ga=2.207973906.1208560542.1559076297-1418301154.1548617685), Erişim Tarihi: 16.12.2018.

OECD (2015), “Competition Issues in Liner Shipping”, [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2\(2015\)3&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2(2015)3&docLanguage=En), Erişim Tarihi: 17.07.2018.

OECD (2011), “Competition in Ports and Port Services”, <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>, Erişim Tarihi: 10.01.2019.

OECD/ITF (2018a), “The Impact of Alliance in Container Shipping”, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/impact-alliances-container-shipping.pdf>, Erişim Tarihi: 24.03.2019.

OECD/ITF (2018b), “Container Ship Size And Port Relocation”, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/container-ship-size-and-port-relocation.pdf>, Erişim Tarihi: 28.03.2019.

OECD/ITF (2015), “The Impact of Mega-Ships”, [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa\\_mega-ships.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_mega-ships.pdf), Erişim Tarihi: 24.03.2019.

OXERA (2015), “International Competitiveness of the UK Maritime Sector”, <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/International-competitiveness-of-UK-maritime-sector.pdf>, Erişim Tarihi: 02.03.2019.

OXERA (2011), “No safe harbours: competition issues in ports and port services”, [https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Ports-and-port-services\\_1.pdf](https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Ports-and-port-services_1.pdf), Erişim Tarihi: 01.06.2019.

ÖZKUL, M. F. (2017), “İlgili Pazarın Tespitinde Kullanılan Kantitatif Yöntemler ve Güncel Uygulamalar”, *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, Cilt: 54, Sayı: 624, s. 9-24.

PANTOUVAKIS, A. M., C. I. CHLOMOUDIS ve A. G. DIMAS (2010), Marketing Strategies in Port Industry: An Exploratory Study and a Research Agenda, *American Journal of Economics and Business Administration*, Cilt: 2 Sayı:1, s. 64-72.

REKABET KURUMU (2019a), *Rekabet Terimleri Sözlüğü*, 6. Baskı, Ankara.

REKABET KURUMU (2019b), *Rekabet Kurulu Kararlarında Kullanılan İktisadi Analizlere Yönelik El Kitabı*, Ankara.

REKABET KURUMU (2012), *Rekabet Raporu*, Rekabet Kurumu, Ankara.

SESLİ, E. (2008), *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Ankara.

STOPFORD M. (2009), *Denizcilik Ekonomisi*, (çev.) Okan Duru, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.

TALLEY, W. K. (2017), *Port Economics (Routledge Maritime Masters)*, Routledge, 2. Baskı, New York.

TSOLAKIS, S. (2005), *Econometric Analysis Of Bulk Shipping Markets Implications For Investment Strategies and Financial Decisions Making*, Erasmus University Rotterdam.

UNCTAD (2018), *Review of Maritime Transport*, [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf), Erişim Tarihi: 20.05.2019.

UNCTAD (2011), *Review of Maritime Transport*, [https://unctad.org/en/Docs/rmt2011\\_en.pdf](https://unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf), Erişim Tarihi: 15.10.2018.

VOUDOURIS, I. (2012), *Maritime Transport Properties and Competition Law Issues: Partial Function Cooperation Agreements in Liner and Tramp Shipping*, Queen Mary, University of London, Londra.

İlgili Mevzuat

Commission notice on the definition of relevant market for the purposes of Community competition law [1997] OJ C372.

Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to maritime transport services [2008] OJ C245/2.

Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 on the application of Articles 85 and 86 (now 81 and 82) of the Treaty to maritime transport OJ L 378, 31.12.1986.

İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz.

### **Mahkeme Kararları**

Case T-83/91-*Tetra Pak v Commission* [1994] ECR II-755

Case C-333/94 P-*Tetra Pak v Commission* [1996] ECR I-5951

### **Avrupa Komisyonu Kararları**

Case IV/34.446-*Trans-Atlantic Agreement* (TAA) [1994] OJ L376/1

Case IV/M.831-*P&O/Nedlloyd* [1996] OJ C110

Case IV/34.250-*Europe Asia Trades Agreement* (EATA) [1999] OJ L193/23

Case COMP/M.1621-*Pakhoed/Van Ommeren (II)* [1999] OJ C282/3

Case IV/35.134-*Trans-Atlantic Conference Agreement* (TACA) [1999] OJ L95/1

Case IV/M.1474-*MAERSK/SAFMARINE* [1999] OJ C176/9

Case COMP/M.1674-*MAERSK/ECT* [1999] OJ C045

Case IV/34.018-*Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement* (FETTCSA) [2000] OJ L268/1

Case COMP/M.2879, *Wallenius Lines AB/Wilhelmsen ASA/ Hyundai Merchant Marine* [2002] OJ C30/31

Case COMP/JV.55-*Hutchison/RCP/ECT* [2003] OJ L223/1

Case COMP/M.3576-*ECT/PONL/EUROMAX* [2004]

Case COMP/A.36.568/D3-*Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* [2004]

Case COMP/M.3884-*ADM Poland/Cefetral/BTZ* [2005] OJ C295/20

Case COMP/M. 3829-*Maersk/PONL* [2005] OJ C207/8

Case COMP/M.3863-*TUI/CP Ships* [2005] OJ C212/11

Case COMP/M.4082-*CARGILL/PAGNAN II* [2006] OJ L24

Case COMP/M.3848-*Sea-Invest/EMO-EKOM* [2006] OJ L282

Case COMP/M.5066-*EUROGATE/APMM* [2008] OJ C117/36

Case COMP/M.5093-*DP WORLD/CONTI 7/RICKMER /DP WORLD BREAKBULK/JV* [2008] OJ C267

Case COMP/M.5346-*APMM/BROSTRÖM* [2009] OJ C312

Case COMP/M.6807-*Mercuria Energy Asset Management/Sinomart Kts Development/Vesta Terminals* [2013] OJ C106/1

Case COMP/M.7268-*CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG* [2014] OJ C340/1

### **Rekabet Kurulu Kararları**

Bkz. Ek-5 ve Ek-6

## TANIMLAR

**Capesize:** Panama Kanalı'ndan geçebilmek için oldukça büyük tonajlı dökme kuru yük gemisidir. Genellikle 100.000 dwt ve üzeri tonajları bulunmakta olup, 170.000-180.000 dwt tonaj bandına ulaşmıştır.

**Charter taşıma:** Geminin tamamen ya da kısmen kiralanması suretiyle yapılan taşıma hizmetidir.

**Çıplak gemi mukavelesi (bare-boat charter):** Finansal kiralama ile benzer olan bu sözleşme tipinde gemi sahibi (armatör), gemisinin teknik ve ticari işletme haklarını üçüncü şahıslara devretmektedir. Geminin işletilmesi ve kullanılması ile bağlantılı bütün bedel ve masrafların kiracıda ve gemi sahibi olmanın getirdiği sorumlulukların (örneğin sermaye maliyeti) gemi sahibinde kaldığı kiralama mukavelesidir.

**Dedveyt tonaj, dwt (deadweight tonnage):** Geminin kendi yükünden bağımsız olarak taşıyabileceği kapasiteyi ifade etmektedir. Taşınan yükün yanında geminin yakıtını, kumanyasını, mürettebatını ve diğer değişken maliyetleri içermektedir.

**Draft, su çekimi (draught):** Geminin su çekimi için su altında kalan yüksekliğidir.

**Dökme yük:** Yükün ekipmanla elleçlenebilecek bir taşıma kabının içinde olmadığı ve elleçlemenin yüke dokunmayı gerektirdiği yükleme tipidir.

**Elleçleme (handling):** Yükün yüklenmesi, istiflenmesi, boşaltılması işlemleridir.

**Feeder hizmeti:** Transit taşımacılık kapsamında transit yükün, derin deniz gemilerinden limana ve buradan küçük deniz gemilerine (kısa mesafeli deniz taşıyıcılarına) aktarılmasıdır.

**Feribot (ferryboat):** Arabaları, tren vagonlarını taşıyan gemi tipidir.

**Gaz tankeri:** Sıfırın altındaki sıcaklıklarda sıvılaştırılmış gaz taşıma özelliğine

sahip tanker türüdür. Basınç, yalıtım ve soğutma ile gazlar sıvılaştırılarak taşınabilir hâle getirilmektedir.

**İntermodal rekabet/ikame edilebilirlik:** Çalışma kapsamında, intermodal rekabet farklı taşıma türleri arasındaki rekabeti ve intermodal ikame edilebilirlik farklı taşıma türleri yoluyla sunulan hizmetlerin birbirleriyle ikame edilebilirliğini ifade etmektedir.

**İnterport rekabet/ikame edilebilirlik:** Çalışma kapsamında, interport rekabet limanlar arasındaki rekabeti ve interport ikame edilebilirlik limanlarda sunulan hizmetlerin birbirleriyle ikame edilebilirliğini ifade etmektedir.

**İntramodal rekabet/ikame edilebilirlik:** Çalışma kapsamında, intramodal rekabet belli bir taşıma türünün kendi içerisinde sunulan hizmetler arasındaki rekabeti ve intramodal ikame edilebilirlik belli bir taşıma türünün kendi içerisinde sunulan hizmetlerin birbirleriyle ikame edilebilirliğini ifade etmektedir.

**İntraport rekabet/ikame edilebilirlik:** Çalışma kapsamında, intraport rekabet belli bir liman içerisindeki terminaller ve/veya iskeleler arasındaki rekabeti ve intraport ikame edilebilirlik bir limanın kendi içindeki terminallerde ve/veya iskelelerinde sunulan hizmetlerin birbirleriyle ikame edilebilirliğini ifade etmektedir.

**İntermodal taşımacılık:** Yüklerin iki veya daha fazla taşıma türüyle ve farklı taşıma türleri için birden fazla sözleşme ile taşınmasıdır. Bu taşımacılıkta taşıma türü değiştirildiğinde yük yeniden elleçlenmeden taşıma ünitesine aktarılmaktadır.

**İskele (pier):** Taş, beton, ahşap, çelik kazıklar üzerine veya yüzer olarak inşa edilen karadan denize doğru uzanan yanaşma yerlerine denmektedir. Bazen mol olarak da adlandırılmaktadır.

**Kabotaj (cabotage):** Bir ulusun karasularında sadece o ulusun bayrağını taşıyan deniz araçlarının taşımacılık yapma hakkı, bir başka ifadeyle ulusal karasular denizciliğidir.

**Kılavuzluk:** Gemilerin limana güvenli olarak girebilmesi ve limandan güvenli olarak çıkabilmesi için gerekli hizmetleri kapsamaktadır.

**Kısa mesafeli deniz taşımacılığı (short-sea shipping):** Avrupa limanları ve bu

limanlar ile Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır. Kısa mesafeli deniz gemileri açık deniz gemilerine kıyasla çok daha fazla limana uğramakta ve bu gemilerden daha küçük kalmaktadır.

**Kombine taşımacılık:** İntermodal taşımanın büyük bölümünü demir yolu, deniz yolu ve/veya iç su yolu taşımacılığının oluşturduğu taşıma tipidir.

**Konteyner:** 20 ya da 40 *feet* uzunluğunda, 8 *feet* en ile 8 *feet* 6 inç yüksekliğe sahip genel yük konteyneridir. Yüksek küp adı verilen 9 *feet* 6 inç yüksekliğe sahip özel bir türü de bulunmaktadır.

**Konteyner gemisi:** Konteyner taşımak üzere tasarlanmış gemilerdir. Güverte üzerinde taşınan konteynerler uygun teçhizatlar ile istiflenmektedir.

**Liman (*port, harbour, sea port*):** Gemilerin yanaşarak yükleme ve tahliye işlemleri yaptığı coğrafi alanlardır.

**Liman idaresi (*port authority*):** Gemilerin liman işlemlerinin yürütülmesi için gerekli çeşitli denizcilik hizmetlerinden sorumlu organizasyondur. Bir liman otoritesi birden fazla liman tesisinden sorumlu olabilmektedir.

**Liman işleticisi (*port operator*):** Limanın tamamında veya bir bölümünde operasyonel anlamda liman idaresinden bağımsız, limanın üstyapısından sorumlu şirketi ifade etmektedir.

**Lo-Lo (*lift on-lift off*):** Parça yüklerin (özellikle büyük boyutlu) rampasız istiflendiği gemi tipidir.

**Mavna:** Gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan, güvertesiz büyük teknedir.

**Multimodal taşımacılık:** Yükün en az iki farklı taşıma türüyle taşınmasını içermekle birlikte, bu taşımacılıkta yük en az iki ülke arasında tek sözleşme, tek belge ve tek sorumlu tarafın idaresi altında taşınmaktadır.

**Navlun fiyatı/bedeli (*freight rate, charter rate*):** Belirli limanlar arasında birim yük başına ödenen taşıma/kiralama ücretidir. Bir başka ifadeyle, yük sahiplerinin (taşıtanın) gemi sahibine (taşıyıcıya) taşıma karşılığında ödedikleri taşıma ücretidir.

**Parsiyel:** Bir parsiyel tek seferde nakliye edilen yükü temsil etmektedir.

**Reefer/Soğutuculu gemi:** Dondurulmuş veya soğutmalı gıda taşımak üzere tasarlanmış gemilerdir.

**Reefer/Soğutuculu konteyner:** Dondurulmuş veya soğutmalı gıda taşımak üzere tasarlanmış konteynerlerdir. Gemiden ya da sahilden aldığı elektrik ile soğutma mekanizması çalıştırılmaktadır.

**Relay hizmeti:** Transit taşımacılık kapsamında transit yüklerin derin deniz gemileri arasında aktarılmasıdır.

**Rıhtım:** Yükleme ve tahliye operasyonlarının yapılabilmesi için gemilerin yanaştıkları sahil yapısıdır.

**Ro-Ro (roll on-roll off):** En genel anlamıyla kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçların, lokomotiflerin, vagonların, makinelerin veya diğer nakil vasıtalarının taşındığı gemi tipidir.

**Römorkaj:** Römorkörler aracılığıyla geminin manevra yapmasına ilişkin hizmetleri içermektedir.

**Sefer mukavelesi (voyage charter):** Kiracı ile gemi sahibi arasında karşılıklı olarak mutabık kalınan ücret ve şartlarda geminin tek bir seferi için yapılan mukaveledir. Sefer kirasında limanlar ve yük belli olduğundan, spot kiralama bedeli bu maliyetleri içerecek şekilde teklif edilmekte ve gemi sahibi sefer maliyetlerini (yakıt, liman masrafları ve kanal ücretleri gibi sefere özel yatırımlar) karşılamaktadır.

**Selofan yanılgısı (cellophane fallacy):** Literatürde, 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 sorunu ifade etmek için kullanılmaktadır (Ayrıntılı bilgi için bkz. Rekabet Terimleri Sözlüğü 2019, 132)

**Spot fiyatı (spot rate):** Belirli bir yük birimi üzerinden yük başına gemi sahibine ödenen navlun fiyatıdır. Bir başka ifadeyle, sefer bazlı ödenen kiralama bedelidir. Sefer maliyetleri gemi sahibi tarafından karşılanmaktadır.



**Tanker:** Ham petrol, petrol türevleri, kimyasal yükler, sıvılaştırılmış gaz ve şarap gibi sıvı dökme yükleri taşıyabilmek için tasarlanmış gemi türüdür. Farklı türdeki sıvı yükleri taşıyabilen parsiyel tipi tankerlerde her yük için ayrı yükleme-tahliye yapabilecek nitelikte her bir tank için ayrı boru sistemi ve tahliye pompası gibi donanımları bulunmaktadır.

**Terminal:** Ticari limanlarda, işleticisine ve yük türüne göre ayrılmış olan ve yüklerin depolandığı, yükleme/boşaltma için hazırlandığı, elleçlemenin yapıldığı ve depolandığı kara alanlarına denilmektedir.

**Yük:** Taşınan mal, ürün veya eşyadır.

**Zaman esaslı gemi kiralama mukavelesi (*time charter*):** Gemi kiralayan, bir gemiyi gemi sahibinden belli bir süre için kiraladığında, zaman esaslı kiralama sözleşmesi yapılmaktadır. Gemi sahibi geminin günlük sabit işlerini yürütmeye ve operasyon ile sermaye maliyetlerini üstlenmeye devam etmektedir. Sefer ve yükle ilgili maliyetler ise kiralayan tarafından ödenmektedir.

**EKLER****Ek-1: Hizmet Kullanıcıları Açısından Taşıma Sistemlerin Tercihini Etkileyen Faktörler**

<b>Kaynak</b>	<b>Çalışmanın Kapsamı</b>	<b>Kriter/Kriterler</b>
Zlatoper ve Austrian (1989)	Ekonometrik çalışmalarla yük taşımacılığı talebi incelenmiştir.	Analiz edilen ürünlere göre sonuçlar değişmekle birlikte, genellikle navlun bedellerinin sevkiyat kararları üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğuna, hizmet özelliklerinin, daha çok yüksek değerli yüklerin taşıyıcıları için önem arz ettiğine dair kanıtlar bulunmuştur.
McGinnis (1990)	Seçim süreci üzerine 12 çalışmayı karşılaştırmış ve altı ana faktöre yer vermiş, ancak bu faktörleri sıralamamıştır.	Seçim kriterleri navlun bedeli, güvenilirlik, transit zamanı, güvenlik, taşıtan pazarı ve taşıyıcı olarak yer verilmiştir.
Murphy ve Hall (1995)	McGinnis (1990) tarafından öne sürülen faktörler sıralanmıştır.	Seçim kriterleri güvenilirlik, navlun bedeli, taşıyıcı, transit zamanı, taşıtan pazarı ve güvenlik şeklinde sıralanmıştır.
Jeffs ve Hills (1990)	Faktör analizi eşliğinde, kâğıt, basım ve yayıncılık sektörü gibi birçok sektördeki seçim kriterleri araştırılmıştır.	Bulunan kriterler güvenilirlik, izleme, güvenlik, transit zamanı, esneklik, taşıma süresi, nakliye büyüklüğü ve belli acentelere veya taşıma şekline bağlılık şeklindedir.
Shinghal ve Fowkes (2002)	Logit talep modeli tahmininden ve sektördeki 32 tarafla yapılan görüşmelerden faydalanılmıştır.	Hindistan'daki kara yolu ve intermodal (kara yolu ve demir yolu) taşımacılık arasındaki seçim kriterlerinin fiyat, transit zamanı, güvenilirlik ve sıklık olduğu tespit edilmiştir.
García-Menéndez vd. (2004)	Şartlı logit talep modeliyle, yük taşımacılığının talep fonksiyonu tahmin edilmiş, deniz ve kara taşımacılığı sektöründen 157 tarafla görüşülmüştür.	Fiyat, transit zamanı ve sevkiyat sıklığının çeşitli sektörlerde taşıma sistemi seçiminin belirleyicileri olduğu sonucuna varılmıştır.

Grue ve Ludvigsen (2006)	Avrupa içi yük taşımacılığı pazarında mod seçiminin temel faktörlerini belirlemek için karayolu ve demiryolu taşımacılığındaki 246 nakliyeciy-le bir anket yapılmıştır.	Taşıma sistemi seçiminde güvenilirliğin ve nakliye fiyatının en uygun iki faktör olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
--------------------------	---	--

Kaynak: Çelen ve Kalkan (2018).

## Ek-2: Dökme Yüklere İlişkin Deniz Taşımacılığında Pazarın Tanımlanması

	Ürün Pazarı		Coğrafi Pazar	
	Geniş Tanım	Dar Tanım	Geniş Tanım	Dar Tanım
<b>Sıvı Dökme Yük</b>	Kimyasallar	Uygulanamaz.	-	-
	Temiz petrol ürünleri	LR1, LR2, MR vs. Handysize, ice class tanker	LR1, LR2 ve MR için küresel; MR için bölgesel.	Daha dar tanımı bulunmamaktadır.
	Ham petrol	VLCC, Suezmax, Aframax, Panamax, mekik (petrol) tankeri, ice class tanker	VLCC için küresel; geriye kalan gemi boyutları için hem küresel hem bölgesel	VLCC vs. geri kalan gemi boyutları
	Kirli petrol ürünleri	VLCC, Suezmax, Aframax, Panamax	VLCC için küresel; geriye kalan gemi boyutları için hem küresel hem bölgesel	VLCC vs. geri kalan gemi boyutları
	LNG	-	Küresel	Süveyş'in Doğusu vs. Süveyş'in Batısı
	-	LPG, Etilen: VLGC, LGC, MGC, SR 10.000-22.000 m <sup>3</sup> arasında, 10.000 m <sup>3</sup> 'ten az basınçlandırılmış ve semi-ref	Küresel: petrokimyasallar için VLGC, LGC, SR 10.000-22.000 m <sup>3</sup> arasında Bölgesel: MGC, SR, LPG için 10.000-22.000 m <sup>3</sup> arasında, 10.000 m <sup>3</sup> 'ten az basınçlandırılmış ve semi-ref	Asya'da 10.000 m <sup>3</sup> 'ten az basınçlandırılmış; Avrupa'da 10.000 m <sup>3</sup> 'ten az basınçlandırılmış SR 10.000-22.000 m <sup>3</sup> arasında; LPG için Kuzey Batı Avrupa'ya karşı Akdeniz
<b>Kuru Dökme Yük</b>	Kuru dökme yük	Capesize, Panamax, Handysize, Handymax	Handysize hariç tüm gemi türleri için küresel	Capesize ve Panamax için küresel; Handymax ve Handysize i.in bölgesel

Kaynak: Fearnley (2006).

**Ek-3: İhtisaslaşmış Yüklere İlişkin Deniz Taşımacılığında Pazarın Tanımlanması**

	Ürün Pazarı		Coğrafi Pazar	
	Geniş Tanım	Dar Tanım	Geniş Tanım	Dar Tanım
İhtisaslaşmış Yük	OHBC	Uygulanamaz.	Küresel	Bölgesel: Asya, Intra-Europe, Intra-Americas
	PCC	Uygulanamaz.	Küresel	DHT hizmet ağı; küçük gemiler için bölgesel
	REEFER	Reeferlere vs. sıcaklık kontrollü konteynerler	Küresel	DHT hizmet ağı
	Ro-Ro	Uygulanamaz.	Küresel	Derin denize karşı kısa deniz Bölgesel: Afrika

Kaynak: Fearnley (2006).

**Ek-4: Liman/Terminal Seçiminde Karar Vericiler ve Seçim Kriterleri**

Kaynak	Aktör	Kriter
Slack (1985)	Taşıtanlar, taşıma araçları ( <i>forwarders</i> )	Sefer sayısı, navlun bedelleri, sıklık/yoğunluk, intermodal bağlantılar
Branch (1986)	Taşıtanlar	Maliyet, trafiğin yapısı, liman tesislerinin yeterliliği, genel verimlilik, endüstriyel ilişki geçmişi
Bird ve Bland (1988)	Taşıma araçları	Deniz taşımacılığı hizmetlerinin sıklığı, liman ücretleri, zaman, limandaki iş gücü, girişimcilik, teslim fiyatı
Frankel (1992)	Kamu kurumları, deniz taşımacılığı şirketleri, taşıtanlar ve taşıma araçları	Düzenli hat şirketlerinin gelirleri ve maliyetleri ile filo büyüklüğü, istihdamı, yük hacmi, değeri ve tahsisi
Murphy vd. (1992)	Büyük/küçük taşıtanlar, uluslararası deniz taşıyıcıları, uluslararası deniz limanları ve uluslararası taşıma araçları	Büyük hacimli yükleri yükleme ve boşaltma tesisleri, büyük hacimli sevkiyatlar, hasar sıklığı, uygun ekipman, uygun toplama ve teslim zamanları, sevkiyatla ilgili bilgiler, elleçleme işlemlerinde destek, özel elleçleme ekipmanlarını karşılama esnekliği
Murphy ve Daley (1994)	Taşıtanlar	Sevkiyat bilgileri, düşük hasar performansı, navlun ücretleri, ekipman mevcudiyeti, uygun toplama ve teslimat, elleçleme yeteneği, özel elleçleme yeteneği, büyük hacimli sevkiyat ve yük
Kumar ve Vijay (2002)	Taşıtanlar	Zamanında performans, bilgi teknolojisi, müşteri hizmetleri, ekipmanlar ve operasyonlar
Mangan vd. (2002)	Taşıyıcı şirketlerdeki karar vericiler	Hizmet kullanılabilirliği, sefer sıklığı, iptal riski ve gecikmeler, en hızlı güzergâh, limanların başlangıç ve varış noktalarına yakınlığı, maliyet, limanda hizmet hızı, özel yüklere uygunluk, intermodal bağlantılar, bilgi mevcudiyeti
Nir vd. (2003)	Taşıtanlar	Karayolu seyahat süresi ve maliyeti, mevcut güzergâh sayısı, sıklık
Lirn vd. (2004)	Deniz nakliye hattı	Fiziksel altyapı (derinlik dahil), coğrafi konum (pazarlara ve ana yollara yakınlık), liman yönetimi ve gemi hizmetleri, taşıyıcıların her uğrama maliyeti

Tongzon (1995); (2009), Tongzon ve Sawant (2007)	Taşıma araçları	Gemi ziyaretlerinin sıklığı, liman verimliliği, yeterli altyapı, konum, liman ücretleri, liman kullanıcılarının ihtiyaçlarına yanıt verebilme hızı, limanın hasar performansı
Ha (2003)	Deniz taşımacılığı şirketleri	Liman faaliyetleri hakkında bilgi mevcudiyeti, liman konumu, liman hizmet süresi, mevcut tesisler, liman yönetimi, liman maliyetleri, müşteriye uygunluk
Tiwari vd. (2003)	Taşıtanlar	Gemi uğrama sıklığı, limanda elleçlenen toplam TEU, rıhtım ve vinç başına düşen TEU yük, rıhtım uzunluğu başına düşen elleçleme hacmi (bin ton), hizmet sunulan güzergâh sayısı, liman ve yükleme ücretleri
Malchow ve Kanafani (2001); (2004)	Taşıtanlar (yük türleri)	Mesafe, sefer sıklığı, ortalama gemi boyutu, yükleme/boşaltma zamanı
Song ve Yeo (2004)	Gemi işleticileri, deniz taşımacılığı şirketleri, taşıtanlar, terminal işleticileri	Yük hacmi, liman faaliyetleri, liman konumu, hizmet düzeyi, liman masrafları
Cullinane vd. (2005)	Taşıtanlar (talep eğilimi), liman idareleri (arz)	Fiyat, geliştirilmiş maliyet, hizmetin niteliği, politika geliştirme
Guy ve Urli (2006)	Deniz taşımacılığı şirketleri	Liman altyapısı, taşıyıcı için liman transit geçiş maliyeti, liman yönetimi, coğrafi konum
Ugboma vd. (2006)	Taşıtanlar	Verimlilik, gemilerin uğrama sıklığı, yeterli altyapı
Acosta vd. (2007)	Terminal işleticileri	Altyapı, üst yapı, teknoloji ve iletişim sistemleri, iç rekabet, liman faaliyetleriyle ilgili şirketlerin ve kurumların işbirliği
De Langen (2007)	Taşıtanlar, taşıma araçları	Limanın konumu, yük elleçleme verimliliği, terminal işleticilerinin, ekipmanların ve deniz taşımacılığı hizmetlerinin niteliği, liman bilgi hizmetleri, gecikme ve zarar konusundaki itibar, müşteri odaklılık, hinterland bağlantı türleri, limandaki kişisel ilişkiler
Shintani vd. (2007)	Deniz taşımacılığı şirketleri	Maliyetler, boş konteyner dağılımı

De Martino ve Morvillo (2008)	Liman otoriteleri, yükleyiciler, deniz nakliyat şirketleri, taşıma araçları,	Limanın niteliği, altyapı, taşıma sistemlerine bağlantı, hizmet koşulları
Grosso ve Monteiro (2008)	Taşıma araçları	Limanın bağlantıları, maliyet ve liman verimliliği, elektronik bilgi, konteynerin lojistiği
Leachman (2008)	İthalatçılar	Taşıma maliyeti, alternatif hatlar, kapıdan kapıya transit zamanı
Meersman vd. (2008)	Deniz taşımacılığı şirketleri, terminal işleticileri, liman idareleri	Liman hinterlant bağlantı kapasitesi
Wiegman vd. (2008)	Konteyner terminal işleticileri	Limanın fiziksel ve teknik altyapısı, lokasyon, limanın etkinliği, limanların birbirine bağlantıları (derin deniz ve <i>feeder</i> deniz taşımacılığı hizmetlerinin sıklığı), güvenilirlik, kapasite, iç ulaşım maliyetleri ve sıklığı, kılavuzluk ve römorkaj gibi yardımcı hizmetlerin maliyeti ve niteliği, liman yönetimi ve idaresinin etkinliği ve maliyetleri, katma değerli faaliyetlerin mevcudiyeti, kalitesi ve maliyetleri, liman birlik sistemlerinin mevcudiyeti, kalitesi ve maliyetleri, limanın güvenliği ve limanın çevresel profili, limanın itibarı
Karlaftis vd. (2009)	Deniz taşımacılığı şirketleri	Limanlar arası mesafe, talep, arz ve hizmet zamanı

Kaynak: Aronietis vd. (2010).



### Ek-5: Kurulun Deniz Taşımacılığına İlişkin Kararlarında İlgili Pazar Tanımları

Karar Sayısı	İlgili Kanun Maddesi	İlgili Ürün Pazarı	İlgili Coğrafi Pazar
00-6/61-28	4. ve 7. madde	“Kabotaj Hattında Denizyolu Taşımacılığı”, “Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı”, “Liner Taşımacılığı”	-
02-41/468-196 <sup>128</sup>	4. madde	“Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro Ro taşımacılığı pazarı”	“İstanbul-Trieste (İtalya)”, “İzmir-Trieste (İtalya)”, “Samsun-Novorossisky (Rusya)” denizyolu hatları
04-56/754-190	4. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı”	“İstanbul-Trieste (Haydarpaşa ve Ambarlı Limanları birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste’den ibaret olan (Türkiye-İtalya) Akdeniz Ro-Ro hatları” ile “Samsun-Novorossisky (Rusya) ve Zonguldak-Evpatoria (Ukrayna) hatlarından ibaret olan Karadeniz Ro-Ro hatları”
04-79/1147-287	7. madde	“Capesize gemiler ile yapılacak dökme yük taşımacılığı pazarı”	“Türkiye Cumhuriyeti Sınırları”
05-18/201-65	4. madde	“Düzenli hatlarda yapılan konteyner taşımacılığı hizmeti”	“İzmir Limanı”

<sup>128</sup> Karar, Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiş olup aynı konuya ilişkin 07-42/465-177 sayılı karar alınmış ve bu kararda pazar tanımı aynen korunmuştur. Öte yandan Danıştayın söz konusu iptal kararı, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 2007/583 E., 2012/231 K. sayılı kararı ile bozulmuştur.

<b>05-46/668-170</b>	4. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı”	“İstanbul-Trieste (Haydarpaşa ve Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste’den ibaret olan (Türkiye-İtalya) Akdeniz Ro-Ro hatları”
<b>05-48/689-182</b>	7. madde	“Gemi ile konteyner taşımacılığı pazarı”	“Türkiye Cumhuriyeti Sınırları”
<b>05-67/950-257</b>	7. madde	“Düzenli hatlarda konteyner taşımacılığı hizmetleri pazarı”	“Akdeniz-Kuzey Amerika”, “Akdeniz-Orta Amerika /Karayipler”, “Akdeniz-Orta Doğu”, “Akdeniz-Hindistan”, “Akdeniz-Avustralya/ Yeni Zelanda” ve “Avrupa” limanları arasındaki hatlar
<b>05-69/959-260</b>	4. ve 7. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı”	“Samsun ve Zonguldak çıkışlı Karadeniz RoRo hatları”
<b>06-29/357-88</b>	4. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı”	Samsun-Novorossiysky (Rusya) ve Zonguldak-Evpatoria (Ukrayna) hatlarından ibaret olan “Karadeniz ro-ro hatları”
<b>07-37/380-141</b>	4. ve 5. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı”	“İstanbul-Trieste (Haydarpaşa ve Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste’den ibaret olan (Türkiye-İtalya) Akdeniz Ro-Ro hatları”
<b>07-88/1112-434</b>	7. madde	“Hatlı konteyner taşımacılığı pazarı”	“Türkiye Cumhuriyeti Sınırları”

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

<p><b>07-88/1113-435</b></p>	<p>7. madde</p>	<p>“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı” ve “ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı”</p>	<p>Ro-Ro taşımacılığına yönelik “Türkiye’den Avrupa’ya yönelik Akdeniz ro-ro hatları”; Ro-Ro taşımacılığına ilişkin liman hizmetlerine yönelik doğrudan hinterlant için “Marmara Bölgesi” (Tekirdağ Akport Limanı, Ambarlı Limanı’nda bulunan Marport, Kumport, Mardaş Terminalleri ve Çanakkale Kepez Limanı); diğer coğrafi bölgeler bakımından “Ege, Marmara ve Akdeniz bölgeleri”</p>
<p><b>08-01/2-1</b></p>	<p>7. madde</p>	<p>“Yurtiçi nakliye hizmetleri”, “uluslararası nakliye hizmetleri” ve “lojistik hizmetleri”</p>	<p>“Türkiye Cumhuriyeti Sınırları”</p>
<p><b>08-49/697-273</b></p>	<p>4. ve 6. madde</p>	<p>“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri”</p>	<p>Doğrudan hinterlant için “Çeşme-Trieste denizyolu hattından oluşan Ege Bölgesi İtalya ro-ro hatları ve İstanbul-Trieste denizyolu hattından oluşan Marmara Bölgesi İtalya ro-ro hatları” ve diğer bölgeler için “İstanbul-Trieste (Pendik ve Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste’den oluşan Türkiye’den Avrupa’ya yönelik Akdeniz ro-ro hatları”</p>
<p><b>08-50/739-295</b></p>	<p>7. madde</p>	<p>“Gemi ile konteyner taşımacılığı pazarı”, “kargo taşımacılığı pazarı” ve “lojistik hizmetleri pazarı”</p>	<p>“Türkiye Cumhuriyeti Sınırları”</p>

09-04/91-31	7. madde	“Düzenli hatlarda konteyner taşımacılığı hizmetleri pazarı”	Tanımlanmamıştır.
10-80/1654-629	7. madde	“Düzenli konteyner taşımacılığı hizmetleri” ve “gemi acenteliği hizmetleri”	“Türkiye”
11-02/14-7	7. madde	Tanımlanmamıştır.	Tanımlanmamıştır.
11-19/354-114	4. ve 5. madde	“Gemi acentelik hizmetleri pazarı” ve “hatlı konteyner taşımacılığı pazarı”	Gemi acentelik hizmetleri için “Türkiye” ve hatlı konteyner taşımacılığı pazarı için “Türkiye-İtalya hattı”
11-45/1055-361	7. madde	“Dökme kuru yük, genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”, “kravaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı” ve “kargo ve yük taşımacılığı pazarı”	Ürün pazarlarına göre sırasıyla “Akdeniz Bölgesi”, “Ege ve Akdeniz Bölgeleri” ve “Türkiye”
12-46/1398-471	4. madde	“Kara ve deniz yolu ile yapılan konteyner taşımacılık hizmetleri pazarı”	“Mersin Limanı çıkışlı ve varışlı kara ve deniz yolu güzergâhları”
12-47/1412-473	4. ve 6. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri”	“Türkiye-Avrupa arasındaki ro ro hatları”
12-47/1413-474	4. ve 5. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri”	“Türkiye-Avrupa arasındaki ro ro hatları”
13-29/402-179	4., 5. ve 6. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri”	“Türkiye-Rusya ve Türkiye-Ukrayna arasındaki Ro-Ro hatları”
13-71/974-420	4. ve 6. madde	-	-

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

14-02/41-19	6. madde	“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri”	“Türkiye-Avrupa arasındaki ro ro hatları”
15-27/298-83	7. madde	“Denizyolu ile yük taşımacılığı”	“Türkiye”
16-01/12-5	6. madde	“Ro ro taşımacılığı hizmetleri”	“Türkiye ile Ortadoğu ülkeleri arasındaki ro ro hatları”
16-06/121-55	7. madde	Yatay olarak “düzenli konteyner hat taşımacılığı”, dikey olarak ise “navlun sevkıyatı” <sup>129</sup>	-
16-33/574-250	7. madde	“Düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri pazarı”	Tanımlanmamıştır.
17-15/210-89	7. madde	Yatay seviyede “düzenli konteyner hat taşımacılığı ve serbest çalışan yük gemisi hizmetleri”; dikey seviyede ise “deniz navlun sevkıyatı, konteyner üretimi ve liman işletmeleri ve konteyner yönetimi hizmetleri”	Düzenli konteyner hat taşımacılığına ilişkin Akdeniz çıkışlı ve varışlı aşağıdaki hatlar: - Kuzey Avrupa - Kuzey Amerika (Kanada, Amerika ve Meksika) - Güney Amerika Doğu Yakası - Güney Amerika Batı Yakası - Orta Amerika/ Karayipler - Uzak Doğu - Hint Yarımadası - Orta Doğu - Avustralya/Yeni Zelanda - Güney Afrika Serbest çalışan yük gemisi hizmetlerinde küresel bazda ve diğer hizmetler için “Türkiye”

<sup>129</sup> Karar, Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiş olup aynı konuya ilişkin 07-42/465-177 sayılı karar alınmış ve bu kararda pazar tanımı aynen korunmuştur. Öte yandan Danıştayın söz konusu iptal kararı, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 2007/583 E., 2012/231 K. sayılı kararı ile bozulmuştur.

<p><b>17-17/259-110</b></p>	<p>7. madde</p>	<p>“Düzenli konteyner hat taşımacılığı” ve “deniz navlun sevkiyatı”</p>	<p>Akdeniz çıkışlı ve varışlı aşağıdaki hatlar:          - Akdeniz-Afrika Doğu Yakası          - Akdeniz-Avustralya-Okyanusya          - Akdeniz-Doğu Asya (Uzak Doğu &amp; Güneydoğu Asya)          - Akdeniz-Hindistan Alt Kıtası          - Akdeniz-Orta Doğu          - Akdeniz-Kuzey Amerika          - Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası</p>
<p><b>17-26/402-179</b></p>	<p>6. madde</p>	<p>Tanımlanmamıştır.</p>	<p>Tanımlanmamıştır.</p>
<p><b>17-36/595-259</b></p>		<p>“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri”, “Ro-Ro gemilerine ve yolcu/araç taşıyan feribotlara yönelik liman hizmetleri” ve “gemi acenteliği hizmetleri”</p>	<p>Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri bakımından “İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları”, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri için “Türkiye (Mersin, İstanbul, İzmir), İtalya (Trieste) ve Fransa (Toluon ve Sete) yakalama alanı” ve feribot ile yolcu taşımacılığına yönelik liman hizmetleri ve gemi acenteliği hizmetleri bakımından “Türkiye”</p>
<p><b>18-06/ 96-50</b></p>	<p>7. madde</p>	<p>Yatay olarak “dökme sıvı yük gemisi işletilmesi” ve dikey olarak “liman işletmeciliği faaliyetleri”</p>	<p>-</p>

<p><b>18-17/302-151</b></p>	<p>7. madde</p>	<p>“Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri”, “tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri” ve “gemi acenteliği hizmetleri”</p>	<p>Ro-Ro taşımacılığı için “İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları”; Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri için “Türkiye (Mersin, İstanbul, İzmir), İtalya (Trieste) ve Fransa (Toluon ve Sete) yakalama alanı”; gemi acenteliği hizmetleri içinse “Türkiye” olarak belirlenebilecek olmakla birlikte, kesin bir coğrafi pazar tanımlanmamıştır.</p>
<p><b>18-31/530-261</b></p>	<p>7. madde</p>	<p>“Düzenli konteyner hat taşımacılığı”</p>	<p>“Doğu Akdeniz ve Karadeniz çıkışlı Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika varışlı ve tam tersi” ticari hatlar veya “Türkiye’yi kapsayan Akdeniz Bölgesi”</p>

**Ek-6: Kurulun Liman Hizmetlerine İlişkin Kararlarında İlgili Pazar Tanımları**

Karar Sayısı	İlgili Kanun Maddesi	İlgili Ürün Pazarı	İlgili Coğrafi Pazar
01-55/544-128	7. madde	“Konteyner elleçlemeye yönelik limancılık hizmetleri”	“Türkiye Cumhuriyeti sınırları”
02-75/874-358	7. madde	“Konteyner elleçlemeye yönelik limancılık hizmetleri”	“Türkiye Cumhuriyeti sınırları”
04-17/125-27	7. madde	“Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri pazarı”	“Türkiye Cumhuriyeti sınırları”
04-47/615-152	7. madde	“Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri pazarı” ve “araba tahmil/tahliyesine yönelik liman işletmeciliği hizmetleri pazarı”	“Türkiye Cumhuriyeti sınırları”
05-58/855-231	7. madde	“Konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme hizmeti pazarı”	“Akdeniz, İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu ve Doğu Karadeniz Bölgeleri”
05-70/967-261	7. madde - Özelleştirme	“Kuru yük, sıvı yük ile konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”	“Akdeniz, Doğu ve Güney Doğu Anadolu Bölgeleri”
05-76/1032-289	7. madde	“Genel kargo yükleme ve boşaltma hizmetleri pazarı”	“Polonya ve yakın kıyı komşuları”
06-44/545-145	7. madde	“Konteyner elleçleme”, “Ro-Ro gemilerine sunulan liman hizmetleri”, “konvansiyonel yük elleçleme”, “yolcu gemilerine yönelik liman hizmetleri” ve “pilotaj ve römorkaj”	“İzmir/Nemrut Körfezi”
06-63/857-247	7. madde	“Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri pazarı” ve “araba tahmil tahliyesine yönelik liman işletmeciliği hizmetleri pazarı”	“İzmit Körfezi”



Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

<b>06-70/933-269</b>	7. madde - Özelleştirme	“Konvansiyonel yük elleçleme (dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo), konteyner elleçleme, ro-ro gemilerine ve yolcu gemilerine yönelik liman hizmetleri ile liman istifade hizmetleri”	Elleçleme hizmetleri için “Silifke/Taşucu Körfezi” ve yolculara yönelik hizmetler için “Silifke/Taşucu Körfezi”
<b>06-72/951-273</b>	7. madde - Özelleştirme	“Dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo, konteyner elleçleme ve kruvaziyer limanı hizmetleri pazarı”	Elleçleme hizmetleri için “Batı Akdeniz Bölgesi” ve kruvaziyer limanı hizmetleri için “Türkiye Cumhuriyeti sınırları”
<b>07-34/341-122</b>	7. madde	“Genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri”	“Marmara Bölgesi”
<b>07-47/507-182</b>	7. madde - Özelleştirme	“Konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme ile kruvaziyer limanı hizmetleri”	Transit trafiği bakımından “İzmir ve Mersin Limanları”; hinterlant trafiği bakımından “Ege, Marmara, İç Anadolu ve Batı Akdeniz Bölgeleri”; kruvaziyer limanı hizmetleri bakımından “Türkiye Cumhuriyeti sınırları”
<b>07-53/615-204</b>	7. madde - Özelleştirme	“Konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme ile kruvaziyer limanı hizmetleri”	Transit trafiği bakımından “İzmir ve Mersin Limanları”; hinterlant trafiği bakımından “Ege, Marmara, İç Anadolu ve Batı Akdeniz Bölgeleri”; kruvaziyer limanı hizmetleri bakımından “Türkiye Cumhuriyeti sınırları”
<b>07-77/916-350</b>	7. madde - Özelleştirme	“Konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”	“Kuzey Ege, Marmara, Batı Karadeniz ve İç Anadolu Bölgeleri”
<b>07-85/1046-406</b>	6. madde	“Genel kargo ve dökme yük elleçleme hizmetleri pazarı”	“Marmara Bölgesi”
<b>08-27/310-100</b>	7. madde	“Genel kargo ve dökme yük elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı”	“Türkiye Cumhuriyeti Sınırları”

<b>08-39/514-189</b>	7. madde - Özelleştirme	“Konvansiyonel yük, konteyner elleçleme, ro ro ve tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri”	Konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme hizmetleri için “İç Anadolu’nun doğusu, Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgeleri” ve Ro-Ro ile tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri için “Karadeniz Bölgesi”
<b>08-39/517-191</b>	7. madde - Özelleştirme	“Konvansiyonel yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı”, “konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”, “tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı” ve “feribotla yolcu taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı”	“Kuzey Ege, Marmara ve İç Anadolu’nun batısı”
<b>08-43/594-226</b>	7. madde - Özelleştirme	“Konvansiyonel yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı”, “konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”, “tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı” ve “feribotla yolcu taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı”	Konvansiyonel yük elleçleme, konteyner elleçleme, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri ve tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri için “Kuzey Ege, Marmara, ve İç Anadolu’nun batısı”; feribotla yolcu taşımacılığı için “Marmara Denizi feribot hatları”
<b>09-02/19-12</b>	7. madde	“Genel kargo ve konteynır elleçleme hizmetleri”	“Marmara Bölgesi”
<b>09-60/1468-386</b>	4. ve 6. madde	“Depolama hizmetleri”	“Samsun”
<b>10-49/922-325</b>	7. madde	“Dökme kuru yük, genel kargo, konteyner elleçleme hizmetleri pazarı” ve “krvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı”	Elleçleme hizmetleri için “Batı Akdeniz Bölgesi”; kruvaziyer gemilere verilen liman hizmetleri için “Akdeniz Bölgesi”

Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

10-73/1518-580	6. madde	“Dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı” “genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı” ve “konteynır elleçleme hizmetleri pazarı”	“Akdeniz Bölgesi”nin doğusu, İç Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi”
10-75/1538-592	7. madde	“Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”, “konteyner gemi hattı işletmeciliği hizmetleri” ve “navlun sevkiyatı hizmetleri”	Hem transit yükler hem de konteyner elleçleme hizmetleri bakımından “İzmir İli”
11-04/ 55-20	4. ve 6. madde	“Konteyner elleçleme hizmeti”, “lashing hizmetleri <sup>130</sup> pazarı” ve “ilaçlama hizmetleri pazarı”	“Ege Bölgesi”
11-44/995-341	6. madde	“Konvansiyonel yük, konteyner elleçleme, ro-ro ve demiryolu ile taşıma hizmetlerine yönelik liman hizmetleri”	“Karadeniz Bölgesi”
11-45/1055-361	7. madde	“Dökme kuru yük, genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”, “kruvaziyer gemilerine yönelik limanhizmetleri pazarı” ve “kargo ve yük taşımacılığı pazarı”	İlgili ürün pazarlarına göre sırasıyla “Akdeniz Bölgesi”, “Ege ve Akdeniz Bölgeleri” ve “Türkiye”
11-45/1057-363	7. madde	“Liman hizmetleri” ve “deniz taşımacılığı”	Liman hizmetleri için “Marmara Bölgesi” ve deniz taşımacılığı için “Türkiye”
12-35/998-310	6. madde	“Gümrüklü geçici depolama hizmetleri pazarı”	“Ambarlı Limanı”
13-09/118-64	7. madde	“kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri” ve “dökme yük, genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri”	Ege ve Akdeniz bölgeleri
13-15/226-111	6. madde	“Gümrüklü geçici depolama hizmetleri pazarı”	“Ambarlı Limanı”

<sup>130</sup> Lashing hizmeti konteyner içindeki yüklerin konteyner içerisinde kaymasını önlemek amacıyla yapılan konteyner içi yük sabitlemesi ve sağlamlştırılması bir başka ifadeyle yüklerin hedef yerine ulaştırılıncaya kadar herhangi bir hasar oluşmaması konteynerlere yüklenmesi sırasında gerçekleştirilen işlemdir.

14-26/527-233	7. madde - Özelleştirme	“Genel kargo elleçleme hizmetleri”, “konteyner elleçleme hizmetleri”, “Ro-Ro elleçleme hizmetleri”, “dökme kuru yük elleçleme hizmetleri” ve “dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri”	Ro-Ro elleçleme hizmetleri için “İzmit Körfezi”, diğerleri açısından ise en dar şekilde “İzmit Körfezi”, en geniş şekilde “Marmara Bölgesi”
15-29/423-119	6. madde	“Tahmil ve tahliye (konteyner elleçleme, genel kargo, dökme katı yük yükleme boşaltma, dökme sıvı yük yükleme boşaltma, canlı hayvan elleçleme vb) hizmet alım pazarı”	“Türkiye”
16-16/267-118	7. madde	“Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı” <sup>131</sup>	Hem transit yükler hem de konteyner elleçleme hizmetleri bakımından “İzmir İli”
17-37/603-262	6. madde	“Konteyner elleçleme hizmetleri”	“Doğu Marmara”
18-04/61-35	7. madde - Özelleştirme	“Dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı” ve “genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı”	“Marmara Bölgesi”
18-14/267-129	7. madde	“Art bölge trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği”, “transit trafiğe ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” “(gümrüklü) geçici depolama”, “kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri” ve “Ambarlı Limanı yan hizmetleri” <sup>132</sup>	Hinterlant trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarında “Marmara Bölgesi”, transit trafiğe ilişkin konteyner liman işletmeciliği pazarı bakımından “Türkiye ve komşu ülkeler” olarak belirlenebileceği belirtilmekle birlikte kesin bir tanım yapılmamıştır.  Geri kalan pazarlar için “Ambarlı Limanı”

<sup>131</sup> “Konteyner gemi hattı işletmeciliği hizmetleri” ve “navlun sevkiyatı hizmetleri” pazarları da dikey etkilere yönelik değerlendirmede dikkate alınmıştır.

<sup>132</sup> “Konteyner hat taşımacılığı hizmetleri” ve “gemi acenteliği” pazarları da dikey etkilere yönelik değerlendirmede dikkate alınmıştır.



Üniversiteler Mahallesi  
1597. Cadde No: 9  
06800 Bilkent - Çankaya /ANKARA  
[http:// www.rekabet.gov.tr](http://www.rekabet.gov.tr)