

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2020-4-026 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 22-11/169-68
Karar Tarihi : 03.03.2022

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B. RAPORTÖRLER : Fatma ATAÇ, Sebahat Gözde BİRCAN, Alican KORKMAZ,
Serkan GÜMÜŞ

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : - Akiş Denizcilik Nakliyat Turizm ve Ticaret A.Ş.
Liman Mah. Akdeniz Cad. No:528 Aktur Apt. Kat:4 No:11
Antalya

D. HAKKINDA SORUŞTURMA

YAPILANLAR : 1. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Öznur İNANILIR,
Av. Bulut GİRĞİN, Av. Berfu AKGÜN
Çitlenbik Sokak No:12 Yıldız Mahallesi 34349
Beşiktaş/İstanbul
2. MSC Gemi Acenteliği A.Ş.
Temsilcileri: Av. Şeyma İNAL, Av. Baran BAŞ
Teşvikiye Cad. No:45 Kat :2 Daire:3 Nişantaşı İstanbul
3. Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş.
Temsilcileri: Av. Şeyma İNAL, Av. Baran BAŞ
Teşvikiye Cad. No:45 Kat :2 Daire:3 Nişantaşı İstanbul

(1) **E. DOSYA KONUSU:** Antalya Limanı'nı işletmekte olan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin Antalya'da faaliyet gösteren konteyner hat acenteleri ile birlikte hareket ederek liman sahası dışında lojistik hizmet sunan acenteleri dışlamaya yönelik eylemlerde bulunduğu iddiası.

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 21.02.2020 tarih ve 1839 sayılı yazı ile intikal eden, T.C. Antalya Valiliği Ticaret İl Müdürlüğü aracılığıyla Akiş Denizcilik Nakliyat Turizm ve Ticaret A.Ş. (AKİŞ) tarafından gönderilen şikâyet dilekçesinde özetle; Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin (PORT AKDENİZ), Antalya'da konteyner hat acentesi olarak faaliyet gösteren acenteler ile birlikte rekabeti sınırlayıcı fiyat politikaları uygulayarak bölgedeki lojistik hizmeti sunan acenteleri dışlamaya yönelik faaliyetlerde bulunduğu, liman tarafından verilen hizmetlerden takozlama (*lashing*) ve Doğrulanmış Brüt Ağırlık (DBA) tartım bedelleri doğrudan liman işletmesine ödenirken, PORT AKDENİZ ve konteyner hat acentelerinin aralarındaki anlaşma gereği, konteyner dolun hizmet bedellerinin ihracatçı tarafından acentelere

ödendiği, böylelikle acentelerin vermedikleri bir hizmet için gelir elde etme imkânı elde ettikleri ve elde ettikleri bu gelirin bir bölümünü liman işletmesine aktardıkları, PORT AKDENİZ'in uyguladığı konteyner dolum, terminal ve benzeri tarifelerin, bölgedeki ihracatçıları diğer limanlara göre daha ağır maliyetlere katlanmak zorunda bırakacak şekilde konteyner başına dolum, *lashing* ve tartım hizmetleri için ortalama (.....) USD aldığı, AKİŞ'in ise aynı hizmeti (.....) USD'ye sunduğu, öte yandan, konteynerlerin liman dışında dolumunun yapılması halinde konteyner hat acentesi tarafından, boş konteynerlerin liman sahası dışına çıkarılması ve liman sahasına dolu girişi için konteyner başı ihracatçıdan (.....) USD arası bedel tahsil edildiği, PORT AKDENİZ'in AKİŞ ile çalışmaya devam eden müşterileri liman sahası içerisinde hizmet almaya ikna etmek için normalde günlüğü (.....) USD olan ardiye ücretlerini kaldırarak önce 14 güne, sonra sırasıyla 21 ve 45 güne ve en sonunda 60 güne kadar ücretsiz sunmaya başladığı, PORT AKDENİZ'in söz konusu indirimleri AKİŞ'in konteyner dolum tesisini kapatacak noktaya gelmesine kadar devam ettireceği, sonrasında ise tekrar yüksek ardiye tarifeleri uygulamaya devam edeceği, zira hâlihazırda AKİŞ'in dolumlarının %70 oranında düştüğü, AKİŞ'in *lashing* hizmetini konteyner başına (.....) USD'den ücretlendirdiği, diğer yandan PORT AKDENİZ'in uzun bir süredir konteyner başına (.....) USD'den verdiği aynı hizmetin ücretini, 2019 yılı ortasında dolum miktarının düşmeye başlamasıyla birlikte, 1.000 konteyner ve üzeri dolum yapanlar bakımından (.....) USD'ye düşürdüğü, AKİŞ'in başlıca müşterilerinin 1.000 konteyner üzeri ihracat yapan firmalar olduğu dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in bu uygulamasının doğrudan AKİŞ'in müşterilerine yönelik olduğu, PORT AKDENİZ'in bu indirimlere ek olarak liman sahasına yük girişinde aranan konteyner rezervasyonu (*booking*) uygulamasını kaldırdığı, PORT AKDENİZ'in ve acentelerin bu şekildeki dışlayıcı nitelikteki eylemlerinin sonucunda altı yıl öncesinde Antalya Limanı etrafında depolama ve konteyner dolum hizmeti veren yedi firma var iken bu sayının bugün üçe düştüğü, bunlardan ikisinin depolama hizmeti, birinin dolum hizmeti verdiği, bu sayıların diğer liman bölgelerinde çok daha fazla olduğu ifade edilerek gereğinin yapılması talep edilmiştir. Soruşturma sürecinde AKİŞ tarafından Kuruma gönderilen 08.07.2020 tarih ve 6968 sayılı yazıda ise ek olarak; AKİŞ'te dolum ile limanda dolum arasında (.....) bir farkın olduğu ve müşteri için AKİŞ'te dolum yapmanın pahalı hale geldiği, ancak bu farkın sebebinin AKİŞ'in pahalı hizmet sunması değil limanın haksız olarak tahsil ettiği veya acentelere tahsil ettirdiği geçici kabul/liman lokal masrafı adıyla faturalanan bedeller olduğu ifade edilerek ihracatçının limanda dolum yapması ile liman dışında dolum yapması halinde ortaya çıkan maliyetleri karşılaştıran tabloya yer verilmiştir. AKİŞ tarafından gönderilen yazıda ayrıca, PORT AKDENİZ'in kamuya açık bir konteyner hizmet tarifesi bulunmadığı, özellikle iç dolum ve boşaltma konusunda gizli tarife uyguladığı, bunun da amacının Antalya'da liman dışı dolum hizmeti veren son ve tek firma olan AKİŞ'in müşterilerini elinden alarak pazardan dışlayabilmek amacıyla tarifeyi istediği zaman ve istediği şekilde değiştirme kabiliyetini elinde tutmak olduğu ifade edilmiştir. PORT AKDENİZ'in konteyner tarifesinin bulunmadığı, tarifeleri müşteriye, konteyner hattına, aracı kurumla olan yakınlığına göre keyfi olarak belirlediği, AKİŞ'in Kuruma şikâyetini duyduktan sonra PORT AKDENİZ tarafından gönderilen duyuruda limana dolu giriş yapan konteynerlere yıl sonuna kadar 35 USD ihracat desteği vereceğinin belirtildiği, bununla birlikte acentelerin indirimden haberdar olan müşterilere lokal liman masraflarının önce (.....) USD artırdığı, sonra da (.....) USD tutarından indirim yaptığı, dolayısıyla aslında bir indirimin yapılmadığı, PORT AKDENİZ'in ücretsiz ardiyeyi sadece konteyner ile ihraç edilen mermer yüklerine uygulamasının, öte yandan açık gemi ile ihraç edilen mermer yüklerine

uygulamamasının PORT AKDENİZ'in asıl niyetinin indirim değil, AKİŞ ve diğer depoların kapanması olduğunu gösterdiği iddiaları yer almaktadır.

- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Antalya Limanı'nı işletmekte olan PORT AKDENİZ'in Antalya'da faaliyet gösteren konteyner hat acenteleri ile birlikte hareket ederek liman sahası dışında lojistik hizmet sunan acenteleri dışlamaya yönelik eylemlerde bulunduğu iddiasına ilişkin hazırlanan 18.03.2020 tarih ve 2020-4-026/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 26.03.2020 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 20-16/228-M sayılı karar ile şikâyet konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 40. maddesinin birinci fıkrası uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. Önaraştırma kapsamında 16.06.2020 tarihinde CMA CGM Deniz Acenteliği A.Ş. (CMA), MSC Antalya Şubesi ve Belstar Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.'de (BELSTAR); 17.06.2020 tarihinde PORT AKDENİZ ve MSC'de; 18.06.2020 tarihinde BELSTAR Antalya Şubesinde yerinde inceleme yapılmıştır.
- (4) 20.07.2020 tarih ve 9635 sayılı Önaraştırma Raporu, Kurulun 24.07.2020 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlal edilip edilmediğinin tespitine yönelik olarak PORT AKDENİZ, MSC Gemi Acenteliği A.Ş. (MSC) ve Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş (MEDLOG) hakkında Kanun'un 41. maddesi çerçevesinde soruşturma açılmasına 20-35/459-M sayı ile karar verilmiştir.
- (5) Soruşturma bildirimine ilişkin yazılar, PORT AKDENİZ tarafından 16.08.2020 tarihinde MSC ve MEDLOG tarafından 12.08.2020 tarihinde tebellüğ edilmiş olup MSC'nin birinci yazılı savunması 14.09.2020 tarih ve 9726 sayı ile, MEDLOG'un birinci yazılı savunması 14.09.2020 tarih ve 9727 sayı ile, PORT AKDENİZ'in birinci yazılı savunması ise 14.09.2020 tarih ve 9752 sayı ile Kurum kayıtlarına yasal süreleri içinde intikal etmiştir. Soruşturma kapsamında 12.08.2020 tarihinde MSC'de ve MEDLOG'da, 15.09.2020 tarihinde ise PORT AKDENİZ'de yerinde inceleme yapılmıştır.
- (6) Kurulun 24.12.2020 tarih ve 20-55/773-M sayılı kararı ile 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca, soruşturmanın süresinin bitiminden itibaren altı ay uzatılmasına karar verilmiştir. Soruşturma sonucunda hazırlanan 26.07.2021 tarih ve 2020-4-026-SR-01,02,03 sayılı Soruşturma Raporu, PORT AKDENİZ tarafından 02.08.2021 tarihinde, MSC tarafından 02.08.2021 tarihinde, MEDLOG tarafından 02.08.2021 tarihinde tebellüğ edilmiştir. Tarafların ikinci yazılı savunma için ek süre talepleri Kurul tarafından kabul edilmiş olup, PORT AKDENİZ'in ikinci yazılı savunması 30.09.2021 tarih ve 21649 sayı ile, MSC'nin ikinci yazılı savunması 29.09.2021 tarih ve 21593 sayı ile, MEDLOG'un ikinci yazılı savunması ise 29.09.2021 tarih ve 21594 sayı ile yasal süreleri içinde Kuruma intikal etmiştir.
- (7) Hazırlanan 04.10.2021 tarih ve 2020-4-026/BN-05 sayılı Bilgi Notu Kurul tarafından 07.10.2021 tarihinde görüşülmüş ve Kurul'un 21-48/682-M sayılı kararıyla tarafların ikinci yazılı savunmalarına istinaden hazırlanacak ek yazılı görüş süresinin 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca bir katı kadar uzatılmasına karar verilmiştir. Tarafların yazılı savunmalarına karşı hazırlanan 01.11.2021 tarih ve 2020-4-026/EG-01 sayılı, 01.11.2021 tarih ve 2020-4-026/EG-02 sayılı ve 01.11.2021 tarih ve 2020-4-026/EG-01 sayılı Ek Görüş yazıları taraflara tebliğ edilmiştir. Tarafların üçüncü yazılı savunmaları sırasıyla 30.12.2021 tarih ve 24176 sayı, 01.12.2021 tarih ve 23392 sayı ve 01.12.2021 tarih ve 23391 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Haklarında soruşturma yürütülen tarafların sözlü savunma toplantısı yapılması talebi üzerine 22.02.2022 tarihinde sözlü savunma toplantısı gerçekleştirilmiştir.

- (8) Kurul, yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Soruşturma Raporu'na, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre 03.03.2022 tarih ve 22-11/169-68 sayı ile nihai kararını tesis etmiştir.
- (9) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** Soruşturma Raporu ve Ek Görüş sonucunda; MSC Gemi Acenteliği A.Ş.'nin, Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş.'nin ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmedikleri; Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin konteyner iç dolun hizmetleri pazarında hâkim durumda olduğu, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin bu pazardaki rakibinin faaliyetlerini zorlaştırıcı uygulamalarının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği, bu nedenle Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'ye idari para cezası uygulanması gerektiği sonuç ve kanaatine ulaşıldığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. HAKKINDA SORUŞTURMA YÜRÜTÜLEN TARAFLAR

I.1.1. MEDLOG

- (10) Türkiye'de 2011 yılında faaliyete başlayan MEDLOG, lojistik sektöründe multimodal taşımacılık, konteyner tamir, bakım-onarım ve yolcu gemilerinin liman acenteliği alanlarında faaliyet göstermekte olup tüm hatlarla gerçekleştirilen yüklemelerin kapıdan kapıya taşınmasının yanı sıra, demiryolu taşımacılığı, transit taşıma, proje taşımacılığı ve depo hizmetleri vermektedir. MEDLOG nihai olarak MSC'nin tek kontrolü altındadır.

I.1.2. MSC

- (11) MSC Mediterranean Shipping Company (MSC SA) denizcilik ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren küresel bir şirkettir. 1970 yılında kurulmuş olan MSC SA, İsviçre'de ikamet eden Aponte Ailesinin kontrolünde bulunan bir konteyner taşıyıcısıdır. Teşebbüs hâlihazırda 520 gemi ile 155 ülkede konteyner taşımacılığı faaliyeti göstermektedir.¹ Türkiye'de 1995 tarihinde kurulan ve faaliyete başlayan MSC, merkezi İzmir'de bulunan ve denizyolu ile yerel ve uluslararası yük taşımacılığına ilişkin organizasyon yapılması hususunda MSC SA şirketine acentelik sözleşmesi altında münhasır acente olarak hizmet veren bir şirkettir. MSC'nin faaliyetlerinin tamamı, acente olarak temsil ettiği MSC SA'nın yaptığı taşımalara ilişkindir. MSC, temsilcisi olduğu MSC SA'nın küresel olarak sunduğu tüm hizmetlerin (denizyolu navlun hizmeti, yurtdışında ön/son taşıma organizasyonu ve dünya çapında faaliyet gösterilen diğer ülkelerde, MSC SA konşimentosu kapsamında sunulan diğer tüm hizmetler), Türkiye'deki müşterilere temini hususunda, acente sıfatıyla aracılık faaliyeti yürütmektedir.

I.1.3. PORT AKDENİZ

- (12) PORT AKDENİZ hâlihazırda QTerminals Holding Company LLC'nin aracılığıyla (QTERMİNALS Holding Co.) Q Terminals W.L.L. (QTERMİNALS) tarafından kontrol edilmektedir.² QTERMİNALS, 2017 yılında Hamad Limanı'nı işletmek amacı ile kurulmuş olup 2017 yılı Ekim ayından beri söz konusu faaliyetini sürdürmektedir. QTERMİNALS'ın hissedarları Katar Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın sahipliğinde ve

¹ <https://www.msc.com/che/about-us> (Son erişim tarihi: 28.02.2021)

² PORT AKDENİZ'nin tek kontrolünün QTERMİNALS tarafından devralınması işlemine 26.11.2020 tarih ve 20-51/708-316 sayılı Kurul kararıyla izin verilmiştir.

kontrolünde olan MWANİ ve Qatar Navigation QPSC'dir (MİLAHA). Söz konusu teşebbüsün (.....) oranındaki payı MWANİ'ye; (.....) oranındaki payı ise MİLAHA'ya ait olup MWANİ tarafından tek başına kontrol edilmekte; azınlık hissedarı MİLAHA'nın kontrol hakkı bulunmamaktadır. QTERMİNALS ve QTERMİNALS'i kontrol eden MWANİ ise Katar'da konteyner, genel kargo, Ro-Ro, canlı hayvan ve açık deniz tedarik hizmetleri sunan terminal işletmecisi teşebbüslerdir. İlaveten QTERMİNALS, Ukrayna'da kurulan iştiraki QTerminals Olvia aracılığıyla Ukrayna'da liman hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir.

- (13) Antalya Limanı 1977 yılında inşa edilerek işletilmek üzere Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne (TDİ) verilmiştir. Antalya Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulunun (ÖYK) 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararı gereği özelleştirilerek 31.08.1998 tarihinde 30 yıl süreyle PORT AKDENİZ'e devredilmiştir. Söz konusu karar üzerine T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, TDİ ve PORT AKDENİZ arasında İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi (SÖZLEŞME) imzalanmıştır.
- (14) Söz konusu özelleştirmeye ilişkin ihale işlemi Antalya 2. İdare Mahkemesince 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un 18. maddesinin B ve C bentlerinin Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi üzerine yasal dayanağı kalmadığı gerekçesiyle iptal edilmiştir. Bu karara ilişkin olarak Danıştay 13. Dairesi Antalya 2. İdare Mahkemesinin 18.05.1999 tarih ve E:1998/595 K:1999/473 sayılı kararının bozulmasına ve dava dosyasının yeniden bir karar verilmek üzere anılan mahkemeye gönderilmesine 28.02.2006 tarih E:2005/5301 K:2006/1129 sayılı karar verilmiştir.
- (15) ÖYK'nin 15.07.1998 tarihli kararı ile gerçekleştirilen özelleştirme neticesinde PORT AKDENİZ'in Sümerbank A.Ş.'ye olan borçlarını ödeyememesi sebebiyle Sümerbank A.Ş. tarafından teşebbüsün bankalarındaki hesaplarına icra yoluyla el konulmuştur. Akabinde Sümerbank A.Ş.'nin Türkiye Mevduat Sigorta Fonuna (TMSF) devri neticesinde limanın kontrolü TMSF'ye geçmiştir. TMSF, PORT AKDENİZ'de sahibi olduğu %99,99 payı ihale usulüyle satışa çıkarmıştır. İhaleyi PORT AKDENİZ kazanmıştır ve teşebbüsün sermayesinin %99,99'una tekabül eden paylarını 31.10.2006 tarihinde devralmıştır. Söz konusu işleme ilişkin, Özelleştirme Yoluyla Gerçekleştirilen Devralmalar Hakkında Tebliğ uyarınca Kuruma başvuruda bulunmuş ve Kurulun 09.10.2006 tarih ve 06-72/951-273 sayılı kararı ile işleme izin verilmiştir.
- (16) Akdeniz Liman İşletmeciliği A.Ş. 2006 yılında Can ÇELEBİOĞLU, Çelebi Yatırım Danışmanlık ve İşletme A.Ş., Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş., Mehmet KUTMAN ve Gregory Michael KIEZ ortaklığı ile kurulmuştur. Teşebbüs, çoğunluk hissesine sahip olduğu Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş. bünyesinde birleşmiş ve 16.10.2007 tarihinde İstanbul Ticaret Sicil Müdürlüğü nezdindeki kaydı terkin edilmiştir.
- (17) Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş. sonraki süreçte unvanını Global Liman İşletmeleri A.Ş. olarak tadil etmiş ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.'nin diğer pay sahiplerinin paylarını satın alarak, teşebbüsün paylarının %99,99'una ve teşebbüs üzerinde tek kontrole sahip olmuştur.³
- (18) 1998 yılında gerçekleştirilen özelleştirme işlemine ilişkin imzalanan SÖZLEŞME'nin "TARİFELER" başlıklı bölümünde yer alan 13. maddesinde, (.....) düzenlemesi yer almaktadır. Bu çerçevede SÖZLEŞME ile özelleştirmenin ilk beş yılında fiyat

³ Söz konusu işleme Kurulun 08.07.2010 tarih ve 10-49/922-325 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

tarifelerinin TDİ'nin onayı ile geçerlilik kazanacağı, bu sürecin sonrasında fiyatların belirlenmesinde PORT AKDENİZ'in serbest olduğu anlaşılmaktadır.

- (19) Antalya Limanı'nın 1998 yılında yapılan özelleştirme çerçevesinde işletim hakkının 30 yıllığına PORT AKDENİZ'e devredilmiş olduğu dikkate alındığında bu sürenin dolmasına yaklaşık yedi yıllık bir süre kaldığı anlaşılmaktadır.
- (20) PORT AKDENİZ'in Antalya Limanı'nda sunduğu hizmetler aşağıdaki gibidir:
- Yüklere ve yolculara yönelik verilen liman hizmetleri: Yüklere yönelik hizmetler; genel kargo yüklere, dökme yüke, konteynerlere, tekerlekli yüklere (Ro-Ro) ve proje yüklere yönelik sunulan hizmetleri kapsamaktadır. Söz konusu hizmetler; konteyner tahliye/yükleme, genel kargo tahliye/yükleme, dökme yük tahliye/yükleme, terminal hizmetleri, konteyner iç dolum-boşaltım, muayene, tartım, takozlama (*lashing*), takoz sökme (*unlashing*), konteyner onarımı, depolama gibi çeşitli hizmet kalemlerinden oluşmaktadır. Ayrıca PORT AKDENİZ'in yolculara yönelik çeşitli hizmetleri de bulunmaktadır.
 - Gemilere yönelik verilen hizmetler: Turizm amaçlı insan taşıyan kurvaziyer gemilere, askeri personel ve ekipman taşıyan gemilere liman rıhtımında uygun ekipman ve personel ile gerekli hizmetlerin verilmesini içermektedir. Bu kapsamda, gemi personelinin sefer esnasında tüketeceği yiyecek ve içeceklerin ikmali, atıkların liman sahasında bertaraf edilmesi, römorkaj, pilotaj hizmetleri, motor yat hizmetlerinden ve bunlarla ilgili çeşitli hizmetlerden oluşmaktadır.
- (21) Antalya Limanı yaklaşık 203.000 m²'lik liman sahası alanı üzerine kurulmuştur. Limanın toplam yüzey alanının 174.200 m²'lik bölümü konteyner yüklerine ayrılmış olmakla birlikte, bu alanının %41,43'lük kısmı operasyonel anlamda kullanılabilen alanı oluşturmaktadır.⁴ Liman sahasının 29.720 m²'lik kısmı ise yolcu terminali hizmeti kullanımına tahsis edilmiş olup yolcu terminali için kullanılabilen alan tahsis edilen toplam alanın %54,27'sini oluşturmaktadır. Liman toplam sahasının 80.000 m²'lik kısmı depolama alanı, 1.260 m²'lik kısmı geçici gümrüklü kapalı depolama alanı, 6.729 m² kısmı gümrüksüz kapalı depolama alanı, 50.000 m²'lik kısmı CFS sahası (konteyner yük istasyonu) ve 95.152 m²'lik kısmı liman dışı terminal şeklindedir.⁵
- (22) Limanın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi 350 bin TEU'dan ibarettir. Konteyner yüklemeleri için yaklaşık 9 bin TEU depolama kapasitesi bulunmaktadır. Limanın toplam dokuz adet rıhtımı mevcuttur. Rıhtım maksimum derinliği 10 metredir.

I.2. İLGİLİ PAZAR

I.2.1. Sektöre İlişkin Bilgiler

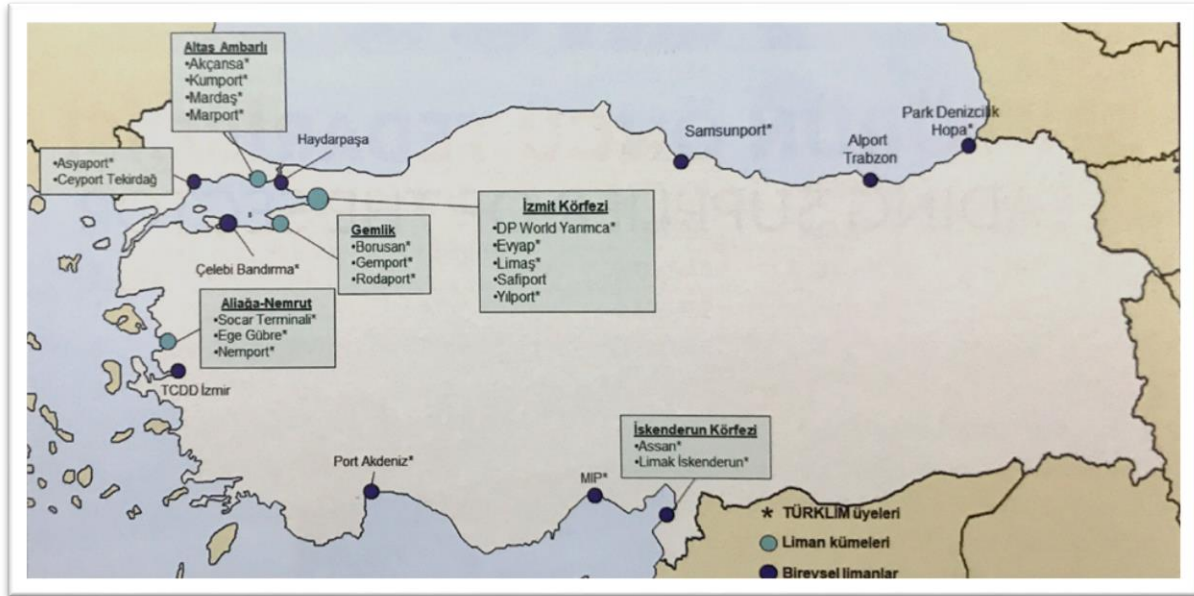
- (23) Dünyada gerçekleştirilen ticaretin hacim olarak yaklaşık %84'ü, değer olarak ise yaklaşık %70'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarında USD bazında toplam ticaretin %57'sinin gerçekleştiği deniz yolu bu açıdan en çok tercih edilen taşıma türüdür. 2010 yılından 2020 yılına kadar olan dönemde Türkiye limanlarında elleçlenen yükler, yıllar içerisinde TEU bazında hacmen artış göstermiştir.

⁴ Kış ve bahar aylarında rüzgâr nedeniyle kullanılmayan ve toplamda 4.021 m²'ye denk gelen 1 ve 2 numaralı rıhtımlar hariç tutulmuştur.

⁵ <http://www.turklim.org/uye-limanlar/port-akdeniz-ortadogu-antalya-limani/>
(Son erişim tarihi: 14.07.2020)

- (24) Elleçlenen yüklerin bölgesel olarak dağılımına baktığımızda; %38 oran ile Marmara Bölgesi ilk sırada yer almakta, ardından %36 ile Akdeniz Bölgesi, %17 ile Ege Bölgesi ve %9 ile Karadeniz Bölgesi takip etmektedir. Coğrafi olarak birbirine yakın limanlar, ortak hinterlanda sahip oldukları için genel olarak yük özellikleri bakımından birbirlerine benzemektedir. Bu benzerlikten yola çıkarak deniz ve kara ulaşımı ile yük özellikleri bazında coğrafi bölgeleri alt liman bölgeleri şeklinde analiz etmek mümkündür. Bu temelde gruplandırılan ve Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) sektör raporlarında yer alan alt bölgeler şu şekildedir: Marmara Bölgesi üç alt bölgede (Kuzey Batı Marmara, Doğu Marmara ve Güney Marmara), Ege Bölgesi (Kuzey Ege, Güney Ege), Akdeniz Bölgesi (Batı Akdeniz, Doğu Akdeniz) ve Karadeniz Bölgesi ise iki alt bölgede (Batı Karadeniz, Doğu Karadeniz) incelenmiştir.
- (25) Ülkemizde konteyner gemilerine hizmet veren toplam 28 adet değişik formda (iskele, rıhtım) liman bulunmaktadır. Söz konusu limanların önemli bir bölümü konteyner yükleri dışında diğer yüklere de hizmet vermektedir. Bölgesel bazda incelendiğinde, Batı Akdeniz bölgesinde konteyner yüklemelerine yönelik hizmet veren tek limanın PORT AKDENİZ olduğu görülmektedir. Bununla birlikte özellikle Kuzey Ege ve Kuzeybatı ve Güney Marmara bölgelerinde konteyner yüklemelerine yönelik alternatifin nispeten fazla olduğu dikkat çekmektedir. Türkiye kıyılarında söz konusu elleçleme hizmetlerini gerçekleştiren limanlar aşağıdaki harita üzerinde gösterilmiştir.

Şekil-1: Türkiye Kıyılarında Faaliyet Gösteren Konteyner Limanları



Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2020 Raporu.

- (26) 2019 yılı itibarıyla Mersin Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP), ülkemizde toplam konteyner yükünün %15,6'sını elleçlemekte ve (.....) milyon TEU ile ilk sırada gelmektedir. (.....) milyon TEU ile MARPORT ikinci, (.....) milyon TEU ile ASYAPORT üçüncü sırada yer almaktadır. PORT AKDENİZ ise ülkemizde toplam konteyner yükünün %1,35'ini elleçleyerek (.....) TEU ile on altıncı sırada bulunmaktadır.
- (27) PORT AKDENİZ'in toplam konteyner yüklemelerinin yükün cinsi bakımından ağırlıklı olarak mermer odaklı olduğu, söz konusu mermer ihracatının Türkiye toplam ihracatının ortalama üçte birini oluşturduğu anlaşılmaktadır.

- (28) Ülkemizin toplam mermer ihracatı içinde Antalya'dan yapılan ihracat yıllar itibarıyla değişmekle birlikte % (.....)'un üzerinde bulunmaktadır. Buna ek olarak Antalya'dan yapılan mermer ihracatının büyük oranda Çin'e yönelik olduğu, Antalya Limanı'nın Türkiye'den Çin'e yapılan blok mermer ihracatı içindeki payının % (.....) seviyelerinde olduğu anlaşılmaktadır.
- (29) Uluslararası ticarete önemli bir yere sahip olan denizcilik sektörü, ülkelerin ekonomik gelişmelerine büyük katkı sunmakta ve bu itibarla limanlar temel işlevlerinin yanı sıra dağıtım ve lojistik merkezi haline gelmektedir. Limanlar, sektördeki gelişmeler neticesinde yüke ve gemiye verdikleri hizmetlerin yanı sıra aktarma, dağıtım ve lojistik merkezi konumuna erişmiştir. Bunun doğal bir sonucu olarak limanların konumlandıkları bölgede lojistik firmaları da yoğunlaşmaktadır. Böylelikle limanın kurulu olduğu bölgede yükün depolanması, yüke katma değer yaratacak hizmetlerin sunulması ve yük dağıtımının limanlardan yapılması söz konusu olmaktadır.

I.2.2. Soruşturmaya Konu Hizmet Türleri

Yük Depolama Hizmeti:

- (30) Yük depolama, müşterinin bazen stok maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle, bazen yer uygunluğu olmaması sebebiyle veya kimi durumda tamamen ürün muhteviyatının gereksinim yaratması gibi bir amaçla özel bir alana ihtiyaç duyulması ile ürünün belirli bir süre için bir depoda korunması ve bekletilmesi hizmetidir. İhracat işlemlerinde depolama hizmeti, ihraç edilecek yüklerin gemiye yüklenmek için tamamı hazır oluncaya kadar mevcut yükün stoklanması ihtiyacının karşılanmasını ifade etmektedir. İhracat yapan bir firma operasyon olarak yüklerini gemi gelmeden önce liman sahasına sokarak limandan depolama hizmeti alabilmektedir. Belirlenen tarihte gemi gelişini müteakip liman sahasında bekleyen yükler gemi planı çerçevesinde gemiye yüklenmektedir.
- (31) Mermer yükleri diğer birçok ihracat ürününden farklı olarak mermer ocaklarından peyderpey çıkarılmakta ve ayrı ayrı sevkiyatlar halinde ve genellikle yüksek miktarlarda ihraç edilmektedir. Bu nedenle yükün tamamı hazır oluncaya kadar mevcut yükün stoklanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.
- (32) Liman sahası, gümrüklü saha niteliğinde olup liman sahasında yapılan depolama 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nda geçici depolama faaliyeti olarak düzenlenmektedir. Gümrük Kanunu'nun 48. maddesi "*Geçici depolanan eşya, sadece gümrük idarelerinin uygun gördüğü yerlerde ve bu idarelerin belirlediği koşullarda depolanabilir.*" şeklindedir. Bu ifadeden, ilgili gümrük idaresinin geçici depolanan eşyanın hangi koşullarda ve nerede depolanacağı konusunda yetkili olduğu anlaşılmaktadır. Gümrük Kanunu uyarınca çıkartılan Gümrük Yönetmeliği'nin 3. maddesinin 1/ı bendinde gümrüklü saha; "*Gümrük idaresinin denetim, kontrol, yetki ve sorumluluğunda bulunan; [...] deniz gümrük kapılarında ise bu yerlerle birlikte ilgili liman yönetmelikleri ile belirlenen liman sahası ve demirleme sahalarını kapsayan deniz ve kıyı alanları...*" şeklinde tanımlanmıştır. Gümrüklü saha dışında kalan sahaların tamamı gümrüksüz sahalar olarak tanımlanmaktadır. Gümrük denetimine tabi olmayan bu sahalarda, müşterilerden gelen talepler çerçevesinde yüklerin depolanması ve yüke yönelik hizmetler verilmektedir.

Konteyner İç Dolu Hizmeti:

- (33) Konteyner iç dolu hizmeti, yük sahibinin talebi üzerine, konteyner yük istasyonu (*container freight station*) (CFS) sahasında gümrük işlemleri sonrasında veya liman dışındaki gümrüksüz sahalarda, konteynerin içinin doldurulması, palet, koli vs. türü

kapların konteyner içerisine düzenli ve planlı bir şekilde istiflenmesi operasyonudur. Konteyner iç dolum hizmeti; konteynerlerin dolum sahasına taşınması, sahaya vinç yardımı ile serilmesi, forklift/vinç/el gücü ile konteynerin içine dolum yapılmasını kapsamaktadır. Konteyner iç dolum hizmeti kapsamında sıvı yükler, tahıl gibi dökme yükler, soğuk zincir gerektiren ürünler gibi özellikli ürün haricinde ölçüleri ve paketleri uygun olan tüm mal cinsleri için gereken ekipman temin edilerek sunulmaktadır. Koli veya çuvallar insan gücüyle, paletli yükler palet ağırlığına uygun forklift ile ebatları uzun yükler forklift çatallarına kurulacak sapan düzeneği ile konteynere doldurulmaktadır.

- (34) Konteyner iç dolum hizmeti, liman işletmesi tarafından veya liman sahası dışındaki üçüncü kişiler tarafından verilebilmekte veya doğrudan üretim alanında/fabrikada teşebbüsün kendisi tarafından gerçekleştirilebilmektedir. Liman sahası dışındaki depolarda müşteri tarafından bir konteyner iç dolum operasyonu talebi geldiğinde, ilgili depo işletmecisi ilgili konteyner iç dolum operasyonu hizmetini verebilmektedir. Hizmetin müşterinin talebi üzerine liman sahası içinde sunulması durumunda ise ilgili yük liman işletmesine ait ekipman ve personel ile konteyner içine doldurulmaktadır.
- (35) Acentelerden gelen talepler doğrultusunda dolum olacak konteynerler randevulandırılmakta ve hizmetin verileceği sahaya konteynerlerin taşınması gerçekleştirilmektedir. Randevu tarihinde limanda nakledilen yükler, yük cinsine uygun şekilde forklift ya da insan gücüyle konteyner içerisine yerleştirilmektedir. Aynı zamanda parsiyel yüklemeler için acente/mal sahibi tarafından önceden kapalı ambara yönlendirilen yükler de varsa dolum gününün belirlenmesi sonrasında belirlenen günde hazır bulundurulan konteynere, yük cinsine uygun şekilde forklift ya da insan gücüyle yüklenmektedir. Ardından iç dolumu tamamlanan konteynerin kapısına mühür vurulmakta ve işlemi biten konteyner liman aktarma aracı üzerine alınarak yükün ihraç edileceği güne kadar bekletilmek üzere istife gönderilmektedir.
- (36) Liman sahası içinde verilen iç dolum hizmeti iki şekilde gerçekleşmektedir: İlki liman sahasında depolanmakta olan yüklerin dolumu, ikincisi ise depolama hizmeti alınmaksızın yükün direkt olarak dolumunun yapılmasıdır.
- (37) Liman geçici gümrüklü sahada depolanan yüklerin konteyner dolum süreci şu şekilde işlemektedir: Konteyner dolumundan önce ihracatçı firma takozlama ve DBA hizmetleri için ödeme yapar ve iş emir alır. Verilen iş emrine istinaden depodan yük çıkışı yapılır. Dolum sahasına taşınan yük, forklift marifeti ile araçtan alınır ve bu esnada konteynerin içine takozlar serilir. Akabinde bloklar konteynere yerleştirilerek ihtiyaç halinde takozlama işlemi tamamlanır. İç dolumu tamamlanan ve artık dolu olan konteyner *stacker* marifeti ile ara nakliye aracına yüklenir ve DBA tartım için kantara götürülür. Tartım işlemi tamamlanmasını müteakip dolu konteyner yine nakliye aracı ile dolu konteyner istif sahasına taşınır. Konteyner, istif sahasında araçtan alınarak istife kaldırılır.
- (38) Liman içerisinde depolama hizmeti almamış yüklerin konteyner dolum süreci ise liman içinde depolanan yükler bakımından gerçekleşen süreç ile neredeyse aynı olup aralarındaki tek fark liman sahası dışından gelen yükün depoya indirilmesi yerine tartıma girmesi, ardından da doğrudan dolum sahasına götürülmesidir.
- (39) İç dolum hizmetinin sunulmasında birbirini takip eden işlemlerden anlaşıldığı üzere liman sahasında depolanan veya depolama hizmeti alınmaksızın doğrudan iç dolum hizmeti verilen yüklerin her ikisi bakımından da iç dolum işlemi, ardından ihtiyaç dahilinde takozlama ve DBA tartım işlemini beraberinde getirmektedir.

Konteyner İçi *Lashing*/Takozlama Hizmeti:

- (40) *Lashing* hizmeti, bir konteynerin içine yüklenen yüklerin deniz şartlarına göre sarsılmasının, konteyner içinde hareket etmesinin ve kaymasının önlenmesi için yapılan sağlamlaştırma işlemidir. Takozlama hizmeti ise, yükün konteyner içine istiflenebilmesi ve varış noktasında yüke hasar vermeden konteynerden çıkarılabilmesi amacıyla belirli standartlarda takoz kullanılmak sureti ile yük ve konteyner arasına çakılması hizmetidir. *Lashing* hizmeti takozlama hizmetine göre daha kapsamlı bir hizmet olup bu hizmet ile yükün konteyner içinde sabitlenmesi ve yükün sağlamlaştırılması amaçlanmaktadır. Takozlama hizmetinin asıl amacı ise konteyner dolum ve boşaltımı esnasında kolaylık sağlamak ve yüke verilebilecek muhtemel zararları minimize etmektir. Takozlama hizmeti sadece blok mermer, kasalı mermer ve *bundle* mermer yüklerine verilmekte ancak *lashing* hizmeti müşteri talebine istinaden tüm yük tiplerine verilebilmektedir.
- (41) Hat acenteleri yükün muhteviyatı itibarıyla konteynere hasar vermeksizin dolumunun yapılabilmesi adına takozlama hizmetini blok mermer yükleri için tutmaktadır. Zira takozlama işlemi yapılmadan yükün zarar görmeden konteynere yüklenmesi ve boşaltılması mümkün olmamaktadır. Kasalı ve *bundle* mermer iç dolularında ise acenteler bu hizmetleri zorunlu tutmayıp müşteri tercihine bırakmaktadır. *Lashing* hizmeti ise yük tipine bağlı olarak ve genellikle müşteri tercihi doğrultusunda verilmektedir.
- (42) *Lashing* ve takozlama hizmeti liman ya da liman sahası dışında iç dolum hizmetini veren üçüncü kişiler tarafından verilebildiği gibi, bu hizmete yönelik faaliyet gösteren firmalarca da verilebilmekte veya doğrudan üretim alanında/fabrikada teşebbüsün kendisi tarafından gerçekleştirilebilmektedir.

DBA Tartım Hizmeti:

- (43) DBA tartım hizmeti, dolu konteynerin Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge'de belirtilen yöntemlerden biriyle brüt ağırlığının belirlenmesi hizmetini ifade etmektedir. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74) VI/2 maddesi uyarınca konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlığının gemiye yükleme yapılmadan önce bildirilmesi zorunludur. Bu çerçevede DBA verisi üretilmemiş herhangi bir konteyner gemiye yüklenememektedir. DBA tartım hizmeti, liman sahası içinde liman işletmesi tarafından veya liman sahası dışında üçüncü kişiler tarafından verilebilmekte veya doğrudan üretim alanında/fabrikada teşebbüsün kendisi tarafından gerçekleştirilebilmektedir.
- (44) Bir teşebbüs tarafından DBA tartım hizmetinin verilebilmesi için kullanılacak alana, uygun bir kantara ve bilgisayar yazılımına sahip olunması ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında (UAB) gerekli yetki ve izinlerin alınması gerekmektedir. Dosya kapsamında edinilen bilgilere göre, yüksek miktarda ihracat yapan teşebbüsler DBA tartım süreçlerini kendileri yönetmek için bahse konu sistemi üretim tesislerine/fabrikalarına kurmayı tercih etmektedir. Bununla birlikte bazı teşebbüsler ise bu hizmeti liman işletmesinden veya dışardaki bağımsız tartım operatörlerinden alma yoluna gitmektedir.
- (45) Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge'nin 14. maddesinde, "*İdare, dolu konteynerlerin brüt ağırlık doğrulama hizmeti için tartım hizmet bedelinin tavan (üst sınır) ücretini belirler ve ilan*

eder. Söz konusu tavan ücreti her takvim yılı başından geçerli olmak üzere bir önceki yılın tüketici fiyat endeksi (TÜFE) oranında artırılır.” ifadelerine yer verilmiştir.

- (46) Görüldüğü üzere DBA tartımı hizmeti, ilgili otoriteler tarafından regüle edilen bir hizmet olup dolun ve takozlaması yapılan yüklerin gemiye yüklenmeden önce belirli standartlara uygun şekilde tartılması gerekmektedir. Bu itibarla anılan hizmet konteynerin gemiye yüklenmesi hizmeti kapsamında zorunlu bir ara işlem niteliğindedir.

Yük ve Konteynere Yönelik Diğer Hizmetler:

- (47) Yüke yönelik kapalı ve açık alanlarda paketli yükleri barkodlama, etiketleme, açık yükleri paletleme, tonaj aşımında kesme ve taş dikme gibi hizmetler sunulabilmektedir.
- (48) Konteyner iç dolun hizmetleri genellikle konteyner depolama hizmetleri yapılan tesislerde sunulmaktadır. Konteyner depolama (ardiye) hizmeti hemen her limanda verilen, taşıyanın konteyneri liman sahasından çekmemesi ya da liman sahasına giren konteynerin gemiye yüklemeyi beklemesi nedeniyle konteynerin işgal ettiği yer ve süre nedeniyle oluşan hizmettir. Liman gümrüklü sahası içinde ithalat ve ihracat yükü ile dolu ve boş (yüksüz) konteyner depolama hizmeti, liman gümrüksüz sahasında ise genel olarak boş konteyner depolama hizmeti sunulmaktadır.
- (49) Liman depolama sistemi, deniz tarafı ile kara tarafı arasındaki konteyner taşıma zincirinin en önemli bağlantı ve ayrışma noktasıdır. Bu operasyonlar, konteynerlerin rıhtımdan sahaya, sahadan rıhtıma taşınmasını, saha içinde yer değiştirmesini, terminaller arası transferlerini kapsar. Büyüyen denizyolu taşımacılığında konteyner kullanım oranlarının ve gemi büyüklüklerinin artması konteyner terminallerindeki depolama alanını kısıtlı hale getirmektedir. Sürekli artan konteyner hacimlerinin sahalarda depolanması gerekliliğinin yanı sıra saha alanlarının sabit kalması ve kısıtlı bir kaynak oluşu, depolama sisteminin önemini son yıllarda artırmaktadır.
- (50) Liman sahasının kısıtlı olması nedeniyle konteynerlerin liman sahası dışında da depolanması mümkündür. Bu depolarda konteynerin stoklanmasının yanı sıra yıkanması, süpürülmesi, tamir hizmetleri gibi ek hizmetler de verilebilmektedir. Konteynerlere yönelik buna ek olarak sunulan hizmetler arasında konteyner nakliye, mühür takma-sökme, reefer konteynerlere (PTI- *Pre trip inspection*) yönelik hizmetler, konteyner içi *fumigasyon* (ilaçlama) gibi çeşitli hizmetler sunulabilmektedir.
- (51) Konteynere yönelik verilen diğer hizmetler arasında yer alan iç boşaltım, konteyner iç dolunu ile benzer niteliktedir. Konteyner iç dolun işlemi daha çok ihracat yükleri bakımından kullanılmaktadır. Konteyner iç boşaltımı ise daha çok ithalat yüklerinde söz konusu olmakla birlikte konteyner iç dolunu hizmeti ile benzer ekipman ve işgücü gerektirmektedir. Konteyner iç boşaltım işlemi; konteynerdeki eşyanın, gümrük ve liman prosedürlerinin tamamlanması sonrasında müşteri veya temsilcileri (gümrük müşavirleri) nezaretinde içindeki eşyanın işçi veya forklift kullanılarak boşaltılması ve araca yüklenmesi operasyonudur.
- (52) Limanda depolanan konteynerlerin liman sahası dışında iç dolunu yapılması durumunda boş konteynerin limandan çıkışı ve dolu konteynerin limana girişinde liman tarafından verilen konteyner terminal hizmetleri bulunmaktadır. Konteyner terminal hizmetleri esas olarak boş konteynerin ekipman marifeti ile istiften indirilerek taşıma aracına yüklenmesi ve dolu giriş yapan konteynerin yine ekipman marifeti ile araç üzerinden alınarak dolu konteyner istifine kaldırılması şeklinde sunulan hizmetlerdir. Benzeri şekilde konteyner iç boşaltımı da liman sahası dışında yapılabilmektedir. Bu

durumda terminal hizmetleri, dolu konteynerin kapı çıkışı, boş dönen konteynerin liman girişi ve konteyner istife kaldırılması şeklinde sunulmaktadır.

I.2.3. Soruşturma Konusu Hizmetlerin Arzı

- (53) Dosya kapsamında incelenen ve önceki bölümde içeriklerine dair bilgi verilen hizmetlerin her birinin sunumu için hizmet sağlayıcılarının birtakım teknik altyapı maliyetlerine katlanması ve mevzuat gereği bazı standartları yerine getirmesi gerekmektedir.
- (54) Yük depolama, *lashing*, konteyner iç dolum ve DBA tartımı hizmetinin verilebilmesi için, depolamaya uygun arazi, standartlara uygun tartı ve vinç/stacker/forklift vb. ekipman yatırımı, dolu/boş konteyner istif makineleri ile iş gücü tahsisi gibi yatırımlar gerekmektedir. Söz konusu yatırım maliyetleri; verilecek olan hizmetlerin ve müşterilerden gelen taleplerin özelliğine, kullanılacak olan ekipmanların öz mal olmasına ve/veya tedarikçi firmalardan temin edilmesine, operasyonların ve yatırımın yapılacağı bölgelere ve konuma bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir. Mermer yükleri özelinde düşünüldüğünde uzun süre ihraç edilmek üzere bekletilebilen mermer yüklerinin depolanabilmesi bakımından depo alanının büyük olması önemli bir husustur.
- (55) Konteyner dolum hizmeti verecek teşebbüslerin bu hizmetin sağlanması için gerekli olan depo işletme ruhsatı alması gerekmektedir. İlaveten iç dolum yapılacak deponun limana olan mesafesi ve depolama kapasitesi önem arz etmekte ve yüklemesi yapılacak yükün cinsi de depolama ve dolum için ihtiyaç duyulan alan ve ekipman konusunda belirleyici olabilmektedir.
- (56) *Lashing* hizmetinin verilebilmesi için gümrüklü ve gümrüksüz depolama sahalarında konteynerize kargo yükleri için gerekli altyapı ve üst yapı yatırımlarının sağlanması, kargoların emniyetli paketlenmesine ilişkin yönergelere, standartlara sahip ulusal ve uluslararası mevzuat gerekliliklerinin karşılanması gerekmektedir.
- (57) Soruşturma konusu hizmetlerin her biri liman işletmecisi tarafından veya liman sahası dışında faaliyet gösteren teşebbüslerce ya da ihracatçının kendi olanakları ile üretim tesisinde doğrudan kendisi tarafından sağlanabilmektedir. Konteyner iç dolumun ihracatçı firmanın kendisi tarafından yapılması durumunda yüke ilişkin hasar riski kendisine aitken, dolum hizmetinin üçüncü bir taraftan (liman veya iç dolum hizmeti veren taraf) alınması durumunda bu risk üçüncü taraflara ait olmaktadır.
- (58) Dosya kapsamında incelenen hizmetlere yönelik Türkiye genelinde faaliyet gösteren 26 adet limandan hizmetlerin sunumuna ilişkin bilgi talep edilmiştir. Gelen cevaplar doğrultusunda genel olarak dosya konusu hizmetlerin liman gümrüklü saha içinde liman işletmecisinin kendisi tarafından verildiği, liman sahası dışında kalan alanlarda ise liman işletmecisinin kendisi veya alt tedarikçisi ya da çeşitli lojistik ve nakliye firmalarınca sözü edilen hizmetlerin sunulabildiği anlaşılmıştır.
- (59) *Lashing*/takozlama hizmeti bakımından bazı limanların bu kapsamda faaliyetinin bulunmadığı anlaşılırken kimi limanlarda ise söz konusu hizmetin üçüncü taraflarca sağlandığı görülmektedir. Bu bağlamda, limanların soruşturma konusu tüm hizmetleri bir arada sunabildiği gibi bu hizmetlerin bir kısmını sunmamayı da tercih edebildiği ve müşterilerin bu yöndeki taleplerinin üçüncü taraflarca karşılanabildiği anlaşılmıştır.
- (60) PORT AKDENİZ'deki uygulamaya bakıldığında ise, teşebbüsün liman sahasında depolama, iç dolum ve tartım hizmetini doğrudan kendisinin verdiği, yine liman sahasında verilen *lashing*/takozlama hizmetinin ise yetkilendirilmiş tek bir firma

aracılığıyla sağlandığı görülmektedir. Antalya Limanı çevresinde liman işleticisi haricinde hâlihazırda depolama hizmeti veren teşebbüsler bulunmakla birlikte konteyner iç dolum hizmetini veren tek bir teşebbüs bulunmaktadır.⁶

- (61) Soruşturma konusu hizmetlerin aynı yerde sağlanması birtakım avantajlar doğurmaktadır. Hizmetlerin ne kadar fazlası birlikte verilirse hizmet sağlayıcının işgücü ve ekipman kaynaklarını daha verimli kullanması sağlanmakta, operasyonel hız artmakta ve yükün daha az elleçlenmesinden kaynaklı hasar oranı azalmaktadır.
- (62) Yükün konteynere konulduktan sonra hem yükün kendisinin hem de konteynerin fiziksel bir zarar görmemesi için dolumun yapıldığı anda ve yerde takozlanması bazen teknik ve ticari bir gereklilik olabilmektedir. *Lashing*/takozlama hizmeti ile konteyner iç dolum hizmetinin aynı sağlayıcıdan alınmasına ilişkin yasal veya operasyonel herhangi bir zorunluluk bulunmamakla birlikte teşebbüslerden gelen cevabi yazılarda, *lashing*/takozlama hizmetinin, yükleme ile paralel olarak gerçekleştirildiğinden iki farklı grubun aynı anda çalışmasının senkronizasyon problemi yaratarak iş güvenliği riski oluşturabileceği, bu bağlamda *lashing*/takozlama hizmetinin konteyner iç dolum hizmeti ile aynı yerde sunulmasının daha rasyonel olacağı ifade edilmiştir.
- (63) PORT AKDENİZ tarafından anılan hizmetlerin sunumuna ilişkin yapılan açıklamalarda, yukarıdakine benzer gerekçelerle dolumun liman sahası içinde yapılması durumunda DBA tartım ve takozlama hizmetlerinin de liman işleticisi tarafından verildiği, zira dolum liman sahasında yapılıyorsa tartım ve takozlama işlemlerinin doğası gereği konteynerin gemiye yüklenmesinden önce liman sahasında yapılmasının bekleneyeceği, dolayısıyla bu hizmetlerin birlikte verilmesinin sürecin doğal akışından kaynaklandığı, zira dolumu ve gemiye yüklemesi PORT AKDENİZ’de yapılacak bir konteynerin, eğer dış depoda depolanmayacak ve doğrudan gemiye yüklenecek ise, yalnızca takozlama ve DBA tartım için limandan çıkması ve yükleme için limana geri gelmesinin lojistik süreç ve maliyet bakımından mantıklı olmadığı ifade edilmiştir. Öte yandan iç dolum ve takozlama işleminin çoğunlukla aynı yerde yapılması esas olup, bazı durumlarda liman sahası dışında iç dolum yapıldığında DBA tartımının limanda yapılabildiği görülmektedir.
- (64) Anılan hizmetlerin aynı yerde bir arada verilmesinin avantajlı olduğu konusunda sektörde ortak bir kanı var olmakla birlikte, söz konusu hizmet sağlayıcısının liman işleticisi veya liman sahası dışındaki teşebbüsler olması da süreci etkilemektedir. Liman gümrüklü sahasında hizmetlerin alınması durumunda gümrüklü sahanın getirdiği mevzuatsal yükümlülüklerin süreci uzatabildiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte depolama ve iç dolum hizmetinin liman sahası dışında alınması durumunda ihracatçıların liman sahası ile depolama alanı arasında yük taşıma maliyetlerine katıldığı ve liman işletmecisine ilave kapı dolu giriş hizmet bedelini ödemek durumunda kaldıkları görülmektedir. Ayrıca liman sahasındaki depolama alanlarının özellikle Antalya Limanı gibi ihracatın yoğun gerçekleştiği limanlarda kapasite problemi yaratabileceği bilinmektedir. Bu itibarla depolamanın liman sahası dışında yapılması avantajlı olabilmektedir.
- (65) Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda, depolama, iç dolum, *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin bir yükün limana girişinden konteyner vasıtasıyla gemiye yüklenmesine kadar olan süreçte sağlanan hizmetler olduğu görülmektedir. Bir başka deyişle anılan hizmetlerin konteyner elleçleme hizmetinin alt kırılımları olduğu, nihayetinde yükün ihraç edilebilmesi için peşi sıra birbirini takip eden işlemler olduğu

⁶ Bu teşebbüs de yakın zamanda faaliyetlerine son vermiştir.

anlaşılmaktadır. Bu itibarla anılan hizmetler birbirini tamamlayıcı nitelikte hizmetlerdir. Bununla birlikte hizmet içeriklerinin farklılaşması ve anılan hizmetlerin sunumu için farklı yatırım maliyetleri ve yasal yükümlülükler getirmesi itibarıyla anılan hizmetlerin ikame edilebilir olmadığı değerlendirilmektedir.

I.2.4. Soruşturma Konusu Hizmetlere Müşteri Talebi

- (66) Antalya Limanı'ndan yükleme yapan müşterilerin söz konusu hizmetleri nereden temin edeceklerine karar verirken dikkate aldıkları unsurlara yönelik soruya verdikleri cevaplardan; müşteriler için uzun süreli depolamanın önem arz ettiği, bu nedenle bağımsız depolardan depolama hizmeti almayı tercih edebildikleri, bununla birlikte ürünün niteliği gereği nakliye sırasında oluşabilecek riskleri dikkate alarak konteynere dolmuş yapılabilecek yere yakın yerlerde veya dolmuş hizmeti alınan yerde depolamayı tercih edebildikleri anlaşılmaktadır. Bu çerçevede konteyner dolmuşunun talep edildiği teşebbüsün depolama hizmetini de sunması, müşterilerin tercihlerini etkileyecek bir unsurdur. Bütün bu süreçte müşteriler için hizmet maliyetleri öncelikli olarak dikkate alınan unsur olmaktadır. Bu kapsamda ürünün ocaktan çıkarıldıktan sonra gemiye yüklenmesine kadar olan süreçte ihracatçının katlandığı lokal masrafların hizmet alım tercihlerinde belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu hizmetlerin Antalya'da liman sahası içinde bir arada alınmasının maliyetler açısından avantaj doğurduğu bilinmektedir. Öte yandan İzmir bölgesinde ise anılan hizmetlerin ayrı ayrı yerlerden alındığında maliyet açısından bir farklılık doğurmadığı, müşterilerin bu hizmetleri tek bir yerden almak gibi bir eğilimlerinin olmadığı anlaşılmaktadır. İzmir limanlarını kullanan müşteriler, liman sahasının yoğunluğuna bağlı olarak konteyner iç dolmuşlarını farklı depolardan yapabildiklerini ve liman sahası dışında yapılan dolmuşlar bakımından lokal masrafların aynı olduğunu belirtmişlerdir. Görüldüğü üzere her bir bölgede liman işletmecisinin uyguladığı farklı fiyat politikaları, bölgenin kendine has özellikleri ve liman işletmecisi ile aynı hizmetleri sunan teşebbüslerin konumu itibarıyla anılan hizmetlerin aynı yerden alınması veya farklı yerlerden alınması kararının şekillendiği anlaşılmaktadır.
- (67) Özetlemek gerekirse müşterilerin dosya konusu hizmetlere yönelik talebi; müşterinin lojistik yapılanması, müşterinin ihtiyaçları (uzun süre depolama süre ihtiyacı, depolama maliyetleri vb.), depolama alanının alt yapısı (dolmuş ekipmanı, dolu elleçleme makinasının olup olmaması, dolmuş maliyetleri), boş ekipmanın getirileceği deponun uzaklığı, limana uzaklık ve limanda dolmuş maliyetleri, dışarda dolmuş maliyetleri vb. faktörlere bağlı olup müşteri alternatifleri içinde kendine en uygun tercihi yapmaktadır.

I.2.5. Soruşturma Konusu Hizmetlerin Ücretlendirilmesi

- (68) Limanların önemli bir kısmının konteyner dolmuş ve konteyner kapı boş çıkış/dolu giriş hizmetlerini konteyner acentelerine; *lashing*, DBA tartım ve ithal yükler için geçerli olan dolu konteyner kapı çıkış hizmetlerini ise müşterilere faturalandırdıkları görülmüştür. Bununla birlikte MIP ve Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (LİMAK İSKENDERUN) ise konteyner iç dolmuş ve boşaltım hizmetlerinin müşterilere fatura edildiğini ancak bahse konu hizmetlerin konteyner acentesi tarafından talep edilmesi halinde faturalandırmanın diğer limanlardaki gibi konteyner acentelerine yapıldığını ifade etmişlerdir.
- (69) Antalya'daki uygulamalarda ise, iç dolmuş hizmetinin liman işletmesi tarafından verilmesi durumunda hizmet bedeli hat acentesine fatura edilmekte, hat acentesi tarafından da müşteriye kesilen fatura bedeli kapsamında müşteriye yansıtılmaktadır. Hat acentesi, liman işletmesi tarafından kendilerine uygulanan tarifelere ek olarak boş

konteyner pozisyonlama, konteyner kondisyon kontrol, konteyner bakım onarım ve de bu süreçlerde görev alan personel giderleri gibi maliyetleri ve kâr marjını tarifesine dâhil ederek müşterilere kendi tarife kalemleri kapsamında yansıtmaktadır. İç dolum hizmetinin liman sahası dışında alındığı durumda ortaya çıkan boş konteyner kapı çıkış/dolu kapı giriş hizmet bedellerinin de yine acenteler üzerinden müşteriye yansıtıldığı bilinmektedir.

- (70) Konteyner içine yüklenen yükün güvenliği için yapılan *lashing* hizmeti, yükün mahiyetine ve müşterinin talebine göre değişiklikler gösterebilmektedir. Talep edilen *lashing* hizmetinin içeriğine ve kullanılacak malzemeye bağlı olarak, iş bazlı *lashing* fiyatlandırılması yapılmaktadır. *Lashing* fiyatlaması ile ilgili müşterilerle mutabık kaldıktan sonra *lashing* hizmeti verilmekte ve faturalandırılması yapılmaktadır. PORT AKDENİZ tarafından DBA tartım ve *lashing*/takozlama hizmetleri verilmesi halinde, hizmet bedeli liman işletmesince müşteriye doğrudan fatura edilmektedir.
- (71) Depolama hizmeti liman sahası içerisinde liman işletmesi veya liman işletmesi adına üçüncü kişiler tarafından ya da liman sahası dışında üçüncü kişiler tarafından verilebilmektedir. Söz konusu hizmetin liman işletmesi tarafından verilmesi halinde, hizmet bedeli liman işletmesince müşteriye doğrudan fatura edilmektedir. PORT AKDENİZ tarafından mermer dışındaki herhangi bir yük için uzun süreli depolama hizmeti verilmemektedir. Bunun tek istisnası açık gemi ile dökme olarak ihraç edilen klinker yüklerine özel gemi gelmeden azami üç gün öncesinde liman sahasına stok yapmaya müsaade edilmesidir.⁷
- (72) Konteyner boşaltma hizmetlerine ilişkin olarak PORT AKDENİZ'den edinilen bilgilere göre, konteyner iç boşaltma hizmetine yönelik ücretler direkt olarak müşteriye fatura edilmektedir.
- (73) Ülkemiz limanlarında ihraç edilecek yüklerin konteyner dolumu için liman sahası dışında hat acentelerinin depoları ve diğer teşebbüsler faaliyet göstermektedir. Hat acenteleri tarafından işletilen depolarda sunulan iç dolum hizmetlerinin acenteler tarafından müşterilere liman lokal masrafı dahil olmak üzere bir bütün olarak fatura edildiği anlaşılmaktadır. Diğer yandan Antalya'da depolama, konteyner dolum, *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin tamamını veren liman işletmesi haricindeki tek teşebbüs AKİŞ'tir. AKİŞ'in anılan hizmetlerin bedelini doğrudan müşterilere fatura ettiği görülmektedir.

1.2.6. İlgili Ürün Pazarı

- (74) İlgili ürün pazarının, belirli bir ürün ile tüketici gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından benzer olan ürünlerden oluştuğu kabul edilmektedir. Başka bir deyişle ilgili ürün pazarı; ürün özellikleri, fiyatları ve kullanım amaçları bakımından tüketici tarafından ikame edilebilir sayılan bütün ürünleri kapsamaktadır. Bu kapsamda, talep ikamesinin ilgili ürün pazarı tanımında belirleyici etkisi yüksek olmakla birlikte, arz ikamesi de talep ikamesine eşdeğer etkisi olduğu durumlarda hesaba katılmaktadır.
- (75) Geçmiş Kurul kararları, müşteri tercihleri, hizmetin özellikleri ve niceliksel bulgular dikkate alınarak ilgili ürün pazarı "konteyner elleçleme hizmetleri pazarı" olarak tanımlanabilecek olmakla birlikte, dosya konusu hizmetler konteyner elleçleme

⁷ PORT AKDENİZ tarafından yapılan açıklamaya göre 2013 yılından bugüne azami (.....) gün depolama hizmeti verilen klinker ihracatları toplamda (.....) gemi ve (.....) tonluk (2013'te (.....) gemi ve (.....) ton, 2018'de (.....) gemi ve (.....) ton ve 2016'nın ilk altı ayında (.....) gemi ve (.....) ton için) bir yük için gerçekleşmiştir.

hizmetlerinin alt kırılımları olan konteyner iç dolum, DBA tartım, takozlama ve yük depolama hizmetlerine ilişkindir. Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, soruşturma konusu hizmetlerin arasında yüksek oranda bir tamamlayıcılık ilişkisi olduğu anlaşılmıştır.

- (76) Esas olarak tamamlayıcı nitelik taşıyan soruşturma konusu ürünlerin, aynı yerde ya da aynı teşebbüs tarafından sağlanması mümkün olmakla beraber bunlar arasında talep ikamesinin söz konusu olmadığı dikkate alınarak ayrı ilgili ürün pazarları olarak kabul edilmesi gerektiği değerlendirilmiştir. Bu kapsamda soruşturma kapsamında ilgili ürün pazarları, “konteyner iç dolum hizmetleri”, “konteyner içi *lashing*/takozlama hizmetleri”, “DBA tartım hizmetleri” ve “yük depolama hizmetleri” olarak tanımlanmıştır.

I.2.7. İlgili Coğrafi Pazar

- (77) İlgili coğrafi pazarlar, teşebbüslerin mal ve hizmetlerin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılması beklenen pazarlar olarak tanımlanmaktadır. İlgili coğrafi pazar değerlendirmesi yapılırken, özellikle ilgili mal ve hizmetlerin özellikleri, tüketici tercihleri, giriş engelleri, ilgili bölge ile komşu bölgeler arasında teşebbüslerin pazar payları veya mal ve hizmetlerin fiyatları bakımından hissedilir bir farklılığın varlığı gibi unsurlar dikkate alınmaktadır.
- (78) Mevcut dosya kapsamında şikâyetçi AKİŞ’in esas faaliyet alanının PORT AKDENİZ’de yüklenen ve boşaltılan konteynerlere konteyner iç dolum ve iç boşaltım hizmeti vermek olduğu görülmektedir. Konteyner iç dolum hizmetleri kapsamında ağırlıklı olarak blok mermer yüklerine yönelik takozlama, konteyner dolumu ve DBA hizmetlerini sağlayan AKİŞ’in hâlihazırda konteyner boşaltım faaliyeti bulunmamaktadır. Söz konusu hizmetler ilgili akademik çalışmalarda liman merkezli lojistik (*port centric logistics*) kavramı kapsamında incelenmektedir. Adından da anlaşılacağı üzere küresel olarak giderek yaygınlaşan kapıdan kapıya tedarik içinde limanların basit bir aktarma merkezinden çok lojistik merkezi haline gelmesiyle liman sahasında veya limana çok yakın sahalarda depolama ve lojistik hizmetlerin verilmesini ifade eden liman merkezli lojistik, limanı odağına alan bir kavramdır. Bu tanımın ilgili sektörde faaliyet gösteren firmalar bakımından belirlenecek coğrafi alanı, limanın yer aldığı coğrafi bölge ile sınırladığı söylenebilecektir.
- (79) Liman merkezli lojistik sektörlerine yönelik Kurul kararlarında coğrafi pazarın konteyner elleçleme hizmetlerine göre daha dar çerçevede kabul edildiği, limana hizmet veren lojistik pazarlarında ilgili coğrafi pazarların liman ya da limanın bulunduğu şehir bazında tanımlandığı görülmektedir.
- (80) Antalya Limanı’nda ithalat ihracat dengesizliği olduğu ve faaliyetlerin ihracat odaklı olduğu belirtilmiştir. PORT AKDENİZ’in konteyner hacminin ağırlıklı olarak mermer ihracatlarından oluştuğu dikkate alındığında konteyner iç dolum faaliyetlerinin de büyük oranda blok mermer yüklerine yönelik olduğu görülmektedir. Antalya’da yapılan toplam konteyner iç dolum miktarlarına bakıldığında, 2016 yılından bu yana yapılan iç doluların 2020 yılı hariç olmak üzere %80 ve üzerinin mermer yüklerinden oluştuğu görülmektedir.
- (81) İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’da müşterilerin satın almalarının coğrafi eğiliminin incelenmesinin, coğrafi pazarın olası kapsamı hakkında faydalı olacağı ve

pazarın kapsamını belirlemek amacıyla inceleme taraflarının belli başlı müşterileri ve rakipleriyle görüşülebileceği belirtilmiştir.

- (82) Antalya Limanı'ndan yüklenen konteynerlerin dolularının fabrikada ya da fabrikada dolum mümkün değil ise üçüncü taraflara hizmet veren dolum tesislerinde yapılması söz konusudur. Antalya Limanı'nı kullanan ihracatçılar tarafından fabrikada yapılan konteyner dolularının büyük kısmının mermer harici yüklerden oluştuğu, bunun nedeninin ürünlerin özelliği gereği teşebbüslerin kendi personelinin gözetiminde iç dolumunun yapılması gerektiği anlaşılmaktadır. Üçüncü taraf konteyner iç dolum talebi büyük ölçüde mermer ihracatçılarından oluşmaktadır. Antalya Limanı'nı kullanan ilk yüz ihracatçıdan, konteyner iç dolum yeri tercihlerinin ortaya konması adına dikkate aldıkları unsurlar hakkında bilgi talep edilmiştir. Cevap gönderen 22 firma limandan dolum hizmeti almadığını ya da fabrikada konteyner dolumu yaptığını, 36'sı ise üçüncü taraflardan konteyner iç dolumu talep ettiğini bildirmiştir. Gelen bilgilere göre ihracatçıların konteyner iç dolum yeri için dikkate aldığı öncelikli unsurun müşteri talebi olduğu görülmektedir. Ürünlerin FOB yükleme şekli ile taşınması kapsamında navlun ücreti alıcı tarafından ödendiği için alıcının belirttiği konteyner hattı ile çalışılmakta, oluşan iç dolum ve diğer lokal masraflar ise ihracatçı tarafından karşılanmaktadır. Bu firmaların limanda konteyner iç dolumu yaptırdığı anlaşılmaktadır. Bunun dışında dokuz tanesi ise yine limana yakınlığın en önemli unsur olduğunu belirtmiştir. Cevap gönderen ihracatçılardan 17'sinin ikinci tercihinin ise ücret olduğu görülmektedir. Yükleme yerine yakınlığın en önemli unsur olduğunu söylemek mümkündür.
- (83) İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuzda, nakliye maliyetlerinin yüksekliğinin ya da ilgili ürünün niteliklerinden kaynaklanan çeşitli sınırlamaların müşterilerin alımlarını başka bölgelere kaydırmalarını engelleyebileceği belirtilmiştir. Konteyner nakliye maliyetlerinin yüksekliği yanında blok mermerin de karayoluyla uzun mesafe taşınmasının maliyetli ve hasar riskinin yüksek olması nedeniyle, konteyner dolumunun yükleme limanında ya da limana yakın bir depoda tercih edildiği anlaşılmaktadır. Tüm bu unsurlar dikkate alındığında konteyner iç dolum pazarı bakımından ilgili coğrafi pazarın "Antalya ili" olarak, en geniş anlamda ise "Batı Akdeniz bölgesi" olarak belirlenebileceği kanaatine ulaşılmıştır. Konteyner dolumu hizmetinin tamamlayıcı hizmeti olarak kabul edilebilecek yük depolama hizmeti PORT AKDENİZ'in yanı sıra AKİŞ tarafından da müşterilere sunulmaktadır. Bunun yanında mermer yüklerine yönelik depolama hizmeti sunan bağımsız depolar da faaliyet göstermektedir. Müşterilerin depolama yeri tercihleri hakkında bilgi talep edilmiş ve gelen verilere göre on müşteri ücreti ilk tercihi, sekiz müşteri ise ikinci tercihi olarak belirtmiştir. Deponun limana yakınlığı da dokuz müşterinin ilk tercihi, yedisinin ise ikinci tercihidir. Dolayısıyla depolama yeri tercihleri bakımından müşterilerin tercih kriterleri incelendiğinde, en önemli iki kriterin ücret ve deponun limana yakınlığı olduğu görülmektedir.
- (84) Mermerlerin niteliği gereği üretildiği anda ihraç edilmediği, çatlama ve kırılma riskine karşı uygun hava koşullarının olduğu liman bölgelerine getirilerek uzun süre beklemesi gerekebildiği, nakliye sırasında olası hasar riskini azaltmak için iç dolum yerine yakın yerlerde depolandığı dikkate alındığında yük depolama için coğrafi pazarın konteyner iç dolum için belirlenen coğrafi pazar ile aynı olması gerektiği anlaşılmaktadır.
- (85) Konteyner içi *lashing*/takozlama ve DBA tartım hizmetleri müşteriler tarafından genellikle konteyner iç dolum yerinde talep edilmektedir. Dolayısıyla bu pazarlar bakımından da coğrafi pazar konteyner iç dolum için belirlenen coğrafi pazar ile aynıdır.

I.3. YERİNDE İNCELEMELERDE ELDE EDİLEN BİLGİ VE BELGELER⁸

- (86) Dosya konusu iddiaların incelenmesi kapsamında, PORT AKDENİZ, CMA, MSC, MSC Antalya Şubesi, BELSTAR ve BELSTAR Antalya Şubesi'nde yerinde incelemeler gerçekleştirilmiştir. Dosya sürecinde yerinde incelemelerde elde edilen ve dosya kapsamında önem arz ettiği düşünülen belgelere⁹ teşebbüs bazlı olarak tarihsel sıra ile aşağıdaki bölümde yer verilmiştir.

I.3.1. BELSTAR'da Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (87) PORT AKDENİZ çalışanı ile BELSTAR çalışanı arasında 25.03.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-12, sf. 45):

“(.....) merhaba,

Tskler ,ancak acık olmayan bazı hususular var.

Konuyu müşteriniz olan bize ve ZIM'e hitaben bir yazı ile ;

-hangi gemimizden itibaren

-liman sahasında stuffing yapılan –yapılmayan ve ya gemiye yüklenen tum blok mermer yükleri için(aşağıda dolu giriş yapılan denilmiş , kafa karışıklığı yaratıyor)

Gibi detaylandırarak bildirebilir misiniz ?...”

- (88) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıdaki yazışmaya 25.03.2020 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-12, sf. 44):

“(.....)

Uygulama sadece blok mermer yüküne özel ve sadece limana dolu giriş yaparak gemiye dolu yüklenmiş olan konteynerlar için ,yüklendiği gemi hesabında 35,00 free in indirimini yapılacak olup, bugünden itibaren limana giriş yapacak konteyner için yıl sonuna kadar geçerli olacaktır....”

- (89) Yukarıda yer alan yazışmanın devamında BELSTAR çalışanları arasında geçen 25.03.2020 tarihli ve (.....) konulu şirket içi yazışmasında aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge-12, sf. 44):

“(.....)

DOLU GİRİŞ konusunda haklı çıktınız, ben oyle düşünmedim ilk okuduğumda , dışarda dolumu teşvik edeceklerini böyle bir atrımı da freein de yapacaklarını düşünmedim tabi.

Tlf ile Donustum teyid aldım evet bugünden itibaren dışarda yüklenip limana dolu giriş yapmış blok mermer yuklu kntrlere uygulanacak.

Sadece Liman'a DOLU GİRİŞ yapanlara uygulayacaklar, değil mi ? EVET

Önümüzdeki gemiden itibaren, değil mi ? Bizim ilk uygulama gemimiz 01/NİSAN

Bu indirim bize kesecekleri faturadan yapacaklar, değil mi ? EVET

Bizim DIŞ DOLUM gelen BLOK MERMER hemen hemen yok, değil mi ? EVET , CUMKU ZATEN ARTIK DISARDA DOLUM YAPAN YER DE KALMADI.

⁸ Belgelerin numaralandırılmasında Soruşturma Raporu'ndaki numaralar korunmuştur.

⁹ Belgelerdeki yazım hataları düzeltilmemiştir.

Henüz müşterilere duyurmuyorlar , bizden herhangi bir çekincemiz var ise yorum bekliyorlar.ben sistem açısından takibin zorluğundan bahsettim....”

- (90) PORT AKDENİZ tarafından 03.12.2019 tarihinde yapılan “Geçici Gümrüklü Saha Kullanımı İş Akış Duyurusu” konulu duyuruda şu ifadeler yer almaktadır (Belge-12, sf. 54):

“ ...

01 Aralık 2019 – 15 Nisan 2020 tarihleri arasında Port Akdeniz Antalya Limanı geçici gümrüklü sahaya giriş yapacak blok mermer yükleri için gün sayımı durdurulmuştur. SİZ KIYMETLİ İHRACATÇIMIZA, KONTEYNER DOLUMUNUN 15 Nisan 2020 tarihine kadar gerçekleşmesi koşuluyla, herhangi bir depolama bedeli yansıtılmayacaktır. İlgili taşlara ait konteyner dolularının en geç 15 Nisan'a kadar yapılmaması durumunda hali hazırda yürürlükte olan 60 günlük serbest süre geçerli kabul edilecek, aşım gün var ise ekte detayları olan tarife üzerinden ücretlendirmesi yapılacaktır, aşım gün yok ise 60 günden kalan serbest süresini kullanmaya devam edebilecektir.

01 Aralık 2019 tarihinden önce giriş yapmış bloklar için 60 gün süre uygulaması devam edecektir....”

- (91) PORT AKDENİZ tarafından 08.04.2020 tarihinde yapılan “Geçici Gümrüklü Saha Serbest Süresi Hk.” konulu duyuruda şu ifadeler yer almaktadır (Belge-12, sf. 54):

“ ...

01 Aralık 2019 yılında siz değerli müşterilerimize duyurusunu yapmış olduğumuz ve 15 Nisan 2020 tarihinde sona erecek olan süre sayımı olmaksızın geçici gümrüklü sahada ücretsiz blok mermer depolama hizmetlerimizin aynı uygulama koşulları geçerli olmak kaydıyla 15 Haziran 2020 tarihine kadar uzatıldığını memnuniyetle bilgilerinize sunar, sağlıklı günler dileriz....”

- (92) PORT AKDENİZ tarafından 01.06.2020 tarihinde yapılan “Geçici Gümrüklü Saha Serbest Süresi Hk.” konulu duyuruda şu ifadeler yer almaktadır (Belge-12, sf. 53):

“ ...

15 Haziran 2020 tarihine kadar girecek olan ve halihazırda içeride bulunan taşlarınız için liman depoya giriş tarihi 15 Haziran olarak kabul edilecek ve 60 gün serbest depolama süresi verilecektir. 15 Hazirandan sonra girecek olan taşlarınız için ise serbest depolama süresi 60 gün olacaktır....”

- (93) BELSTAR çalışanları arasında yukarıda yazışmaya ilişkin olarak yapılan 01.06.2020 tarihli yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-12, sf. 53):

“İşte Antalya’da OFF-DOCK bu yüzden gelişmez... Liman kendi atıl sahası olmasını haklı olarak avantaja çevirmekte....”

I.3.2. MEDLOG ve MSC’de Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (94) MEDLOG ve MSC çalışanları arasında geçen 23.12.2010 tarihli yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 37):

“(.....) Merhaba ,

Antalya bölgesinde halihazırda calisan 3 adet Hat bulunmaktadır,

- Msc / Haftalık 2 servis

- Cma / haftalik 1 servis
- Zim / Haftalık 1 servis

Bu arada Gecen Hafta Liman Baskani ile Yaptigimiz toplantida (.....)

Bu yüklemelerin miktarı kadar da bos ineceğini hesaplamamız gerekiyor.

Liman Baskani gelecek yıldan itibaren Bos için herhangi bir indirim veya Free uygulaması yapmayacağı Sinyalini verdi . Nedenini de yapacağı yatırımlara bağladı.

Gelecek yıl; Hükümetin yeni özelleştirdiği yuzlerce saha bulunmakla beraber mermer yuklemerinde de beklenti %50 artis olacaktır.

Limanın nin yapacağı ek yatırımlar ve orada acilacak yan tesisler (mersin Gibi) daha fazla izmir e kayan tum yukleri Antalyayya cekecektir. Özellikle Maden hic bir zaman bekletilme İşlemlerinden dolayı Antalya bölgesi tercih edilmemekteydi

Bu durum İcin Liman Baskani Limana Yakınbir yerde 17 donum arazi kiraladığını teyid etti. Ancak Altyapi

Calismalari ve ek yatırım yüzünden burayı calistirmasi uzun sürecek gibi gorunuyor.

Ayrıca Tum Lashin İşlerini de ihaleye cikarip kurtulmaya calisiyor.

Ben Antalyada iken , (.....) ile de beraber bir depo gezdik ancak deponun altyapi hic yok ve Yuklu bir maliyeti var tek avantajı limana çok yakın olması. Adamlar ile (.....) görüşmeye devam ediyor Ve ben yılbaşından sonra bu adamlara tekrar belki görüşmeye giderim.

Bugün bir depo çalışması daha geldi, (bilgin olsun aynı adamlar Arkas ilede görüşüyorlar)

(.....) a bahsetmiştim. Cakırlar Yolu Üzeri ve Tam Tum malların limana geliş güzergahi üzerinde.

Bu deponun ozeelikleri;

- Limana uzaklığı eski yok 8,5 km yeni çevre yolu ile 3 km
- Büyüklüğü 47 donum (47.000 m2)
- Yarısı beton yarısı yine hemen kullanıma hazır bypas dolgu yapılmış
- İçinde prefabrik ofisi mutfak yemek salonu banyo ve tuvaleti var
- Tüm saha etrafı aydınlatması hazır
- Etrafı yüksek ağaçlar ile çevtili ve tel örgülü
- Depo daha önce Cımsa Çimentotarafından hazır beton tesisi olarak kullanılmış .
- Depo Kirası usd 40.000.- / ay
- Tek eksiklik kantar / tartı

Sana aşağıda bir depo çalışması yaptım istersen biz işletebiliriz, bana göre çok avantajlı hale Getirebiliriz kendimiz için.

Bir depo calismasi ile Antalya yükleri bana gore kesinlikle bir ivme kazandıracaktır bize .

(.....) seninde yorumlarini alirsak iyi olur .

Ekteki maliyetleri ben Ardep in burada Taseronlara yaptirdigi isler üzerinden hesap yaparak Cikardim . Ayni Taseronlari (Nakliye, Stacker , Catal + Bop cat)yer belirtmeden , böyle bir calisma olmasi durumunda Bize hizmet vermeleri konusunda fikir sordum ve hepsi koşulsuz evet dedi .

Msc OLARAK yapacagimiz yatırım maliyeti (sabit Kantar maliyeti hariç) her seyi taşeron a verebiliriz .

Bu konuda sana tahmini bir maliyet tablosu hazırlayabiliriz (alkan ile beraber) . Mersin de Uygulanan fiyatlar üzerinden .

Halihazirda Limanda Yukleme Msuterilerin maliyetleri ;

(.....)

Toplam Liman Satis Maliyeti : (.....) değışecektir .

İlk etapta Liman ile ayni satisi yapsak bile iyi bir ner satis kari elde edilebilir

Hatların yasadığı sorunlar (liman ile) ve Limanın yeni yılda alacağı kararlar dikkate alinir ise

Bizim Konteynerlerimizin yarisini (yani yapacagimiz yüklemeler kadar) burada stoklamamız bile

Bize iyi bir avantaj ve maliyet dususu saglayacaktır .

karari size birakiyorum ve tahminim burai (.....) dan daha fazla is yapılabilir

(.....) bir seyleri eksik yazdiysam ltf bildir”

- (95) MSC çalışanınin yukarıdaki yazışmaya 23.12.2010 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-13, sf. 36):

“(.....),

(.....), şu anda Antalya ve hinterlandında (özellikle Burdur&Isparta) verilen yeni mermer&maden ocağı ruhsatları yüzlerle ifade ediliyor.

Çin'in talebi devam ederse volumun önümüzdeki sene %40-50 artması beklenebilir.

Ancak şu andaki liman koşulları ile bu volümün elleçlenmesi imkansız.

Her ne kadar liman işletmesi makina parkına yatırım yapmış olsa da (2 adet stacker+1 adet mobil vinç); yapılan yatırım, geçmiş yılın volumunu ancak elleçleyebilecek kapasitede. Volum artışı durumunda yine yetersiz kalacağı açık. Liman işletmesinin boşlar için serbest sürede kısıntıya gitmesi durumunda boşlar için zaten bir depoya ihtiyaç duyacağımız da açık ki liman işletmesi bu hesaplan yapığından dışarıda bir arazi kiraladı bile.

Boşlar için depo gündeme geldiğinde doluların da aynı depoda yapılması kaçınılmaz. Buradaki tek çekincem, MSC olarak sadece bizim dolularını dış depoya çekmemiz durumunda liman sahasını diğer hatlar için rahatlatacak

olmamız.

Bunun için de dış dolum ile liman dolum maliyetlerinin çok yakın rakamlar olması gerekir ki 2010 yazı boyunca saha dolumlardaki sorunlar nedeniyle müşterilerin ciddi miktarlarda araç beklemesi ve mesai ücretleri ödedikleri dikkate alındığında liman işletmesinden boş çıkış/dolu giriş rakamları için alınacak bir indirim avantajı lehimize çevirebilir.

(.....) ile geçen hafta gördüğümüz depo sahası limana çok yakın ve imar planında tir parkı olarak gösterilmiş. (.....) ile yaptığım görüşmede, bu arazinin başka bir faaliyet için kullanılmasının imkansız olduğunu ve konteyner depolama&dolumu için de durumun birkaç ay içinde netleşebileceğini ilettili....”

- (96) MSC çalışanının yukarıdaki yazışmaya 23.12.2010 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-13, sf. 36):

“(.....) merhaba,

Güzel çalışma olmuş fakat benim anlamadığım birkaç ay önce bu konuyu konuştuğumuz ve bu işi limanda düşünmeye devam edeceğimizdi. Şimdi siz tekrar bir çalışma yapıyorsunuz . o günden bugüne birsey değiştiyse benim neden haberim yok !. (.....) Çalışma seklimizin bence aşağıdaki gibi olması gerekirdi.

-(.....) limanda sıkışacağımızı düşünür

- *liman ile görüşme yapar son programlarını alır*
- *limandan yeterli desteği almassa (.....) konuşturur*
- *yine de sonuç alınmıyorsa Konuyu (.....) açar*
- *ikiside aynı fikirdeyse depo çalışması yapılacaksa ellerindeki verilerle konuyu (.....) devrederler araştıma yapsın diye*
- *(.....) araştırmasını bitirince (.....) gerekli görürse konuyu yürütme kuruluna getirip yatırım için onay alır.*

(.....)”

- (97) MEDLOG çalışanının PORT AKDENİZ'in 18.12.2012 tarihli ve “Mermer Depolama Sahası” konulu duyurusunu MSC ve MEDLOG çalışanlarına iletildiği 12.12.2012 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 67):

“Ben bu arkadaşların iyi niyetinden iyiden iyiye şüpheleniyorum artık.

Bizden çalışma istiyorlar daha doğrusu biz isterseniz tekrar çalışalım diyoruz.

Teklif iletiyoruz..

Bunlar normal..

Ama adamlar zaten kafalarında bir sürü şeyi bitirmişler anlamına geliyor bu duyuru. Bizimle paylaşmadan detayları piyasa ile paylaşıyorlar..”

- (98) Yukarıda yer alan yazışmada iletilen PORT AKDENİZ'in 18.12.2012 tarihli ve (.....) konulu duyurusunda şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 67):

“ ...

Limanımızın yakınında 17 dönümlük açık mermer deposunu müşterilerimizden gelen yoğun talep üzerine çok yakında hizmete sunuyoruz. Bu sayede firmaların daha uzun süreli depolama ihtiyaçlarını gidermeyi ve özellikle kış aylarındaki depolama talebini karşılamayı planlıyoruz.”

- (99) MSC çalışanının PORT AKDENİZ'in 29.01.2013 tarihli ve (.....) konulu duyurusunu MEDLOG çalışanına ilettiği 29.01.2013 tarihli yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 68):

“...Çok yeni haberler değil. Bizi ilgilendiren son madde hakkında (.....) ve (.....) geçen hafta Port Akdeniz ile tekrar görüştüler, işletmenin kararını bekliyoruz”

- (100) Yukarıda yer alan yazışmada iletilen PORT AKDENİZ'in 29.01.2013 tarihli (.....) konulu duyurusunda şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 68-69):

“...

PORT AKDENİZ-ANTALYA Limanı olarak, söz verdiğimiz gibi yatırım programımıza hızla başlamış bulunuyoruz.

...

- Limanımızın hemen yanında, gümrüklü alan dışında kalan sahamızdaki inşaat ve altyapı çalışmaları da hızla devam etmektedir. Özellikle Blok Mermer ve Kasalı Mermer depolaması ile dolun hizmeti verilecek olan PORT AKDENİZ-KARA TERMİNALİ'miz, çok kısa içinde faaliyete geçecektir.”*

- (101) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen 30.01.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 68):

“(.....) Bey günaydın,

Daha önce de benzer bir duyuru yaptıklarında tepki vermiştik ancak şöyle bir açıklama yapıyorlar:

Bu duyurunun amacı mermer depolama hizmeti veren diğer depoların tarifelerini belirli bir seviyede tutmak.

Yoksa bu işi kendi başlarına yapmaya kesin karar vermemişler.

Hatta toplantılarda sürekli olarak, işin içinde stuffing de olacak ise MSC dışında bir alternatiflerinin olmadığını ifade ediyorlar.

Bizim dışımızda da bu depo için girişimde bulunanlar var ancak onlar da destek için bize başvuruyorlar en nihayetinde.”

- (102) MSC ve MEDLOG çalışanları arasındaki 28.02.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-86, sf. 5):

“...

Dün CFS ile ilgili sıkıntılarımız konusunda toplantı yapmak için görüştüğüm Port Akdeniz (.....) ile depo projeleri hakkında da görüşme imkanı buldum.

Deponun altyapısı aşağı yukarı tamamlanmak üzere. Ekipman parkı ile ilgili kararları, depoyu çalıştırma biçimine göre şekillenecek.

Şu anda çalışmalarının önünde 2 engel var

- 1) Konyaaltı Belediyesi, ruhsat ile ilgili problem çıkartıyor ve halletmeleri biraz zaman alacakmış
- 2) Üst yönetimleri, deponun işletmesi ile ilgili formül konusunda henüz bir karar vermemiş.

Biz; Port Akdeniz tarafından yatırım ve işletim, PA&Medlog ortaklık veya Medlog yatırım&işletim gibi opsiyonlara hazır olduğumuz iletmiştir. Hukuk departmanları konuyu rekabet kanunları açısından değerlendirdiğinde en uygun yapının PA yatırım vev işletim+ Medlog pazarlama şeklinde olabileceği yönünde bir fikir beyan etmiş ancak (.....), Medlog'un operasyon ve know-how altyapısından depo sahasında bir şekilde faydalanmak istediğini ifade etti.

Ruhsat problemi ile birlikte bu konuyu da en kısa sürede sonuçlandırmak istiyor.

Planlanan dış sahada maden elleçleme imkanı bulunmadığı için (saha, TMO silolarının hemen yanında) diğer opsiyonlara bakacaklar. Daha önce Aziz Çvik'in deposunu önermiştim hatırlarsanız. Dün tekrar (.....) hatırlattım, bahsi geçen depo sahibi ile maden dolumları için görüşecekler. Bunu ayrı bir iş olarak mı değerlendirirler bilemiyorum....”

- (103) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen 16.04.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 87):

“(.....) selam;

(.....) aradı. 5000 ton krom akişe inmiş.

Hazır hepiniz oradayken şu mermer ve krom depolama konusunu netleştirseniz ne iyi olacak. Çağırın bu adamları gelsinler olduğunuz yere bence.”

- (104) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen 18.04.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 86-87):

“(.....) merhaba,

Bahsettikleri müşteri (.....) ve firma ile görüştük.

Navlunda bir sıkıntı yok (.....)'dan aldık fakat AKİŞ, PA¹⁰ depoya göre daha uygun fiyat vermiş (USD (.....)) .

Depolarından limana mermer de çektikleri için boş dönüşte konteyner getirebiliyor ve bunun maliyet, zaten mermercinin üzerinde. Buradan bir maliyet avantajı yarattığını düşünüyoruz.

Konuyu (.....) ilettim, dönecekler.”

- (105) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen 20.04.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 85):

“Bu arada,

NWC toplantıları esnasında (.....) ve (.....) Beyler ile yapmış olduğumuz toplantıya istinaden satışımız, Port Akdeniz'in deklare ettiği fiyat seviyelerinden

¹⁰ PORT AKDENİZ'i ifade etmektedir.

yapılacak olup; Geçici Kabul Ücreti: USD (.....) / kntr olarak ayrıca müşterilere bildirilecektir.(Burada esnekliğimiz mevcut)

Dolu giriş mesaisi müşterilerin sorumluluğundadır (Tarife: TL (.....)/ saat)

Port Akdeniz ardiye ve iç dolum bedelini Medlog'a fatura edecek ve Medlog da aynı bedeli MSC'ye fatura edecektir.

(.....) Bey'in de onayı olması halinde Medlog'un Port Akdeniz'e iade edeceği tutar olan USD (.....)/cntr, tamamen Medlog'un karı olarak kalacaktır.

Bzi müşterilere tekliflerimizi buna göre yapmaya başlıyoruz.”

- (106) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 85):

“Selam;

Az önce (.....) aradı, siz böyle yaparsanız müşteriler cma depoya kaçacaklar diye ağlandı.

Pazartesi konuşuruz diye salladım bilgine.”

- (107) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen 22.04.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 84):

“Günaydın,

(.....) Ctesi beni de aradı.

GK ücreti olarak USD (.....) talep ettiğimizi müşterilerde duymuşlar.

Özellikle CMA, AKİŞ depoda yapacağı dolular için (sadece yükü garanti etmek amacı ile) çok küçük marjlarla çalışırken bizim USD (.....)'ın üzerine ekstra para kazanmak istememizden rahatsız olmuşlar ve anlaşmadan 'depo dolum' hizmetini çıkarmak istediklerini ilettiler.

Ben de GK ve olası boş çıkış mesaisi ((.....) TL /saat) maliyetlerimizden bahsettim. Ancak bizden beklentileri CMA gibi bu marjdan bir kısım fedakarlık ederek rekabet etmemiz yönünde.”

- (108) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen 22.04.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 82-83):

“Antalya da (.....) Bey ile de konuyu değerlendirdiğimiz üzere;

- mermerin dis depoya indirilip burada yuklemenin yapılıp limana taşınması durumu; şirketimiz açısından hiç bir artı gelir yada avantaj doğurmadığı gibi, PA¹¹ nin önerisindeki eksiklikten dolayı hem liman doluma göre gelirimiz azalmakta hemde bir başka hat ile yapılacak yükleme için bosa enerji harcama durumunu doğurmakta..

Dogal olarak depo dolunda ; en az liman dolum kadar gelir elde etmememiz arti bu depoya yuk indirip PA ya bir avantaj ve gelir yaratıyor isek kimle yuklenirse yuklensin emeginin karsiliginin yaratiliyor olması lazim.. Simdi bu durumu iptal etmekle de yarattıkları hiçbir şey yok.. Zaten müşteri bu şekilde dolum yaptığında cebinden çıkacak ücret digger alternatiflere göre fazla idi.. Yani ölü dogmus bir urunu yok ediyorlar ..iyi de olmayacaktiki zaten...

¹¹ PORT AKDENİZ'i ifade etmektedir.

Sonucta; mermer depoya iner.. dolum için limana çekilir... bu durumda hem acente olarak liman gelirimiz devam eder hemde medlog olarak ton basına (.....) usd gelirimiz olur her durumda...

Bu sebeple ister cikartsinlar ister ise yaramayan bir maddeyi tutsunlar kendileri bilir..."

(109) MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen 24.04.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır: (Belge-13, sf. 82):

"...

(.....) Bey ile görüşmemize istinaden, G.K. satışımızı müşterilerimizle belirli bir skala karşılığı anlaşarak; sene sonunda yükleme adetlerine göre hesaplama yoluna gitmeye çalışacağız.

Bu arada bugün satışımız (.....), Burdur'da ziyaretler yapıyor. Arkas yoğun bir şekilde blokçulara 'Kaklık' opsiyonunu uygun fiyatlara satmaya çalışıyormuş (bu beklediğimiz bir hareketti).

Detaylar gelince sizlerle ve Port Akdeniz'le de paylaşacağım."

(110) MSC çalışanı tarafından Asyaport çalışanına gönderilen 10.06.2013 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 90):

"(.....) Bey Merhaba,

Telefon görüşmemize istinaden, Antalya'da dış depo maden doluları ile ilgili talep etmiş olduğunuz detayları aşağıda bilgilerinize sunarım:

Port Akdeniz tarifesi:

Gemiden Boş Tahliye : USD 35 / konteyner

Boş Çıkış (Terminal) : USD 30 / konteyner

Dolu Giriş (Terminal) : USD 60 / konteyner

Yükleme (Free in) : USD 103.9 / konteyner

Port Akdeniz Dış Depo Maden Dolum: (.....) (depoya boş nakliye+harmanlama+iç dolum+depoya dolu nakliye+terminal dahildir)

Ardiye : 90 gün serbest süre, ardından:

90-120 gün : USD 0.1 XtonXgün

120-180 gün : USD 0.2 XtonXgün

180 gün sonrası : USD 0.5 XtonXgün

Port Akdeniz dışında az miktarda da olsa dolum yapan depolar bulunmakta (Aziz Çevik, AKİŞ). Ardiye için belirli bir tarifeleri yok.

LAM Lyonel Makzume (liman acentemiz) KTF Masrafı: (.....) / konteyner

MSC Antalya Satış:

Yükleme (Free in) : (.....)

Geçici Kabul : (.....)

Port Akdeniz Dış Depo Maden Dolum : (.....) (depoya boş nakliye+harmanlama+iç dolum+depoya dolu nakliye+terminal hizmetleri dahildir)

(Port Akdeniz'den alınan rakamı müşteriye birebir yansıtıldıktan sonra, Port Akdeniz'e beher konteyner için (.....) iade faturası düzenlenmektedir)

Port Akdeniz Depo dışında bir depoda iç dolum talep edilmesi durumunda, Free In dışında:

Terminal Ücreti : (.....)

Geçici Kabul : (.....)

talep etmekteyiz.

- *ISPS ücreti, birebir yansıtıldığı için belirtilmemiştir.*

(111) Yukarıda yer alan yazışmaya ilişkin tablolar aşağıdaki gibidir (Belge-13, sf. 91, 92):

(.....TİCARİ SIR.....)

(112) Yukarıda yer alan yazışmanın devamında MSC çalışanları arasında 03.07.2013 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 89):

"(.....) Bey merhaba,

(.....)

Limana tahmin olarak 4-5 km mesafede bir arazilerinin olduğunu, ruhsat almak için girişimleri olduğunu ve depo için yakında yatırım yapacaklarını ilettiler.

Aylık 10-15 bin ton krom yükü elleçlemeyi planlıyorlar.

Rakamlar üzerinde genel olarak konuştuk ancak nihai bir teklif iletmedik.

Lokal masraflarımızı sorguladılar.

'Free in' (yakında manifestolayabileceğimizi de düşünerek) armatörün geliri olduğunu ve dokunamayacağımızı ilettim.

İyi bir navlun seviyesi bildirdim ancak her ihtimale karşın (.....) da bilgi verdim.

Herhangi bir gelişme olduğunda bilgi vermeye devam edeceğim"

(113) Yukarıda yer alan yazışmanın devamında MSC çalışanları arasında 03.07.2013 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 89) :

"(.....) Merhaba,

(.....) ocakları Fethiye ve Yeşilova'da, yani hemen hemen ortada diyebiliriz.

Denizli opsiyonunu da kendilerine önerdik ancak aşağıda bahsettiğim arazilerini değerlendirmek adına öncelikle Antalya'ya düşündüklerini ilettiler"

(114) Yukarıda yer alan yazışmanın devamında MSC çalışanları arasında gerçekleştirilen 29.07.2013 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 88):

“(.....) Bey merhaba,

Toplantıda gündeme gelmiş olan krom ihracat operasyonları ile ilgili talep etmiş olduğunuz bilgileri aşağıda özetlemeye çalıştım. (.....) da son olarak Sarayköy depomuzu gündeme aldığını ilettiği için ilgili yazışmamızdan devam ettim:

Antalya son durum:

Port Akdeniz, limana 8 km mesafede, Çakırlar bölgesinde bulunan eski Ardep depo alanını, şu anda liman sahası içinde taşeronluğunu yapan Akansel firmasına kiralattı. Bu deponun ruhsatı olmadığı için PA kağıt üstünde yer almıyor. Şu anda müşteriye bu depo için verilen fiyat:

(.....),

Bu rakama:

- 90 gün serbest ardiye*
- Boş konteyner nakliye (liman-depo)*
- Harmanlama-Paçal (gerekirse)*
- Konteyner dolum*
- Tartı*
- Terminal (boş çıkış+dolu giriş)*
- Limana Dolu Nakliye*
- Acente Karı*

dahil.

Ekte excell tablosunda Antalya satış ve maliyetlerimiz ile İzmir-GDT Depo satışı arasındaki maliyet farklarını belirttim.

Normal şartlarda Antalya-İzmir Uzakdoğu navlunları arasında USD 100/ konteyner fark olduğu göz önüne alındığında ibre şu anda Sarayköy'den yana.

Şu ana kadar bu servisi (.....) firmaları kullandı. Toplantıda da bildirdiğim üzere Port Akdeniz de, kaçan yükler için herhangi bir önlem alma ihtiyacı hissetmediğini iletti.

(.....), İzmir'den navlun tutturamamız nedeniyle yükünü GNW aracılığı ile MAERSK (Aliağa) ile çıkardı. Bu riski elimine etmek ve yükü kontrolümüzde tutmak amacı ile Medlog'un forwarding yapması gündeme gelebilir mi ?

(.....) Sarayköy'ü gündemine aldı. (.....) yönlendirdim.

Cuma günü toplantı yaptığım (.....) firması da değerlendirecek (hatta madenden- tahliye limanına kadar full servis istediği için (.....) ile çalışıyoruz).

(.....) en son İzmir'den MTS depo ile çıkış yapıyorlardı bildiğim kadar ile. Son durumlarını kontrol etmemiz gerekir.

(.....) firmaları Antalya'dan vazgeçemiyorlar. Kendileri dolum için AKİŞ depo ile anlaşılıyor. Biz standart dışı dolum (terminal+GK) tarifemizi ft ediyoruz bu durumda.

...

(115) MSC çalışanları arasında yapılan 26.11.2013 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 94):

“...

Öncelikle AKİŞ (AKİŞ aynı zamanda (.....) ile burada CMA'in acenteliğini yapıyor ortak olarak) depo sorumlusu (.....) bey benden bir randevu isteyerek depo doluları hakkında görüşmek istediğini bildirdi.

Yaptığımız görüşmede, depolarında yapacakları dolular için Terminal+GK faturalarını (yeni dönemde İhracat Lokal Masrafları-Fabrika) kendilerine fatura etmemiz durumunda, bizim adımıza depo dolum opsiyonunu da, depolama ücretini de dahil ederek, all-in olarak müşterilerine önerebileceklerini ilettiler.

Bu servisi yaklaşık 2 senedir CMA'e veriyorlar ve limanın yoğunluğundan şikayetçi olan bir kısım müşterilerine de dolum hizmeti veriyorlar (haftada ort 200-250 kntr dolum). (.....) Bey'in ifadesine göre, bir başka hat ile dolum yapmalarına bugüne kadar mani olan CMA'i artık ikna etmişler ev ZIM ve Arkas'a da bu taleple gitmişler.

Prensip olarak, asgari limandaki kazancımızı depo yüklemesinde de koruyabilirsek ve henüz nasıl bir strateji izleyeceğimizi bilmediğimiz liman işletmesinden de bu oluşumları engelleyecek (Port Akdeniz bu depo dolularına çok sıcak bakmıyor) bir aksiyon gelmez ise, Aralık ortasından sonra (Port Akdeniz tarifesinin netleşmesini beklediğimiz tarih) tekrar görüşebileceğimizi ilettim.

Bugün ise Natureltaş. Depo'nun sahibi (.....) Bey ile telefon görüşmemizde benzer bir konu gündeme geldi.

Natureltaş Depo da; AKİŞ benzeri bir sistemi bize öneriyor. (.....) Bey'e de aynı cevabı ilettim.

(.....) Bey'in ifadelerinden anladığım kadarı ile daha önce ARDEP tarafından işletilen ve sonra Port Akdeniz'in maden dolularını yapma niyeti ile Akansel'e kiralattığı, fakat Akansel'in de Antalya'dan çıkması nedeniyle yakında boşalacak olan depo için AKİŞ ve Naturelmar devrede. AKİŞ açısından sadece CMA'in hacmi, bu ekstra depoyu çalıştırmaya yetmeyeceği için portföyüne diğer hatlarla liman dolum yapan müşterileri de eklemek istemekte (halihazırdaki AKİŞ Depoda mermer depolayıp limanda bizim konteynerlerimize dolum yapanlar).

Natureltaş ise, halihazırdaki deposunda yaşadığı ruhsat sorunları ve dolum yapamaması gerekçeleri ile muhtemel müşteri kayıplarının önüne bizimle işbirliği yaparak geçebilir gibi görünüyor.

Antalya'da uzun yıllardır depoculuk yapan ve müşterileri ile güvene dayalı sağlam ilişkileri olan bu 2 grup dışında da bu depoyu işletebilecek herhangi bir firma yok açıkçası.

Natureltaş'ın (.....); AKİŞ'in ise kendilerine ait (.....) araçlık filoları mevcut. Mevcut depolarındaki portföyün potansiyel hacmi (tonaj olarak) konusunda net

bilgimiz olmamakla birlikte, müşteri portföyüne bakarak Natureltaş'ın az farkla önde olduğu söylenebilir.

Natureltaş ile, 2 sene önce (.....) de katıldığı görüşmelerde, Port Akdeniz depo için işbirliği opsiyonları konuşulmuş; fakat bir sonuç çıkmamıştı....”

(116) Yukarıda yer alan yazışmanın devamında MSC çalışanları arasında geçen 10.01.2014 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 93):

“(.....) Bey merhaba,

Teyidiniz üzerine AKİŞ Depo işletmesinin yöneticisi (.....) Bey ile görüşmeleri yürüttüm.

(.....) Bey, daha önce Ardep'in işlettiği depoyu resmen devraldıklarını ve 2 adet bıçaklı yatırımı yaparak burada da faaliyete geçeceklerini teyid etti.

Ancak artık sadece CMA'in hacminin bu depoyu maksimize edemeyeceğini, MSC dolularını da yapmak istediklerini ilettiler.

Ayrıca 2014 itibari ile müşterilerimize dış dolum için fatura ettiğimiz:

Terminal: (.....)

Geçici Kabul: (.....)

kalemlerini kendilerine fatura etmemizi ve Geçici Kabul kaleminden USD (.....) indirim sağlamamızı talep ettiler. (CMA bu indirim sağlıyor).

Bu tür bir anlaşmanın tarafımıza sağlayabileceği fayda analizine bakacak olursak; Çin piyasasında hat konusunda asıl karar verici alıcılar. Yükleyicilerin çok küçük bir kısmı alıcılarını lokal masraf sebebiyle hat değiştirmeye ikna edebiliyorlar.

Navlunlarımız CMA ile eşitken bu bizim için bir dezavantaj olabilir, hatta transit süremizin çok kötü olması sebebiyle rakamımız düşükken dahi CMA tercih edilebiliyor. Bu yüzden USD (.....) indirim sağlasak dahi, bunun, bize haftalık ortalama 200X20' dolumun yarısını getireceğinden emin olamayız ancak mutlaka hacim artışı yönünde fayda sağlayacaktır. Çünkü bazı müşteriler liman sahasındaki yetersiz hizmetin yol açtığı araç beklemeleri ve liman yönetiminin tavrı nedeniyle, liman dolum maliyetinin üzerinde bir maliyete rağmen depo dolum tercih edebiliyorlar. Görüşmemizin başında (.....) Bey'in MSC'ye ihtiyaçları olduğunu bir anlamda itiraf etmesi ve kendileriyle yaptığımız ilk toplantımızda ifade ettiğimiz, 'limanda elde ettiğimiz geliri dışarıda da koruma prensibimiz gereği', şimdilik standart lokallerimizin arkasında durdum. Ancak değişen şartlara göre anlaşma şartlarını revize etme hakkımız var.

Sonuç olarak, (.....) Bey az önce bu şekilde çalışabileceklerini, ödeme için bir vade talepleri bulunmadığını, gemi kalkışının ardından 1-2 gün içinde ödeme yapabileceklerini teyid etti. Ancak 'Seawaybill' talepleri olan müşterilerimizi dikkate alarak kendilerinden (ortalama 100X20' dolum yapılabileceğini gözönünde bulundurarak) USD (.....) bir banka teminat mektubu talep ettim. Haftaya sağlayabileceklerini teyid ettiler.

Depo dolum olarak rezervasyonları da almaya başladık. Bir süre sonra hacimsel analizlerimizi yapıp durum değerlendirmesini size ileticeğim.

...”

- (117) MSC çalışanları arasında yapılan 02.06.2016 tarihli "Port Akdeniz Toplantı" konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-86, sf. 3):

"...

...MSC nin daha avantajlı bir tarifesinin olması ve diğer hatlara verilmeyen indirimlerin sağlanmasını açıklama noktasında çekinceleri var. Ancak bu kararların altında zaten (.....) imzası olduğu için bana pek inandırıcı gelmedi. (.....) Bey'in isteği tabi ki yeni CEO nun daha fazla cruise limanlarıyla ilgilenmesi yönünde...."

- (118) PORT AKDENİZ tarafından 29.06.2018 tarihinde yapılan (.....) konulu duyuruda aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 14):

"...

Hinterlandında en fazla mermer ocağı bulunan ve Türkiye blok mermer ihracatlarının ana çıkış kapısı olmanın sorumluluğu ile ihracatçılarımıza hiçbir limanda olmayan birçok yeni hizmet sunmakta olan Port Akdeniz Antalya Limanı, mermer ihracatçılarımıza vermekte olduğu destek kapsamında 01 Mayıs 2017 tarihinden bu yana liman geçici gümrüklü sahası içinde booking no beyan edilmesi kaydıyla 14 gün süreyle ücretsiz depolama hizmeti sunmaktadır.

Ücretsiz depolama hizmetinin verilmeye başlandığı tarihten bu güne kadar sizlerden gelen yoğun talepler ve olumlu geri dönüşler, hayata geçirmiş olduğumuz bu uygulamanın nedenli fayda sağladığını göstermesi açısından memnuniyet vericidir.

*Bölge ticaretini ayakta tutan en önemli sektörlerden biri olması ve artan iş hacmi göz önünde bulundurularak halihazırda uygulanmakta olan booking no beyan etmek şartıyla 14 gün ücretsiz depolama uygulamamızdan 3 ay süreyle **booking no beyan zorunluluğunun kaldırıldığını** ve uygulamanın **21 Temmuz 2018** tarihinden itibaren başyolacağını bildirmekten memnuniyet duyarız...."*

- (119) PORT AKDENİZ tarafından 04.10.2018 tarihinde yapılan (.....) konulu duyuruda aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 13):

"...

14.08.2018 tarihinde sizlerle paylaşmış olduğumuz üzere liman geçici gümrüklü sahası içinde ücretsiz ermer depolama süresi 14 günden 21 güne uzatılmış ve booking no beyan zorunluluğu kaldırılmıştır.

3 ay süreyle uygulanacağını duyurmuş olduğumuz 21 gün serbest süre ve booking no zorunluluğunun kaldırılması ile ilgili uygulamanın, ihracatçılarımıza daha fazla destek olabilmek amacıyla 31.12.2018 tarihine kadar uzatıldığını bildirmekten memnuniyet duyarız..."

- (120) PORT AKDENİZ tarafından 11.12.2018 tarihinde yapılan (.....) konulu duyuruda aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 13):

"...

Bu kapsamda 01 Temmuz 2018 tarihinde liman geçici gümrüklü sahası içinde booking no beyanı zorunluluğunu kaldırmış ve 21 gün süreyle ücretsiz depolama hizmeti vermeye başlanmıştır. Bu uygulama sonrasında sizlerin memnuniyeti ile beraber sizlerden aldığımız olumlu geri dönüşler neticesinde,

*daha önceki diğer uygulama koşulları geçerli olmak kaydıyla mevcut serbest süreyi **45 gün** olarak revize ettiğimizi memnuniyetle bilgilerinize sunarız.*

*12 Aralık 2018 tarihinden itibaren başlayacak olan 45 gün serbest süre uygulaması **28 Şubat 2019** tarihine kadar geçerli olacaktır....”*

- (121) Yukarıdaki duyurunun devamında PORT AKDENİZ tarafından 12.12.2018 tarihinde aşağıdaki duyuru yapılmıştır (Belge-13, sf. 12):

“... ”

10 Aralık 2018 tarihinde duyurusunu yapmış olduğumuz liman geçici gümrüklü sahada 45 gün serbest süre uygulaması başlamıştır. Ancak uygulamanın başlamasından kısa bir süre geçmesine rağmen liman depo girişlerinde hatalı veya konteyner acentesi tarafından verilmemesine rağmen acentenin verdiği booking no şeklinde beyan edilerek yapılan giriş taleplerinin olduğu tespit edilmiştir.

Hatalı beyan nedeni ile oluşabilecek aksaklıkları ortadan kaldırmak adına 14.12.2018 tarihten itibaren booking no ile giriş talep edilen depolama hizmetlerinde ilgili acenteden alınan booking onay mailinin, talep maili ile birlikte tarafımıza gönderilmesi gerektiğini bilgilerinize sunarız.

Booking no olmaksızın yapılacak giriş taleplerinde ise önceki uygulama koşulları devam etmekte olup 2 gün öncede giriş talebi altılması gerekmektedir.

Ayrıca geçici gümrüklü saha depolama hizmetlerinin uygulama koşullarını ekte tekrar bilgilerinize suna, depolama hizmetlerinde aksama yaşanmaması ve siz değerli müşterilerimizin mağdur olmaması adına ekte belirtilen hususların dikkate alınmasını önemli rica ederiz....”

- (122) PORT AKDENİZ çalışanı ile MSC çalışanı arasında geçen 14.01.2019 tarihli (.....) konulu yazışmasında şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 11):

“(.....) Bey merhaba,

*İç ve dış ekonomik gelişmelerin ihracatlara olumsuz yansımalarını minimize etmek ve sizler üzerinden ihracatlara desteğimizin devamı olarak Eylül ayından itibaren dolumu limanda yapılan konteynerler için "**Esnek Serbest Süre**" uygulamasına gidilmiştir.*

*İhracatlar için yapmış olduğumuz desteğin devamı olarak konu uygulamanın **31 Mart 2019** tarihine kadar uzatıldığını bilgilerinize sunarız.*

*Limanda iç dolumu yapılan konteynerlerin dolum yapıldığı ay gemiye yüklenmesi ve geminin fiilen rıhtımdan ayrılmış olması kaydıyla "**Esnek Serbest Süre**" uygulanacak ve dolu konteyner zaman sayımı yapılmayacaktır.*

Dolum yapıldığı ay yüklemesi gerçekleşmeyen ve limana dolu giriş yapan konteynerler için ise standart tarifede yer alan (.....) gün free time uygulanacak ve (.....) günü aşan dolu konteynerler için tarifede yer alan ardiye ücretleri yansıtılacaktır.

Limana işletmesi olarak bölge ticaretinin gelişimine katkı sağlamak adına olarak yapmaktayız bu vb. özel uygulama ve desteklerin başta siz değerli iş ortaklarımız olmak üzere tüm paydaşlara katkı sağlayacağını temenni eder, iyi çalışmalar dileriz....”

(123) MSC çalışanı tarafından PORT AKDENİZ çalışanına gönderilen 17.06.2019 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 28):

“ ...

Önümüzdeki dönem planlamalarımız için (.....) gün serbest sürenin yılın 2. Yarısı içinde geçerli olacak şekilde uzatılmasını rica ederiz...”

(124) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıdaki yazışmaya cevabı şu şekildedir (Belge-13, sf. 11):

“(.....) Bey merhaba,

İhracatlara destek olmak adına geçen yıl sonundan itibaren uygulamaya başlamış olduğumuz limanda İç dolumu yapılan konteynerlerin dolum yapıldığı ay gemiye yüklenmesi ve geminin fiilen rıhtımdan ayrılmış olması kaydıyla "Esnek Serbest Süre" uygulamasının 30 Eylül 2019 tarihine kadar uzatıldığını bilgilerinize sunarız.

Not: Dolum yapıldığı ay yüklemesi gerçekleşmeyen ve limana dolu giriş yapan konteynerler için ise standart tarifede yer alan (.....) gün free time uygulanacak ve (.....) günü aşan dolu konteynerler için tarifede yer alan ardiye ücretleri yansıtılacaktır...”

(125) MSC çalışanları arasında geçen 24.06.2019 tarihli (.....) konulu yazışmasında şu ifadeler yer almaktadır (Belge-10, sf. 18):

“ ...

Antalya liman tarifesi 21/06/2019 tarih itibariyle, 2019 yılı tamamında geçerli olmak üzere sonlandırılmıştır . Buna göre;

- 2018 tarife koşulları, 2019 da aynen devam edecek .*
- Rebate uygulaması (.....) box dolu yükleme /tahliye adetine göre tekrar düzenlenmiştir.*
- (.....) adet ve üzeri dolu yükleme ve tahliyeleriniz için her bir konteyner başına ve geriye yönelik olmak üzere (.....)/adet geri ödeme*
- Dolu yükleme ve tahliyelerinizin (.....) adedi geçmesi durumunda adet başına olan çarpan (.....) olarak güncellenip, yine geriye dönük tüm dolu adetleri için geri ödeme*
- Dolu yükleme ve tahliyelerinizin (.....) adedi geçmesi durumunda ise (.....) geri ödeme yine aynı şekilde*

Buna göre , bir önceki yıla göre daha avantajlı bir rebate anlaşmasına varılmış olup ; geçen seneki performansın sağlanması halinde (.....) daha fazla , (.....) box ve ustunun yakalanması halinde ise geçen yıla göre (.....) kat rebate hak edilecektir.

Geçen yılın (.....) box dolu yükleme ve tahliye yapılmış olup, 2018 elde edilen rebate (.....) usd iken aynı performansın sağlanması halinde 2019 yılında hak edilecek olan (.....) usd elde edilecektir.

NOT: 2018 döneminde ; rebate anlaşmamış (.....) dolu tahliye ve yükleme adedini geçmesi halinde +(.....)/box olarak uygulandı

- 2013 yılından itibaren kılavuzluk – römorkör ve palamar kalemlerinde %(.) oranında bir indirimimiz mevcuttu. İlgili indirime, sadece kabotaj hattı gemilerimizde geçerli olmak üzere , (.)luk bir indirim daha yapılmıştır
(.) indirimin tahakkuk karşılığı , yapılan hesaplamalarımıza göre uğrak başına (.) usd'dir.
- (.) saat barınma muhafiyeti.
- Saat 21:00 sonrası yanaşan gemilere o güne ait barınma kalemi uygulanmayacak . Yada 03:00 a kadar rıhtımdan ayrılan gemilere aynı şekilde kalktığı güne ait barınma uygulanmayacaktır
- Boş serbest sürede – uzatma taleplerimizde her daim destek göstermektedirler. Bu nedenle boş konteyner serbest süre tarifeye konu edilmemiştir.”

(126) Yukarıdaki yazışmanın devamında, MSC çalışanları arasında geçen 24.06.2019 tarihli (.) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-10, sf. 18):

“... ”

Antalya liman işletmesi ile yapılan görüşmeler, nihayet sonlandırılmıştır

2018 tarife koşulları aynen devam edecek olup ; diğer detaylar aşağıda özetlenmiştir.”

(127) MSC çalışanı ile PORT AKDENİZ çalışanı arasında geçen 25.03.2020 tarihli (.) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-13, sf. 3):

“Merhaba (.) Bey,

Telefon görüşmemizde de belirttiğim gibi; bu uygulama tüm firmalar tarafından kısa bir süre içinde duyulacaktır. Gerek limanda dolum yapan blok ve kasalı mermer, gerekse diğer mal cinslerini yükleyen sanayi firmalarının bu indirimden rahatsızlık duyarak aynı indirim talep etmeleri kaçınılmaz olacaktır.

Ayrıca sitemsel olarak bizim bu şekilde bir indirim uygulamamızın mümkün olmaması nedeniyle manuel takip gerektirecek ve faturalama aşamasında ciddi iş yükü yaratacaktır.

Konu uygulamanın ilve yük sağlama notasında da fayda sağlamayacağı düşünülmekle birlikte, beraberinde getireceğini öngördüğümüz sıkıntıları değerlendirdiğimizde, bu şekilde bir uygulama yapılmamasını, eğer indirim verilecekse tüm yükler için bu desteğin sağlanmasını rica ederiz.”

(128) Yukarıdaki yazışmaya PORT AKDENİZ çalışanınının 26.03.2020 tarihli cevabı aşağıdaki gibidir (Belge-13, sf. 2):

“(.) Bey Merhabalar,

İlgili uygulamada amacımız liman dışında gerek kendi tesisinde gerekse dış depoda dolum yapmak isteyen ancak maliyet avantajı yaratamadığı için yapamayan firmalara ve dışarıda depo işi yapan/ yapacak olan ama yine benzer sebep ile yapamayan firmalara destek sağlamak.

Sizin de belirttiğiniz ve hepimiz için ortak gerçek olan bu ve bunun gibi uygulamaların sistem üzerinden takibi zor ve manuel işlem gerektiriyor. Bu bizim

için de böyle ancak kendi üzerimizdeki iş yükünü arttırmadan toplam iş kapasitemizi arttıramadığımız çok özel günler içindeyiz. Otomasyon/ sistem çok önemli ancak bazen birşeyler yapabilecekken sistem engeline takılmak yerine manuel iş yükünü alıp sistemin uyumunu sonradan sağlamayı tercih ediyoruz.

Mailinizde bahsettiğiniz gibi bütüne bu rakamları uygulayabilecek adar pozitif bir ticaretin içinde değiliz. Cüsemizin yettiği konulara dokunup oralardan fayda sağlamayı ve yaptıklarımızın ufakta olsa pozitif etkilerini yaşamayı amaçlıyoruz. Liman doluların dış dolulara oranını takip ediyoruz ve dış doluların düşüşü bizi husursuz ediyor. Doğru kullanıldığında sizin için de faydalı bir tool olabileceğini düşündüğümüz uygulamamızın tabii ki olumsuz yansımaları da olabilir ancak bunları da hep beraber yönetmeye gayret edeceğiz. Umuyorum uygulama başladığında ufakta olsa faydalarını birlikte göreceğiz.

İlgili indirim tutarını yansıtılması veya yönetimi konusunda da görüşlerinizi bekliyoruz....”

I.3.3. PORT AKDENİZ’de Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

(129) PORT AKDENİZ çalışanları arasında 30.12.2012 tarihinde yapılan (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 31):

“Ek’te Liman Dolum, Depo Dolum ve 3. Şahıs Depo Dolum karşılaştırılması yer almakta. konu hakkında müşahit olduğunuzda detaylı bir şekilde görüşmek isterim.

LİMAN DOLUM

(.....)... Elbette ki, Antalya’daki konteyner iç dolum kapasitesini elimizde tuttuğumuz sürece rakamları kontrol edebiliriz.

DIŞ SAHA DOLUM

Yeni tarife ile dış sahadaki dolumdan kaynaklanan, liman dolum ile dış saha dolum arasındaki gelir kaybımızı hemen hemen ortadan kaldırmış oluyoruz...

DIŞ SAHA “LİMAN DEPOSU”

(.....)

Böyle bir sahayı işletmek müşteri memnuniyetini arttırmak, günün her saati ve haftanın her günü dolum yapabilmek ve MSC gibi bir hattı, diğerleri de olabilir, Antalya’ya daha sıkı bağlamak için faydalı olabilir. Aslında mantık, liman sahasına 17 dönüm daha kazandırıyoruz şeklinde olursa ancak karlılığımızı koruyabiliriz...

Tüm bunlara ek olarak, Antalya’da müşterilere hizmet çeşitliliğini arttırmada bir etkisi olabilir. Tüm bu süresi MERSİN’deki toki sahası adı verilen saha örneğinde olduğu gibi. bir yapıda ve oldukça kontrollü yönetirsek çok olumlu sonuçlar doğurabilir. Henüz LINE’larla fiyatlarda anlaşılmaş değil, sizin de bildiğiniz gibi prensipte yapılabilir demiştik ve çalışıyorduk, aynı şekilde, taşeronla da anlaşılmaş bir rakam yok, henüz tekliflerini de göndermediler...

Bu çalışma sadece şuanki öngörümüzle ne olur onu görmek için... detaylar ortaya çıktıkça çalışmayı update edeceğiz.”

(130) Yukarıda yer alan yazışmaya ilişkin olan ekteki Excel tabloları aşağıdaki gibidir (Belge-104, sf. 32,33,35):

(.....TİCARİ SIR.....)

(131) 13.05.2015 tarihinde PORT AKDENİZ çalışanları arasında geçen (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 22):

*“(.....) Bey,
Akiş Depo, depo dolum olarak (.....)/Cntr’a yapıyormuş.
Boş Çıkış+Dolu Giriş+Depolama+Dolum+Takozlama dahil.
Meray Depo, depolama hizmetini (.....)/Ton’a yapıyormuş.”*

(132) Yukarıda yer alan yazışmaya PORT AKDENİZ çalışanınin 13.05.2015 tarihli cevabında şu ifadeleri kullanmıştır (Belge-104, sf. 22):

“Biz ne kadar gate-in/out alıyoruz ?”

(133) PORT AKDENİZ çalışanınin yukarıda yer alan yazışmaya 13.05.2015 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-104, sf. 22):

*“(.....) Bey,
Gate Out(Mty): \$(.....)
Gate İn(Full): \$(.....)”*

(134) PORT AKDENİZ çalışanları arasında gerçekleştirilen 01.04.2017 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-391 sf. 5):

*“...
Dış depolarla Bugün edindiğim bilgiye istinaden akış deponun kapatacağı ve bu yüzden çalıştıkları firmaların bir kısmını başka depolara yönlendirildiklerini öğrendim.
Bunu öğrenen depo işini yapan şirketin biri is makinaları ve depoyu devretmesi için öneride bulunmuş henüz bir sonuca bağlanmamış. Teklifi veren şirketi en kısa zamanda öğrenip bilgi vereceğim.
Naturel depo şikayet üzerine mugurlenmiş olup, çalışmayı durdurduğunun bilgisini aldım. ...”*

(135) PORT AKDENİZ çalışanınin yukarıdaki yazışmaya 03.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 5):

*“(.....) Bey, Günaydın,
Teklifi veren “depo işini yapan firma” ne demek anlamadım. MERAY’ı kastediyorsunuz?...”*

(136) PORT AKDENİZ çalışanınin yukarıda yer alan yazışmaya 03.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 5):

“(.....) Bey Günaydın,

Depocularardan kasedtiğim (okyanus, meray, natürel, osman kurt, Erdal çelik) bunlardan birisi teklif vermiş. Daha henüz somut bir bilgiye ulaşamadım.”

(137) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıdaki yazışmaya 03.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 4):

“(.....) Bey, Günaydın,

Çok teşekkür ederim, somut bir bilgiye ulaşınca döner misiniz, şöyle de yapabilirsiniz, firmalara direkt olarak da sorabilirsiniz, arkadaşlarınız/tanıdıklarınız aracılığıyla...”

(138) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıda yer alan yazışmaya 03.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 4):

“(.....) Bey,

En kısa zamanda öğrenip geri dönüş yapacağım...”

(139) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıdaki yazışmaya 05.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 3):

“(.....) Bey, Merhaba,

Bir gelişme var mı?...”

(140) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıda yer alan yazışmaya 05.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 3):

“(.....) Bey,

Gerekli yerlere haber bıraktım geri dönüşlerini bekliyorum....”

(141) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıdaki yazışmaya 05.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 3):

“(.....) Bey,

Direkt olarak kişileri arayıp sorar mısınız, dolaylı yol izlemimizin bir gereği yok ki, nihayetinde o deponun işlenmesi bizim için fayda sağlar...”

(142) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıda yer alan yazışmaya 06.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 2):

“(.....) Bey,

Dün (.....) ile görüşmüş olup, akış deponun kapatılacağını doğrulamıştır. Nedeni olarakta ata beyin ölümünden sonra oğlu depolama işini yapmıyacağını ve bu sebepten dolayı depolama ve kont. İç dolumlarda fiyat artışı yaptıklarını söylemiştir. Depolamayı ton başına (.....) 'ye çıkarmışlar. (.....) firmasında bu sebepten dolayı akış'e sevkiyatlarını durdurmuş olup, direkt olarak limana çalıştıklarını iş yoğunluklarının artması durumunda liman depo ve kara terminalini kullanacaklarını söylemiştir.

(.....) ile telefon görüşmemize istinaden onlarda akış depoyu bırakmış olup, meray depoyla çalıştıklarını söylemiştir.

Kendilerine devretmek için teklif veren (.....) olduklarını öğrendim. Fakat buldukları konum sit alanına girdiği için devretmeleri durumunda yeni ruhsat alamıyacakları için olumsuz sonuçlandığını öğrendim. Bunun yanı sıra 200

metre ilerlerinde bulunan (.....) bu sebepten dolayı kapatılacağını şuan için belediye ile mahkemelik olduklarını öğrendim.

(143) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıdaki yazışmaya 06.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 2):

“naturel, osman kurt, erdal çelik ve meray ne diyor? Mesajınızda yazdığınız firmalar”

(144) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıda yer alan yazışmaya 06.04.2017 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-391 sf. 2):

“(.....) Bey,

Bunlar sadece akiş deponun kapatılacağını biliyorlar. Depocular akiş deponu müşterileri bize gelecek diyor, nakliyelerini yapacakları içinde nakliyeciler için bir şey fark etmiyormuş....”

(145) PORT AKDENİZ çalışanları arasında 28.03.2019 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 130-132):

“(.....) Bey Merhaba,

Bildiğiniz üzere konteyner mermer ihracatları Port Akdeniz'in toplam ihracatlarının yaklaşık (.....)%sını oluşturmaktadır.

Gerek Çin kaynaklı talep daralması gerekse diğer limanların lokal masraf ve navlun farkları nedeni ile mermer ticaretindeki riskleri minimize etmek ve hacim artışını teşvik etmek amacıyla 2019 yılı için ihracatçı firmalara hedef bazlı bir kampanya yapmayı planlıyoruz.

2019 yılı bütçemizde bu tür teşvik kampanyaları için (.....) bütçe ayrılmış ve total volumde artış sağlanması kaydıyla (.....)'a kadar çıkabileceği öngörülmüştür.

2019 yılı için Kontevner ihracatçıları için yapılması planlanan kampanya detayları aşağıdaki gibidir;

Takozlama İndirimi:

1000 TEU'nun üzerinde ihracat gerçekleştiren tüm firmalar için 1.000 TEU'nun üzerinde gerçekleştirecekleri beher konteyner ihracatında \$(.....)/adet olan takozlama ücretlerinde \$(.....)/adet indirim uygulanması.

2018 yılında toplam (.....) firma 1.000 TEU'nun üzerinde blok mermer ihracatı gerçekleştirmiş olup bu firmaların toplam ihracatı (.....) TEU'dur. Grup firmaları ile birlikte bu sayı (.....) firma ve (.....) TEU olmaktadır(firma bazlı ihracat istatistikleri ektedir). İhracatların 2018 yılı ile benzer rakamlarla gerçekleşeceğini varsaydığımızda 1.000 TEU'unun üzerinde gerçekleştirilecek ihracatlar için uygulanması öngörülen \$(.....)/adet takozlama indiriminin maliyeti yaklaşık \$(.....) olacaktır.

Kampanyada yük cinsi ayrımı gözetilmemekle birlikte takozlama hizmetlerinde indirim yapılacağı için ilgi kampanya 1.000 TEU nun üzerinde ihracat yapan blok mermer firmalarına fayda sağlamış olacaktır.

Uygulanması öngörülen kampanya ile;

- Firma ayrımı gözetmeksizin **"tüm firmalara"** hitap eden bir kampanya olacaktır,

- Total blok mermer ihracat volümünün (.....)%'sini oluşturan firmalara kampanya yapılmış olacaktır,
- Yüksek volümlü firmaların çoğunluğunu trader firmaları oluşturmakta olup ocak sahibi firmalara oranla nisbeten daha düşük karlılıklarla çalıştıkları için etkisinin daha güçlü olması beklenmektedir,
- Tarife anlamında en fazla eleştiri alınan hizmet kaleminde indirim öngörülmesi nedeni ile psikolojik etkisinin de olacağı öngörülmektedir,
- İndirimin takozlama hizmetinde yapılacak olması liman dolum/dış depo dolum oranlarını liman dolum lehine arttırması öngörülmektedir. (.....).
- Diğer limanlarda da benzer uygulamalar mevcuttur.

Kasalı mermer ihracatlarına özel takozlama indirimi:

100 TEU'nun üzerinde kasalı ihracatı gerçekleştiren tüm firmalar için 100 TEU'nun üzerinde gerçekleştirecekleri beher konteyer ihracatında \$(.....)/adet olan takozlama ücretlerinde \$(.....)/adet indirim uygulanması.

2018 yılında grup firmaları ile birlikte toplam (.....) firma 100 TEU'nun üzerinde kasalı mermer ihracatı gerçekleştirmiş olup bu firmaların toplam ihracatı (.....) TEU'dur.(firma bazlı ihracat istatistikleri ektedir). İhracatların 2018 yılı ile benzer rakamlarla gerçekleşeceğini varsaydığımızda 100 TEU'unun üzerinde gerçekleştirilecek ihracatlar için uygulanması öngörülen \$(.....)/adet takozlama indiriminin maliyeti yaklaşık \$(.....) olacaktır.

Uygulanması öngörülen kampanya ile;

- Firma ayrımı gözetmeksizin "**tüm firmalara**" hitap eden bir kampanya olacaktır,
- Total kasalı mermer ihracat volümünün "(.....)%" ini oluşturan firmalara kampanya yapılmış olacaktır,
- Transit süre, navlun, lokal masraflar vb. nedenlerle blok mermere göre diğer limanlara daha fazla yönlenen kasalı mermer ihracatlarında teşvik edici etkisi olacaktır.
- Tarife anlamında en fazla eleştiri alınan hizmet kaleminde indirim öngörülmesi nedeni ile psikolojik etkisinin de olacağı öngörülmektedir.
- İndirimin takozlama hizmetinde yapılacak olması liman dolum/dış depo dolum oranlarını liman dolum lehine arttırması öngörülmektedir. (.....).

2018 yılında uygulanan kampanyanın etkileri ve değiştirilme nedeni:

2018 yılında yine benzer şekilde mermer ihracatlarını teşvik etmek amacıyla hedef bazlı kampanyalar gerçekleştirilmiştir. Ancak ilgi kampanyalar tüm firma ve yük cinslerine değil, tarafımızdan belirlenmiş olan yaklaşık (.....) firma özelinde uygulanmıştır. Kampanya uygulanacak firmalar tespit edilirken yüksek ihracat potansiyeli olmasına rağmen Antalya Limanı'nı diğer limanlara nazaran daha az kullanan ve ihracatında önemli artış beklenen firmalar tercih edilmiştir.

(.....) firmaya hedef bazlı indirimler sunulmuş ancak yıl sonu itibari ile sadece (.....) firma belirlenen hedefleri aşmıştır. Hedeflerini aşan bu üç firma için toplamda \$(.....) komisyon ödemesi yapılmıştır.

(.....) nedeni ile bazı eleştirilere maruz kalmıştır. Diğer yandan sadece (.....) firmanın hedeflerini aşması nedeni ile total hacimde beklenen artış sağlanamamıştır. Bu nedenle 2019 yılı için kampanya uygulamasında yöntem değişikliğinin yapılması ve genele hitap etmesinin daha faydalı olacağı ve kampanyanın komisyon şekline değil de en fazla eleştiri konusu olan takozlama hizmetlerinde indirim şeklinde olmasının ihracatçılar tarafında da daha fazla pozitif etki yaratacağı öngörülmektedir....”

(146) PORT AKDENİZ çalışanı ve Global Holding çalışanları arasında geçen 28.03.2019 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 130):

“ ...

Hem ticaret hacmini yükseltmemiz gereken Kasalı Mermer hem de ticaret hacimini ve pazar payını koruma büyütme hedefinde bulunduğumuz blok mermeri düşünerek. Düşen ihracat ton/satış fiyatlarının etkisiyle daha çok fiyat sensitive olan lojistik maliyetlerinde müşteriye avantaj yakalama hem de en çok eleştiri aldığımız "takozlama" hizmetlerinde müşterilere bir nebze de olsa destek olmak üzere aşağıdaki gibi bir kampanya düşüncesindeyiz. Yarın sizlerle üzerinden geçer sonrasında uygunsa hukuki değerlendirmeyi de yapar ilerleriz diye düşünüyorum.

Aşağıda hem geçen yılın değerlendirmesi hem de genel strateji planımız, ekte de ilgili istatistik sunulmuştur.”

(147) PORT AKDENİZ çalışanı ile MSC çalışanı arasında geçen 13.01.2020 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-392 sf. 6-7):

“(.....) merhaba,

Konteyner ticaretine desteğimizin devamı niteliğinde 31 Mart 2020 tarihine kadar geçerli olmak üzere boş konteyner serbest süre uygulamamız aşağıdaki şekilde olacaktır;

(.....)

- *İşbu uygulama 31.03.2020 tarihine kadar geçerlidir.”*

(148) MSC çalışanı ile PORT AKDENİZ çalışanı arasında geçen 18.03.2020 tarihli “RE: BOŞ KONTEYNER SERBES SÜRE UYGULAMASI HK.” konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-392 sf. 6):

“Merhaba (.....) Bey

Son durum ve vukular sonrası bir kez daha “sağlıklı ve sağlam olmanın” değerini anladık . Sağlık sıhhat yerindedir umarım .

Aşağıda özetlediğim detayda desteğe ihtiyacımız var ..

(.....)

boş serbest süremizin 20'liklerde (.....) gün yerine (.....) , 40' liklarda ise (.....) gün olarak revize edilmesi mümkün müdür...”

(149) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıdaki yazışmaya 18.03.2020 tarihli (.....) konulu cevabı şu şekildedir (Belge-392 sf. 5):

“(.....) Bey, Merhaba,

(.....) Bey ile konuyu görüştük, sizlerin de memnun olacağınızı umduğumuz bir çalışma hazırladık, bugün ya da en geç yarın geri döneceğiz....”

(150) MSC çalışanının yukarıda yer alan yazışmanın devamında 18.03.2020 tarihli (.....) konulu cevabı şu şekildedir (Belge-392 sf. 4-5):

“Merhaba

Gelen email üzerinden donmek istemedim

Emailin içeriğindeki bazı maddeler , GVA yı yönetmekte zorlayacaktır . Inkar edemeyiz her daim destek olduğunuzu ama bir daha bir göz atsan .

Tekrardan tesekkurler.

a) 01.01.2021 itibari ile halen liman sahasında bulunan (.....) günün üzerinde boş beklemiş 20' konteynerler için (.....) gün ve üzeri , (.....) günün üzerinde boş beklemiş konteynerler için (.....) gün ve üzeri boş kaldığı tüm günler standart boş konteyner ardiye tarifesi uygulaması , 31.12.2020 tarihine kadar serbest süre uygulaması ile tezatlık oluşturmaktadır. Bu nedenle ; Aralık ayında dünya ve ülke ticaretindeki son durumlar dikkate alınarak konunun tekrar değerlendirilmesi talebimizdir.

*b) Boş yüklenen konteynerların , serbest süre sayımının (.....) gün olarak icra edilmesi doğru olmayacaktır . Zira malumunuz olduğu üzere serbest süre içinde kullanılmayan konteynerlar ardiyeye dusmemesi için serbest süre dolumuna bir kac gun kala GVA tarafından “bos yuklenecek şekilde talimatlandırılabilmekte , yada bos cikis asamasında serbest süre bitimine sayılı günü kalan bos konteynerların hasarlı olduğu tespit edilen konteynerların bos yuklenmesi geregi dogabilir. . Dolayısıyla talimatın alındığı an itibariyle geriye donuk ardiye işletileceğini ifade etmek bizleri gerek ANTALYA lokasyonu degiskenliklerini yönetme gerekse GVA tarafını aynı platformda yönetebilmek /dengeleyebilmek mumkun olmayacaktır . Konu maddenin * Serbest süreler, konteynerlerin Port Akdeniz Antalya Limanından dolu yüklenmesi kaydıyla geçerlidir. Boş yüklenen konteynerler için serbest süre (.....) gün olarak uygulanacaktır. Hasar dolayısı ile tamir edilemeyip GVA talimatıyla boş yüklenen konteynerler muaf tutulacaktır * şeklinde değiştirilmesi ricamızdır*

Yukarıda ki görüşlerimizi desteklemek babında, serbest süre aşımının olması halinde serim önceliğine uyulmaması limanın kendi saha organizasyonuna bağlı olduğu ve MSC olarak herhangi bir spesifik konteyner talep etmediğimizden konteynerların istif uygunlugunda serilmesi liman işletmesinin sorumluluğundadır . Bu minvalde “Yukarıda belirtilen serbest sürelerin aşılması durumunda serim önceliğine uyulmadığı gerekçesi ile ardiyeden muaf tutulamaz.” Maddesinin kaldırılması gerekir.

c) Son olarak ; aşağıda ki madde Akiğ depoya çıkartılıp (.....) gün sonra dönen konteynerler de etkilenecek.Parantez içini iptal etmek mumkun mu ?

ALINTIDIR //

Limandan boş çıkan ve yüklemesi başka bir limandan yapılan konteynerler için geçerli olacak free time süresi (.....) gündür. (2020 yılı sonu itibari ile kapı giriş/çıkışları Solonport sisteminden kontrol edilecek ve (.....) günü geçmesine

rağmen tekrar limana giriş yapmayan konteynerler için (.....) günün üzerinde limanda boş beklediği günler için geriye yönelik boş ardiye faturası düzenlenecektir)....”

(151) Yukarıda yer alan yazışmaya PORT AKDENİZ çalışanının 19.03.2020 tarihli (.....) konulu cevabı şu şekildedir (Belge-392 sf. 3):

“(.....) Bey Merhaba,

a) Maddesinde iletmiş olduğunuz husus Aralık ayında yeniden değerlendirilebilir, bu konu tamam. Bu arada bizlerde arkadaşlarımızdan yükleme planlarından konteynerlerin geliş zamanlarına göre planlama yapmaya ve FİFO uygulamasına hassasiyet gösterecekler.

b) Maddesinin adil bir uygulama olduğu düşünüyoruz. Bu kadar uzun serbest süreler tanımamızın en önemli dayanağı konteynerlerin ihracata yönelmesi. Zorunlu durumlarda olay bazlı olarak destek vermeye devam edeceğiz ama uygulamanın ana dayanağı olan bu maddeyi değiştiremeyiz. Ancak tamir edilmeyen/edilemeyen hasarlı olarak yüklenen boş konteynerler ile ilgili ardiye muafiyetini sağlayabiliriz.

c) Maddesi ile ilgili bir esnekliğimiz yok...”

(152) Yukarıda yer alan yazışmaya MSC çalışanının 19.03.2020 tarihli (.....) konulu cevabı şu şekildedir (Belge-392 sf. 2):

“Merhaba

Bilgilendirme için teşekkürler.

Dunya ticareti ve ulusal ekonomik şartlar dikkate alınarak, aşağıda belirtilen maddelerin aralık ayında ele alınmak üzere, desteğinize tekrardan teşekkür ederiz.

(153) PORT AKDENİZ çalışanları arasında 03.02.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 57):

“... (.....) Bey merhaba,

Blok mermer ihracatlarının dış dolum /liman dolum adet ve oranları aşağıdaki gibidir;

(.....TİCARİ SIR.....)

Dış dolumların tamamının Akiş'den geldiği varsayılmakta olup, tabloda da görüldüğü üzere dış dolum adetleri (.....) lerden (.....)'in altına düşmüş, oran olarak da (.....)% leden (.....).% e gerilemiştir.”

(154) PORT AKDENİZ çalışanları arasında 03.02.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 16):

“ ...

Blok mermer liman dolum/dolu giriş maliyet-gelir karşılaştırması, diğer limanların kapı giriş-çıkış tarife karşılaştırmaları ve son 7 yıl liman dolum/dolu giriş istatistikleri ekte bilgilerinize sunulmuştur.

Not:

-Antalya'da hizmet veren hatlar gate in/gate out ücretlerini paket fiyat olarak \$(.....) aralığında müşterilere yansıtmaktadır.

-İhracatlarda mesai saatleri dışında giriş yapan araçların gümrük mesai hariçleri tarafımızdan ödenmektedir (.....) ...”

(155) Yukarıda yer alan yazışmaya ilişkin ekte bulunan excel tabloları aşağıdaki gibidir:

(.....TİCARİ SIR.....)

(156) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürü 12.02.2020 tarih ve (.....) konulu şirket içi yazışmasında şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 48):

“(.....) Bey merhaba,

(.....)”

(.....TİCARİ SIR.....)

(157) Yukarıdaki yazışmaya ilişkin olan tablolar aşağıdaki gibidir (Belge-104, sf. 49-55):

(.....TİCARİ SIR.....)

(158) PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Global Holding çalışanına gönderilen 16.02.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 57):

“(.....) Bey Merhaba,

Geçtiğimiz hafta üzerinde konuştuğumuz konuyla ilgili olarak teklifimiz aşağıdaki gibidir. Tekliften önce konuyu size bir daha hatırlatmam gerekirse;

(.....). Geçtiğimiz günlerde (.....) Bey, Vali Bey'e giderek işlettikleri deponun kapanma noktasına geldiğini söylemiş ve iki noktadaki şikayetini dile getirmiştir. : Limanda mermer depolanmanın yasal olmadığını, gümrük ve liman mevzuatı bakımından yanlış yapıldığını, mermer depolanmasının durdurulmasını istemiştir. Bununla birlikte uygulanan Gate-In ve Gate-Out ücretlerinin fahiş olduğu iddaasında bulunmuştur. Vali Bey tarafından Kaymakam Bey konuyla ilgilenmesi için görevlendirilmiştir. Yapılan işlemlerin mevzuata uygunluğu

Kaymakam Bey tarafından görülmüş ve bizden de kendisine briefing yapılmıştır. Akiş'le de konu hakkında görüşülmüştür: Limanda mermer depolama yapılması sebebiyle depoda yaptıkları konteyner dolum adetlerinin çok azaldığını ve batmak üzere olduklarını söylemekte.

(.....); AKİŞ'in her ne kadar Rekabet Kurumu'na bizi şikayet etmediğini söylese de, (.....).

(.....), bu firmanın talebi olduğu için değil de, bizim ticaretimize seçenek yaratan deponun varlığının desteklenmesi gerektiği kanaatindeyim. Mermer deposundan yapılan dolumlar fırsat maliyeti olarak ortalama (.....)USD gelir kaybımıza sebep olmaktadır.

Eşit, adil ve şeffaf ve sonrasında açıklanabilir ve sonrasında tekrar geri alınabilir yönetmen ÇİN-US ticaret savaşları ve Corona Virüsü olarak dile getirip blok mermer liman dışı dolumlarda 35USD'lik indirim uygulanması ve tüm hatlara bunun yayınlanması düşüncesindeyiz. Bu konuda Umut Bey'in hazırladığı çalışma ekte ve aşağıdadır.”

- (159) Yukarıda yer alan yazışmanın devamında PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Global Holding çalışanına gönderilen 10.03.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 147):

“Merhaba,

Her ne kadar bizi Vali'ye şikayet eden taraf olsa da bölgemizdeki tek CFS hizmeti veren bir depo olduğu için AKİŞ'e indirim yapalım düşüncesindeyim. (.....).....”

- (160) Yukarıda yer alan yazışmanın devamında PORT AKDENİZ çalışanı tarafından 11.03.2020 tarihinde iletilen (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 147):

“Günaydın,

Aşağıdaki konuda sizin talimatlarınızı almak isterim, uygun zamanda konuyu arz edebilirim.”

- (161) Yukarıda yer alan yazışmaya cevaben Global Holding çalışanı tarafından PORT AKDENİZ çalışanına gönderilen 11.03.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 176):

“Siz ve (.....) Bey ile aynı fikirdeyim.”

- (162) PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Global Holding çalışanına gönderilen 11.03.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 142)¹²:

“(.....) Bey, Günaydın,

(.....) bölgedeki tek konteyner dolum hizmeti veren depo olmaları sebebiyle varlıklarını yaşatmak için, line'lara uyguladığımız tarifede indirim yapacağız.”

- (163) PORT AKDENİZ çalışanları arasında geçen 31.03.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 99):

¹² Elde edilen belgedeki bazı yazı karakterlerinin bozuk çıkmış olması nedeniyle ifadeler anlaşıldığı şekliyle aktarılmıştır.

“(.....) Bey,

Mermer ihracatları ile ilgili sektörden aldığımız güncel özet bilgileri aşağıdaki gibi özetledik.

Bazı firma ve mermer ihracatında yer alan forwarderlar ile yapılan görüşmeler sonucu,

- İhracatçı açısından MSC'nin ilave seferleri ile birlikte Antalya'nın İzmir'e göre kısa süreli de olsa avantajlı duruma geçtiği,
- İzmir'de MSC navlunlarında önümüzdeki aylarda indirim olabileceği bilgisi alınmıştır. CMA ve ZIM'in navlunlarda paralel fiyatlar izlemesine rağmen MSC navlunlarının bu hatlara göre düşük kaldığı, bu sebepten dolayı hacim yakaladıkları hat yetkilileri tarafından dile getirilmiştir.
- (.....) firmasının ottoman ocaklarının aracılar sayesinde ihracatını arttırdığını, şu dönemde ağırlıklı olarak ihracat artışı sağlayan birkaç aracı olduğu bunların APR, Rodos, Focus, Olimar gibi firmalar olduğunu ifade etmiştir.
- (.....) ihracatının (.....) firması tarafından gerçekleştiği bilgisi alınmıştır. Müşterileri aracılar buluyor ancak ihracatı ocakçı kendisi yapıyor, aracılar komisyon ile ticaretlerini devam ettiriyor.
- Antalya'da da (.....) 'in önümüzdeki ay için iyi miktarlarda sipariş aldığı bilgisi edinilmiştir.
- Şu andaki düşük miktarlardaki hareketlenmenin bekleyen siparişlerinden kaynaklandığı, salgın öncesinde markalanmış taşların şu anda yavaş yavaş sevk edildiği ihracatçılar tarafından ifade edilmiştir.
- Çinli alıcıların şu anda uzun yıllardır alışveriş yaptığı, güvendiği firmalardan mal aldıklarını veya daha önce markaladıklarının devamı niteliğinde olan taşların siparişini verdiklerini belirtmişlerdir.
- Ayrıca bazı Çinli firmaların Türkiye'de bulunan ve Türk vatandaşı olan çalışanlarının maden sahalarında markalama yaptığı, bu kişilerin yaptığı markalamalar veya video konferans şeklinde yapılan taş sunumları haricinde sekisi gibi bir alım satımın çok fazla yapılamadığı bilgisi edinilmiştir.
- Shuitou'daki mermer fabrikalarının yaklaşık 60% 'inin düşük kapasitelerle de olsa çalışmaya başladığı, işçilerin karantina bölgelerinden çıkarak Shuitou'ya gelmeye başladığı ancak ellerinde var olan işleri, önceden verilen siparişleri ve yeni varan blokların işlendiği belirtilmiştir.
- Ağırlıklı olarak Ottoman taşının ihraç edildiği bu dönemde ihracatları aktif durumda olan belli başlı firmalar ise aşağıdaki gibidir;

(.....)

Bu gelişmelerle birlikte Çin hükümeti geçerli Çin vizesi veya oturma izni olan yabancı uyruklu kişilerin ülkeye girişini geçici olarak askıya aldığını aşağıdaki resmi duyurusu ile yayınlamıştır....”

(164) PORT AKDENİZ çalışanları arasında geçen 12.04.2020 tarihli ve (.....) konusu yazışmanın ekinde paylaşılan Word belgesinde şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 80):

“... KONTEYNER

(.....).

Konteyner hizmetlerinde dikkati çeken başlıca hususlar;

- (.....). Çin'deki fabrikaların tam kapasite ile çalışmaya başlamış olmaları nedeni ile yeni siparişler beklemek durumunda kalmıştır.
- (.....).
- (.....).
- Kasalı ve blok mermer harici yüklerde ise geçen yıla oranla (.....) artış göstermiştir.
- Konteyner ihracatlarında blok mermerde düşüş, diğer ihraç yüklerde artış olması (.....). Ayrıca ihracatında artış olan diğer yüklerin ağırlıklı olarak fabrikalarda dolmuş yapılan yükler olması, (.....)
- Geçen yılın aynı ayına oranla blok ve kasalı mermer ihracatının toplam ihracattaki payı (.....)% iken bu yıl (.....)% e gerilemiştir.
- Mermer harici diğer konteyner yükü ihracatlarında en fazla artış yaşanan yükler sunta-mdf, mobilya, ahşap ve içme suyu olmuştur.
- Mermer harici diğer konteyner yükü ihracatlarında en fazla düşüş yaşanan yük ise çimento, alüminyum ve ferrokrom olmuştur.
- (.....). Dış dolumlardaki artışın temel sebebi (.....) firmalarının ihracatlarında ve fabrika dolumlarındaki artıştır.
- (.....).
- (.....).
- İthalatında en fazla artış olan ürünler sırasıyla PVC,gübre, torf ve kağıt olmuştur.
- İthalatlarda geçen yılın aynı ayında limanda iç boşaltma oranı (.....) iken bu yılın aynı ayında bu oran (.....) ya çıkmıştır.
- (.....).
- (.....)”

(165) MSC çalışanı tarafından PORT AKDENİZ çalışanına gönderilen 17.04.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 23):

(.....).....¹³

¹³(.....).

Bu nedenle merkezimizden bazı talimatlar almaktayız. Buna göre, normale dönene kadar, her bir fatura, ücret ve rihtim ücretinde minimum %(.....)'luk bir indirim desteğinizi bekliyoruz. Normale döndüğümüzde eski oranlarımıza geri dönebiliriz.

(166) Yukarıdaki yazışmaya istinaden PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Global Holding çalışanına gönderilen 21.04.2020 tarihli yazışma şu şekildedir (Belge-104, sf. 25):

“(.....) Hanım,

Bu hususa geri dönmemiz gerekiyor, konteyner işinin tamamını neredeyse MSC yapıyor... Bu hususta olumlu dönmemiz gerekir kanaatindeyim, sizin görüşünüzü öğrenebilir miyim.....”

(167) 17.04.2020 tarihli yazışmaya 28.04.2020 tarihinde PORT AKDENİZ çalışanı tarafından verilen cevap şu şekildedir (Belge-104, sf. 23):

“(.....) Bey,

Sizinle yaptığımız telefon görüşmelerinde de belirttiğimiz üzere mevcut durumda konuyla ilgili yaklaşımlarımız aşağıdaki gibidir

Öncelikle emsali daha önce görülmemiş ve hepimiz için zor geçen şu günlerde hizmet vermekte olduğumuz sektörün doğası gereği ticari hayatın devamını sağlamak adına var gücümü elverdiği ölçüde bu desteklere devam edeceğimizi özellikle belirtmek isteriz.

Tüm tarife üzerinden talep etmiş olduğunuz ilave indirimler konusunda yıl başında yönetimimizin de onayı ile üzerinde mutabuk kaldığımız tarifenin dışına çıkmamızın şu aşamada m... olumsuzluklardan işletme olarak bizlerde son derece etkilenmiş durumdayız. Ticaret hacminin bu denli düştüğü bir ortamda tarifelerde bir revizyona gitmenin işletmenin bekası açış değişikliği konusunda maalesef sizlere olumlu dönüş yapamıyoruz.

Bunun yerine yaşanan tüm bu olumsuzlukların etkilerini minimize etmek adına tarafımızdan talep etmiş olduğunuz ilave destekler hususunda imkanlar doğrultusunda sizlere destek v... uygulamayı taahhüt etmiş olduğumuz volüm bazlı dolu konteyner desteğinin ilk baremi olan (.....) adet kotasının geçilmesini beklemeksizin 01 Nisan tarihinden itibaren gelen ve bu... içinde uygulanabilir ise, uygulamaya koyacağımızı belirtmek isteriz. Bu husustaki tek şartımız yıl sonunda (.....) adet dolu konteyner yükleme ve tahliye adedinin gerçekleşmemesi d... çeyrekte gerçekleştirilen dolu yükleme ve dolu tahliye adetleri için yapılacak indirimler yıl sonu itibariyle fatura karşılığında gerçekleştirilecektir....”

(168) Yukarıda yer alan yazışmaya 01.05.2020 tarihinde MSC çalışanının cevabı şu şekildedir (Belge-104, sf. 23):

“Merhaba (.....),

Özellikle Uzakdoğu servislerimizde mevcutta yaşanan (.....) volume düşüşün, feeder set up’ımızdaki etkileri birlikte slot maliyetlerimizi arttırmış ve filo verimlilik endeksimizi düşü... katlanarak servislerimizi sürdürebilmenin çabası içinde iş ortaklarımızdan aldığımız her türlü destek bizler için çok değerlidir.

(.....)...

Aşağıda belirttiğimiz ,hacim bazlı sağlanan rebat skalası 1 basamak karşılığı olan (.....) indirimini 1 Nisan 2020 tarihinden itibaren belirtilen koşullarda kabulümüz olup , göste.....”

(169) PORT AKDENİZ çalışanının yukarıda yer alan yazışmaya 04.05.2020 tarihli cevabı şu şekildedir (Belge-104, sf. 23):

“ ...

Geri dönüşünüz için teşekkürler yıllardır devam eden kuvvetli ticari ilişkilerimiz ve yaşanan beklenmedik ekonomik bunalımı aşmak ve kriz sonrasında birlikte daha güçlü çıkabilmek için her zamanki desteğimizi vermeye devam edeceğiz. Gönderdiğiniz teyid ve yaklaşımınız için tekrar teşekkürler.

Yetkili personelimiz (.....) Bey ve (.....) Bey cc'dedir konuyu takip edecekler...”

(170) PORT AKDENİZ çalışanlarının arasında geçen 28.04.2020 tarihli (.....) konulu yazışmasında aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 104):

“(.....) Bey Merhaba,

MSC'nin (.....) indirim ve (.....) dolu adedi için (.....) rebat taleplerine ilişkin cevap taslağımız aşağıdaki gibidir ;

Öncelikle emsali daha önce görülmemiş ve hepimiz için zor geçen şu günlerde hizmet vermekte olduğumuz sektörün doğası gereği ticari hayatın devamını sağlamak adına var gücümü elverdiği ölçüde bu desteklere devam edeceğimizi özellikle belirtmek isteriz.

Tüm tarife üzerinden talep etmiş olduğunuz ilave indirimler konusunda yıl başında yönetimimizin de onayı ile üzerinde mutabuk kaldığımız tarifenin dışına çıkmamızın şu aşamada m... olumsuzluklardan işletme olarak bizlerde son derece etkilenmiş durumdayız. Ticaret hacminin bu denli düştüğü bir ortamda tarifelerde bir revizyona gitmenin işletmenin bekası açış değişikliği konusunda maalesef sizlere olumlu dönüş yapamıyoruz.

Bunun yerine yaşanan tüm bu olumsuzlukların etkilerini minimize etmek adına tarafımızdan talep etmiş olduğunuz ilave destekler hususunda imkanlar doğrultusunda sizlere destek v... uygulamayı taahhüt etmiş olduğumuz volüm bazlı dolu konteyner desteğinin ilk baremi olan (.....) adet kotasının geçilmesini beklemeksizin 01 Nisan tarihinden itibaren gelen ve bu... içinde uygulanabilir ise, uygulamaya koyacağımızı belirtmek isteriz. Bu husustaki tek şartımız yıl sonunda (.....) adet dolu konteyner yükleme ve tahliye adedinin gerçekleşmemesi d... çeyrekte gerçekleştirilen dolu yükleme ve dolu tahliye adetleri için yapılacak indirimler yıl sonu itibariyle fatura karşılığında gerçekleştirilecektir....”

(171) PORT AKDENİZ çalışanlarının arasında geçen 20.05.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmasında şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 70):

“(.....) Bey Merhaba,

Konteyner ithalat ve ihracatlarının ayrı ayrı olmak üzere TCDD tarifesi ile karşılaştırıldığı tablo ekte dikkatinize sunulmuştur.

İlgi karşılaştırma tablosunda ithalatlar gemi tahliyesi ile aşlayan ve iç boşaltma ile tamamlanan süreçleri içermekte olup, ihracatlarda ise en fazla ihraç edilen yük olması nedeni ile blok mermer liman dolum örneği ele alınarak liman dolumdan gemiye yükleninceye kadarki süreçlerin tarife mukayesesi yer almaktadır.

Ekli tablodan da görüleceği üzere ithalat ihracat dengesinin büyük oranda ihracat lehine olması ve ihracatta konteyner başına düşen birim fiyat farkının daha yüksek olması nedeni ile tarife farklarının yıllık gelir etkisi ihracatta çok daha yüksek çıkmakta iken (.....), ithalatta bu fark (.....) a tekabül etmektedir (İthalatta ortalama ardiye gün sayısı (.....) gün olarak hesaplanmış olup, ardiye gün sayısı artması durumunda tarife farkının gelir etkisi de aleyhimize artış gösterecektir....”

(172) Yukarıda yer alan yazışmaya ilişkin Excel tabloları aşağıda yer almaktadır (Belge-104, sf. 72-73):

(.....TİCARİ SIR.....)

(173) PORT AKDENİZ çalışanlarının arasında geçen 22.05.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf.106):

“... ”

Çalışma ektedir...

Konteyner başına yaptığımız çalışmalar ekteki gibidir

Excel dosyası iki sayfa olarak dikkatinize sunulmuştur;

- 1. Sheet – Olası tarifenin hatlara ve müşteriye yansıtılan rakamlara etkisini ve bunlar üzerindeki yorumlarımızı içerir.*
- 2. Sheet – Hat işletmecilerinin bu kısıtlamaya cevaben free-in – free-out taşıma şekli yerine liner-in/liner-out taşıma şeklini benimsemesi durumunda beher konteyner başına ithalat ve ihracatta olası tarife değişikliğinin hatlara , limana ve müşteriye olası etkileri tabloda gösterilmiştir....”*

(174) Yukarıda yer alan yazışmaya ilişkin excel tabloları aşağıda yer almaktadır (Belge-104, sf. 106-111):

(.....TİCARİ SIR.....)

(175) PORT AKDENİZ çalışanlarının arasında geçen 09.06.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır (Belge-104, sf. 120):

(.....TİCARİ SIR.....)

“ ...

2013'ten itibaren tüm yıl Pazar payları ekteki gibidir.

Aşağıda özet olarak ilgilendiğimiz kısmını iliştiirdim. Mevsimsellik ilgili tablonun oluşmasında çok erken. Bildiğiniz gibi henüz COVID etkisi devam ediyor ve şu anda koşan firmalar genel olarak hem Çin hem Türkiye tarafında ticaretinin yürüten aracı firmalar, bu firmalar özelinde baktığımızda tek geçerli değerlendirme uçtan uca toplam maliyetler olduğu için hem navlun hem de müşteriye yansıtılan lokal masrafların yüksek olduğu routelar yerine lojistik beklentileri yüksek olan ancak maliyet avantajlı routeların tercih edildiğini biliyoruz.

2019 tüm yıl ile ilk 4 aylar karşılıklı değerlendirildiğinde çok anlamlı bir gerilememiz görünmemekle beraber eğer ki beklediğimiz seyahat serbestisi gelmez ve tüm süreç bugün olduğu şekliyle devam ederse Pazar paylarının bile hiçbir önemi kalmayacak kadar küçülen bir marketin içinde kalabiliriz. Süre gelen süreçte hacimlerimizi etkileyen en büyük tehdit yeni satışların gerçekleşmemesi ve taş işaretlenmemesi olarak değerlendiriyoruz.

Buna ilaveler ;

- (.....)”

(176) Yukarıdaki yazışmaya ilişkin tablolar aşağıdaki gibidir (Belge-104, sf. 122):

(.....TİCARİ SIR.....)

(177) PORT AKDENİZ çalışanlarının arasında geçen 18.06.2020 tarihli (.....) konulu yazışmada şu ifadelere yer verilmektedir (Belge-104, sf. 65):

“(.....) Bey Merhabalar,

İlk yarı sonuna geldiğimiz bu günlerde mermer piyasası ile ilgili topladığımız bilgileri aşağıdaki şekilde derledik.

Özellikle ABD – Çin ticaret savaşlarının etkisinin daha fazla hissedildiği 2019 sonu itibari ile düşüş eğilimine geçen Çin mermer ihracatları, Coronavirüs süreci tam anlamıyla başlamadan dahi sektördeki yavaşlama göz önüne bulundurularak Ocak ayı sonuna den gelen büyük Çin tatilinin yılbaşından itibaren yaklaşık iki aya çıkarılması ile birlikte 2020 yılına önemli ölçüde düşüşle başlamıştır. Sektördeki tüm bu olumsuzluklara ilaveten ilk olarak Çin’de başlayan Coronavirüs süreci diğer bir çok sektörde olduğu üzere mermer ihracatlarını neredeyse durma noktasına getirmiştir.

Türkiye’de ve dünya genelinde halen Coronavirüs etkisinin devam ettiği bir ortamda mermer ticaretinin genel seyrini ve mermer ticaretine etki eden diğer dinamikleri irdelemek adına sektörün önde gelen ihracatçıları başta olmak üzere

hat ve forwarderler dahil 30'un üzerinde firma ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir (görüşme yapılan firma listesi aşağıdadır).

✚ (.....)

Yapılan görüşmelerden elde edilen bilgiler ve tespitlerimiz doğrultusunda 2020 yılında mermer sektörüne etki eden başlıca noktalar ve sektörle ilgili beklentiler aşağıdaki şekilde özetlenmiştir;

- ✚ Öncelikle Coronavirüs süreci ile birlikte zaten önemli ölçüde etkilenmiş olan dünya ticareti, mermer özelinde çok daha fazla etkisini hissettirmiştir. Bunun en önemli sebebi ise; diğer bir çok ihracattan farklı olarak mermer ihracatlarının alıcı tarafından ocaklarda gözle görülmesi ve markalanması sureti ile gerçekleştiriliyor olmasıdır. Seyahat yasaklarının gelmesi ile birlikte Çin'li alıcıların Türkiye'ye gelememesi ve taş seçimi yapamaması sıcak satışı neredeyse imkansız kılmıştır, kısıtlı firma ve aracı güven esaslı bir ticaret yürütülebilmektedir.
- ✚ Yine aynı şekilde Türkiye'deki büyükşehirlere getirilen seyahat yasakları nedeni ile aracı firmaların mermer ocaklarına seyahatleri kısıtlanması özellikle Mart-Mayıs periyodunda mermer ihracatını daha da kısıtlı hale getirmiştir.
- ✚ Kısıtlı da olsa devam etmekte olan mermer ihracatları ise ya alıcı ile satıcı arasında uzun yıllardır süre gelen ticari ilişkilerin getirmiş olduğu güvene dayalı ticaret, ya da teknolojik olanaklar (resim, video vb.) kullanılarak gerçekleştirilmeye çalışılan ticaret ile yürütülmeye çalışılmaktadır. Ancak her iki durumunda büyük riskler barındırdığı ve özellikle Çinli alıcıların bu ticaret şeklini bir avantaja dönüştürmeye çalıştığı mermer ihracatçıları tarafından sıklıkla dile getirilmektedir. Güvene dayalı yürütülmeye çalışılan ticarete Çinli alıcıların ödemeleri çok daha uzun periyotlara yaymaya çalışması, görsel üzerinden yapılan satışlarda ise birebir aynı mal gönderilmesine rağmen bazı alıcıların gelen ürün ile görseldeki ürünlerin özellikle renk tonlarında farklılık olduğu gerekçesi ile fiyatları düşürmeye çalıştığı belirtilmektedir.
- ✚ Diğer yandan talepteki daralma ile birlikte Çinli alıcıların çok daha güçlü bir konuma geçmesi mermer ihracatçısı açısından birim fiyatları düşürme baskısını da beraberinde getirmiştir.
- ✚ Geçmiş yıllara oranla zaten düşüş eğiliminde olan (.....) birim fiyatların, mevcut durumu fırsata çevirmek isteyen Çinli alıcılar tarafından daha da baskılanır hale getirilmesi ile birlikte lojistik maliyetler çok daha fazla sorgulanır hale gelmiş ve hem alıcı hem satıcı açısından daha düşük maliyetlerin yakalanabileceği alternatiflere eğilim artmıştır.
- ✚ Maliyetlerin bu denli sorgulanır hale geldiği bir ortamda Port Akdeniz'e en büyük rakip olan İzmir ve Aliğa Limanlarındaki lokal masraflar ve navlun fiyatlarındaki farkların totalde (.....) üzerine çıkması, halihazırda düşük seyreden mermer ihracatlarında hinterland dahilindeki ocaklardan ihraç edilen taşların bu limanlara daha fazla yönelmesinin beraberinde getirmiştir.
- ✚ Çok sayıda konteyner hattınının hizmet verildiği ve özellikle rekabetin lokal kalemler ve navlun fiyatlarına yansıdığı İzmir'de, Alsancak Limanının

2020 yılına özel (.....) leri bulan ilave indirimler yapması (dolu yükleme,dolu tahliye, ISPS indiri gibi) Antalya ve İzmir arasındaki lokal liman masrafları arasındaki farkın İzmir lehine daha da açılmasına neden olmuştur.

- ✚ Başta mermer ticareti olmak üzere bir çok sektörde düşüşün yaşandığı bir ortamda bölgede hizmet vermekte olan nakliye firmalarının iş yapabilmek adına İzmir nakliye fiyatlarını düşürmeleri ihracatçıların İzmir alternatifini değerlendirme noktasında önemli etken olmuştur. Örnek olarak Isparta-İzmir ve Isparta- Antalya bakliye fiyatları arasında ortalama fiyat farkı ton başına (.....) TL Antalya lehine iken, bu farkın (.....) TL'ere kadar indiği bilgisi alınmıştır.
- ✚ Halihazırda devam etmekte olan mermer ihracatlarında 2019 yılında başlamış olan gri renk mermer popüleritesinin aynı şekilde devam etmekte olduğu görülmektedir. Tercihlerin önemli oranda gri mermere kaymış olması nedeni ile başta Afyon olmak üzere gri ocaklarının daha yoğun olduğu bölgelerden limanlara olan sevkiyatlar nedeni ile özellikle İzmir'de mermer ihracatındaki düşüş nisbeten daha az olmuştur.
- ✚ Yerli ve yabancı müşterilerle yapılan görüşmelerde genel kanı gri mermer popüleritesinin en az üç yıl daha devam edeceği yönündedir.
- ✚ Gri mermerin Mersin'den Kastamonu'ya kadar Türkiye genelinde daha yaygın bölgelerde çıkıyor olması ve birim fiyatının Ottoman gibi spesifik taşlara oranla daha düşük olması nedeni ile talebin düşük seyrettiği ve alternatifin çok olduğu bir ortamda Antalya'nıntoplam mermer ihracatından almış olduğu payın görece azalmasına nedden olmuştur.
- ✚ Buna rağmen özellikle Isparta gölgesinde gri mermer ocakları açılması, talep düşüşü olmasına rağmen Ottoman taşının halen marka taşlardan biri olması bölge potansiyelinin varlığını sürdürmektedir.
- ✚ Ancak bölge hinterlandındaki mermer ocaklarının bir çoğunun uzun yıllardır faaliyet gösteren ocaklar olması, bu ocakların verimlilik ve kalite olarak düşüşe geçmesini de beraberinde getirmiştir.
- ✚ Mermer rezervlerinin yoğun olduğu limana yakın diğer bir hinterland olan Saklıkent bölgesindeki ocaklar için (ki bu ocaklardan çıkan mermerin tamamı Antalya'dan ihraç edilmektedir), bölge sakinleri ve çevrecilerin lobi faaliyetleri nedeni ile Valilik tarafından öncelikle çalışma saatlerine kısıtlamalar getirilmiş, sonrasında ise bir çok ocağın faaliyetleri geçici olarak bir çok kez durdurulmuştur. Söz konusu ocakların faaliyetlerinin sık sık durduruluyor olması özellikle proje bazlı volümlü ihracatlarda büyük problemler yaratmaktadır. Zira Çinli alıcılar bu bölgedeki ocakların faaliyetlerinin sık sık durduruluyor olması nedeni ile uzun vadeli büyük projelerde arzın kesintiye uğrama riskini göze alamayacaklarını belirterek başka alternatiflere yönelmektedirler.
- ✚ Pandeminin mermer ticaretinde yaratmış olduğu tüm olumsuzluklara ilaveten halihazırda Antalya'da hizmet vermekte olan üç konteyner hattından ikisinin (.....) 2020 yılı stratejileri ithalat ve ihracatlara olumsuz yansımıştır. (.....), 2020 yılına kadar kendi gemileri ile hizmet vermekte iken 2020 yılından itibaren (.....) ile gemi kiralama anlaşması yapmış ve

daha düşük kapasiteli gemilerle daha az sefer yapmaya başlamıştır. (.....) ise aynı şekilde gemi kapasitesini küçültmek sureti ile daha düşük hacimli yükleme/tahliye adetleri gerçekleştirmeye başlamıştır. (.....) ayrıca satış stratejisi olarak lokal masraflar ve navlunlarda yüksek fiyat politikası izlemiş ve hatta liman olarak indirim yapmış olduğumuz bazı hizmet kalemlerinde, sistemselsel olarak mümkün olmadığı gerekçesi ile hat üzerinden yapılan bu indirimleri müşterilerine yansıtmamıştır.

- ✚ Yüksek volümlü olmasa da Çin'den sonra en fazla blok mermer ihracatının gerçekleştirildiği Hindistan pazarı ise yılın ilk çeyreği paralel seryretmiş iken pandeminin etkisini hissetmeye başlaması ile önemli ölçüde düşmüş ve hatta Mayıs ayından itibaren durma noktasına gelmiştir.
- ✚ Kasalı mermer ihracatlarında ise yılın ilk çeyreğinde bir önceki yıla oranla (.....) artış göstermiş (özellikle ABD ihracatları) ancak aynı şekilde pandeminin etkisini arttırması ile birlikte düşüşe geçmiştir.

Mermer sektörünün önümüzdeki aylarda nasıl bir gelişme göstereceği konusunda gerek Türk, gerekse Çinli firma yetkililerinin genel görüşü, pandemi etkisinin ancak Ağustos ayı gibi gücünü yitireceği ve seyahat yasaklarının kalkması ile birlikte önemli bir içme sağlanacağı yönündedir. Ancak beklenen artışın seyahat yasaklarının kalkması kaydıyla mümkün olabileceği genel kanıdır....”

(178) PORT AKDENİZ tarafından yapılan duyuruda şu ifadeler yer almaktadır (Belge-11, sf. 8-10):

“İhracatçı firmalarımızın dikkatine;

01 Mayıs 2017 tarihi itibari ile yürürlüğe giren ve halen uygulanmakta olan booking no beyan edilmesi şartıyla liman geçici gümrüklü sahasına 14 gün süreyle ücretsiz yük alımında booking zorunluluğunun kaldırılması, lojistik organizasyonlarınızın daha esnek ve planlı şekilde yapılmasına olanak sağlayarak İhracat maliyetlerinizin minimize edilmesi açısından önemli katkı sağlayacağını düşünmekteyiz.

Konu uygulama nedeni ile gelecek yoğun talepler de göz önünde bulundurarak söz konusu uygulamanın sağlıklı şekilde yürütülebilmesi ve hedeflenen katkıyı sağlaması açısından yasal temsilciliğinizi yapmakta olan gümrük müşavirlikleri başta olmak üzere hepimize önemli görevler düşmektedir.

Tüm taraflar olarak uygulamadan maksimum verim ve katkıyı alabilmek adına uygulama esasları ilgili gereken hassasiyeti göstereceğinize inancımızın tam olduğunu belirtmek isteriz

Gümrük müşavirliği hizmeti veren firmalarımızın dikkatine;

Bilindiği üzere ihracatçı firmaların ihracatlarının takibi hususunda gerek fiilen sizlerin operasyonların başında refakat ediyor olması, gerekse gümrük ve liman işlemlerinin dokümantasyonunu sizler tarafından takip ediliyor olması nedeni ile geçici gümrüklü sahaya yük alınması ve konteynerlere iç dolun yapılması ile ilgili hususlarda sizlerin rolünün büyük olduğunu düşünmekteyiz.

Bu bağlamda konu uygulamanın usul ve esaslarının yer aldığı iş akış süreçlerini aşağıda dikkatinize sunarız;

GEÇİCİ GÜMRÜK SAHA KULLANIMI İŞ AKIŞI

1. İhracatçı firma veya yasal temsilcisi (Gümrük müşaviri) tarafından liman geçici gümrüklü sahasına sevkiyat başlamadan 2 gün önce saat 17:00'ye kadar liman giriş talebi (GEÇİCİ GÜMRÜKLÜ SAHA YÜK GİRİŞİ TALEP FORMU) eksiksiz doldurularak, paket listesi ve gümrük onaylı ihraç kayıt dilekçesinin bir örneği ile beraber mail ortamında Operasyon (operasyon@portakdeniz.com). Ticaret (ticaret@portakdeniz.com), Ambar (ambar@portakdeniz.com). Kantar(kantar@portakdeniz.com) ve terminale (terminal@portakdeniz.com) gönderilir.
2. Booking no ile depo girişi talep edilmesi durumunda ise İhracatçı firma veya yasal temsilcisi (gümrük müşaviri) tarafından liman geçici gümrüklü sahasına sevkiyat başlamadan 1 gün önce saat 17:00'ye kadar liman giriş talebi (GEÇİCİ GÜMRÜKLÜ SAHA YÜK GİRİŞİ TALEP FORMU) eksiksiz doldurularak, booking no, paket listesi ve gümrük onaylı ihraç kayıt dilekçesinin bir örneği ile beraber mail ortamında Operasyon (operasyon@portakdeniz.com). Ticaret (ticaret@portakdeniz.com). Ambar (ambar@portakdeniz.com). Kantar(kantar@portakdeniz.com) ve terminale (terminal@portakdeniz.com) gönderilir.
3. Booking beyan zorunluluğu kaldırıldığı için geçici gümrüklü sahada sağlıklı istifleme yapılabilmesi ve ekstra taş aktarmalarına sebebiyet verilmemesi adına paket listelerinin gemi bazında olması zorunludur (Gemi veya hat ismi önemli olmayıp paket listelerinin aynı gemiye yüklenecek taşlar bazında yapılması yeterlidir).
4. Gelen talepler depo yoğunluğu ve saha durumu göz önünde bulundurularak ilgili departman yetkililerince değerlendirir. Sahanın uygun olması durumunda mail yoluyla dönüş yapılarak talep alınır ve rezarvasyon yapıldığı bildirilir.
5. Talep edilen tarih için geçici gümrüklü sahada yer olmaması durumunda yine mail yoluyla dönüş yapılarak firma veya yasal temsilcisi bilgilendirilir. Depolama talebinin karşılanabileceği en yakın tarih belli olmasına müteakip firma veya yasal temsilcisine ayrıca mail yoluyla geri dönüş yapılarak bilgi verilir. Bilgilendirme sonrası sevkiyat başlamadan 1 gün öncesinden gümrük kapı kaydının açılması zorunludur.
6. Liman sahasına giriş yapacak araçlar, giriş esnasında üzerinde İhraç kayıt numarası olan İrsaliyelerin bir nüshasını kapıdaki güvenlik memuruna, diğer nüshasını İse tartım esnasında kantar memuruna gösterir daha sonra terminal sorumlusuna blok mermer İndirilmesi esnasında teslim eder. (irsaliyede ihraç kaydı numarası yazması zorunludur.)
7. Verilen rezarvasyon tarihinden önce ihraç kaydı açılması ve buna bağlı olarak rezarvasyon tarihinden önce geçici gümrüklü sahaya araç girişi yapılması istifleme planlarında karışıklığa ve ekstra hizmetlerin doğmasına sebebiyet vermektedir. Rezervasyon tarihinden önce araç girişi olması durumunda taşalar depoya alınmaz. Araçların liman sahasını işgal etmesi nedeni ile oluşacak ekstra hizmetler ayrıca yansıtılır.
8. Rezarvasyon tarihi almış ve gerekli giriş evrakları limana İbraz edilen araçlar rezarvasyon günü liman sahasına giriş yapar ve tartıma girer. Tartım

esnasında platformda takozlarını alır. (Geçici gümrüklü sahayı kullanacak tüm yükler için liman tartım zorunludur, tartım için iş emrinin peşinen alınmasına gerek yoktur, liman geçici gümrüklü sahasına alınan tüm yükler için kantar ücretleri iç dolum esnasında tahsil edilir.)

9. Kantarda tartımı yapılan araçlar istif sahasına yönlendirilerek tahsis edilmiş sahaya yükler indirilir.
10. Geçici Gümrüklü sahaya alımı talep edilen partiye ait sevkiyatın tamamlanmasına müteakip yük tartım sonuçları Terminal Sorumlusu tarafından ihracatçı firma veya yasal temsilcisine (gümrük müşaviri) mail ile iletilir.
11. İç dolum yapılacağı tarihten bir gün önce saat 17:00'ye kadar İhracatçı firma veya yasal temsilcisi (gümrük müşaviri) liman dolum talebini GECİCİ GÜMRÜKLÜ SAHA YÜK GİRİŞİ TALEP FORMU) mail ortamında Operasyon (operasyon@portakdeniz.com), Ticaret (ticaret@portakdeniz.com), Ambar (ambar@portakdeniz.com). Kantar (kantar@portakdeniz.com) ve terminale (terminal@portakdeniz.com) gönderilir.
12. İhracatçı firma veya yasal temsilcisi (gümrük müşaviri) Ticaret Departmanından dolumdan bir gün önce saat 17:30'a kadar takozlama+vgm+kantar ve oluşmuş ise ardiye vs ücretlerini ödeyerek iş emrini ve Geçici Gümrüklü Saha Hesap Pusulasını alır.
13. Firma veya yasal temsilcisi Ambar Departmanı'ndan iç dolum talep formunu alır.
14. Firma veya yasal temsilcisi iç dolum evraklarını cfs ofise, geçici gümrüklü saha hesap pusulasını ise Liman Depo Ofiste Terminal Sorumlusuna teslim eder.
15. Planlama departmanı konteyner acentelerinin bir gün önceden belirlediği taleplere istinaden konteyner serimlerini yapar.
16. CFS sorumlusu tarafından ilgili firmanın yetkilisi ile görüşülerek dolum saati planlaması yapılır. (Yoğunluk durumuna göre gece vardiyasında da dolum yapılabilir.)
17. Terminal Sorumlusu geçici gümrüklü sahadan yükün çıkışını sağlar ve iç dolum firma temsilcisi nezaretinde yapılır.

ÖNEMLİ NOTLAR

- Araç üzerinde hasarlı veya kusurlu gelen yükler için; yük yere indirmeden önce araç şoförüne taahhütname imzalatılır, imzadan imtina edilmesi durumunda yük araç üzerinde bekletilir.
- Dikme ve yatırma hizmetleri firma veya yasal temsilcisi talebi ile gerçekleştirilir. Verilen hizmetler dolum sonrasında ilgili firmaya fatura edilir.
- Hatalı, eksik markalama, hatalı paket listesi, yanlış yükleme vs. ile oluşacak ekstra hizmetler liman işletmesi sorumluluğunda değildir. Ekstra hizmet oluşması durumunda ihracatçı firmaya yansıtılır.

- *Gemi bazlı paket listesi gönderilmemesi nedeni ile oluşacak tüm terminal hizmetleri ihracatçı firmaya yansıtılır.*
- *Gemi bazlı paket listesi gönderilmesine rağmen paket listelerinde değişiklik yapılması nedeni ile oluşacak terminal hizmetleri ihracatçı firmaya yansıtılır.*
- *Gemi bazlı paket listesinden çıkarılan taşların free time süreleri o gün itibari ile sona erer ve ardiyesi başlar (\$0,40\$/ton/gün).*
- *İrsaliye ve taşların üzerindeki markalar stoklamanın sağlıklı yapılabilmesi ve sevkiyatların hızlı gerçekleşmesi için düzgün ve okunaklı olması gerekmektedir.*
- *İç dolum yapılacak yükün bir kısmı liman sahasında bir kısmı dışardan geldiği durumlarda, dışardan gelen yük için cfs iç dolum sırası uygulanır, liman sahasında olan yük için ise firma temsilcisi ile randevulu sistem uygulanır.*
- *Liman kaynaklı yük hasarları Liman İşletmeleri sorumluluğundadır.*
- *Aynı gün için liman geçici gümrüklü sahaya alım talebi ve iç dolum talebi kabul edilmez. (İç dolum talebinin olduğu gün saat 24:00'den sonra depoya alım yapılmaz).*
- *İç dolum talebi olan ve direkt dolum yapılmak üzere liman sahasına gelen yükler geçici gümrüklü sahaya indirilmez.*
- *İhraç edilmek üzere liman sahasına alınan ancak herhangi bir neden ile ihracatı gerçekleşmeyerek tekrar liman dışına çıkan yükler için free time uygulanmaz, \$0,40/ton/gün ardiye, \$4,50 /Ton terminal ve verilen diğer tüm hizmetler ihracatçı firmaya yansıtılır.*
- *Liman geçici gümrüklü sahasına alınan ancak payload nedeni ile liman sahası dışına çıkarılan taşlar için 14 gün free time'ı geçmemesi kaydıyla ardiye yansıtılmaz, \$4,50 /Ton terminal ücreti yansıtılır. 14 günü geçmiş ise geçtiği gün sayısı kadar ardiye ve terminal yansıtılır.*
- *Direkt iç dolum yapılmak üzere gelen ancak payload nedeni ile sahaya alınmak istenen taşlar yazılı talep geçilmesi ve saha müsaitliğine göre sahaya alınır ve sahaya alındığı günden itibaren free time uygulanır.*
- *14 gün free time'ı aşan yükler için \$0,40/ton/gün ardiye ücreti yansıtılır. Ardıyeye giren taşlar 7 gün içinde yüklenmediği ve/veya liman dışına çıkarılmadığı takdirde oluşan ardiyeler haftalık olarak fatura edilir ve düzenlenen ardiye faturaları peşinen tahsil edilir.*
- *30 gün'den fazla liman geçici gümrüklü sahada kalan taşlar için ardiye ücreti \$0,65/ton/gün olarak uygulanır.*
- *Hatalı ihraç kaydı ile liman sahasına giriş yapan araçlar için mermer depolama sahasında verilen tüm ekstra hizmetler ayrıca yansıtılır.”*

I.4. ŞİKÂyetÇİDEN ELDE EDİLEN BİLGİ VE BELGELER:

(179) Dosya kapsamında, şikâyetçi konumunda bulunan AKİŞ'ten çeşitli tarihlerde bilgi ve belge taleplerinde bulunulmuştur. AKİŞ tarafından gönderilen cevabi yazılarda

şikâyette belirtilen bazı hususlar tekrar dile getirilmekle birlikte bazı ek açıklamalarda da bulunulmuştur. Cevabi yazılarda özetle;

- 2010-2013 yılları arasında kendi mülkiyetlerindeki (.....) m² beton zeminli sahada depolama ve dolum hizmeti verdikleri, ilçe belediyesinin, yoğun kentleşme nedeniyle ağır vasıta trafiğine kısıtlama getirmesi sonucunda 2013 yılında operasyonları (.....) m²'si betonlu zemin olmak üzere toplam (.....) m²'lik bir sahaya taşıdıkları,
- Saha metrekaresindeki artışa paralel olarak iş hacminde de bir artış olduğu ve 2019 yılına kadar sahanın tamamının verimli bir şekilde kullanıldığı,
- Yıllık konteyner iç dolum kapasitelerinin teorik olarak (.....) TEU olduğu ancak fiiliyatta durumun en fazla (.....) TEU olarak gerçekleştiği, mevcut mermer depolama ve yıllık konteyner dolum kapasitesinin, Antalya Limanı'nın toplam konteyner kapasitesinin %(.....)'una denk gelirken mermer dolum pazarının yaklaşık %(.....)'ine denk geldiği,
- Mevcut durumda depo sahasının Antalya Limanı'na uzaklığının 16 km olduğu,
- AKİŞ'e ait sahada konteyner dolum, depolama, *lashing*, DBA tartım hizmetleri dışında nakliye, blok dikme devirme, taş kesim ve mühür takma hizmeti verildiği, bu hizmetlerden son üçünün AKİŞ tarafından ücretsiz olarak sunulduğu, liman işletmesinin ise blok dikme devirme ve mühür takma hizmetlerinde haksız yere ücret talep ettiği, depolama hizmetlerinin yük depolamanın yanında konteyner depolama hizmetini de kapsadığı, limanın konteyner ile ihraç edilecek mermerlerden depolama hizmetini kaldırırken açık gemi ile ihraç edilecek mermerler için depolama ücreti almaya devam ettiği,
- Konteynerlerin doldurularak ihracata hazır hale gelebilmesi için müşterinin ihtiyaç duyduğu asıl hizmetlerin geçici depolama ve konteyner dolum hizmeti olduğu, müşterinin ihraç edilecek mermer bloklarını yükleme yapılacak geminin tarihi belli olunca konteynerlere yüklenmesi için Antalya Limanı'na gönderdiği, konteyneri taşıyacak hat belli olunca (ki bunu genelde yurt dışındaki alıcı belirler ve ihracatçıya bildirir) ihracatçının mermer bloklarını yüklenmesi için liman sahasına gönderdiği, bu noktada liman işletmesinin blokları konteynere yüklediği ve bununla beraber *lashing*, takozlama, mühür takma, DBA tartım gibi hizmetleri de yerine getirdiği, bütün bunlar için ücretlerin bazılarını limanın bazılarını da acentenin müşteriden tahsil ettiği ancak geminin geciktiği, alıcının ödeme yapmadığı, mermer ocağında taşları koyacak alanın kısıtlı olduğu durumlarda müşterinin bu taşları çoğu zaman limana sevk öncesi depolama ihtiyacı duyduğu, bu durumun da aslında ihracatın değişmez bir parçası olduğu, dolayısıyla müşteri için depolama ve konteyner dolumun ayrı ayrı satın alınabilir hizmetler olduğu,
- Konteyner dolum hizmeti alan müşterinin aynı zamanda *lashing* hizmeti almak zorunda olduğu, bu iki hizmetin yükleyicinin sorumluluğu ve hizmetin işleyişi açısından beraber verilmesi gerektiği, keza hasar durumunda yükleyicinin mi yoksa *lashing* yapan firmanın mı kusurlu olduğunun tespit edilmesinin neredeyse imkânsız olduğu,
- DBA hizmetinin ise dolum hizmetinden ayrı düşünülebileceği, lakin limanda dolum hizmeti almış bir müşterinin DBA hizmetini dışarıdan almasının pratikte mümkün olmadığı, bu durumun gümrük muhafaza ve liman işleyişindeki zorluklardan kaynaklandığı, geçmişte bazı liman işletmelerinin DBA hizmeti

konusundaki avantajlarını suiistimal ettikleri için UAB tarafından DBA hizmet tarifesine bir üst sınır getirildiği ve bu tarifenin her sene Bakanlık tarafından güncellendiği,

- Depolama sahasına gelen yüklerin DBA tartım haricinde ilk girişte tartıldığı ve bunun için herhangi bir ücretin alınmadığı,
- Müşterilere *lashing* ve depolama hizmetlerinde herhangi bir indirim uygulanmadığı ve standart bir tarife uygulandığı, zira bu hizmetlerde zaten tarifelerin en düşük fiyat seviyesinde olduğu, dolun hizmetinde ise müşterinin bir yıl öncesinde verdiği ve yeni yılda vereceği dolun siparişine göre pazarlık usulü bir indirim oranı belirlendiği,
- Konteyner dolun, DBA tartım, depolama, *lashing* ve bu kapsamda limanın uyguladığı diğer tarifelerin acenteler tarafından müşteriye paket halinde sunulmasının müşteri için hiçbir avantajının bulunmadığı, limanın zaten tekelinde olan bu hizmetlerin fiyatlarını şişirdiği, daha sonra da acente üzerinden paket fiyat gibi müşteriye sunduğu, bunu yaparken de dış dolun yapmak isteyenlere haksız ve fahiş tarifeler dayatarak müşterinin serbest pazarda seçim özgürlüğünün elinden alındığı,
- Liman dışı hizmet sağlayıcılar için sadece depolama hizmeti ve hem depolama hem de konteyner dolun hizmeti olarak ayrı ayrı düşünülebileceği, senelerdir Antalya'da sadece depolama hizmeti veren işletmeler ve kendileri gibi hem depolama hem de konteyner dolun hizmeti veren işletmelerin bulunduğu, ancak limanın uygulamalarından dolayı bugün bu durumun değiştiği,
- DBA tartım hizmetinin verilebilmesi için uygun kantar, çekici, forklift, konteyner dorsesi gibi ekipmanlara, en az 20 cm kalınlıkta beton ile kaplı ve çevre güvenliği alınmış en az 15.000 m² saha alanına, personel ihtiyaç alanlarına, DBA belgelendirme, K belgelendirmesi gibi ödenmesi gereken belgelere ve eğitimli personele ihtiyaç duyulduğu, depolama alanının kiralandığı durumda başlangıç için en az 8 milyon TL yatırım yapılması gerektiği, kapasite büyüklüğü ve ekipmanın marka modeline göre bu rakamın çok daha fazla olacağı, tamamen sıfırdan böyle bir işin kurulması için ekipman temini ve gerekli tüm izinlerin ve belgelerin alınması nedeniyle en az 8-10 ay süreceği,
- Dışarda konteyner dolun yapılmasının avantajlarının, yoğun sevkiyat yapan ihracatçıların, müşteriden gelen ödeme durumuna göre sevk planı ve taş seçiminde ani değişiklikler yapabilmesi, satışından vazgeçilen veya iptal olan taşların tekrar gümrük sahası dışına çıkarma sorununu gidermesi, müşterilerin sıra beklemeden taşlarını yükleyebilmesi ve son dakika yüklemeye vazgeçebilmesi, liman işletmesinin her fırsatta ihracatçılara fahiş fiyatlarla, fatura ettiği taş döndürme, tekrar iç dolun ve boşaltma, taş ölçme, taş tartma, kesme, kapak açma, mühür takma gibi basit hizmetleri ödemek zorunda kalmamaları şeklinde sıralanabileceği,
- Antalya Limanı Bölgesinde konut ve turizm alanlarının varlığından dolayı arsaların m² fiyatlarının 2.500-4.000 TL arasında değiştiği, ticari ve depolama imarlı arsalarda kira ücretlerinin de m² başına yıllık 20-30 TL civarında olduğu, dolayısıyla 15.000 m²'lik bir saha için yıllık kira bedelinin 300.000-450.000 TL olduğu, bu alandaki azami depolama miktarını düşününce depolama ve operasyonel maliyetlerin ton başına 20 TL'yi geçtiği ve bunun 6-7 TL'lik kısmının

sadece depolama kirasından kaynaklandığı, ancak ihracatçıların bu rakamı yüksek bulduğu,

- Dolayısıyla, depolama hizmeti veren firmanın dolum hizmeti de verebilmesi durumunda ihracatçı açısından yaratılan katma değer artacağı ve müşterinin limanda ödeyeceği maliyetlerin biraz daha fazlasını dahi daha kaliteli ve daha rahat bir hizmet için ödeyebilecek duruma gelebileceği, aksi halde sadece depolama hizmeti vererek faaliyetlere devam etmenin ticari açıdan imkansız hale geldiği, liman işletmesinin agresif ve yıkıcı politikaları olmasaydı en az iki tane daha dolum ve depolama hizmeti veren işletmenin olabileceği, zira buna talebin olduğu,
- Yalnızca depolama hizmeti veren teşebbüslerin varlığının Antalya Limanı dışındaki hizmet pazarı için çok önemli olduğu, şöyle ki bu tür hizmetlerin daha çok olmasının çevre mermer ocaklarından ihracatçıların yükleme için Antalya Limanı'na tercih etmesine fayda sağlayacağı, depolama hizmeti veren teşebbüslerin varlığının ayrıca orada depolama yapan müşterilerin nadiren de olsa kendi işletmelerini konteyner dolum için tercih etmelerini sağladığı,
- İç dolum hizmeti için depolarına gelen yüklerin depodan çıkarak limana veya başka yere gitme oranının çok düşük olduğu, bunun nedeninin müşterilerine en baştan bildirdikleri hizmet politikaları gereği iç dolum yapmak şartı ile depolama yapıyor olmaları olduğu, bu şartın da genel giderlerin yalnızca depolama hizmet bedeli ile karşılanamamasından kaynaklandığı,
- Konteyner depolama faaliyetlerinin konteyner dolumu yapılacak blok mermerler için hat acentesi ve liman işletmesi tarafından belirlenen tarihlerde araçlarının limandan boş konteynerleri depolarına taşıyıp istiflenmesi işlemlerini içerdiği, bir diğer konteyner depolama hizmetlerinin de hattın talebi ile ithalattan gelen ve liman dışında boşaltma işlemi yapılan 20'lik konteynerlerin depolarında istiflenerek beklemesi olduğu, bu konteynerlerin daha sonra konteyner dolularında kullanıldığı ancak bunlar için hatlara ardiye ücretinin kesilmediği,
- Antalya Liman işletmesinin kamuya açık bir konteyner hizmet tarifesi bulunmadığı, özellikle dış dolum ve boşaltma konusunda gizli tarife uyguladığı, bunun da amacının Antalya'da liman dışı dolum hizmeti veren son ve tek firma olan AKİŞ'in müşterilerini elinden alarak pazardan dışlayabilmek amacıyla tarifeyi istediği zaman ve istediği şekilde değiştirme kabiliyetini elinde tutmak olduğu,
- Liman işletmesi tarafından konteyner boş çıkış tarifesi kapsamında verilen hizmetin sadece terminal sahasında istifte bulunan boş konteynerlerin istiften alınıp AKİŞ'e ait aracın üzerine yerleştirilmesi işi olduğu, dolu giriş terminal hizmetinin de AKİŞ'in dışarıda doldurulan konteynerinin liman terminal sahasında araçtan indirilmesi işi olduğu, esasında boş çıkış ve dolu giriş tarifesinin tek bir hizmet olduğu ve aynı konteynere verilen boş bindir-dolu indir hizmeti olduğu, tek bir yükleyici ile indirme ve bindirme işleminin en fazla üç dakikada yapılabildiği, limanın fahiş fiyatlarla verdiği bu hizmetin üstüne bir de acentelerin fahiş komisyonlar ekleyerek dışarıda dolum yapmak isteyen müşterilere fatura ettikleri, bunun sonucunda limanın ve acentenin sanki içeride dolum yapılmış gibi aynı kazancı elde ettiği, bu haksız tarife nedeniyle dışarıda dolum yaptırmanın suni olarak pahalılaştığı,

- AKİŞ'te dolum ile limanda dolum arasında (.....) USD bir farkın olduğu ve müşteri için AKİŞ'te dolum yapmanın pahalı hale geldiği, lakin bu farkın sebebinin AKİŞ'in pahalı hizmet sunması değil limanın haksız olarak tahsil ettiği veya acentelere tahsil ettirdiği geçici kabul/liman lokal masrafı adıyla faturalanan bedeller olduğu,
- PORT AKDENİZ'in limana dolu giriş yapan konteynerlere yapacağını duyurduğu 35 USD indirim tamamen hoş görünmek, bir şeyler yapıyor olmak için olduğu, geçici süre ile adını bile koyamadığı "lokal liman masraflarında" 35 USD indirim yaparak aslında bugüne kadar haksız ve gizli tarife olarak aldığı veya aldırıldığı bedellerin yüksek ve haksız olduğunu itiraf etmek anlamına geldiği, burada asıl önemli olan hususun liman işletmesinin geçici kabul/lokal masraf adı altında alınan bu ücretlerin hat acentesi tarafından alındığını iddia ettiği, oysaki bugün bu ücretlerde indirim yaptığını söyleyerek bu bedelleri kendisinin aldığını itiraf ettiği, aksi halde asıl indirim yapanın liman değil hat acenteleri olması gerektiği, akabinde acentelerin limanın indiriminden haberdar olan müşterilere lokal masrafları önce 30 USD artırıp sonra da 30 USD'ye indirdiği, sonuç olarak ortada uygulanan bir indirim olmadığı,
- Liman işletmesinin 2013 yılında liman sahası dışında Toprak Mahsulleri Ofisine (TMO) ait boş bir arsayı kiralarak liman dışı depolama hizmeti vermeye başladığı, bu deponun işletmesini liman sahası içinde konteyner dolum hizmetlerinde taşeronu olarak çalışan bir firmaya verdiği, deponun faaliyete girerken diğer depo işletmelerinin tarifelerinin altında fiyat vererek ve devamında 2016 yılı Kasım ayında tarifelerini daha da düşürüp ardiye ücretini de 150 güne kadar ücretsiz hale getirerek diğer depo işletmelerini kapanmaya zorladığı,
- PORT AKDENİZ'in 2013 yılından beri sürdürdüğü serbest pazarı bitirmeye yönelik tarife ve uygulamaları sonucu Antalya'daki liman dışı depolama ve konteyner dolum hizmeti pazarının bitme noktasına geldiği, hizmet verilen konteyner sayılarının limanın uyguladığı tarifeler ile 2013 yılından sonra 2015 yılına kadar hızla düştüğü, 2016 yılında daha önce kapanan depoların müşterilerinin AKİŞ'e kayması ve mermer ihracatındaki artış ile sayıların biraz arttığı lakin limanın yazıda daha önce de belirtilen uygulamaları ile hizmet sayılarının 2016-2019 yılları arasında (.....) civarında düştüğü, aynı yıllarda müşteri sayılarının (.....)'lerden (.....)'ya düştüğü,
- Liman işletmesinin yaptığı bütün indirimlerde ve ücretsiz sunduğu hizmetlerde müşterinin menfaatlerinden ziyade kendi orta ve uzun vadeli planlarını gözettiği, zira son üç yıldır agresif bir şekilde rakiplerini bertaraf etmek için uyguladığı bu sözde müşteri dostu indirimler ve ücretsiz hizmetler ile aslında dışarıda depolama ve dolum yapan müşterinin de içeriye alınmasının ve böylece cironun yükseltilmesinin hedeflendiği,
- Bu şekilde ayrıca şirketin satış fiyatını ve çekiciliğini artırmanın amaçlandığı ve nihayetinde şirketin yüksek bir bedel karşılığında yurt dışı yatırımcıya satıldığı, yeni yönetimin büyük ihtimalle bu yüksek ücreti çıkarmak için AKİŞ gibi rakiplerin de artık bulunmadığı bir ortamda fiyatları artıracığı ve sonuç olarak kaybedenin müşteriler ve liman dışında hizmet veren işletmeler olacağı,
- AKİŞ'in 2013-2020 yılları arasında gerçekleştirmiş olduğu liman dışı dolum konteyner adetlerini gösteren aşağıdaki tabloya yer verilmiştir.

Tablo-1: AKİŞ'te Yapılan Konteyner Dolum Adetleri

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Haziran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Temmuz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ağustos	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Eylül	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ekim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kasım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Aralık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- Son olarak da PORT AKDENİZ'in uygulamalarının sonucunda AKİŞ'in bütün müşterilerini ve yüklerini limana kaptırdığı ve deposunu da kapatarak depolama ve konteyner dolum hizmetlerine son verdiği

ifade edilmiştir.

I.5. DEĞERLENDİRME

(180) Şikâyet konusu iddialar aşağıda özetlenmiştir:

- o PORT AKDENİZ'in, Antalya'da konteyner hat acentesi olarak faaliyet gösteren BELSTAR, CMA ve MSC ile birlikte rekabeti sınırlayıcı fiyat politikaları uygulayarak bölgedeki lojistik hizmeti sunan acenteleri dışlamaya yönelik faaliyetlerde bulunduğu,
- o Liman tarafından verilen hizmetlerden *lashing* ve DBA tartım bedelleri doğrudan liman işletmesine ödenirken, PORT AKDENİZ ve konteyner hat acentelerinin aralarındaki anlaşma gereği, konteyner dolum hizmet bedellerinin ihracatçı tarafından acentelere ödendiği, böylelikle acentelerin vermedikleri bir hizmet için gelir elde etme imkânı sağladıkları ve bu gelirin bir bölümünü liman işletmesine aktardıkları,
- o PORT AKDENİZ'in uyguladığı konteyner dolum, terminal ve benzeri tarifelerin, bölgedeki ihracatçıları diğer limanlara göre daha ağır maliyetlere katlanmak zorunda bırakacak şekilde konteyner başına dolum, takozlama (*lashing*) ve tartım hizmetleri için ortalama (.....) USD aldığı, AKİŞ'in ise aynı hizmeti (.....) USD'ye sunduğu,
- o Konteynerlerin liman dışında dolumunun yapılması halinde, boş konteynerlerin liman sahası dışına çıkarılması ve liman sahasına dolu girişi için konteyner başı ihracatçıdan (.....) USD arası bedel tahsil ederek ihracatçıların AKİŞ'ten sağladığı hizmetin fiyat avantajını ortadan kaldırdığı,
- o PORT AKDENİZ'in AKİŞ ile çalışmaya devam eden müşterileri liman sahası içerisinde hizmet almaya ikna etmek için ardiye ücretlerini önce 14 güne, sonra sırasıyla 21 ve 45 güne ve en sonunda 60 güne kadar ücretsiz sunmaya başladığı,
- o AKİŞ'in *lashing* hizmetini konteyner başına (.....) USD'den ücretlendirdiği, diğer yandan PORT AKDENİZ'in uzun bir süredir konteyner başına (.....) USD'den verdiği aynı hizmetin ücretini, 2019 yılı ortasında dolum miktarının düşmeye başlamasıyla birlikte, 1.000 konteyner ve üzeri dolum yapanlar bakımından (.....)

USD'ye düşürdüğü, AKİŞ'in başlıca müşterilerinin 1.000 konteyner üzeri ihracat yapan firmalar olduğu dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in bu uygulamasının doğrudan AKİŞ'in müşterilerine dönük olduğu,

- AKİŞ'in Kuruma şikâyet yaptığını duyduktan sonra PORT AKDENİZ'in AKİŞ'e bir duyuru gönderdiği, duyuruda limana dolu giriş yapan konteynerlere yıl sonuna kadar 35 USD ihracat desteği vereceğini ifade ettiği, bununla birlikte acentelerin indirimden haberdar olan müşterilere lokal liman masraflarının önce (.....) USD artırdığı, sonra da (.....) USD tutarından indirim yaptığı, dolayısıyla böyle bir indirimin yapılmadığı,
 - PORT AKDENİZ'in ücretsiz ardiyeyi sadece konteyner ile ihraç edilen mermer yüklerine uygulamasının, öte yandan açık gemi ile ihraç edilen mermer yüklerine uygulamamasının PORT AKDENİZ'in asıl niyetinin indirim değil, AKİŞ ve diğer depoların kapanması olduğunu gösterdiği,
 - PORT AKDENİZ'in konteyner tarifesinin bulunmadığı, tarifeleri müşteriye, konteyner hattına, aracı kurumla olan yakınlığına göre keyfi olarak belirlediği,
 - PORT AKDENİZ'in bu indirimlere ek olarak liman sahasına yük girişinde aranan *booking no* (konteyner rezervasyonu) uygulamasını kaldırdığı.
- (181) Söz konusu iddiaların bir kısmının 4054 sayılı Kanunun 4. maddesi, bir kısmının da 6. maddesi kapsamında ele alınması mümkündür. Bu kapsamda, yukarıda sıralanan hususlardan ilk ikisi, niteliği gereği 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında, diğer iddialar ise 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınmıştır.

I.5.1. Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgelerin Değerlendirilmesi

I.5.1.1. MEDLOG ve MSC Yerinde İnceleme Belgelerinin Değerlendirilmesi

- (182) MSC ve MEDLOG arasında geçen 23.12.2010 tarihli yazışmadaki ifadelerden, Antalya bölgesinde hâlihazırda çalışan üç adet hat bulunduğu, MSC'nin en büyük hacimli hat olduğu, yükleme miktarı kadar boş iniş ve boş konteyner için depo gerekeceği, limanın boş konteyner için indirim yapmayacağı, Antalya'nın hinterlandında (özellikle Isparta ve Burdur'da) yüzlerce yeni maden ocağı özelleştirmesi yapıldığı, limanda madenin bekletilmesinden dolayı liman tarafından liman sahası dışında depo kiralandığı fakat altyapısının tamamlanmasının uzun süreceği, MEDLOG çalışanlarının Antalya'da depo araştırdıkları, aynı depo için ARKAS'ın da planlama yaptığı, bu deponun işletilmesine yönelik karlılık çalışması yapıldığı anlaşılmaktadır.
- (183) Yazışmanın devamında Antalya'nın hinterlandında (özellikle Isparta ve Burdur'da) açılan maden ocaklarına Çin'in talebinin %40-50 artması durumunda yeni yatırımlarla dahi limanın koşullarının bu miktarı elleçlemeye yetmeyeceği, boş konteynerler için depolamaya da ihtiyaç olacağı, bu durumda konteyner dolumu da yapılabileceği, tek çekincenin liman sahasının diğer hatlara bırakılması olduğu, dış saha dolumlardaki sorunlar nedeniyle müşterilerin ciddi miktarlarda araç beklemesi ve mesai ücretleri ödedikleri dikkate alındığında liman işletmesinden boş çıkış/dolu giriş rakamları için alınacak bir indirimin lehine çevireceği ifade edilmektedir. Yazışmanın devamında, bu çalışmanın yöntem nedeniyle sorunlu bulunduğu ifade edilmektedir.
- (184) 23.12.2010 tarihli ve (.....) konulu MSC ve MEDLOG çalışanları arasında geçen yazışmada, MSC'nin diğer illerde olduğu gibi Antalya'da da depolama faaliyeti alternatifini düşündüğü, ancak devam eden süreçte konteynerlerini limanda depolamak için liman işletmesiyle görüşmeye başladığı ifade edilmektedir.

- (185) 12.12.2012 tarihli ve (.....) konulu yazışma ile başlayan e- posta silsilesinden, MSC ve MEDLOG çalışanlarının PORT AKDENİZ'in depolamaya ilişkin faaliyete geçeceğine yönelik duyurusunun sektörle birlikte öğrenilmesi neticesinde tepki ile karşıladığı anlaşılmaktadır.
- (186) 28.02.2013 tarihli ve (.....) konulu MSC iç yazışmasında, PORT AKDENİZ ile MSC'nin ortak dış depo projesi hakkında görüş alışverişi yapılan bu toplantıda deponun işletmesi hakkında PORT AKDENİZ'in henüz karar vermediği, yatırım ve işletimin PORT AKDENİZ tarafından, pazarlamanın MEDLOG tarafından yapılabileceği, söz konusu sahada maden dolununun mümkün olmadığı, PORT AKDENİZ'in buna yönelik projelerinin olduğu ifade edilmektedir.
- (187) MSC'den elde edilen 16-24.04.2013 tarihleri arasında gerçekleştirilen (.....) konulu yazışma silsilesinde, PORT AKDENİZ'in müşterilerinin liman sahası dışında hizmet vermekte olan AKİŞ ile çalışmaya başladığının öğrenilmesi üzerine MSC ile iletişime geçtiği anlaşılmaktadır. Yazışmaların devamında MSC'nin depo dolularında uyguladığı tarife konusunda PORT AKDENİZ'in şikâyetlerini dile getirdiği görülmektedir.
- (188) 10.06.2013 tarihli ve (.....) konulu iç yazışmadan, Antalya'da dış depo maden (krom) doluları ile ilgili maliyet çalışması yapıldığı, maliyetlerin İzmir maliyetlerine göre avantajlı olduğu, bununla birlikte Antalya İzmir Uzakdoğu navlunları arasında (.....) USD/konteyner farkı olduğu, bazı firmaların İzmir'i tercih etmekle birlikte bazılarının Antalya'dan vazgeçmediği ifade edilmektedir. Bu belgeden de toplam navlun maliyetleri dikkate alındığında İzmir'in daha avantajlı olmakla birlikte hala Antalya'yı tercih eden krom firmalarının bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (189) MSC çalışanları arasında yapılan 26.11.2013 tarihli ve (.....) konulu yazışma ve bu yazışmanın devamı niteliğinde olan 10.01.2014 tarihli ve (.....) konulu yazışmadan, liman dışında hizmet veren AKİŞ'in ve NATURELTAŞ'ın MSC'nin müşterilerine de hizmet vermek amacıyla teklifini MSC'ye iletildiği, öte yandan MSC'nin iç dolum hizmetinin limanda yapılması ile AKİŞ gibi liman dışında dolum yapan teşebbüsler ile çalışmak arasında ticari hayatın bir gereği olarak elde edeceği geliri gözeterik kıyaslama yaptığı, PORT AKDENİZ'in liman sahası dışında kendisi ile aynı alanda faaliyet gösteren rakiplerinin bulunmasını istemediği değerlendirilmesinin yapıldığı anlaşılmaktadır.
- (190) MEDLOG'dan elde edilen 02.06.2016 tarihli "(.....)" konulu MSC iç yazışmasında, PORT AKDENİZ ile yapılan toplantı hakkında bilgi verildiği, MSC'ye diğer hatlara göre avantajlı tarife ve indirim uygulanmasının açıklanması konusunda PORT AKDENİZ'in çekinceleri olduğu değerlendirilmesi yer almaktadır.
- (191) PORT AKDENİZ tarafından yapılan 29.06.2018 tarihli (.....) konulu duyuruda hâlihazırda uygulanmakta olan *booking no* beyan etmek şartıyla 14 gün ücretsiz depolama uygulamasından üç ay süreyle *booking no* beyan zorunluluğunun kaldırıldığı ve uygulamanın 21.07.2018 tarihinden itibaren başlayacağı, 04.10.2018 (.....) konulu duyuruda ilgili uygulamanın, 31.12.2018 tarihine kadar uzatıldığı, 11.12.2018 (.....) konulu duyuruda mevcut serbest sürenin 45 gün olarak revize edildiği bilgileri yer almaktadır.
- (192) PORT AKDENİZ ve MSC yetkilileri arasında geçen 14.01.2019 tarihli ve (.....) konulu yazışmada, dolu konteyner esnek süre uygulamasının 31.03.2019 tarihine kadar uzatıldığı, bu çerçevede limanda iç dolumu yapılan konteynerlerin dolum yapıldığı ay

gemiye yüklenmesi ve geminin fiilen rıhtımdan ayrılmış olması kaydıyla "Esnek Serbest Süre" uygulanacağı ve dolu konteyner zaman sayımı yapılmayacağı duyurusu iletilmektedir. Ayrıca dolun yapıldığı ay yüklemesi gerçekleşmeyen ve limana dolu giriş yapan konteynerler için ise standart tarifede yer alan (.....) gün *free time* uygulanacağı belirtilmektedir. Yazışmanın devamında "Esnek Serbest Süre" uygulamasının 30.09.2019 tarihine kadar uzatıldığı belirtilmektedir.

- (193) MSC çalışanı tarafından PORT AKDENİZ çalışanına gönderilen 17.06.2019 tarihli ve (.....) konulu yazışmadan, MSC'nin PORT AKDENİZ'den konteyner depolama serbest sürelerinin uzatılmasına ilişkin talepte bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (194) 24.06.2019 tarihli ve (.....) konulu MSC iç yazışmasında, PORT AKDENİZ ile yapılan indirim görüşmeleri hakkında bilgi verilmektedir.
- (195) MSC yetkilisinden PORT AKDENİZ yetkilisine iletilen 25.03.2020 tarihli ve (.....) konulu e-postada, limanda dolun yapan blok ve kasalı mermer ve diğer mal cinslerini yükleyen sanayi firmalarının aynı indirimi talep edeceği, MSC'nin sistemsel olarak indirimi uygulamasının mümkün olmadığı, konu uygulamanın ilave yük sağlama noktasında da faydasının olmayacağı, dolayısıyla bu şekilde bir uygulamanın yapılmaması, yapılacaksa da tüm yükler için desteğin sağlanması talep edilmektedir. Bu e-postaya cevaben gönderilen yazıda ise, indirimi bütüne yayacak kadar pozitif bir ticaretin içinde bulunmadığı, liman dolunların dış dolunlara oranını takip ettikleri ve dış dolunların düşüşünün huzursuz ettiği belirtilmektedir.

I.5.1.2. PORT AKDENİZ Yerinde İnceleme Belgelerinin Değerlendirmesi

- (196) PORT AKDENİZ Genel Müdürü ile çalışanları (.....) arasında 30.12.2012 tarihinde 30.12.2012 tarihinde yapılan (.....) konulu iç yazışmada, liman dolun, depo dolun ve 3. şahıs depo dolun karşılaştırması yapıldığı, liman blok mermer dolunu ile dış saha dolunu arasındaki liman dolun lehine olan (.....) USD'lik farkın personel ve bakım onarım maliyetlerinin liman doluna eklenmesi ve kapı giriş/çıkışa yapılan zam ile ortadan kalktığı, limanın Antalya'daki konteyner iç dolun kapasitesini elinde tuttuğu sürece rakamların kontrol edilebileceği, yeni tarife ile dış saha dolundan kaynaklanan liman dolun ile dış saha dolun arasındaki gelir kaybının ortadan kalktığı, dış saha liman deposunun konteyner dolunu için kullanılması durumunda finansal açıdan karlı olduğu, böyle bir sahayı işletmenin müşteri memnuniyetini arttırmak, günün her saati ve haftanın her günü dolun yapabilmek ve MSC gibi bir hattı, Antalya'ya daha sıkı bağlamak için faydalı olabileceği, Antalya'da müşterilere hizmet çeşitliliğini arttırmada bir etkisi olabileceği, henüz MSC ile anlaşılmamış olsa da prensipte yapılabileceği değerlendirmeleri yer almaktadır.
- (197) 13.05.2015 tarihinde PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Genel Müdüre gönderilen (.....) konulu iç yazışmada, AKİŞ deponun paket hizmetinin kapsamı ve tarifesi ile MERAY DEPO'nun tarifesi hakkında bilgi verilmektedir. Bunun üzerine devam eden yazışmalarda kapı giriş/çıkış ücretlerinin miktarı iletilmektedir.
- (198) PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Genel Müdüre gönderilen 01.04.2017 tarihli ve (.....) konulu iç yazışmada AKİŞ deponun kapanması hakkında edinilen duyum ile ilgili gelişmeler aktarılmaktadır. İş makinaları ve deponun devredileceği deponun işleminin PORT AKDENİZ için fayda sağlayacağı değerlendirilmesi yapılmaktadır.
- (199) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürü arasında 28.03.2019 tarihinde yapılan (.....) konulu ve (.....) konulu şirket içi yazışmalarda 2019 yılında konteyner ihracatçıları için yapılması planlanan kampanya detayları iletilmektedir. Bu kampanyanın, maliyeti ve

gelir etkisi ile uygulanabilirliği konusunda 2018 yılında konteyner ihracatçısı belirli firmalara yönelik uygulanan kampanya ile karşılaştırması yapılmaktadır.

- (200) PORT AKDENİZ yetkilisi tarafından MSC yetkilisine 13.01.2020 tarihinde gönderilen ve (.....) konulu e-postada, 31.03.2020 tarihine kadar geçerli olacak boş konteyner serbest süreleri kapsamında (.....) ve (.....) günlük serbest sürelerin konteynerlerin PORT AKDENİZ'den dolu yüklenmesi kaydıyla geçerli olduğu, boş yüklenen konteynerler için serbest sürenin (.....) gün olduğu, iç dolumu yapılan veya liman dışından dolu gelen ihraç konteynerlerin herhangi bir nedenle iç boşaltma yapılması durumunda serbest sürenin konteynerin limana boş girdiği veya ithalattan boşa çıktığı ilk tarih baz alınarak hesaplanacağı, limandan boş çıkan konteynerlerin tekrar boş giriş yapması durumunda serbest sürenin konteynerin limana boş girdiği veya ithalattan boşa çıktığı ilk tarih baz alınarak hesaplanacağı, limandan boş çıkan ve yüklemesi başka bir limandan yapılan konteynerler için geçerli olacak *free time* süresinin (.....) gün olduğu, serbest sürelerin aşılması durumunda serim önceliğine uyulmadığı gerekçesi ile ardiyeden muaf tutulamayacağı, işbu uygulamanın 31.03.2020 tarihine kadar geçerli olduğu ifade edilmektedir. MSC yetkilisi tarafından cevaben yılın ikinci çeyreğinin de kapsanması, boş serbest sürenin 20'liklerde (.....) gün yerine (.....), 40'lıklarda ise (.....) gün olarak revize edilmesi talep edilmektedir. Ayrıca limandan boş çıkan ve yüklemesi başka bir limandan yapılan konteynerler için geçerli olacak (.....) günlük serbest sürenin AKİŞ depo bakımından uygulanmaması talep edilmekle birlikte PORT AKDENİZ tarafından bu konuda esnekliğin olmadığı cevabı iletilmektedir.
- (201) PORT AKDENİZ çalışanı ile Ticaret Müdürü arasında 03.02.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada blok mermer ihracatlarının dış dolum /liman dolum adet ve oranları paylaşılmakta, dış dolumların tamamının AKİŞ'ten geldiği varsayılmakta, dış dolum adetlerinin 8.000'lerden 2.000'in altına düştüğü, oran olarak da %(.....) %(.....) gerilediği belirtilmektedir.
- (202) PORT AKDENİZ Genel Müdürü ile çalışanı arasında 03.02.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada, blok mermer liman dolum/dolu giriş maliyet-gelir karşılaştırması, diğer limanların kapı giriş-çıkış tarife karşılaştırmaları ve son yedi yıl liman dolum/dolu giriş istatistikleri paylaşılmakta, Antalya'da hizmet veren hatların kapı giriş/çıkış ücretlerini paket fiyat olarak (.....) USD aralığında müşterilere yansıtmakta olduğu, ihracatlarda mesai saatleri dışında giriş yapan araçların gümrük mesailerinin PORT AKDENİZ tarafından ödendiği ((.....)) not düşülmektedir. Ekteki tablolarda liman dolum-dış dolum gelirlerinin sırasıyla (.....) USD ve (.....) USD olduğu, operasyonel hizmetlerden kaynaklanan giderlerin sırasıyla (.....) USD ve (.....) USD olduğu, liman dolum-dolu giriş kar farkının (.....) USD ve kar marjı farkının %(.....) olduğu belirtilmektedir. Yazışmanın devamındaki diğer tabloda ise PORT AKDENİZ'in ve (.....) kapı giriş/çıkış tarifeleri karşılaştırılmaktadır.
- (203) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürü arasında geçen 12.02.2020 tarih ve (.....) konulu şirket içi yazışmada, dolu giriş yapan konteynerler için işletme farkı gözetmeksizin tüm müşterilere kota bazlı komisyon verilmesi önerisi çerçevesinde kotanın (.....) adetten başlamak üzere uygulanacağı, firma farkı gözetilmemesinin, barem yüksek olduğu için sadece dış depo işletmecilerinin kotayı geçebilmesinin, tarife değişikliği yapılmadığından uzun vadede uygulama değişikliği yapılabilmesinin avantajları olduğu, fabrika dolum yapan firmaların kota baremlerini geçemeyeceği için ayrıca talepte bulunabilmesinin, irili ufaklı 300'ün üzerinde firmanın dolu giriş yaptığı dikkate alındığında komisyon takibinin ve uygulamasının güç olmasının, liman dolum-dış dolum oranının dış dolum

lehine artış göstermesinin yaklaşık (.....) USD/adet gibi bir kar kaybına neden olabilmemesinin de uygulamanın riskleri olduğu belirtilmektedir.

- (204) Dış depoda alan kiralama önerisi çerçevesinde (.....) USD/ay gibi bir bedelle (.....) m²'lik bir açık saha kiralanacağı, mermer ticaretinin düşük hacimli seyretmesi ve limanda depolama hizmeti veriliyor olması nedeni ile geçmiş yıllara nazaran depo faaliyetlerinde düşüş olan dış deponun atıl saha kiralanarak dış depoya destek verilebilmesinin, saha kiralamak sureti ile dış depo işletmecisi desteklendiği takdirde kapı giriş/çıkışı yapan tüm konteynerler için tarife değişikliği yapılmayacağı için yıllık maliyet etkisinin daha kısıtlı olmasının avantajları olduğu, saha kiralarak dış depo işletmecisine destek sunma teklifine rağmen ilgili işletmenin teklifi yetersiz bularak veya uzun vadeli teşvik olarak değerlendirmeyerek kurumlar nezdinde bu teklifi aleyhte kullanabilmesinin, kiralanacak saha için hâlihazırda bir proje olmadığından atıl kalma ihtimalinin, işletmecinin uzun vadeli fayda sağlamak için kiralama süresini uzun tutmak isteyebilmesinin, saha kiralamak sureti ile yapılacak teşvik ile ilgili gizlilik prensibine uyulmaması durumunda diğer potansiyel depo işletmecilerinin benzer taleplerle gelebilmesinin de uygulamanın riskleri olduğu ifade edilmektedir.
- (205) Dış depo işletmecisini teşvik için dolu giriş yapan konteyner adedi bazında komisyon verilmesi önerisi çerçevesinde, depo işletmecisinin sahasında dolun yapılan ve limana dolu giriş yapılan beher konteyner için skala bazlı komisyon alternatiflerinden birinin uygulanabileceği, uygulamanın avantajlarından ilkinin yükün Antalya'da kalması ve müşteriye depo alternatifinin devamının sağlanması olduğu, ikincisinin konteyner başına verilecek komisyon ücretinin tüm kapı giriş çıkışı yapan konteynerlere yapılmamış olması nedeniyle maliyet etkisinin daha kısıtlı olması ve depo işletmecisinin teşvik edilmesi olduğu, üçüncüsünün ise liman yoğunluğunun arttığı dönemlerde müşterinin alternatifinin olmasının müşteriye rahatlatması olduğu belirtilmektedir. Uygulamanın risklerinden ilkinin, gizlilik prensibine uyulmaması durumunda diğer potansiyel depo işletmecilerinin benzer taleplerle gelebilmesi olduğu, ikincisinin işletmecinin uzun vadeli fayda sağlamak için kiralama süresini uzun tutmak isteyebilmesi olduğu, üçüncüsünün Kurumun olası inceleme ve soruşturma açması durumunda sadece belli bir işletmeye uygulandığı gerekçesi ile sıkıntı yaşanabilmesi olduğu, dördüncüsünün ise liman dolun-dış dolun oranının dış dolun lehine artış göstermesinin yaklaşık 25 USD/adet gibi bir kar kaybına neden olabilmesi olduğu belirtilmektedir.
- (206) Konteyner hatlarına uygulanmakta olan kapı giriş-çıkış tarifelerinde indirim önerisi çerçevesinde, dış dolun yapan tüm firmaların faydalanması adına tarife indirimi yapılacağı, ilk avantajı olarak hâlihazırda diğer liman tarifelerine göre yüksek olan giriş-çıkış ücretlerinin daha kabul görür hale geleceği, ikinci avantajı olarak tüm dış dolun yapan firmalara istisnasız fayda sağlanmış olacağı belirtilmektedir. Uygulamanın riskleri arasında tarife değişikliği olacağı için orta ve uzun vadede tarife artışının risk yaratacağı, liman dolun-dış dolun oranının dış dolun lehine artış göstermesinin yaklaşık 25 USD/adet gibi bir kar kaybına neden olacağı ve tarifede değişiklik yapılması halinde dış dolun gelir kaybına ilaveten tüm dolu giriş gelirleri düşeceği için gelir kaybı etkisinin çok daha yüksek olacağı sayılmaktadır.
- (207) Devamında blok mermer liman dolun/dolu girişin bütçeye etkisi ele alınmaktadır. Ardından dolu giriş skala önerilerinin toplam komisyon tutarı, dış dolun gelir farkı ve toplam gelir etkisi hesaplamaları karşılaştırılmaktadır. Konteyner hatlarına tarifelerde indirim önerisi için 20' konteyner esasında 2020 yılı bütçe etkisi, indirimde göre gelir etkisi, indirim etkisi, dış dolun gelir farkı ve toplam gelir etkisi hesaplanmaktadır.

- (208) Belgenin devamında blok mermer liman dolum/dolu giriş maliyet-gelir karşılaştırması yer almaktadır. Son olarak kapı giriş çıkış tarife karşılaştırması ve blok mermer istatistikleri yer almaktadır.
- (209) PORT AKDENİZ Genel Müdürü tarafından GLOBAL CEO'suna gönderilen 16.02.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada AKİŞ'in PORT AKDENİZ'i Rekabet Kurumuna şikâyet ettiği, problemleri dile getirme şeklinin uygunsuz olduğu, bölgedeki tek depo olduğu, (.....) de dikkate alınarak firmanın talebi olduğu için değil, PORT AKDENİZ'in ticaretine seçenek yaratan deponun varlığını desteklemek amacıyla, Çin-ABD ticaret savaşları ve korona virüsü dile getirmek suretiyle blok mermer liman dışı dolumlarda 35 USD indirim uygulanması teklif edilmektedir. Yazışmanın devamında bu teklifin uygun bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (210) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürü arasındaki 31.03.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada, ihracatçı açısından MSC'nin ilave seferleri ile birlikte Antalya'nın İzmir'e göre kısa süreli de olsa avantajlı duruma geçtiği, CMA ve BELSTAR'ın navlunlarda paralel fiyatlar izlemesine rağmen MSC navlunlarının bu hatlara göre düşük kaldığı, bu sebepten dolayı hacim yakaladıkları, (.....) gibi firmalar olduğu, müşterileri aracılardan bulduğu, ancak ihracatı ocakçının kendisinin yaptığı, aracılardan komisyon ile ticaretlerini devam ettirdiği, Antalya'da da (.....) iyi miktarlarda sipariş aldığı, düşük miktarlardaki hareketlenmenin bekleyen siparişlerinden kaynaklandığı, salgın öncesinde markalanmış taşların yavaş yavaş sevk edildiği, Çinli alıcıların uzun yıllardır alışveriş yaptığı, güvendiği firmalardan mal aldıkları veya daha önce markalandıklarının devamı niteliğinde olan taşların siparişini verdikleri, bazı Çinli firmaların Türkiye'de bulunan ve Türk vatandaşı olan çalışanlarının maden sahalarında markalama yaptığı, bu kişilerin yaptığı markalamalar veya video konferans şeklinde yapılan taş sunumları haricinde eskisi gibi bir alım satımın çok fazla yapılamadığı, Shuitou'daki mermer fabrikalarının yaklaşık %60'ının düşük kapasitelerle de olsa çalışmaya başladığı, işçilerin karantina bölgelerinden çıkarak Shuitou'ya gelmeye başladığı ancak ellerinde var olan işleri, önceden verilen siparişleri ve yeni varan blokların işlendiği, ağırlıklı olarak Ottoman taşının ihraç edildiği bu dönemde ihracatları aktif durumda olan belli başlı firmaların (.....) olduğu belirtilmektedir.
- (211) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürü arasında geçen 12.04.2020 tarihli ve (.....) konusu yazışmasının ekinde, ihracatta blok mermerin bütçenin %(.....) altında gerçekleştiği, konteyner ihracatlarında blok mermerin payının %(.....) üzerinde olduğu göz önünde bulundurulduğunda blok mermerdeki bu sapmanın etkisinin toplam TEU ve gelirdeki asıl farkı oluşturmakta olduğu, blok mermer harici diğer konteyner muhteviyatı yük ihracatlarında geçen yılın aynı ayına ve bütçeye oranla artış olduğu, kasalı mermer ihracatlarının geçen yıla oranla %(.....), bütçeye oranla ise %(.....) üzerinde bir artış olduğu, kasalı ve blok mermer harici yüklerde geçen yıla oranla %(.....), bütçeye oranla ise %(.....) artış olduğu, konteyner ihracatlarında blok mermerde düşüş ve diğer ihraç yüklerde artış olmasının gelire aynı oranda yansımada olmadığı, blok mermer için verilmekte olan takozlama hizmet gelirlerinin diğer yüklerde oluşmadığı, ihracatında artış olan diğer yüklerin ağırlıklı olarak fabrikalarda dolum yapılan yükler olduğu, liman doluma göre birim gelirden TEU başına ortalama (.....) USD gelir farkı yarattığı, blok mermerdeki büyük düşüşün gelir etkisinin çok daha fazla olduğu, geçen yılın aynı ayına oranla blok ve kasalı mermer ihracatının toplam ihracattaki payının %(.....) iken bu yıl %(.....) gerilediği, mermer harici diğer konteyner yükü ihracatlarında en fazla artış yaşanan yüklerin sunta-mdf, mobilya, ahşap ve içme suyu olduğu, mermer harici diğer konteyner yükü ihracatlarında en fazla düşüş

yaşanan yükün çimento, alüminyum ve ferrokrom olduğu, konteyner ihracatında liman dolum-dış dolum oranları incelendiğinde; 2019 yılı Mart ayında dış dolum oranı %(.....) iken, 2020 Mart ayında bu rakamın %(.....) çıktığı, ilk defa bir ayda dış dolum adetlerinin liman dolum adetlerini geçtiği, dış dolumlardaki artışın temel sebebinin (.....) firmalarının ihracatlarında ve fabrika dolularındaki artış olduğu, (.....), konteyner ithalatının TEU olarak bütçenin %(.....) altında gerçekleşmesine rağmen geçen yılın aynı ayına oranla %(.....) artış gösterdiği, ithalatta geçen yılın aynı ayında limanda iç boşaltma oranı %(.....) iken bu yılın aynı ayında bu oranın %(.....) çıktığı, (.....) değerlendirilmektedir.

- (212) MSC çalışanı tarafından PORT AKDENİZ Genel Müdürüne gönderilen 17.04.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada, Mart ayında talepte yaşanan düşüşün maliyetleri arttırması nedeniyle, en az %(.....) bir indirim talep edilmektedir. Buna cevaben PORT AKDENİZ tarafından, sene başında mutabık kalınan tarifelerde değişiklik yapılmasının mümkün olmadığı, bunun yerine hacim bazlı dolu konteyner desteğinin ilk baremi olan (.....) kotasının beklenmeden Nisan ayından itibaren uygulamaya başlanacağı belirtilmektedir.
- (213) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürünün 28.04.2020 tarihli ve (.....) konulu iç yazışmasında, MSC'nin indirim talebi ile ilgili cevap hakkında görüşülmektedir.
- (214) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürünün 20.05.2020 tarihli ve (.....) konulu iç yazışmasında, konteyner ithalat ve ihracatlarının ayrı ayrı olmak üzere TCDD tarifesi ile karşılaştırıldığı görülmektedir. Karşılaştırma tablosunda ithalatların gemi tahliyesi ile başlayan ve iç boşaltma ile tamamlanan süreçleri içermekte olduğu, ihracatlarda ise en fazla ihraç edilen yük olması nedeni ile blok mermerin liman dolum örneği ele alınarak liman dolumdan gemiye yükleninceye kadarki süreçlerin tarife karşılaştırması yapıldığı belirtilmektedir. İthalat ihracat dengesinin büyük oranda ihracat lehine olması ve ihracatta konteyner başına düşen birim fiyat farkının daha yüksek olması nedeni ile tarife farklarının yıllık gelir etkisinin ihracatta çok daha yüksek çıktığı ((.....) USD), ithalatta bu farkın çok daha düşük olduğu ((.....) USD) belirtilmektedir.
- (215) PORT AKDENİZ Genel Müdürü ile çalışanı arasında 22.05.2020 tarihli ve (.....) konulu iç yazışmada, ithalatta toplam maliyetlerin ortalama %(.....) belirtilmektedir.
- (216) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürü arasındaki 09.06.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada, 2013'ten itibaren tüm yıl pazar payları verilerek mevsimselliğin etkisinin tablonun oluşmasında çok erken olduğu, henüz COVID etkisi devam ederken faaliyet gösteren firmaların genel olarak hem Çin hem Türkiye tarafında ticaretini yürüten aracı firmalar olduğu, bu firmalar özelinde bakıldığında tek geçerli değerlendirmenin uçtan uca toplam maliyetler olduğu, bu nedenle hem navlun hem de müşteriye yansıtılan lokal masrafların yüksek olduğu rotalar yerine lojistik beklentileri yüksek olan ancak maliyet avantajlı rotaların tercih edildiği, 2019 tüm yıl ile ilk dört ay karşılıklı değerlendirildiğinde çok anlamlı bir gerileme görünmemekle beraber, seyahat serbestisi gelmez ve tüm süreç bugün olduğu şekliyle devam ederse pazarın küçüleceği, hacimleri etkileyen en büyük tehdidin yeni satışların gerçekleşmemesi ve taş işaretilenmemesi olduğu, bu duruma ilave etkenler arasında (.....) sayılmaktadır.
- (217) PORT AKDENİZ çalışanı ile Genel Müdürü arasındaki 18.06.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada, sektördeki olumsuzluklara ilaveten ilk olarak Çin'de başlayan korona virüs sürecinin diğer birçok sektörde olduğu üzere mermer ihracatlarını neredeyse durma noktasına getirdiği, sektörün önde gelen ihracatçıları başta olmak üzere hat ve *forwarder* firmalar dâhil 30'un üzerinde firma ile görüşmeler yapıldığı,

mermer ihracatlarının alıcı tarafından ocaklarda gözle görülmesi ve markalanması sureti ile gerçekleştiriliyor olması ve seyahat kısıtları nedeniyle az sayıda firma ve aracıya güven esaslı bir ticaretin yürütüldüğü, talepteki daralma ile birlikte Çinli alıcıların çok daha güçlü bir konuma geçmesinin mermer ihracatçısı açısından birim fiyatları düşürme baskısı yarattığı, lojistik maliyetlerin çok daha fazla sorgulanır hale geldiği, hem alıcı hem satıcı açısından daha düşük maliyetlerin yakalanabileceği alternatiflere eğilimin arttığı, böyle bir ortamda PORT AKDENİZ'e en büyük rakip olan İzmir ve Aliğa Limanlarındaki lokal masrafların ve navlun fiyatlarındaki farkların toplamda (.....) USD'nin üzerine çıktığı, halihazırda düşük seyreden mermer ihracatlarında hinterland dahilindeki ocaklardan ihraç edilen taşların bu limanlara daha fazla yönelmesini beraberinde getirdiği, Alsancak Limanı'nın 2020 yılına özel %(.....) bulan ilave indirimler yapmasının (dolu yükleme, dolu tahliye, ISPS indirimi gibi) Antalya ve İzmir arasındaki lokal liman masrafları arasındaki farkın İzmir lehine daha da açılmasına neden olduğu, nakliye firmalarının da iş yapabilmek adına İzmir nakliye fiyatlarını düşürmelerinin ihracatçıların İzmir alternatifine yönelmesinde önemli etken olduğu, talebin gri mermer kayması nedeni ile başta Afyon olmak üzere gri mermer ocaklarının daha yoğun olduğu bölgelerden limanlara olan sevkiyatlar nedeni ile özellikle İzmir'de mermer ihracatındaki düşüşün nispeten daha az olduğu, Antalya'nın toplam mermer ihracatından almış olduğu payın görece azalmasına neden olduğu, buna rağmen Isparta bölgesinde gri mermer ocakları açılması ve talep düşüşü olmasına rağmen Ottoman taşının halen marka taşlardan biri olması sayesinde bölge potansiyelinin varlığını sürdürdüğü, bölge hinterlandındaki mermer ocaklarının verimlilik ve kalite olarak düşüşe geçtiği, Saklıkent bölgesindeki birçok ocağın faaliyetlerinin geçici olarak birçok kez durdurulduğu, CMA'nın Antalya ofisini kapattığı, daha az sefer yapmaya başladığı, BELSTAR'ın de gemi kapasitesini küçültmek sureti ile daha düşük hacimli yükleme/tahliye adetleri gerçekleştirmeye başladığı, lokal masraflar ve navlunlarda yüksek fiyat politikası izlediği, hatta liman olarak hat üzerinden yapılan indirimleri müşterilerine yansıtmadığı, Çin'den sonra en fazla blok mermer ihracatının gerçekleştirildiği Hindistan pazarının da pandeminin etkisini ile önemli ölçüde düştüğü ve hatta Mayıs ayından itibaren durma noktasına geldiği, kasalı mermer ihracatlarında yılın ilk çeyreğinde bir önceki yıla oranla %20'lik artışın pandeminin etkisi ile birlikte düşüşe geçtiği değerlendirilmeleri yer almaktadır.

1.5.2. 4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (218) Şikâyetçi tarafından, PORT AKDENİZ'in Antalya Limanı'nda konteyner hat acentesi olarak faaliyet gösteren teşebbüslerle birlikte rekabeti sınırlayıcı fiyat politikaları uyguladığı; liman tarafından verilen hizmet kalemlerinden bazılarının liman işletmesine değil acentelere ödendiği, acentelerin bu hizmet bedellerine karlarını ekleyerek vermedikleri bir hizmet için gelir sağlama imkânı elde ettikleri ve bu gelirin bir bölümünü liman işletmesine aktardıkları iddia edilmiştir. Konteyner iç dolumunun liman sahası dışında yapılması halinde ise acentelerin limanda konteyner dolum bedellerine yakın fiyatlar talep ederek liman sahası dışında konteyner dolumunu dezavantajlı hale getirdiği öne sürülmüştür.
- (219) PORT AKDENİZ tarafından konteyner dolularında verilen hizmetlerden araç tartı, *lashing* ile DBA tartım gibi kalemler liman işletmecisi tarafından müşteriye doğrudan fatura edilmektedir. Konteyner içi dolum ise liman işletmecisi tarafından hat acentesine fatura edilmektedir. Müşterinin liman sahası dışında konteyner dolum hizmetini almayı tercih etmesi halinde, PORT AKDENİZ tarafından konteyner limandan boş çıkarken istiften alınarak araca yüklenmekte, limana dolu giriş yaparken ise dolu konteyner

araçtan alınarak istife kaldırılmakta ve müşterinin DBA tartım raporu yok ise DBA tartım hizmeti verilmektedir. Sayılan ilk iki hizmet PORT AKDENİZ tarafından hat acentesine fatura edilirken, DBA tartım hizmeti liman işletmecisi tarafından doğrudan müşteriye fatura edilmektedir. İlaveten liman dışında iç dolun hizmet veren teşebbüslerden hizmet alınması durumunda iç dolun hizmet bedeli doğrudan hizmeti veren teşebbüs tarafından müşteriye fatura edilmektedir. Şikayetçi tarafından, liman sahası dışında verilen dolun hizmeti limanda yapılan dolun hizmetinden daha ucuz iken liman işleticisinin hat acenteleri aracılığıyla geçici kabul ve liman lokal masrafları adı altında müşteriden tahsil ettiği ek masraflar ile liman dışında dolun hizmetini daha maliyetli hale getirdiği ve müşterileri liman içinde doluma mecbur bıraktığı ileri sürülmektedir.

- (220) Soruşturma kapsamında PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen PORT AKDENİZ’in iç yazışması niteliğinde olan 03.02.2020 tarihli ve (.....) konulu belgede *“Blok mermer liman dolun/dolu giriş maliyet-gelir karşılaştırması, diğer limanların kapı giriş-çıkış tarife karşılaştırmaları ve son 7 yıl liman dolun/dolu giriş istatistikleri ekte bilgilerinize sunulmuştur. Not: Antalya’da hizmet veren hatlar gate in/gate out ücretlerini paket fiyat olarak (.....) aralığında müşterilere yansıtmaktadır.”* ifadeleri yer almaktadır. Anılan yazışmanın ekinde yer alan tabloda ise PORT AKDENİZ’in liman sahası içinde ve liman sahası dışında dolun yapılması durumunda karlılığını karşılaştırdığı görülmektedir. Yine belge ekinde yer alan *“Blok Mermer İhr. Gelir/Gider Karşılaştırması”* adlı tablodan anlaşıldığı üzere, PORT AKDENİZ ilgili dönemde blok mermer ihracat yüklerinde liman sahası dışında yapılan dolunlar için (.....) USD konteyner boş çıkış ve (.....) USD konteyner dolu giriş olmak üzere toplamda (.....) USD’lik bedeli kapı giriş/kapı çıkış ücret kalemleri altında hat acentesine yansıtmaktadır.
- (221) Yazışmada ifade edildiği üzere hat acentelerinin ise bu hizmet bedelini aracılık hizmetleri dolayısıyla ekledikleri marj ile (.....) USD civarında bir bedel ile müşteriye yansıttıkları anlaşılmaktadır. Şikayetçi tarafından ileri sürülen iddialarda acentelerin bu ücreti liman lokal masrafları ve/veya geçici kabul ücreti olarak müşteriye yansıttığı belirtilse de uygulamada her bir acentenin müşteriye yansıttığı faturalardaki hizmet kalemlerinin farklılaştığı görülmekte ve kimi zaman acentelerin sundukları diğer hizmetlerle birlikte topluca yapılan bir faturalandırma ile başka hizmet kalemleri adı altında konteyner boş çıkış ve dolu giriş masraflarını tahsil ettikleri anlaşılmaktadır.
- (222) İlaveten PORT AKDENİZ incelemesinde elde edilen 13.05.2015 tarihli ve (.....) konulu yazışmada,

“(.....) Bey,

Akiş Depo, depo dolun olarak (.....)/Cntr’a yapıyormuş.

Bos Çıkış+Dolu Giriş+Depolama+Dolum+Takozlama dahil.

Meray Depo depolama hizmetini (.....)/Ton’a yapıyormuş

...

Biz ne kadar gate-in/out alıyoruz?

...

Gate Out(Mty): \$(.....)

Gate In(Full): \$(.....)”

ifadeleri yer almaktadır. Bir önceki belge ile benzer şekilde bu yazışmada da PORT AKDENİZ'in dışarda dolum hizmeti veren teşebbüslerin bu hizmeti ne kadardan verdiği ve buna karşılık PORT AKDENİZ'in ne kadar kapı giriş-çıkış ücreti tahsil ettiği görüşülmektedir. Yazışmanın içeriği itibarıyla PORT AKDENİZ yetkililerinin dışarda dolum hizmeti alınması durumunda PORT AKDENİZ tarafından acentelere fatura edilen ve nihai olarak müşterinin ödeyeceği kapı giriş-çıkış masrafları neticesinde liman sahası dışındaki dolum hizmetinin müşteri için maliyetini görmeye çalıştıkları anlaşılmaktadır.

(223) PORT AKDENİZ'in 30.12.2012 tarihli ve (.....) konulu iç yazışmasında,

“ ...

LİMAN DOLUM

(.....)

Elbette ki, Antalya'daki konteyner iç dolum kapasitesini elimizde tuttuğumuz sürece rakamları kontrol edebiliriz.

DIŞ SAHA DOLUM

Yeni tarife ile dış sahadaki dolumdan kaynaklanan, liman dolum ile dış saha dolum arasındaki gelir kaybımızı hemen hemen ortadan kaldırmış oluyoruz...”

ifadeleri yer almaktadır.

(224) Yukarıda yer verilen belgeler bir bütün olarak değerlendirildiğinde, liman sahası dışında konteyner iç dolum hizmeti sunulmasının PORT AKDENİZ için liman sahası içinde sunulan hizmetin liman sahası dışına kayması neticesinde bir gelir kaybına yol açtığı anlaşılmaktadır. Söz konusu gelir kaybını telafi etmek için teşebbüsün kapı giriş-çıkış tarifelerini kullandığı görülmektedir. Zira teşebbüsün konteyner boş çıkış ve dolu giriş için fatura ettiği bedellerinin teşebbüs dolum hizmeti vermese dahi aynı geliri elde etmesine imkân tanıdığı görülmektedir. Bu tarifelerin uygulanmasıyla liman sahası dışında sunulan hizmetin müşteriler için daha maliyetli hale geldiğini söylemek mümkündür. Zira müşteriler dışarda dolum hizmeti aldığı teşebbüse bu hizmetin bedelini öderken bunun yanında limana ödediği kapı giriş-çıkış tarifeleri anılan hizmeti olduğundan daha pahalı hale getirmektedir. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in uygulamış olduğu politikalar neticesinde iç dolum hizmetinin liman dışında sağlanması önünde engeller yaratılmaktadır. Bununla birlikte söz konusu belgelerin içerikleri doğrultusunda MSC ve MEDLOG'un, PORT AKDENİZ'in söz konusu uygulamalarında herhangi bir müdahalesi olmadığı anlaşılmaktadır. Zira belge içerikleri PORT AKDENİZ'in bağımsız bir şekilde kapı giriş-çıkış ücret tarifeleri belirlediğini göstermektedir. Hat acentelerinin bu süreçte liman işleticisi ile müşteri arasındaki aracılık faaliyetleri dolayısıyla PORT AKDENİZ'in fatura ettiği kapı giriş-çıkış ücretlerini müşteriye yansıttığı görülmektedir. MSC ve MEDLOG tarafından yapılan yazılı savunmalar da, belge içerikleri doğrultusunda yapılan değerlendirmeleri doğrulamaktadır. İlaveten MSC'de elde edilen 26.11.2013 tarihli ve (.....) konulu belgenin de iç doluma ilişkin uygulanan fiyat politikalarının PORT AKDENİZ'in tek taraflı eylemi olduğunu gösterdiği anlaşılmaktadır. Anılan yazışmada,

“...Öncelikle AKİŞ... depo sorumlusu (.....) benden bir randevu isteyerek depo dolumları hakkında görüşmek istediğini bildirdi... (.....) Bey'in ifadesine göre, bir başka hat ile dolum yapmalarına bugüne kadar mani olan CMA'i artık ikna etmişler ev ZIM ve Arkas'a da bu taleple gitmişler. Prensip olarak, asgari limandaki

kazancımızı depo yüklemesinde de koruyabilirsek ve henüz nasıl bir strateji izleyeceğimizi bilmediğimiz liman işletmesinden de bu oluşumları engelleyecek (Port Akdeniz bu depo dolularına çok sıcak bakmıyor) bir aksiyon gelmez ise, Aralık ortasından sonra (Port Akdeniz tarifesinin netleşmesini beklediğimiz tarih) tekrar görüşebileceğimizi ilettim. Bugün ise Natureltaş. Depo'nun sahibi (.....) Bey ile telefon görüşmemizde benzer bir konu gündeme geldi. Natureltaş Depo da; AKİŞ benzeri bir sistemi bize öneriyor. (.....) Bey'e de aynı cevabı ilettim...."

ifadeleri yer almaktadır. Yazışmanın devamı niteliğinde olan 10.01.2014 tarihli ve (.....) konulu yazışmada ise,

"(.....) Bey merhaba,

Teyidiniz üzerine AKİŞ Depo işletmesinin yöneticisi (.....) Bey ile görüşmeleri yürüttüm... artık sadece CMA'nın hacminin bu depoyu maksimize edemeyeceğini, MSC dolularını da yapmak istediklerini iletti....

Ayrıca 2014 itibari ile müşterilerimize dış dolum için fatura ettiğimiz:

Terminal: USD 135 / 20' DC

Geçici Kabul: USD 20+KDV / 20' DC

kalemlerini kendilerine fatura etmemizi ve Geçici Kabul kaleminden USD (.....) indirim sağlamamızı talep ettiler. (CMA bu indirimi sağlıyor).

Bu tür bir anlaşmanın tarafımıza sağlayabileceği fayda analizine bakacak olursak; Çin piyasasında hat konusunda asıl karar verici alıcılar. Yükleyicilerin çok küçük bir kısmı alıcılarını lokal masraf sebebiyle hat değiştirmeye ikna edebiliyorlar.

Navlunlarımız CMA ile eşitken bu bizim için bir dezavantaj olabilir, hatta transit süremizin çok kötü olması sebebiyle rakamımız düşükken dahi CMA tercih edilebiliyor. Bu yüzden USD (.....) indirim sağlasak dahi, bunun, bize haftalık ortalama 200X20' dolumun yarısını getireceğinden emin olamayız ancak mutlaka hacim artışı yönünde fayda sağlayacaktır. Çünkü bazı müşteriler liman sahasındaki yetersiz hizmetin yol açtığı araç beklemeleri ve liman yönetiminin tavrı nedeniyle, liman dolum maliyetinin üzerinde bir maliyete rağmen depo dolum tercih edebiliyorlar. Görüşmemizin başında (.....) Bey'in MSC'ye ihtiyaçları olduğunu bir anlamda itiraf etmesi ve kendileriyle yaptığımız ilk toplantımızda ifade ettiğimiz,' limanda elde ettiğimiz geliri dışarıda da koruma prensibimiz gereği', şimdilik standart lokallerimizin arkasında durdum. Ancak değişen şartlara göre anlaşma şartlarını revize etme hakkımız var...."

ifadeleri yer almaktadır. Yazışmadan, liman dışında hizmet veren AKİŞ'in ve NATURELTAŞ'ın MSC'nin müşterilerine de hizmet vermek amacıyla teklifini MSC'ye ilettiği görülmektedir. Yazışmada geçen,

"Prensip olarak, asgari limandaki kazancımızı depo yüklemesinde de koruyabilirsek ve henüz nasıl bir strateji izleyeceğimizi bilmediğimiz liman işletmesinden de bu oluşumları engelleyecek (Port Akdeniz bu depo dolularına çok sıcak bakmıyor) bir aksiyon gelmez ise"

ifadelerinden esasen MSC'nin iç dolum hizmetinin limanda yapılması ile AKİŞ gibi liman dışında dolum yapan teşebbüsler ile çalışmak arasında ticari hayatın bir gereği olarak elde edeceği geliri gözeterek kıyaslama yaptığı anlaşılmaktadır. Öte yandan

PORT AKDENİZ'e ilişkin AKİŞ'in dolum faaliyetlerine sıcak bakmadığı yönündeki ifadelerden ise PORT AKDENİZ'in liman sahası dışında kendisi ile aynı alanda faaliyet gösteren rakiplerinin bulunmasını istemediği anlaşılmaktadır.

- (225) Yazışmaların içeriği ve teşebbüslerin savunmaları birlikte değerlendirildiğinde, dışarda dolum hizmeti veren teşebbüslerin bu hizmet itibarıyla PORT AKDENİZ ile rakip olduğu, PORT AKDENİZ'in dışarda dolum hizmetinin alınmasını engellemek amacıyla fiyat politikaları geliştirdiği ve bu politikalar neticesinde iç dolum hizmetinin liman dışında gerçekleştirilmesinin zorlaştırıldığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte MSC ve MEDLOG'un gerek iş tanımları gerek ticari hayatın gereği olarak motivasyonları dikkate alındığında liman sahası dışında dolum hizmeti veren teşebbüslerin pazardan dışlanması için hareket etmesi rasyonel görünmemektedir. MSC'nin iç yazışmaları teşebbüsün tamamen kazancını muhafaza etme güdüsüyle hareket ettiğini göstermektedir. Bu itibarla MSC ve MEDLOG'un PORT AKDENİZ ile liman sahası dışında dolum hizmeti veren teşebbüsleri dışlamaya yönelik dânişıklı bir şekilde hareket ettiğini gösterir bir belgeye rastlanmadığından 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında anlaşma ve/veya uyumlu eylemin varlığından söz edilemeyecektir.
- (226) MSC ve MEDLOG ile PORT AKDENİZ'in anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde olduklarına dair şüphe oluşmasına sebep olan bir diğer husus liman işleticisi tarafından MSC'ye uygulanan indirimlerdir. PORT AKDENİZ'in acentelere yönelik indirim uygulamalarına bakıldığında; yıllık toplam dolu tahliye ve yükleme (ihracat + ithalat) adetleri baz alınarak belirlenen kotaları aşan acentelere indirim uygulandığı, bu kotaların acentelerin iş hacmine göre farklılık arz ettiği, 2013-2017 döneminde yaş meyve sebze ve 2016-2019 döneminde krom ve manganez yükleri olmak üzere belirli yük tipleri bakımından indirimler uygulandığı, *payload* aşımalarına yönelik indirimler yapıldığı ve liman gümrüklü sahası içinde verilen depolama hizmetine ilişkin serbest sürelerin uzatıldığı görülmektedir. Bunun yanı sıra yerinde inceleme belgelerinden elde edilen bilgiler doğrultusunda diğer acentelerden farklı olarak MSC'ye özel indirimler uygulandığı anlaşılmaktadır. MSC'de elde edilen 02.06.2016 tarihli ve (.....) konulu belgede geçen "...MSC nin daha avantajlı bir tarifesinin olması ve diğer hatlara verilmeyen indirimlerin sağlanmasını açıklama noktasında çekinceleri var..." ifadeleri PORT AKDENİZ tarafından MSC'ye özel indirimlerin uygulandığını doğrulamaktadır. İlaveten MSC yetkilisi tarafından PORT AKDENİZ çalışanına gönderilen 17.06.2019 tarihli ve (.....) konulu yazışmada geçen "...Önümüzdeki dönem planlamamız için (.....) gün serbest sürenin yılın 2. Yarısı içinde geçerli olacak şekilde uzatılmasını rica ederiz..." ifadelerinden MSC'nin PORT AKDENİZ'den konteyner depolama serbest süre uygulamasının uzatılması yönünde talepte bulunduğu görülmektedir.
- (227) Teşebbüslerin konuya ilişkin savunmaları ve belge içerikleri doğrultusunda yük tipine özel ve/veya liman sahası içinde dolumu gerçekleştirilen konteynerlere yönelik depolamaya ve iç doluma ilişkin indirimlerin yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu indirimlerin bir kısmının Antalya'da faaliyet gösteren tüm hatlar bakımından geçerli olduğu söylenebilecekse de, MSC'nin diğer hatlara kıyasla ilave indirimler aldığı anlaşılmaktadır. Söz konusu indirim uygulamalarının 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ihlal teşkil etmesi için anılan uygulamaların irade uyuşması neticesinde oluştuğu ortaya konmalı ve bu uygulamaların rekabeti bozup bozmadığı tespit edilmelidir. 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir ayrımcılık uygulamasından söz edebilmek için eşit durumda alıcıların mevcut olması gerekmektedir. Eşit durumdaki alıcıların belirlenmesinde alıcıların iş hacimlerinin ve

alım miktarlarının aynı olup olmadığı gibi unsurlar değerlendirmeye konu olmaktadır. Dosya kapsamında edilen bilgiler doğrultusunda MSC'nin Antalya'da hâlihazırda faaliyet gösteren hat acenteleri arasında en yüksek iş hacmine sahip olduğu görülmektedir. Aşağıdaki tabloda Antalya'da faaliyet gösteren acentelerin yıllar itibarıyla yükleme boşaltma oranlarına yer verilmiştir.

Tablo-2: Antalya'da Faaliyet Gösteren Acentelerin Yıllar İtibarıyla Yükleme Boşaltma Oranları

Yıl	MSC	BELSTAR	CMA	DİĞER
	Yükleme+Boşaltma Oran	Yükleme+Boşaltma Oran	Yükleme+Boşaltma Oran	Yükleme+Boşaltma Oran
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden edinilen bilgiler doğrultusunda raportörlerce hesaplanmıştır.

- (228) Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere 2015-2020 yılları arasında MSC en yüksek iş hacmine sahiptir ve iş hacmi oranı yıllar itibarıyla düzenli bir şekilde artmaktadır. Bu itibarla anılan ilave indirimlerin MSC'nin diğer hatlara nazaran alım miktarının fazla olmasından kaynaklanmış olması makul görülmektedir. Zira PORT AKDENİZ yerinde incelemesinde elde edilen 21.04.2020 tarihli ve (.....) konulu belgede görüldüğü üzere MSC'nin indirim talebi doğrultusunda PORT AKDENİZ'in yaptığı iç değerlendirmede geçen *"konteyner isinin tamamını neredeyse MSC yapıyor... Bu hususta olumlu donmemiz gerekir kanaatindeyim..."* ifadeleri MSC'nin aldığı özel indirimlerin Antalya'daki iş hacminin yoğunluğu ile örtüştüğünü göstermektedir. Bu doğrultuda iş hacminin yoğunluğu dikkate alındığında MSC'nin diğer hatlar ile eşit alıcı konumunda olmadığı görülmekte ve 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin (e) bendi kapsamında ayrımcılık uygulamasından söz edilmesinin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. İlâveten söz konusu indirimlerin nihayetinde hat acenteleri üzerinden müşterilere yansıtıldığı düşünüldüğünde de anılan indirimlere ilişkin dikey ilişki içinde olan liman işleticisi ile hat acentesinin yaptığı görüşmelerin de yine iş tanımları gereği olması gereken bir durum olduğu kanaatine varılmaktadır. Sonuç olarak anılan indirimlerin nihai olarak PORT AKDENİZ'in inisiyatifinde olduğu ve MSC'nin sunduğu hizmet kapsamında indirim talebinde bulunması ve iş hacminin yüksek oranı dikkate alınarak PORT AKDENİZ'in bu indirimleri kabul etmesi ticari hayatın olağan akışı çerçevesinde makul görülmekte ve anılan hususların tarafların anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde bulunduğu dair delil teşkil etmediği değerlendirilmektedir.
- (229) MSC'deki yerinde incelemede elde edilen belgeler incelendiğinde, 23.12.2010 tarihli yazışmalardan MSC'nin diğer illerde olduğu gibi Antalya Limanı çevresinde de depolama faaliyeti alternatifini düşündüğü, dolayısıyla PORT AKDENİZ'in potansiyel rakibi konumunda olduğu, ancak devam eden süreçte konteynerlerini limanda depolamak için liman işletmesiyle görüşmeye başladığı anlaşılmaktadır.
- (230) İlerleyen dönemlerdeki MSC'den elde edilen ve iç yazışmalara dayanan belgelere bakıldığında, PORT AKDENİZ tarafından liman gümrüklü alan dışında kalan depolama alanının faaliyete başlayacağına dair yapılan duyurulara ilişkin olarak,
- 12.12.2012 tarihli yazışmada, *"Ben bu arkadaşların iyi niyetinden iyiden iyiye suphe ediyorum artık. Bizden çalışma istiyorlar daha dogrusu biz isterseniz tekrar calisalim diyoruz. Teklif iletiyoruz.. Bunlr normal.. Ama adamlar zaten*

kafalarında bir suru şeyi bitirmişler anlamına geliyor bu duyuru. Bizimle paylaşmadan detayları piyasa ile paylaşıyorlar..."

- 29.01.2013 tarihli yazışmada, "...Çok yeni haberler değil. Bizi ilgilendiren son madde¹⁴ hakkında (.....) ve (.....) geçen hafta Port Akdeniz ile tekrar görüştüler, işletmenin kararını bekliyoruz"
- 30.01.2013 tarihli yazışmada, "...Daha önce de benzer bir duyuru yaptıklarında tepki vermiştik ancak şöyle bir açıklama yapıyorlar: Bu duyurunun amacı mermer depolama hizmeti veren diğer depoların tarifelerini belirli bir seviyede tutmak. Yoksa bu işi kendi başlarına yapmaya kesin karar vermemişler. Hatta toplantılarda sürekli olarak, işin içinde stuffing de olacak ise MSC dışında bir alternatiflerinin olmadığını ifade ediyorlar. Bizim dışımızda da bu depo için girişimde bulunanlar var ancak onlar da destek için bize başvuruyorlar en nihayetinde."

şeklinde ifadelerin yer aldığı görülmektedir. Yazışmalardan, PORT AKDENİZ liman sahası dışında inşası devam eden depolama alanı için PORT AKDENİZ'in MSC'nin bilgisi dışında söz konusu depolama alanının faaliyete başlayacağına ilişkin sektöre duyuru yapmasının MSC tarafından yapılan kendi iç yazışmalarında tepki ile karşılandığı anlaşılmaktadır.

- (231) Yukarıda yer verilen belgelerin yanı sıra soruşturma kapsamında MSC'de yapılan yerinde incelemede elde edilen 28.02.2013 tarihli ve "Port Akdeniz Depo" konulu iç yazışmaya dayanan belgede geçen,

(.....) gunaydin,

Dün CFS ile ilgili sıkıntılarımız konusunda toplantı yapmak için görüştüğüm Port Akdeniz Genel Müdürü (.....) ile depo projeleri hakkında da görüşme imkanı buldum....

Biz; Port Akdeniz tarafından yatırım ve işletim, PA&Medlog ortaklık veya Medlog yatırım&işletim gibi opsiyonlara hazır olduğumuzu iletmiştik. Hukuk departmanları konuyu rekabet kanunları açısından değerlendirdiğinde en uygun yapının PA yatırım ve işletim+ Medlog pazarlama şeklinde olabileceği yönünde, bir fikir beyan etmiş ancak (.....), Medlog'un operasyon ve know-how altyapısından depo sahasında bir şekilde faydalanmak istediğini ifade etti.

Ruhsat problemi ile birlikte bu konuyu da en kısa surede sonuçlandırmak istiyor.

Planlanan dış sahada maden elleçleme imkanı bulunmadığı için diğer opsiyonlara bakacaklar. Daha önce (.....) deposunu önermiştim hatırlarsanız. Dün tekrar (.....) hatırlattım, bahsi geçen depo sahibi ile maden dolunları için görüşecekler. Bunu ayrı bir is olarak mı değerlendirirler bilemiyorum."

ifadelerinden anlaşıldığı üzere MSC, MEDLOG ve PORT AKDENİZ işbirliği ile liman sahası dışında yapılması planlanan depolama hizmetinin tekrar gündeme geldiği anlaşılmaktadır.

¹⁴ Duyurudaki son madde şu şekildedir: "Limanımızın hemen yanında, gümrüklü alan dışında kalan sahamızdaki inşaat ve altyapı çalışmaları da hızla devam etmektedir. Özellikle Blok Mermer ve Kasalı Mermer depolaması ile dolum hizmeti verilecek olan PORT AKDENİZ-KARA TERMİNALİ'miz, çok kısa içinde faaliyete geçecektir."

(232) Yerinde inceleme belgelerinden, MSC'de elde edilen, 16-24.04.2013 tarihlerinde geçen ve (.....) konulu yazışmada,

- "...(.....) aradı. 5000 ton krom akişe inmiş. Hazır hepiniz oradayken şu mermer ve krom depolama konusunu netleştirseniz ne iyi olacak. Çağırın bu adamları gelsinler olduğunuz yere bence."
- "...Bahsettikleri müşteri (.....) ve firma ile görüştük. Navlunda bir sıkıntı yok (.....) aldık fakat AKİŞ, PA¹⁵ depoya göre daha uygun fiyat vermiş ((.....)) . Depolarından limana mermer de çektikleri için boş dönüşte konteyner getirebiliyor ve bunun maliyet, zaten mermercinin üzerinde. Buradan bir maliyet avantajı yarattığını düşünüyoruz. Konuyu (.....) ilettim, dönecekler"

ifadeleri yer almaktadır. Yazışmalardan, PORT AKDENİZ'in MSC ile müşterisinin liman sahası dışında hizmet veren AKİŞ'i kullanması nedeniyle iletişime geçtiği anlaşılmaktadır. Yazışmanın devamında aynı konuda olmamakla birlikte,

- "...NWC toplantıları esnasında (.....) ve (.....) Beyler ile yapmış olduğumuz toplantıya istinaden satışımız, Port Akdeniz'in deklare ettiği fiyat seviyelerinden yapılacak olup; Geçici Kabul Ücreti: USD (.....) olarak ayrıca müşterilere bildirilecektir.(Burada esnekliğimiz mevcut) ... Port Akdeniz ardiye ve iç dolum bedelini Medlog'a fatura edecek ve Medlog da aynı bedeli MSC'ye fatura edecektir. (.....) Bey'in de onayı olması halinde Medlog'un Port Akdeniz'e iade edeceği tutar olan USD (.....)/cntr, tamamen Medlog'un karı olarak kalacaktır. Bzi müşterilere tekliflerimizi buna göre yapmaya başlıyoruz."
- "...Az önce (.....) aradı, siz böyle yaparsanız müşteriler cma depoya kaçacaklar diye ağlandı. Pazartesi konuşuruz diye salladım bilgine."
- "...(.....) Ctesi beni de aradı. GK ücreti olarak USD (.....) talep ettiğimizi müşterilerde duymuşlar. Özellikle CMA, AKİŞ depoda yapacağı dolular için (sadece yükü garanti etmek amacı ile) çok küçük marjlarla çalışırken bizim USD (.....)'ın üzerine ekstra para kazanmak istememizden rahatsız olmuşlar ve anlaşmadan 'depo dolum' hizmetini çıkarmak istediklerini iletti. Ben de GK ve olası boş çıkış mesaisi ((.....)) maliyetlerimizden bahsettim. Ancak bizden beklentileri CMA gibi bu marjdan bir kısım fedakarlık ederek rekabet etmemiz yönünde."
- "Antalya da (.....) Bey ile de konuyu değerlendirdiğimiz üzere; mermerin dis depoya indirilip burada yuklemenin yapılıp limana tasınması durumu; şirketimiz açısından hiç bir artı gelir yada avantaj doğurmadığı gibi, PA nin onerisindeki eksiklikten dolayı hem liman doluma göre gelirimiz azalmakta hemde bir başka hat ile yapılacak yükleme için bosa enerji harcama durumunu doğurmakta.. Dogal olarak depo dolumda ; en az liman dolum kadar gelir elde etmemeiz artı bu depoya yuk indirip PA ya bir avantaj ve gelir yaratıyor isek kimle yuklenirse yuklensin emeginin karsiliginin yaratiliyor olması lazım.. Simdi bu durumu iptal etmekle de yarattıkları hiçbir sey yok.. Zaten musteriler bu sekilde dolum yaptiginda cebinden cikacak ücret digger alternatiflere göre fazla idi.. Yani ölü dogmus bir urunu yok ediyorlar ..iyi de olmayacaktiki zaten...Sonucta; mermer depoya iner.. dolum için limana çekilir... bu durumda hem acente olarak liman gelirimiz devam eder hemde medlog olarak ton basına (.....) usd gelirimiz olur her durumda... Bu

¹⁵ PORT AKDENİZ'i ifade etmektedir.

sebeple ister cikartsinlar ister ise yaramayan bir maddeyi tutsunlar kendileri bilir...”

- *“... (.....) Bey ile görüşmemize istinaden, G.K. satışımızı müşterilerimizle belirli bir skala karşılığı anlaşarak; sene sonunda yükleme adetlerine göre hesaplama yoluna gitmeye çalışacağız. Bu arada bugün satışımız (.....), Burdur’da ziyaretler yapıyor. Arkas yoğun bir şekilde blokçulara ‘Kaklık’ opsiyonunu uygun fiyatlara satmaya çalışıyormuş (bu beklediğimiz bir hareketti).*

Detaylar gelince sizlerle ve Port Akdeniz’le de paylaşacağım.”

ifadelerinin geçtiği görülmektedir. İfadelerden, MSC’nin depo doluluklarında uyguladığı tarife konusunda PORT AKDENİZ’in şikâyetlerini dile getirdiği görülmektedir.

- (233) Teşebbüslerin savunmaları ve yerinde inceleme belgelerinin içeriklerinden, MSC’nin ilgili dönemde depolama hizmeti verme yönündeki girişiminin pazar dinamiklerindeki aksaklıkların sonucunda müşteriye sunulan hizmette kesinti oluşmaması adına gündeme geldiği, bu hizmetin MSC’nin tek başına ve/veya PORT AKDENİZ ile gerçekleştirilecek iş birliği ile yapılması konusunda kendi iç değerlendirmelerini yaptığı ve nihayetinde PORT AKDENİZ’in ve MSC’nin tek taraflı kararları neticesinde bu depolama hizmetinin iş birliğinin hayata geçirilemediği anlaşılmaktadır. Zira yerinde inceleme belgelerinden de anlaşıldığı üzere tarafların ortak depolama hizmeti vermeye ilişkin görüşmeleri sonuca bağlanamamış ve MSC PORT AKDENİZ’in bu hizmeti tek başına sunacağını diğer sektör paydaşları ile birlikte yapılan duyurular ile öğrenmiştir. İlâveten MSC’nin bu yatırım planı kapsamında kendi karlılık güdüsü ile hareket ettiği ve pazardaki CMA gibi diğer rakiplerine müşterilerini kaptırma endişesi ile böyle bir yatırımı düşündüğü görülmektedir. Yatırımın gerçekleştirilememesinin de yine tarafların ticari çıkarlarının uyuşmaması neticesinde meydana geldiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla depolama hizmetinin MSC veya MEDLOG tarafından Antalya ilinde hiçbir zaman verilmemiş olması itibarıyla tarafların bu hizmetin sunumu kapsamında rakip konumunda olmadıkları görülmektedir. MSC’nin depolama hizmetine ilişkin girişimleri neticesinde potansiyel rakiplik ilişkisi doğduğu düşünölebilecekse de bu yatırımın hayata geçirilememiş olmasının ve potansiyel rakiplik ilişkisinin ortadan kalkmasının tarafların ortak iradesi ile alınmış bir karardan ziyade ticari çıkarları doğrultusunda aldıkları bağımsız kararları sonucu ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla MSC’nin Antalya’da depolama hizmeti vermeye teşebbüs etmesi, ancak sonrasında ticari kararları neticesinde bu projeden vazgeçmesi aynı dönemde depolama hizmeti vermek isteyen PORT AKDENİZ ile potansiyel rakip haline gelmeleri itibarıyla MSC’nin bu hizmeti vermesinden el çektilerilerek pazarın paylaşılması amacına hizmet eden bir irade uyuşmasını gösteren belgelerin yokluğunda 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi kapsamında anlaşma ve/veya uyumlu eylemin varlığından söz edilemeyeceği anlaşılmaktadır. Sonuç olarak MSC’nin depolama hizmetini tek başına sunmaktan vazgeçmesi veya PORT AKDENİZ ile iş birliği kapsamında vermeye yönelik projeden vazgeçilmesinin tarafların her ikisinin de ticari stratejileri neticesinde aldıkları tek taraflı kararları sonucunda gerçekleştiği kanaatine varılmıştır.

- (234) Yukarıda yapılan değerlendirmeler ışığında, MSC ve MEDLOG’un PORT AKDENİZ ile anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde birlikte hareket ederek liman sahası dışında konteyner iç dolum hizmeti veren firmaların faaliyetlerini zorlaştırmak ve/veya pazar paylaşımında bulunmak suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal etmedikleri sonucuna ulaşılmıştır.

I.5.3. 4054 sayılı Kanun'un 6. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (235) Şikâyet başvurusunda, PORT AKDENİZ'in uyguladığı blok mermer yükleri özelinde konteyner dolum ve terminal tarifelerinin yüksekliği, geçici gümrüklü mermer depolama serbest süreleri, *booking no* (konteyner rezervasyon) uygulamasının kaldırılması, müşterilere kişiye bağlı ve keyfi olarak belirlenmiş indirimler uygulamak suretiyle liman hizmet sahası dışında AKİŞ'in hizmet vermesini engellemeye yönelik eylemlerde bulunduğu iddia edilmektedir.
- (236) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde, "*Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması*" yasaklanmıştır. Hâkim durumun kötüye kullanılması halleri genel olarak dışlayıcı, sömürücü ve ayrımcı nitelikteki kötüye kullanmalar şeklinde üçlü bir tasnif çerçevesinde ele alınmaktadır. Ancak uygulamada bu davranışların incelenen her bir olay bakımından birbirinden tamamen ayrılması mümkün olamamaktadır. Bir başka deyişle, incelenen bir davranış 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ikinci fıkrasında sayılan hallerden birden fazlasına örnek teşkil edebilmekte ya da aynı anda birden fazla kötüye kullanma kategorisinin özelliklerini gösterebilmektedir. İncelemelerde asıl olan, iktisadi bir bakış açısıyla 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ihlal edilip edilmediğidir. Dosya kapsamındaki iddialarla ilgili 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında yapılan değerlendirmenin odağında dışlayıcı uygulamalar bulunmaktadır.
- (237) Dışlayıcı davranışlara yönelik olarak yapılan değerlendirmenin esasını, hâkim durumdaki teşebbüs davranışının fiili veya muhtemel rekabet karşıtı piyasa kapamaya yol açıp açmadığının incelenmesi oluşturmaktadır. Rekabet karşıtı piyasa kapama, hâkim durumdaki teşebbüsün davranışları sonucunda tüketicilerin zararına olacak şekilde mevcut ya da potansiyel rakiplerin arz kaynaklarına veya pazarlara ulaşımının zorlaştırılması ya da engellenmesidir. Tüketici zararı, fiyat artışı, ürün kalitesindeki ve yenilik düzeyindeki düşüşler, mal ve hizmet çeşitliliğinde azalışlar şeklinde gerçekleşebilir.
- (238) Kötüye kullanma, bazı hallerde hâkim durumdaki teşebbüsün fiyatlama davranışı ile ortaya çıkabilmektedir. Güçlü fiyat rekabeti genellikle tüketiciler için kısa vadede yararlı olsa da hâkim durumdaki teşebbüslerin birtakım fiyatlama davranışları sonucunda rekabet karşıtı piyasa kapamanın oluşması ihtimali bulunmaktadır. Bu şekilde oluşacak kapama değerlendirilirken, hâkim durumdaki teşebbüs kadar etkin olan varsayımsal bir rakibin (eşit etkinlikteki rakip) dahi incelenen davranış sonucunda pazardan dışlanmasının muhtemel olup olmadığını araştırılmaktadır. Bu değerlendirmede, maliyetler ve satış fiyatlarıyla ilgili ekonomik veriler ile özellikle hâkim durumdaki teşebbüsün maliyetin altında fiyatlama yapıp yapmadığı incelenmektedir. Söz konusu inceleme yapılırken öncelikle hâkim durumdaki teşebbüsün maliyetleri dikkate alınmaktadır. Bu maliyetlerle ilgili güvenilir veriler olmaması durumunda ise rakiplerin maliyet verileri ya da diğer kıyaslanabilir güvenilir verileri kullanılabilir. Bu veriler kullanılarak eşit etkinlikteki bir rakibin hâkim durumdaki bir teşebbüsün fiyatlama davranışları ile etkin bir şekilde rekabet edebileceği tespit edilirse, prensip olarak söz konusu davranışın etkin rekabet ve dolayısıyla tüketiciler üzerinde olumsuz bir etkide bulunmasının söz konusu olmadığı kabulüyle müdahalede bulunulmamaktadır. Buna karşılık, söz konusu verilerin analizi sonucunda hâkim durumdaki teşebbüs tarafından yapılan fiyatlamasının eşit etkinlikteki rakipleri pazardan dışlama potansiyeli bulunduğu tespit edilirse, ilgili diğer niceliksel ve/veya niteliksel deliller dikkate alınarak söz konusu

tespitler rekabet karşıtı piyasa kapamaya ilişkin genel değerlendirmeye dâhil edilmektedir.

- (239) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi uyarınca bir teşebbüs davranışının hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için incelemeye konu teşebbüsün hâkim durumda bulunması ve davranışın kötüye kullanma niteliği taşıması gerekmektedir. Bu çerçevede, öncelikle PORT AKDENİZ'in ilgili pazarda hâkim durumda olup olmadığı değerlendirilmiştir.

I.5.3.1. PORT AKDENİZ'in Hâkim Durumda Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme

- (240) 4054 sayılı Kanun'un "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde hâkim durum, "belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü" olarak tanımlanmıştır. Bu tanım çerçevesinde, rekabetçi baskılardan belirgin şekilde bağımsız davranma gücüne sahip olan, diğer bir ifadeyle fiyatlarını kârlı bir şekilde rekabetçi düzeyin üzerine çıkarabilen ve belirli bir süre boyunca bu düzeyde sürdürebilen, üretim ve dağıtım düzeyi, mal ve hizmet çeşitliliği ve/veya kalitesi, yenilik düzeyi gibi unsurları kendi lehine ve tüketicilerin zararına olacak şekilde rekabetçi seviyenin altına çekebilen bir teşebbüsün hâkim durumda olduğu kabul edilmektedir.
- (241) Yukarıda yer verilen tanıma paralel olarak, hâkim durum tespitinde ilgili teşebbüsün rakiplerinden ve müşterilerinden bağımsız davranabilme gücüne sahip olup olmadığının tespit edilmesi gerekmekte olup, bunun için öncelikle pazardaki rekabet koşulları eşliğinde incelenen teşebbüsün sahip olduğu pazar payı, bu pazar payının zaman içerisindeki istikrarı, ilgili pazarda faaliyet gösteren rakiplerin sayısı ve pazar payları, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri, alıcıların pazarlık gücü incelenmektedir. İncelenen teşebbüsün pazar payı ne kadar yüksekse ve istikrarlıysa; incelenen teşebbüsün pazar payı ile rakiplerinin pazar payları arasındaki fark ne kadar büyükse ve istikrarlıysa mevcut rakiplerin incelenen teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı yaratma olasılığı o kadar azalacaktır.

Konteyner İç Dolum Hizmetleri Pazarına İlişkin Değerlendirme

PORT AKDENİZ'in ve Rakiplerinin Pazardaki Konumu

- (242) Konteyner iç dolum pazarına ilişkin ilk olarak pazar payları çerçevesinde değerlendirme yapmak gerekmektedir. Aşağıdaki tabloda, öncelikle mermer ve diğer yüklerin toplamı bakımından PORT AKDENİZ tarafından yapılan ve liman dışında yapılan konteyner dolum miktarı baz alınarak hesaplanan pazar paylarına yer verilmiştir. Ardından şikâyet konusu ücretsiz depolama uygulaması mermer yüklerine yönelik olduğu için mermer depolama bakımından pazarın durumu ele alınmıştır.

Tablo-3: Mermer ve Diğer Yüklerin Toplamı Bakımından Port Akdeniz Tarafından Yapılan ve Liman Dışında Yapılan Konteyner Dolum Miktarı Baz Alınarak Hesaplanan Pazar Payları

YIL	Limana Yükleme (TEU)	PORT AKDENİZ Dolum (TEU)	Oran (%)	Toplam Dış Dolum (TEU)	Toplam Dış Dolum Oran(%)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler.

- (243) Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, yapılan toplam yükleme miktarının büyük bölümünün konteyner dolumu limanda yapılmaktadır. PORT AKDENİZ'in 2014 yılından bu yana toplam yükleme miktarı içinde limanda dolum yapılan oran yaklaşık %(.....) ve üzeri şeklindedir. Bu miktar, 2014'ten 2016'ya kadar azalmaya devam etmiş, ardından 2019'a kadar yükselmiş, sonra tekrar azalmaya başlamıştır. PORT AKDENİZ'in dolum miktarı ve toplam dış dolumun miktarı incelendiğinde her zaman ters yönlü olmadığı görülmektedir. PORT AKDENİZ'in konteyner dolum faaliyeti ağırlıklı olarak blok mermerlere yönelik olmakla birlikte tüm ürün tiplerini içermektedir. Toplam dış dolumun içinde AKİŞ'in tamamen mermer dolumu yaptığı bilinmektedir. Buna karşılık diğer liman dışı dolum miktarı, büyük oranda mermer harici yükleri temsil etmektedir. Dolayısıyla liman dışı dolumun büyük kısmı mermer harici fabrika dolumundan oluşmaktadır. Antalya'dan gerçekleşen mermer ihracatının yıllar itibarıyla miktarı aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo-4: Antalya'dan Gerçekleşen Mermer İhracatının Yıllar İtibarıyla Miktarı

Yıl	Tüm Ükelere Yapılan Blok Mermer İhracatı		Türkiye Ton
	Antalya		
	Ton	Türkiye İçindeki Yüzdesi (%)	
2013	(.....)	(.....)	5.653.798.390
2014	(.....)	(.....)	4.847.284.965
2015	(.....)	(.....)	4.324.069.853
2016	(.....)	(.....)	4.345.210.200
2017	(.....)	(.....)	5.643.947.308
2018	(.....)	(.....)	5.030.833.328
2019	(.....)	(.....)	4.447.181.062

Kaynak: PORT AKDENİZ'den elde edilen bilgiler.

- (244) Yukarıdaki tabloya göre Türkiye'nin blok mermer ihracatı, 2013 yılından sonraki yıllarda 2016 yılına kadar azalmış, 2017 yılında yükselmiş, 2018'de tekrar azalmaya başlayarak 2019'da 2016 seviyesine gerilemiştir. Aşağıdaki tabloda da tüm yük tipleri bakımından PORT AKDENİZ'in, AKİŞ'in ve diğer liman dışı konteyner dolumu dikkate alınarak toplam yükleme miktarı içindeki paylarına yer verilmiştir.

Tablo-5: Tüm Yük Tipleri Bakımından Port Akdeniz'in, Akış'in ve Diğer Liman Dışı Konteyner Dolumu Dikkate Alınarak Toplam Yükleme Miktarı İçindeki Payları

YIL	Liman Yükleme (TEU)	PORT AKDENİZ Dolum Teu	Oran(%)	AKİŞ Dolum (TEU)	Oran (%)	Diğer Dış Dolum (TEU)	Dış Dolum Oran(%)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

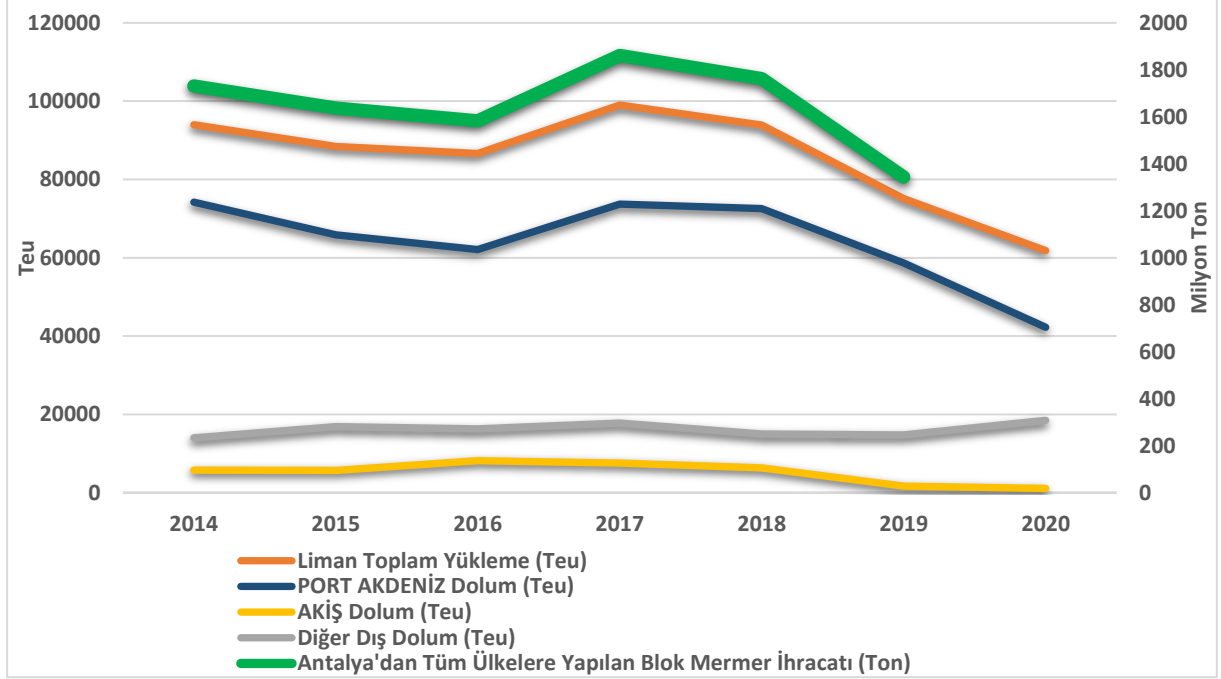
Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

- (245) Yukarıda tabloda görüldüğü üzere, 2014 yılında %(.....) yaklaşan PORT AKDENİZ'in pazar payı 2016 yılına kadar azalmış ve %(.....) düşmüştür. Bu yıldan itibaren ise tekrar yükselmiş ve 2019 yılında %(.....) aşmıştır. 2020 yılında yine bir miktar azalma gerçekleştiği görülmektedir. AKİŞ'in pazar payı incelendiğinde; PORT AKDENİZ'in konteyner dolum pazar payının en düşük olduğu 2016 yılında en yüksek seviyede olduğu, 2017 ve 2018 yıllarında azaldığı, 2019 ve 2020 yıllarında ise keskin şekilde azaldığı görülmektedir. Liman dışında gerçekleşen diğer konteyner doluma

bakıldığında, 2014'ten 2015'e yükseldiği, devamında 2018'e kadar sürekli azalma yaşandığı, 2018 yılından sonra 2019 ve 2020'de toplam içindeki payın tekrar yükselme kaydettiği görülmektedir.

- (246) Yukarıdaki iki tablodaki verilerin sergilediği manzara aşağıdaki grafikte daha net görülmektedir.

Grafik-1: Antalya'dan Tüm Ünelere Yapılan Blok Mermer İhracatı ve Limanın Toplam Yükleme Miktarı ile PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in Dolularını Karşılaştıran Grafik



Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler doğrultusunda raportörlerce hazırlanmıştır.

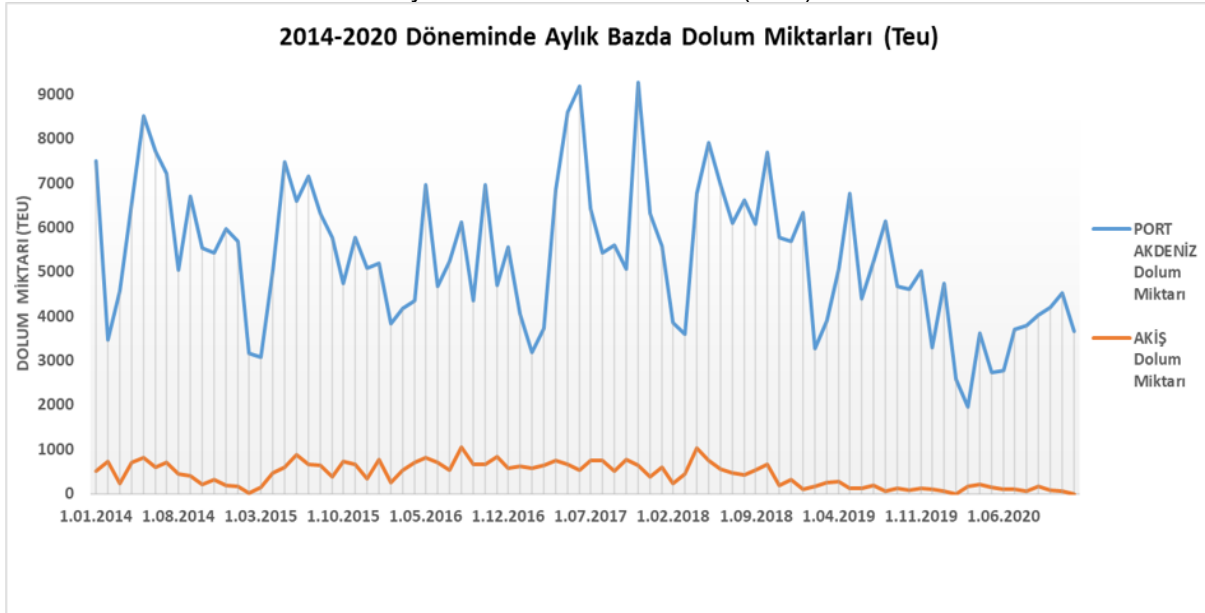
- (247) Yukarıdaki bilgilerden, PORT AKDENİZ'in pazar payının mermer ihracatındaki değişmeden de etkilenmekte olduğu anlaşılmaktadır. 2014'ten 2015'e gelindiğinde, Türkiye'nin ve Antalya'nın mermer ihracat rakamlarındaki azalmaya paralel olarak PORT AKDENİZ'in pazar payında da azalma olmuştur. AKİŞ'in dolum miktarında küçük bir azalma yaşanmıştır. Bu yıllarda toplam yükleme miktarında önemsenmeyecek bir miktar azalma olsa da PORT AKDENİZ'in faaliyetindeki azalmaya karşılık liman dışı diğer dolum miktarının bir miktar arttığı söylenebilecektir. 2015'ten 2016'ye gelindiğinde PORT AKDENİZ'in ve diğer liman dışı dolum pazar payı azalmaya devam etmiş, buna karşılık AKİŞ'in pazar payında artış olmuştur. AKİŞ'in faaliyetindeki artış ile PORT AKDENİZ'in faaliyetindeki azalma ters yönde hareket etmiştir. Bu yıllarda Antalya'nın mermer ihracatındaki azalmanın devam ettiği görülmektedir. Dolayısıyla bu yıllarda AKİŞ'in PORT AKDENİZ ile rekabette avantajlı olduğu anlaşılmaktadır.

- (248) PORT AKDENİZ'in liman sahasında serbest depolamaya başladığı 2017'ye gelindiğinde, PORT AKDENİZ'in pazar payı artarken hem AKİŞ'in hem de diğer liman dışı dolumun payı azalmıştır. Aynı yıl Antalya'dan yapılan mermer ihracatının da arttığı dikkate alındığında, PORT AKDENİZ'in serbest süre uygulamasının da etkisiyle limanda yaşanan konteyner dolum artışının, AKİŞ'in faaliyetlerindeki azalmadan çok daha yüksek olduğu kabul edilebilecektir. Yine 2018'de Antalya mermer ihracatı miktarının azalmasının ve ayrıca PORT AKDENİZ'den yapılan toplam yükleme miktarının da azalmasının, buna karşılık PORT AKDENİZ'in pazar payının tam tersine

artmasının, bu yılda AKİŞ'in faaliyetlerinde önemli bir düşüş olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

- (249) 2019'da ise liman yükleme miktarı önemli ölçüde azalmıştır. Bu miktar içinde AKİŞ'in pazar payı keskin bir şekilde düşmüş, buna karşın, liman dışı diğer dolum pazar payı artmıştır. PORT AKDENİZ'in dolum miktarı azalsa da toplam yükleme içindeki payı artış göstermiştir. 2019 yılında toplam yükleme miktarının önemli ölçüde Antalya mermer ihracatındaki azalmadan kaynaklandığı anlaşılmaktadır. 2020'de ise liman yükleme ve PORT AKDENİZ'in dolum miktarının azalmaya devam ettiği, AKİŞ'in faaliyeti neredeyse sona ermekteyken liman dışı dolum miktarının artmakta olduğu ve bu nedenle pazar payının arttığı görülmektedir.
- (250) Yukarıdaki veriler çerçevesinde liman dışı dolum pazar payının ağırlıklı olarak mermer harici yüklerin fabrikada gerçekleşen konteyner dolumu olduğu, teşebbüslerin kendi bünyesinde gerçekleşen ve üçüncü taraflara sunulmayan dolum hizmetleri niteliğinde olduğu, söz konusu konteyner dolumlarının artış veya azalışının PORT AKDENİZ ile rekabetten kaynaklanmadığı, diğer dinamiklerden etkilendiği dikkate alındığında PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in verdiği konteyner dolum hizmeti ile karşılaştırılması yanıltıcı olabilecektir. Bu nedenle konteyner iç dolum pazarında üçüncü taraflara hizmet veren PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in pazar paylarının karşılaştırılması gerekmektedir.
- (251) Soruşturma kapsamında başlıca iddia konusu ürün, mermer yükleridir. PORT AKDENİZ'in geçici gümrüklü sahada depolama hizmeti de kasalı ve blok mermer yüklerine yönelik olup, ücretsiz depolama hizmetinin esas olarak blok mermer konteyner iç dolumu bakımından etki yaratması söz konusudur. Bu nedenle PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in mermer yüklerindeki pazar paylarına bakılması gerekmektedir. Aşağıdaki grafikte PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in aylık bazda dolum miktarlarının ilişkisi daha net görülmektedir.

Grafik-2: 2014-2020 Döneminde Aylık Bazda Dolum Miktarları (TEU)



Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler doğrultusunda raportörlerce hazırlanmıştır.

- (252) Yukarıdaki grafikte, her iki teşebbüsün dolum miktarında da özellikle 2018 yılından itibaren azalma olduğu görülmektedir. 2014 yılından bu yana PORT AKDENİZ'in konteyner dolum miktarları mevsimsel dalgalanmalar göstermekle birlikte 2017 yılında

en yüksek seviyeyi görmüştür. 2018 yılından 2020 yılı ortalarına kadar giderek azalan konteyner dolum miktarı, bu tarihten itibaren keskin olmayan şekilde artış göstermiştir. AKİŞ'in faaliyetleri ise 2015 yılının ortalarından itibaren 2018 yılı sonuna kadar keskin dalgalanmalar yaşamış, 2019 yılının başında hızla düşerek 2020 yılı sonunda bitme noktasına gelmiştir. PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in mermer yüklerine yönelik konteyner iç dolum hizmetleri pazarındaki paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-6: 2014-2020 Döneminde PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in Pazar Payları

YIL	PORT AKDENİZ ve AKİŞ Pazar Payları			
	PORT AKDENİZ Dolum Teu	Oran(%)	AKİŞ Dolum Teu	Oran(%)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler.

- (253) Yukarıdaki bilgiler ışığında hâkim durum tespiti bakımından ilk adım olarak incelenen pazar paylarının uzun yıllar boyunca PORT AKDENİZ lehine yüksek seviyelerde seyrettiği, diğer konteyner dolumunun en az iki katı pazar payına, mermer yüklerine yönelik konteyner dolumu bakımından da uzun yıllar yüksek pazar paylarına sahip olduğu görülmektedir. Bu farkın uzun süre %20'nin çok üzerinde olması hâkim durumu güçlendiren bir durumdur.

Pazara Giriş ve Büyüme Engelleri

- (254) Hâkim Durum Kılavuzu'nda, hâkim durum tespitinin ikinci aşamasını, pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığının incelenmesi oluşturmaktadır. İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engeller arasında; teşebbüsün kilit girdilere ve özel bilgiye erişim imkânına, atıl kapasiteye, dikey bütünleşik yapıya, güçlü bir dağıtım ağına ve geniş bir ürün portföyüne, yüksek marka bilinirliğine, finansal ve ekonomik güce sahip olması sayılabilir. İncelenen teşebbüsün özelliklerinin yanı sıra ilgili pazardaki davranışları da potansiyel rakiplerin pazara girmesinin ya da mevcut rakiplerin büyümesinin önünde engel teşkil edebilmektedir. Teşebbüsün mevcut veya potansiyel rakiplerinin karşılık vermek zorunda kalacakları büyük çaplı yatırımlar yapması ve pazarın rakiplere önemli ölçüde kapanması etkisini doğurabilecek uzun dönemli sözleşmeler akdetmesi bu tür davranışlara örnek olarak gösterilebilir. İncelenen teşebbüsün sahip olduğu bu özellikler, teşebbüse mevcut ya da potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilmektedir.
- (255) Pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesi veya pazara yeni teşebbüslerin girmesinin incelenen teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmesi için büyümenin veya pazara girişin muhtemel olması, uygun zamanda gerçekleşebilecek olması ve yeterli olması gerekmektedir. Buna ek olarak, girişin ya da büyümenin önündeki engeller ilgili pazarın özelliklerinden, incelenen teşebbüsün özelliklerinden ya da davranışlarından kaynaklanabilmektedir.
- (256) PORT AKDENİZ'in Batı Akdeniz bölgesinde konteyner elleçleme hizmetleri sunan tek teşebbüs olduğu, buna ek olarak konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında birbirinin tamamlayıcısı birçok hizmeti aynı alanda verebilmesi, liman dışında limana alternatif

olarak hizmet veren teşebbüslere göre avantaj sağlamaktadır. Gümrük prosedürleri tamamlanmış ve ihraç edilmesi kesinleşen yükler bakımından liman sahasında konteyner dolum ve diğer hizmetlerin sağlanması zaman kaybını önlemekte, ayrıca nakliye gibi ek maliyet ve işlem gerekmeksizin yükün limanda sağlanan esas işlem olan gemiye yükleme aşamasına hazır hale getirilmesi bakımından avantaj sağlamaktadır.

(257) Pazardaki teşebbüslerin kapasitelerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-7: 2013-2020 Döneminde PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in İç Dolum Kapasiteleri

İç Dolum Kapasiteleri		
Yıl	PORT AKDENİZ	AKİŞ
2013	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

(258) Konteyner dolum kapasiteleri bakımından PORT AKDENİZ'in kapasiteleri incelendiğinde, günlük (.....) konteyner dolum ve (.....) konteyner boşaltım kapasitesine sahip olduğu görülmektedir. Konteyner dolum ve boşaltım için aynı tesisin, aynı personelin ve ekipmanın kullanılabilirdiği anlaşılmakta, dolayısıyla bu iki hizmetin kapasite bakımından birlikte ele alınması gerekmektedir. PORT AKDENİZ tarafından günlük en fazla (.....) adet konteyner dolumu yapıldığı belirtilmekle birlikte, aynı dönem iç boşaltma, genel/dökme hizmetleri asgari seviyede olduğu için sahanın tamamı iç doluma tahsis edildiği ifade edilmiştir. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in farklı yük tiplerine hizmet vermesinin de bir avantaj sağladığı, kaynaklarını, farklı hizmet türleri arasında kaydırabilirdiği görülmektedir.

(259) PORT AKDENİZ'in sahip olduğu kapasite avantajına ek olarak pazarda faaliyet gösteren AKİŞ tarafından, kapasitelerinin yıllık (.....) TEU olduğu, bununla birlikte ihracat hareketleri, mevsimsel faktörler ve limanın tarife değişiklikleri gibi nedenlerle yeterli iş hacmi oluşmadığı, dolayısıyla kapasite fazlası bulunduğu ifade edilmektedir. 2014 yılından bu yana kapasitenin en fazla %(.....)'inin kullandığı belirtilmektedir. Buna paralel olarak limanın iş hacminin de konteyner dolum pazarına girişte belirleyici olduğu, son yıllara Antalya'daki iş hacminin giderek azalmasının da pazara girişi olumsuz etkilediği değerlendirilmektedir.

(260) PORT AKDENİZ'in finansal ve ekonomik güce sahip olması da PORT AKDENİZ'in rakiplerine göre avantajlı olmasına katkıda bulunmaktadır. PORT AKDENİZ'in konteyner dolumu için gerekli ekipmanın yanı sıra yüke özel hizmetler sunabildiği bunun da müşterilerin tercihinde etkili olabildiği görülmektedir. PORT AKDENİZ'in geçmişte liman sahası dışında bir saha kiraladığı, bu sahada konteyner dolumu ve ayrıca yük depolama hizmetleri sağlanabildiği görülmektedir.

(261) ASBAŞ'ın konteyner dolum pazarına giriş bakımından durumuna ilişkin olarak, ASBAŞ tarafından mevcut şartlarda konteyner dolum hizmetinin mümkün olmadığı, konteyner dolumu için konteyner sahipleri ile anlaşılması gerektiği, operasyona başlayabilmek için vinç, *stacker* gibi ekipman temini gerektiği, rıhtım geri sahasında iyileştirmeler ve konteyner hatları ile anlaşma yapılması halinde bir yıl sonra hizmet verilebileceği, 2021 yılı bütçesinde böyle bir yatırım planı bulunmadığı ve herhangi bir hazırlık çalışmasının

olmadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla ASBAŞ'ın konteyner dolum hizmeti sunabilmesi için en az bir yıllık bir süre gerektiği ve böyle bir yatırım için hazırlık ve planlamasının olmadığı anlaşılmıştır.

- (262) Pazara giriş için ilk yatırım maliyetlerinin de pazara girişte dikkate alınması gerekmektedir. Bu kapsamda, kantar, rampa, boş konteyner taşıma makinası, dolu konteyner taşıma makinası, 5-16-32 ton forklift ve saha yatırımı başlangıç yatırım maliyetleri arasında sayılabilmektedir. Sektörden edinilen bilgiler çerçevesinde sayılan ekipman ve saha yatırımı için gereken tutar yaklaşık 900.000 Euro'dan fazladır.
- (263) PORT AKDENİZ'in kapı giriş çıkış tarifeleri de konteyner dolum pazarına girişi olumsuz etkileyen unsurlardan birisidir. PORT AKDENİZ tarafından, liman sahası dışında dolumu yapılan konteynerler için konteyner boş çıkış terminali ve konteyner dolu giriş terminali adları altında ücretler talep edildiği ve hat acentelerinin bu tarifelere geçici kabul ücret tarifelerini ilave ettiği bilinmektedir. Sözü edilen tarifeler kapsamında PORT AKDENİZ limanda dolumu, liman dışında doluma göre avantajlı hale getirebilme potansiyeline sahiptir. Bu bağlamda, PORT AKDENİZ'in mevcut ve/veya potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilme kapasitesine sahip olduğu söylenebilecektir.
- (264) Son olarak PORT AKDENİZ'in mermer depolama serbest süre uygulamasının da pazara giriş engeli niteliği üzerinde durulması gerekmektedir. PORT AKDENİZ'in mermer depolama için serbest sürelerinin hizmetin başladığı 2017 yılından itibaren sürekli arttığı ve hâlihazırda 90 gün olduğu dikkate alındığında serbest süre uygulamasından yararlanmak isteyen müşterilerin uzun süreler için limanda depolamayı tercih etmesi nedeniyle uzun bir süre boyunca limana bağlı kaldığı bir sözleşme niteliği taşıdığı, liman dışı konteyner dolumu yapan AKİŞ'in bu müşterilere ulaşmasının kısıtlanmasının söz konusu olduğu değerlendirilmektedir.
- (265) Yukarıdaki bilgiler çerçevesinde pazarda mevcut PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in kapasiteleri, PORT AKDENİZ'in sahip olduğu bütünleşik yapının yanı sıra ekonomik ve finansal gücü, limanın iş hacminin azalmakta olması, hâlihazırda herhangi bir teşebbüsün faaliyete başlama planı olmaması hususlarının, ayrıca PORT AKDENİZ'in liman dışında faaliyet gösteren rakipler bakımından yapılacak konteyner tedarikinde uyguladığı kapı giriş çıkış tarifelerinin yapısının ve uzun süreli serbest süre uygulamasının müşterileri limana bağlamasının pazara giriş ve büyüme engeli niteliği taşıdığı değerlendirilmiştir.

Alıcı Gücü

- (266) Herhangi bir sağlayıcı teşebbüs üzerinde sadece rakipler değil, müşteriler de rekabetçi baskı oluşturabilir. Müşterilerin önemli bir alıcı gücüne sahip olduğu hallerde çok yüksek pazar payına sahip sağlayıcı teşebbüsler hâkim durumda olamayacaklardır. Bir başka ifadeyle, müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme güçleri bulunmayacaktır. Bu bağlamda, dengeleyici alıcı gücü, müşterilerin büyüklükleri, sağlayıcı açısından önemli olmaları ve alternatif sağlayıcılara geçme becerileri sayesinde ticari işlem yaparken sağlayıcıları karşısında elde ettikleri pazarlık gücü olarak anlaşılmalıdır.
- (267) Bu çerçevede konteyner dolum hizmeti talep eden müşterilerin sayıca çok ve dağınık yapıda olduğu, tek tek hizmet alım miktarının görece yüksek olmadığı görülmektedir. Yerinde inceleme belgelerinde limanın 300'den fazla irili ufaklı mermer müşterisi olduğu ifadeleri yer almaktadır. Soruşturma konusu mermer depolama hizmetinden

yararlanan müşterilerin mermer ocağı sahibi ihracatçılar olduğu, bunların da alıcıların belirlediği konteyner hat acentesi ile çalışmak durumunda kaldıkları, konteyner dolum ücretini yansıtan konteyner acentelerinin ücretlendirmesine müdahale edemedikleri görülmektedir.

- (268) Antalya'da liman sahası dışında konteyner depolama alternatifi bulunmamaktadır. Dolayısıyla liman sahası dışında konteyner dolumu için gerekli konteyner tedariki tamamıyla liman sahasındaki konteyner deposundan yapılmaktadır. Bu kapsamda konteyner dolumun girdisi niteliğinde olan konteynerin limandan çıkışı ve limana tekrar girişi için limandan hizmet alınması gerekmektedir. Söz konusu hizmetin tarife yapısı, alıcıların liman dışında herhangi bir alternatif sağlayıcıya geçiş maliyetini yükseltmektedir.
- (269) Konteyner dolum hizmetinden yararlanan müşterilerin çok sayıda olması, mermer yüklerinin ihraç edilme ve fiyatlandırma şekli, konteyner tedarik masraflarının ve limanda mermer depolamasının konteyner dolumunun da limanda yapılması şartına bağlı olmasının geçiş maliyeti yaratması nedeniyle konteyner dolum pazarında alıcı gücü olmadığı değerlendirilmektedir.
- (270) Yukarıdaki bilgiler ışığında, PORT AKDENİZ'in konteyner iç dolum pazarında sahip olduğu istikrarlı bir şekilde yüksek olan pazar payları, sektöre girişin ve sektörde alıcı gücünün olmaması dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in konteyner iç dolum pazarında yüksek pazar gücüne sahip olduğu ve hâkim durumda bulunduğu tespit edilmiştir.

Depolama ve Diğer Pazarlarda Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (271) Soruşturma konusu mermer depolama hizmetinden yararlanan müşterilerin mermer ocağı sahibi ihracatçılar olduğu, mermer yüklerinin niteliği gereği üretim yerine konteyner nakliyesinin ve burada konteyner dolumunun teknik nedenlerle ve nakliye maliyetleri nedeniyle tercih edilmediği, yine mermer yüklerinin genellikle üretildiği anda ihracatının gerçekleşmediği, geçen sürede hava şartları nedeniyle ocakta beklemesinin risklerinin olduğu bilgisi ışığında mermer yüklerine yönelik depolama kapsamında PORT AKDENİZ ve bölgede depolama hizmeti veren firmaların depolama alanı büyüklükleri ve depolama miktarları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo-8: Mermer Yüklerine Yönelik Depolama Kapsamında Port Akdeniz ve Bölgede Depolama Hizmeti Veren Firmaların Depolama Alanı Büyüklükleri ve Depolama Miktarları

	Depolama Alanı (m2)	Depolanılan Yük Miktarı (ton)											
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
PORT AKDENİZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TMO Sahası*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKİŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KURT DEPO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NATURELTAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MERAY DEPO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

*TMO sahası PORT AKDENİZ tarafından kiralanmış ve kullanılmıştır.

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler.

- (272) Yukarıdaki tabloda, bölgedeki depoların arasında AKİŞ ve NATURELTAŞ'ın diğerlerinden daha büyük depolama alanına sahip olduğu görülmektedir. PORT AKDENİZ dışındaki depoların PORT AKDENİZ'in depolama hizmetine başladığı 2017

yılına kadar pazarda daha çok yer edinebildiği anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ'in depolama serbest süre uygulamasının başlamasıyla PORT AKDENİZ'in depolama miktarlarının arttığı diğer depo faaliyetlerinin keskin bir şekilde azaldığı tabloda açıkça görülmektedir.

- (273) Yük depolama bakımından ilgili pazardaki durum PORT AKDENİZ'in ağırlığının arttığını göstermektedir. Bununla birlikte depolama faaliyetinin özelliği gereği tek başına firmaların karlı bir şekilde faaliyet göstermesi için gerekli getiri oranının düşük olduğu, bu bakımdan firmaların nakliye, dolun gibi diğer faaliyetlerin yanında bu hizmeti verdiği anlaşılmaktadır. NATURELTAŞ'ın faaliyetlerinin, PORT AKDENİZ'in esnek süre uygulamasından etkilense de hala devam ettiği bilinmektedir.
- (274) Pazara girişe ilişkin olarak ASBAŞ tarafından fiili olarak kullanılmayan (.....) metrekare açık depolama alanına ve % (.....)'i fiili olarak kullanılan kapalı depolama alanına sahip olduğu, depolama alanının genel kargo ve dökme yükler için kullanıldığı, gerektiğinde (.....) tonluk mermer depolamasının yapılabileceği, konteyner depolamasının yapılamadığı, konteyner depolaması için konteyner sahipleri ile herhangi bir görüşmenin bulunmadığı, hizmete başlamak için 2021 yılı bütçesinde yatırım öngörülmediği, bu hizmete başlamak için bir yıllık bir sürenin gerektiği, TMO sahasının hâlihazırda açık olup gerektiğinde 30 iş günü içinde mermer depolaması yapılabileceği ifade edilmiştir.
- (275) Buna ek olarak eski TMO rıhtımı olarak bilinen 10 nolu rıhtım, PORT AKDENİZ'in arazi ihtiyaçları çerçevesinde kullanılabilmesi amacıyla TDİ ile TMO arasında akdedilmiş bulunan protokol ile PORT AKDENİZ'in kullanımına açılmıştır. Ancak bu protokol, TMO'nun ilgili arazi üzerindeki haklarının Maliye Hazinesine geçmesiyle birlikte sona ermiştir. TMO'ya tanınan irtifak hakkının terkin edilmesinden sonra, bahse konu rıhtım ve geri sahaları, Serbest Bölgenin %100 fiziki doluluk oranına ulaşmasına bağlı bölge genişleme talepleri üzerine 28.06.2018 tarih ve 30462 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Antalya Serbest Bölgesinin Sınırlarının Değiştirilmesine Dair 09.04.2018 tarih ve 2018/11967 sayılı Bakanlar Kurulu kararı¹⁶ ile Serbest Bölgeye geçmiştir.¹⁷
- (276) Bu bilgiler çerçevesinde mermer depolama faaliyetine başlamak için gereken sermaye, yatırım maliyetleri ve uzmanlığın pazara girişin önünde engel teşkil edecek seviyede olmadığı değerlendirilmektedir.
- (277) Öte yandan dosya kapsamında yapılacak değerlendirmeyi değiştirmeyeceğinden mermer depolama pazarı bakımında hâkim durum tespiti yapılmasına gerek görülmemiştir. Komisyonun uygulamalarında, sağlayıcının hâkim durumda olduğu öncül ürünü hâkim durumda olmadığı tamamlayıcı ürünler ile bağlaması ihlal kabul edilmiştir. Bu doğrultuda PORT AKDENİZ'in hâkim durumda olduğu konteyner dolun hizmetini mermer depolama hizmeti ile bir paket olarak sunması halinde, ihlalin tespiti için PORT AKDENİZ'in mermer depolama bakımından hâkim durumda olmasının bir gereklilik olmadığı değerlendirilmiştir.
- (278) *Lashing* pazarı bakımından PORT AKDENİZ'de dolun yapılan konteynerlerde *lashing* hizmeti yalnızca PORT AKDENİZ'in taşeron firması tarafından sağlanabilmektedir. PORT AKDENİZ'e bunun dışında *lashing* firmalarının hizmet vermesi söz konusu değildir. Liman dışında üçüncü taraflara konteyner dolun hizmeti veren tek firma

¹⁶ 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nun 2. maddesinde şu ifadeler yer almaktadır: "Türkiye'de serbest bölgelerin yer ve sınırlarını belirlemeye Bakanlar Kurulu yetkilidir."

¹⁷ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/06/20180628-6.pdf> (Erişim Tarihi: 10.04.2020)

AKİŞ'tir. AKİŞ'te yapılan konteyner dolusunda *lashing* hizmeti AKİŞ tarafından sağlanmaktadır. Konteyner dolumu fabrikada yapılan yükler bakımından ise gerektiğinde genellikle firmanın kendi personeli ile gerçekleştirilmektedir. *Lashing*/takozlama hizmeti, farklı firmaların, konteyner dolum yerinde hizmet vermesinin sağlanabildiği bir hizmettir. Mermer yükleri söz konusu olduğunda takozlama işlemi için forklift gibi bazı ekipman temini gerekmektedir. Sektörde konteyner dolumu faaliyeti gösteren firmaların bulunduğu bölgeye ve talebe göre hizmet verdiği yükün gerektirdiği ekipmanı temin edebilmesi söz konusudur. Firmaların gerektiğinde kendi personeli ile gerçekleştirebildiği dikkate alındığında pazara girişin görece kolay olduğu değerlendirilmektedir.

- (279) DBA tartım hizmeti liman sahası içinde liman işletmesi tarafından veya liman sahası dışında üçüncü kişiler tarafından verilebilmekte veya doğrudan üretim alanında/fabrikada teşebbüsün kendisi tarafından gerçekleştirilebilmektedir. Bununla birlikte takozlama ve DBA tartım pazarları bakımından da hâkim durum tespiti yapılmasına gerek görülmemiştir.

1.5.3.2. PORT AKDENİZ'in Hâkim Durumunu Kötüye Kullanıp Kullanmadığına İlişkin Değerlendirme

- (280) Şikâyet konusu edilen ve 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin kapsamında ele alınabilecek olan iddialar şu şekildedir:

- PORT AKDENİZ'in uyguladığı konteyner dolum, terminal ve benzeri tarifelerin, bölgedeki ihracatçıları diğer limanlara göre daha ağır maliyetlere katlanmak zorunda bırakacak şekilde konteyner başına dolum, takozlama (*lashing*) ve tartım hizmetleri için ortalama (.....) USD aldığı, AKİŞ'in ise aynı hizmeti (.....) USD'ye sunduğu,
- PORT AKDENİZ'in konteynerlerin liman dışında dolununun yapılması halinde, boş konteynerlerin liman sahası dışına çıkarılması ve liman sahasına dolu girişi için konteyner başı ihracatçıdan (.....) USD arası bedel tahsil ederek ihracatçıların AKİŞ'ten sağladığı hizmetin fiyat avantajını ortadan kaldırdığı,
- PORT AKDENİZ'in AKİŞ ile çalışmaya devam eden müşterileri liman sahası içerisinde hizmet almaya ikna etmek için ardiye ücretlerini önce 14 güne, sonra sırasıyla 21 ve 45 güne ve en sonunda 60 güne kadar ücretsiz sunmaya başladığı,
- PORT AKDENİZ'in uzun bir süredir konteyner başına (.....) USD'den verdiği takozlama ücretini, 2019 yılı ortasında dolum miktarının düşmeye başlamasıyla birlikte, (.....) konteyner ve üzeri ihracat yapanlar bakımından (.....) USD'ye düşürdüğü, AKİŞ'in başlıca müşterilerinin (.....) konteyner üzeri ihracat yapan firmalar olduğu dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in bu uygulamasının doğrudan AKİŞ'in müşterilerine dönük olduğu,
- PORT AKDENİZ'in konteyner tarifesinin bulunmadığı, tarifeleri müşteriye, konteyner hattına, aracı kurumla olan yakınlığına göre keyfi olarak belirlediği,
- PORT AKDENİZ'in bu indirimlere ek olarak liman sahasına yük girişinde aranan *booking no* (konteyner rezervasyonu) uygulamasını kaldırdığı.

- (281) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında incelenen bir davranışın ihlal teşkil edebilmesi için davranışı gerçekleştiren teşebbüsün hâkim durumda olmasının yanı sıra, davranışın kötüye kullanma niteliği taşıması gerekmektedir. Hâkim durumdaki bir teşebbüsün, hâkim durumunu kötüye kullanması; fiyat artışı, ürün kalitesinde ve yenilik düzeyinde düşüş, mal ve hizmet çeşitliliğinde azalış gibi tüketici refahına zarar

verebilecek sonuçlar doğurabilmektedir. Tüketici refahında meydana gelen azalma, yeniden satıcılar düzeyinde ortaya çıkabileceği gibi nihai tüketiciler düzeyinde de ortaya çıkabilmektedir.

- (282) Yukarıdaki ilk iddia, PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetlerinde yüksek fiyatlar uygulamasına yöneliktir. PORT AKDENİZ'in yükleme ve tahliye hizmetlerinde aşırı fiyat uygulamak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal edip etmediğinin tespiti ilişkin olarak yürütülen soruşturmada, 05.11.2020 tarih ve 20-48/666-291 sayılı Kurul kararıyla PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetleri pazarında hâkim durumda olduğuna ve 2016-2018 döneminde üç yıllık süre boyunca bu pazardaki aşırı fiyatlandırma uygulamaları ile 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğine karar verilmiştir.
- (283) İkinci olarak konteynerlerin liman dışında dolununun yapılması halinde boş konteynerlerin liman sahası dışına çıkarılması ve liman sahasına dolu girişi için konteyner başı ihracatçıdan (.....) USD arası bedel tahsil ederek ihracatçıların AKİŞ'ten sağladığı hizmetin fiyat avantajını ortadan kaldırdığı iddiası, PORT AKDENİZ tarafından uygulanan kapı giriş ve çıkış bedelleri ile ilgilidir ve bu uygulamanın fiyatlandırma yoluyla uygulanan dışlayıcı davranışlar kapsamında ele alınması gerekmektedir. Üçüncü olarak *Booking no* zorunluluğunun kaldırılmasının PORT AKDENİZ'in diğer dışlayıcı davranışlarını destekleyici bir unsur olup olmadığı incelenmelidir. Son olarak PORT AKDENİZ'in ardiye indirimleri, takozlama indirimleri ve indirimlerin keyfi uygulanmasına yönelik iddiaların da fiyatlandırma yoluyla uygulanan dışlayıcı davranışlar kapsamında ele alınması gerekmektedir.

İndirim Sistemlerine İlişkin Teorik Çerçeve:

- (284) Tek taraflı dışlayıcı davranışlar başlıca iki büyük paradigma çerçevesinde tartışılmaktadır. Birisi yıkıcı fiyatlandırma, diğeri ise rakiplerin maliyetlerini yükseltmedir (RMY). Yıkıcı fiyatlamada hâkim durumdaki firmanın fiyatları ve maliyetlerine odaklanılmakta ve rakibi dışlaması için maliyet altında fiyatlandırma yaparak bir fedakârlıkta bulunması gerekmektedir. Diğer yandan RMY stratejisinde fiyat ve maliyetlerden ziyade davranışın piyasada müşteri veya girdi kapaması yoluyla rekabete zarar verip vermediğine odaklanılmaktadır.
- (285) RMY stratejileri yıkıcı fiyatlandırma uygulamalarıyla karşılaştırıldığında hâkim durumdaki firma bakımından daha avantajlı bir yöntem olabilmektedir. İlk olarak maliyetleri yükselen rakipler pazardan dışlanmasa da onlarla rekabet etmek daha kolay hale gelmektedir. İkincisi, rakibin dışlanması ve uzun dönemde kar elde etmek için maliyet altında fiyatlar uygulayarak fedakârlıkta bulunmaya gerek yoktur. Üçüncüsü, maliyetleri yükselen rakipler çıktı seviyesini azalttığında hâkim durumdaki firma kısa zamanda pazarda fiyatları arttırma imkânına sahip olacaktır. Son olarak bu uygulama için hâkim durumdaki firmanın derin bir finansal güce sahip olmasına gerek yoktur. Özellikle fiyatlandırma dışındaki yollarla rakibin maliyetinin artırılması söz konusu ise küçük bir rakibi dışlamak için fiyatlandırma stratejileriyle kısa dönemde finansal kayba uğramasına gerek olmayacaktır.
- (286) RMY kapsamında piyasa kapama etkisi bakımından girdi kısıtlaması veya müşteri kısıtlaması çerçevesinde bir analiz yapılmaktadır. Müşteri kısıtlaması bakımından dışlayıcı davranışlar rakiplerin müşteri kitlesinin bir kısmına ya da tamamına erişimi azaltarak rakiplerin çıktı düzeylerini ve büyüme yeteneğini azaltmaktadır. Her ne kadar müşteriler hala rakipleri tercih edebilse de kapamadan etkilenen rakiplerin neden

olduğu dezavantajlar bulunmaktadır. Böylece dışlayan hâkim durumdaki firma pazar gücünü koruyabilmekte ya da arttırabilmektedir.

- (287) Müşterilere etkin erişimin kısıtlanmasıyla rakibin müşteri tabanı, rakibin maliyetlerini karşılayacak ve pazarda kalmasına yetecek kadar kazanmasını engelleyecek boyutta sınırlanabilmektedir. Rakibin satışları bu etkin ölçeğin (*minimum viable scale*) altına düşerse rakipler pazardan çıkmayı düşünebilmektedir.
- (288) İndirim sistemleri, bir müşterinin satın almalarında veya girdi tedarikçisinin satışlarında münhasırlığa veya başka tür bir ayrımcılığa bağlı fiyatlandırmayı içerir. İndirim sistemleri münhasırlık için ödemeleri, sadakat indirimlerini (veya girdi satın alımları durumunda primleri) ve paket indirimleri veya ödemeleri içermektedir. Bu uygulamalar kapsamında fiyatların düşük olması yıkıcı fiyatlandırmayı akla getirirse de davranışın münhasır anlaşma ve bağlamayla benzer etkileri nedeniyle RMY daha makul bir paradigma olabilmektedir.
- (289) İndirim sistemlerinin sınıflandırılmasında en temel ayırım, tek ürün indirimleri ile paket indirimleri arasında yapılabilir. Herhangi bir indirim sisteminde indirim kazanılabilmesi, tek bir ürünün satın alınması koşuluna bağlanmışsa bu tür indirimler “tek ürün indirimleri” olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, indirim sisteminde yer alan satın alma koşulu birden çok ürünü veya pazarı kapsıyorsa söz konusu indirimler “paket indirimleri” olarak nitelendirilmektedir. Tek ürün indirimlerinin tipik özelliği, indirim sisteminde yer alan satın alma koşulunun belirli bir dönem (referans dönem) içerisinde yerine getirilmesinin zorunlu olmasıdır. Bu tür indirimlerde, indirim için gerekli olan satın alma koşulunun ilgili referans dönem içerisinde yerine getirilememesi halinde indirim kazanılamamaktadır. Satın alma koşulunun belirli bir dönem ile sınırlanmadığı indirim uygulamalarında ise alıcılar üzerinde referans dönemin sona ermesinden kaynaklanan indrimi kaybetme riski bulunmamaktadır.
- (290) Çok ürünlü indirim ya da karışık paketleme olarak da adlandırılabilen paket indirimlerinde ürünler ayrı ayrı da satışa sunulabilmekte ancak ayrı ayrı alındıklarında ürünlerin toplam fiyatı paket fiyatının üzerinde olmaktadır. Müşterinin belirli bir dönemde en az iki farklı üründen veya pazardan belirli miktarlarda alım yapmasına bağlı olarak sunulan indirimler de paket indrimi olarak kabul edilmektedir.
- (291) Paket indirimlerin rekabeti kısıtlayıcı etkilerine yönelik değerlendirmeler, hâkim durumdaki teşebbüsün sunduğu pakete, rakiplerinin (tek başına ya da diğer rakiplerle birlikte) makul bir alternatif paket sunarak rekabet edebilmesinin mümkün olup olmamasına göre farklılık göstermektedir.
- (292) İndirim sistemleri ayrıca indirimin kapsamına göre geriye dönük indirimler ve üst dilim indirimleri şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Müşterinin indirim hedefini yakalaması halinde ilgili dönemde indirim sunan teşebbüsten yaptığı tüm alımlar için indirim kazanabildiği indirim sistemlerine “geriye dönük indirimler”; sadece indirim hedefinin üzerindeki alımları için indirim kazanabildiği indirim sistemlerine ise “üst dilim indirimleri” denilmektedir. Geriye dönük indirimlerin rekabet karşıtı piyasa kapamaya yol açması; indirim hedef(ler)inin kişiselleştirilmiş olduğu, indirim oranının ve indirim hedefinin tüketicinin ilgili referans dönemindeki toplam talebi içerisinde önemli bir yer tuttuğu ve özellikle de hâkim durumdaki teşebbüsün rakiplerinin, her bir müşterinin talebinin tamamı için kendisi ile eşit koşullarda rekabet edemedikleri durumlarda daha muhtemeldir. Üst dilim indirimlerinin ise, satışların sadece belirli bir kısmında düşük fiyatların uygulandığı bir fiyatlandırma stratejisi olarak ele alınması mümkündür.

- (293) İndirim sistemlerinde tüm müşteriler için geçerli standart satın alma hedef(ler)i bulunabileceği gibi her bir müşterinin talebine göre kişiselleştirilmiş satın alma hedefleri de bulunabilmektedir. Kişiselleştirilmiş satın alma hedefleri çeşitli şekillerde formüle edilebilir. Örneğin, bu tür bir satın alma hedefi müşterinin belirli bir dönemdeki toplam talebine göre belirlenmiş bir miktar hedefi şeklinde tespit edilebileceği gibi müşterinin belirli bir dönemde yapacağı alımların belirli bir oranı veyahut müşterinin geçmişteki bir referans dönemde yaptığı alımların belirli bir oranı şeklinde de tespit edilebilir. Tüm müşteriler için geçerli bir satın alma hedefi, belirli müşteriler bakımından kişiselleştirilmiş bir satın alma hedefi ile aynı işleve sahipse bu müşteriler bakımından söz konusu hedefin kişiselleştirilmiş olduğu kabul edilir.
- (294) İndirimin alıcı bazındaki etkilerine göre yapılabilecek bir diğer ayırım ise sadakat indirimleri ile miktar indirimleri arasındadır. Sadakat indirimleri belirli bir referans dönemi boyunca alıcının ihtiyaçlarının tamamının veya önemli bir kısmının indirim yapan teşebbüsten sağlanması şartına bağlı indirimler olarak tanımlanabilmektedir. Miktar indirimleri ise müşterinin alımlarının maliyette yaratacağı tasarruf göz önüne alınarak sadece alınan miktara bağlı olarak verilen ve tüm alıcılar için objektif olarak uygulanan indirimlerdir.
- (295) İndirim sistemlerine ilişkin bir diğer kategori de hedef indirimidir. Hedef indirimi müşterinin belirli bir referans dönem için alıcının belirlenen indirim hedefini yakalaması veya aşması halinde verilen indirimleri ifade etmektedir. Hedef indirimleri her bir alıcı için etkileri bakımından sadakat indirimlerinden farklı değildir. İndirimi kazanmanın koşulu olarak belirlenen satış hedefleri miktar indirimleri gibi maliyet tasarrufu sağlayan bir miktar düzeyini değil, her bir alıcının toplam talebinin önemli bir kısmını temsil etmektedir. Böylece indirimin koşulu her bir alıcı için talebinin tamamına veya büyük bir kısmına denk gelen kişiselleştirilmiş alım hedefleri şeklinde olmaktadır.
- (296) Yukarıda sıralanan indirim uygulamalarının sadakat yaratıcı etkileri bakımından değerlendirilmesi aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo-9: İndirim Sistemlerinin Sadakat Artırıcı Etkileri Bakımından Sınıflandırılması

İndirim Sistemi Türü \ Sadakat Artırıcı Etkisi	Sadakat Artırıcı Etkisi Yüksek	Sadakat Artırıcı Etkisi Düşük
Üst Dilim İndirimleri		✓
Geriye Dönük İndirimler	✓	
Sabit Oranlı İndirimler		✓
Artan Oranlı İndirimler	✓	
Standart Hedefli İndirimler		✓
Kişiselleştirilmiş İndirimler	✓	
Büyüme İndirimleri	✓	
Hedef İndirimleri	✓	

- (297) Sadakat indirimlerinin rekabet otoriteleri ve mahkemeler bünyesinde soruşturulmasının asli nedeni pazarın rakiplere kapatılması, rakiplerin dışlanmasına yol açmak suretiyle rekabetin önemli ölçüde engellenmesidir.
- (298) Ticari hayatta yaygın olarak kullanılan indirim sistemlerinin; fiyatların düşmesini sağlamak, çıktı düzeyini ve ürün çeşitliliğini arttırmak, ürünlerin ayrı ayrı satın alınmasından kaynaklanan işlem maliyetlerini düşürmek, yeniden satıcıların sağlayıcının ürünlerine yoğunlaşmasını temin ederek bedavacılığı önlemek gibi etkinliği ve tüketici refahını artıracak etkileri bulunabilmektedir. Bununla birlikte, söz konusu indirimler hâkim durumdaki teşebbüsler tarafından sunulduğunda, rekabet karşıtı piyasa kapamaya da yol açabilmektedir.

- (299) Rekabet karşıtı piyasa kapamanın varlığını incelerken genellikle hâkim durumdaki teşebbüsün ve rakiplerinin konumu, ilgili pazardaki koşullar, müşterilerin ya da sağlayıcıların konumu, incelenen davranışın kapsamı ve süresi, fiili piyasa kapamayla ilgili olası deliller ve dışlayıcı stratejiye dair doğrudan veya dolaylı deliller dikkate alınmaktadır.

Paket İndirimlerine Yönelik Teorik Çerçeve:

- (300) Paket indirimleri gibi koşullu indirimlere yönelik itirazın kaynağında, indirime bağlı olan koşulun açık bir şekilde rekabet etmeme yükümlülüğü işlevi görmesi bulunmaktadır. Müşterilerin gereksinimlerinin tamamını hâkim durumdaki firmadan alması karşılığında ödediği fiyat tek başına itirazın hedefi olmayıp esas olarak koşulun kendisine itiraz edilmektedir. Bu şekilde oluşacak kapamayı değerlendirirken eşit etkinlikte rakip testi kapsamında maliyet ve satış fiyatlarıyla ilgili ekonomik veriler ile özellikle hâkim durumdaki teşebbüsün maliyetin altında fiyatlama yapıp yapmadığı incelenmektedir. Öncelikle hâkim durumdaki firmanın maliyetleri dikkate alınarak yapılacak eşit etkinlikte rakip testi çerçevesinde hâkim durumdaki firmanın fiyatlama davranışlarının eşit etkinlikteki rakipleri pazardan dışlama potansiyeli bulunması halinde ilgili diğer niceliksel veya niteliksel delilleri de rekabet karşıtı piyasa kapamaya ilişkin genel değerlendirmeye dâhil etmek gerekmektedir.
- (301) Komisyon, Kılavuzunda paket indirimlerini (*multi-product rebates*) bağlama ve paket satışlar kapsamında açıklamış olsa da Komisyonun paket indirimlerine yaklaşımı indirim sistemlerinde olduğu gibidir. Diğer bir ifadeyle, paket indirimlerinin eşit etkinlikteki rakibe yönelik yol açtığı piyasa kapamaya odaklanmaktadır. Komisyonun Kılavuzuna göre hâkim durumdaki firmanın paket ürününe dâhil olan her bir ürün için artan gelirin artan maliyetleri karşılayıp karşılamadığının incelenmesi, indirimin değerlendirilmesinde en ideal yoldur. Fakat pratikte artan geliri belirlemek oldukça karmaşıktır. Bu nedenle Komisyon artan fiyatları ölçü olarak almaktadır. Eğer paketteki her bir ürün için müşterilerin ödediği ek fiyat, söz konusu ürünü pakete dâhil eden hâkim teşebbüsün uzun dönem ortalama artan maliyetinin (LRAIC) üzerinde kalırsa, eşit etkinlikteki rakibin paket ile rekabet edebileceği varsayılmaktadır. Bununla birlikte artan fiyat LRAIC'nin altındaysa, eşit etkinlikteki rakibin genişlemesi veya pazara girişi engelleniyor olabilmektedir.
- (302) Komisyon ayrıca koşullu indirim uygulamaları yoluyla piyasa kapama etkisi yaratması için hâkim durumdaki teşebbüslerin zarara katlanmasının bir gereklilik olmadığını, bu anlamda yıkıcı fiyatlama uygulamasından ayrıldığını da not etmektedir. Bu noktada Komisyonun aradığı ölçüt rakiplerin, hâkim durumdaki teşebbüse kayan müşterileri geri kazanmak için ödemesi gereken tazminat tutarının miktarıdır. Dolayısıyla AB uygulamasında paket ürün indirimleri ile tek ürün indirimleri arasında bir ayırmadan ziyade indirimlerin sadakat yaratıcı etkilerine odaklanan bir yaklaşım görülmektedir.
- (303) Komisyonun Kılavuzuna göre paket için sunulan indirim, paketteki ürünlerden yalnızca bir kısmını sunmakta olan eşit etkinlikteki rakibin indirimli paket ile rekabet edemeyeceği kadar büyük olması halinde, bağlayan ya da bağlanan pazarda rekabete aykırı etki olabilir. Pazardaki rakipleri ve hâkim durumdaki firma aynı paketi satmaktaysa ya da uygun bir zaman aralığında ek maliyetlere katlanmadan aynı paketi sunabilirse, Komisyon, paketler arasında rekabet olduğunu kabul etmektedir. Bu durumda Kılavuz, paketteki her bir ürün için artan fiyat ile artan maliyetlerin

değerlendirilmesi yerine bir bütün olarak paketin fiyatının ve paketin maliyetinin değerlendirileceğini belirtmektedir.

(304) Kurulun Luxottica kararında da indirim sistemlerinin teşebbüslerin yıkıcı fiyatlamaya yoluyla maliyet altı fiyatlamaya yapmalarına yol açabileceğinden yıkıcı fiyatlamaya ihlali nedeniyle olabileceği, bu bağlamda konunun öncelikle hâkim durumun kötüye kullanılması hallerinden yıkıcı fiyat ihlali bakımından değerlendirildiği, Gümrük Ticaret Bakanlığında alınan toptan maliyetler ile teşebbüslerden alınan toptan satış fiyatlarının karşılaştırılması sonucu karlılığın da yüksek olduğu bilindiğinden, marka imajı ve moda algısından dolayı farklılaşmış ürünlerin satıldığı güneş gözlüğü sektöründe, uygulanan indirim sisteminin, maliyet altı fiyatlamaya yaparak rakipleri pazarın dışına çıkaracak bir boyutunun olamayacağı değerlendirilmiş, bu nedenle LUXOTTICA tarafından uygulanan indirim sistemlerinin yıkıcı fiyat ihlali bakımından daha detaylı incelenmesine gerek duyulmadığı belirtilmiştir. Bununla birlikte hâkim durumdaki teşebbüsün, indirim sistemleri yoluyla fiili münhasırlık yaratarak mevcut ve potansiyel rakiplerin gerekli kanallara erişimini engellemek suretiyle ilgili pazar(lar)ı kapayabilmekte ve bu şekilde rakiplerin hâkim durumdaki teşebbüse karşı etkin birer rakip olarak ortaya çıkma olanaklarını kısıtlayabildiği, indirim sistemlerinin rakiplerin pazarın yarışılabilir olan kısmındaki paylarını etkileyebileceği, bir diğer deyişle fiili münhasırlık yoluyla rakipleri dışlayıcı bir kapamaya gidebileceği değerlendirilerek LUXOTTICA tarafından uygulanan indirim sistemi fiili münhasırlık ihlali bakımından incelenmiştir.¹⁸

(305) Bu noktada Danıştay'ın 30.03.2011 tarih ve 11-18/341-103 sayılı Kurul kararına ilişkin E: 2012/1229 ve K:2016/3374 nolu kararındaki şu ifadeler dikkat çekmektedir:

“İndirim sistemleri, Üretim veya dağıtım zincirinin herhangi bir aşamasındaki ticarete ya sağlayıcının tek taraflı davranışı ya da sağlayıcı ile alıcı arasındaki bir irade uyuşmasının sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. İndirim sistemleri pazarı kapayıcı ya da dışlayıcı etki doğurma potansiyelleri bağlamında sadakat artırıcı etkiye sahip olup olmadıkları bakımından sınıflandırılabilir. Hâkim durumdaki teşebbüs tarafından uygulanan indirim sistemlerinin, yıkıcı fiyatlamaya yol açmadığı hallerde de kötüye kullanma olarak kabul edilmesi mümkündür. Bu çerçevede, hâkim durumdaki teşebbüs tarafından uygulanan indirim sistemi ve uygulamalarının, maliyet altı fiyatlamaya gitmeden, sadakat artırıcı etkilere yol açmak suretiyle ilgili pazarın rakiplere kapatılması veya rakiplerin pazardan dışlanması amacıyla tasarlanıp tasarlanmadığının ve böyle bir potansiyelle de sahip olup olmadığının ortaya konulması gerekmektedir.”

(306) Yukarıdaki Danıştay kararında hâkim durumdaki firma tarafından uygulanan indirim sistemlerinin maliyet altı fiyatlamaya gitmeden sadakat artırıcı etkilere yol açmak suretiyle ilgili pazarın rakiplere kapatılması veya rakiplerin pazardan dışlanması amacıyla tasarlanıp tasarlanmadığının ve böyle bir potansiyelle sahip olup olmadığının ortaya konulması gerektiği belirtilerek dava konusu Kurul kararı onaylanmıştır.

(307) Danıştayın 14/11/2019 tarih ve 19-40/664-285 Kurul kararına ilişkin E:2020/1242 ve K:2021/748 nolu başka bir kararında da şu ifadeler yer almaktadır:

“Öte yandan; 4054 sayılı Kanun'da hâkim durumda olan teşebbüsler dahil olmak üzere tüm teşebbüslerin pazar payını korumak amacıyla teşvik edici indirim uygulamasını yasaklayan bir hüküm bulunmadığı, indirimler sonucu oluşan

¹⁸ Kurulun 23.02.2017 tarih ve 17-08/99-42 sayılı kararı.

fiyatların yıkıcı olmaması ve maliyet altı satış yapılmaması kaydıyla teşebbüslerin fiyat indirimi yoluna gidebileceğinde tereddüt bulunmadığı, hakim durumdaki teşebbüslerin uyguladığı indirim sistemlerinin 4054 sayılı Kanun'a aykırı olduğundan bahsedebilmek için, öncelikle indirimler sonrası oluşan fiyatların yıkıcı olup olmadığının tespiti ve buna bağlı olarak pazardaki veya pazara girmek isteyen oyunculara olan etkileri ve kendi hakim gücünü artırılıp artırmadığının belirlenmesi gerektiği, ancak hâkim durumdaki teşebbüs tarafından uygulanan indirim sistemlerinin, yıkıcı fiyatlamaya yol açmadığı hâllerde de kötüye kullanma olarak kabul edilmesinin mümkün olduğu; bu çerçevede, hâkim durumdaki teşebbüs tarafından uygulanan indirim sistemi ve uygulamalarının, maliyet altı fiyatlamaya gitmeden, sadakat artırıcı etkilere yol açmak suretiyle ilgili pazarın rakiplere kapatılması veya rakiplerin pazardan dışlanması amacıyla tasarlanıp tasarlanmadığının ve böyle bir potansiyele sahip olup olmadığının da ortaya konulması gerektiği de açıktır.”

- (308) Danıştayın bu kararında da önceki kararındaki yaklaşım korunmuş olup yalnızca yıkıcı bir fiyatlama bulunmadığı çerçevesinde bir analiz yapıldığı, hâkim durumdaki teşebbüs tarafından uygulanan indirimlerin, maliyet altı fiyatlamaya gitmeden, sadakat artırıcı etkilere yol açmak suretiyle ilgili pazarın rakiplere kapatılması veya rakiplerin pazardan dışlanması amacıyla yapılabileceği, söz konusu indirim uygulamalarının piyasa koşullarının zorlaması sonucu mu ortaya çıktığı, yoksa rakipleri etkisizleştirmeye dönük sistematik bir plan dâhilinde mi gerçekleştiğinin veya böyle bir potansiyele sahip olup olmadığının ortaya konulması, diğer bir deyişle hâkim durumdaki bir teşebbüsün davranışı gerçekleştirirken sahip olduğu niyetin yıkıcı olup olmadığının saptanması gerektiği ifade edilerek dava konusu Kurul kararı iptal edilmiştir.
- (309) Yukarıda yer alan Komisyonun yaklaşımı, Kurul kararları ve birbirine paralel yönde değerlendirme yapılan Danıştay kararları dikkate alındığında maliyet altı fiyatlamaya gitmeden de hâkim durumdaki firmanın pazarın rakiplere kapatılması amacıyla hareket edebileceği ve hâkim durumdaki teşebbüsün buna yönelik davranışının böyle bir potansiyele sahip olup olmadığının ortaya konmasının gerektiği değerlendirilmektedir.

PORT AKDENİZ'in İndirim Uygulamalarının Genel Çerçevesi:

- (310) PORT AKDENİZ, sistematik olarak indirim uygulamalarına 2016 yılında başladığını ve bu tarihten itibaren indirimlerin “özel uygulama formları” ile kayıt altına alınmaya başladığını belirtmiştir. Özel uygulama formları tarife harici yapılan indirimlerin kayıt altına alınması ve takibi adına başlatılan şirket içi bir uygulama olup bu kapsamda müşterilerin imzası alınmamaktadır. Özel uygulama formları PORT AKDENİZ'in Ticaret Departmanı Şefi, Ticaret Müdürü, Mali İşler Müdürü ve Genel Müdürü tarafından imzalanmaktadır. Maktu nitelikte olan bu formlar özel uygulama yapılması planlanan işin işlevine bağlı olarak içerik açısından değişiklik gösterebilmektedir. Ayrıca özel uygulama formlarının süresi bazı durumlarda güncellenmeyerek bir yıldan uzun süre ile geçerli olabilmektedir. Dolayısıyla özel uygulama formlarının müşteriler bakımından bağlayıcı dokümanlar olmadığı anlaşılmaktadır. 2016 yılından itibaren konteyner hizmetlerinde uygulanan indirimler standart indirimler, müşteriye özgü indirimler ve yüke özgü indirimler şeklinde gruplandırılabilir.
- (311) Firmanın özel uygulamaları 01.06.2021 tarih ve 18241 sayılı bilgi dilekçesi ile Kuruma sunduğu bilgiler incelendiğinde yük cinsi bazında ihracatta konteyner yüklemelerinde indirim, ücretsiz konteyner serbest sürelerinin ve yük depolama sürelerinin uzatılması, yaş meyve sebze bazı hizmet kalemlerinde özel tarife, blok mermerde hem

ihracatçılara hem konteyner hatlarına yönelik olarak belirlenen eşikleri aşan kısım için teşvik ödemeleri, diğer yandan mobilya ithalatlarında konteyner ardiye tarifelerinde oransal indirim şeklinde çok çeşitli uygulamaların olduğu anlaşılmaktadır.

- (312) İkinci olarak firma bazında konteyner hatlarının her biri için ayrı ayrı kota bazlı indirimin yanı sıra çeşitli firmalara ithalat ve ihracat işlemlerinde indirimler uygulandığı görülmektedir. Firma bazında, belirlenen eşğin aşılması halinde yıl sonunda geriye dönük indirim, eşğe tabi olmaksızın yapılan indirim ve hizmet bazlı indirim yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu indirimlere ek olarak standart bazı teşviklerin de yaygın olarak firma tarafından tercih edildiği görülmektedir. Bunlar arasında boş konteyner serbest süreleri, ağır tonaj halinde oluşan ekstra iç dolum ve iç boşaltma tarifelerinde indirim uygulandığı görülmektedir.
- (313) Söz konusu teşvik uygulamalarının daha kısa süreler öngören indirimler de olmakla birlikte en fazla yıllık olarak belirlendiği, bununla birlikte formların yıl sonunda yeniden imzalanmadan gelecek yıl da uygulanmaya devam ettiği anlaşılmaktadır. Bunun yanında 2020 yılı Mart ayında başlayıp yıl sonuna kadar geçerli olan ve blok mermer ihracatlarında dolu giriş yapan konteyner başına yükleme ücretinde yapılan indirim dikkat çekmektedir. 2019 yılında ise kasalı ve blok mermerde yıllık olarak belirlenen eşğin aşılması halinde takozlama ücretinde indirimin benimsendiği anlaşılmaktadır. Takozlama ücretlerinde öngörülen bu indirimin 2018 yılındaki firma bazlı kota uygulamasının yerini aldığı görülmektedir. Kota bazlı indirim uygulaması kapsamında 28 adet blok ve kasalı mermer ihracatçısı firmanın geçmiş beş yıllık ticaret hacmi göz önünde bulundurularak belirlenen kotaları yakalaması halinde yıl sonunda geriye dönük olarak komisyon/prim ödemesi yapılmaktadır.

PORT AKDENİZ'in Konteyner Hat Acentelerine İndirim Uygulamalarının Değerlendirilmesi:

- (314) Şikâyet konusu iddialardan bir diğeri, konteynerlerin liman dışında dolumunun yapılması halinde, boş konteynerlerin liman sahası dışına çıkarılması ve liman sahasına dolu girişi için konteyner başı ihracatçıdan (.....) USD arası bedel tahsil ederek ihracatçıların AKİŞ'ten sağladığı hizmetin fiyat avantajını ortadan kaldırdığı yönündedir. Bu iddia ile ilgili yapılacak değerlendirmede öncelikle PORT AKDENİZ'in konteyner hat acentelerine yönelik indirim uygulamalarına yer verilmesi gerekmektedir. Konteyner hat acentelerine sunulan indirimlerin boş konteyner depolama tercihleri üzerinde etki yarattığından bahsedilmesi gerekmektedir. Ardından PORT AKDENİZ'in konteyner kapı boş çıkışı ve konteyner kapı dolu girişi uygulamasını ve buna ilişkin tarife yapısının liman sahası dışında dolum hizmetlerine etkisi üzerine durmak gerekmektedir.
- (315) PORT AKDENİZ'in konteyner hat acentelerine gerek limanda dolu konteyner yükleme boşaltma miktarı bazında gerekse konteyner depolama faaliyetleri bazında indirimler sağladığı görülmektedir. PORT AKDENİZ'den edinilen bilgiler çerçevesinde 2017 yılından itibaren Antalya Limanı'nı kullanan üç konteyner hattına yönelik dolu konteyner yükleme boşaltma miktarı bazında aşağıdaki tabloda yer verilen indirimlerin tanımlandığı görülmektedir.

Tablo-10: PORT AKDENİZ Tarafından BELSTAR, CMA ve MSC'ye Dolu Konteyner Yükleme Boşaltma Miktarı Bazında Uygulanan İndirimler

Yıl	Acente Adı	İndirimin Şartı (Konteyner Adedi)	İndirim (Konteyner Başına)
2017*	BELSTAR	(.....)	(.....)
	CMA	(.....)	(.....)
	MSC	(.....)	(.....)
2018	BELSTAR	(.....)	(.....)
	CMA	(.....)	(.....)
	MSC	(.....)	(.....)
2019	BELSTAR	(.....)	(.....)
	CMA	(.....)	(.....)
	MSC	(.....)	(.....)
2020	BELSTAR	(.....)	(.....)
	CMA	(.....)	(.....)
	MSC	(.....)	(.....)

*Ekim, Kasım ve Aralık Ayları
Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sunulan bilgiler

- (316) Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, PORT AKDENİZ'in konteyner hat acentelerinin her biri için belirlenen dolu konteyner yükleme boşaltma miktarı dikkate alınarak belirlenen kotalara ulaşılması halinde yıl sonunda geriye dönük olarak birim başına indirimler uygulanmaktadır. Konteyner hatlarının belirlenen referans dönemlerinde kendilerine yönelik belirlenen hedefi yakalaması halinde indirim hakkı kazandığı bu uygulamanın kişiselleştirilmiş hedef indirim niteliğinde olduğu görülmektedir. Daha önce değinildiği üzere hedef indirimlerinin her bir alıcı için etkileri sadakat indirimlerinden farklı değildir. İndirimi kazanmanın koşulu olarak belirlenen satış hedefleri, her bir alıcının toplam talebinin önemli bir kısmını temsil etmektedir. Böylece indirimin koşulu her bir alıcı için talebinin tamamına veya büyük bir kısmına denk gelen kişiselleştirilmiş alım hedefleri şeklinde olmaktadır.
- (317) Konteyner adedi bazında her bir konteyner hattı için farklı kotaların belirlendiği görülmektedir. Konteyner hatlarının Antalya'daki iş hacimleri incelendiğinde bu indirim uygulamasının konteyner hatlarının talep miktarı ile uyumlu olup olmadığı incelenmektedir.

Tablo-11: Konteyner hatlarının konteyner hacimleri (TEU)

Yıl	MSC	BELSTAR	CMA
	Dolu Yükleme+Boşaltma Teu	Dolu Yükleme+Boşaltma Teu	Dolu Yükleme+Boşaltma Teu
2015	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

- (318) Yukarıdaki tablodaki veriler incelendiğinde, hedef kotaların MSC'nin talep miktarı ile uyumlu olarak yakalanabilecek bir hedef olduğu, bununla birlikte CMA ve BELSTAR bakımından özellikle 2019 yılında önceki yıl baz alınarak iş hacmini arttırdığı varsayımıyla belirlendiği kabul edilebilecek olsa da iş hacminin çok üzerinde kaldığı, 2020 yılında ise önceki yıl iş hacmi ile uyumlu olmayan hedeflerin belirlenmiş olduğu anlaşılmaktadır.
- (319) Kişiselleştirilmiş hedef indirimlerin sadakat yaratıcı etkileri yüksektir. Bununla birlikte hedeflenen eşiklerin yüksek belirlenmesi halinde hedef indirim uygulamasının başarılı olması mümkün olamamaktadır. Tabloda gösterilen indirim uygulamasının gerçekleşip gerçekleşmediğine ilişkin olarak, hatlardan ve PORT AKDENİZ'den edinilen bilgilerden aşağıdaki tablo oluşturulmuştur.

Tablo-12: CMA, BELSTAR ve MSC Tarafından Hak Edilen TEU Başına İndirim Tutarı

HAKEDİLEN TEU BAŞINA İNDİRİM TUTARI			
Yıl	CMA	BELSTAR	MSC
2017	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

- (320) Yukarıdaki tabloda, dolu konteyner yükleme boşaltma miktarı bazında belirlenen kotaların 2017 yılında bütün firmalar tarafından aşıldığı ve indirim hak kazanıldığı görülmektedir. Bununla birlikte sonraki yıllarda yalnızca MSC'nin indirim hak kazandığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in bu indirim uygulamasında konteyner hatları bakımından tutturulması zor hedefler belirlendiği, bu anlamda MSC dışındaki hatlar bakımından sadakat artırıcı sonuca ulaşamadığı görülmektedir.
- (321) CMA ve BELSTAR bakımından PORT AKDENİZ'in indirimlerin hedefe ulaşamamış olmasının hedeflerin yüksek belirlenmesinden kaynaklanmış olabileceği gibi Antalya'da son yıllarda iş hacmindeki daralmanın ve konteyner hatlarının bağımsız ticari kararlarının etkili olabileceği değerlendirilmektedir. Antalya Limanı'nı kullanan çoğu mermer ihracatından oluşan ticaret hacminin 2017 yılındaki yüksek seviyesinin sonraki yıllarda önemli miktarda azaldığı görülmektedir. Bu süreçte azalan hacmin büyük kısmının CMA ve BELSTAR iş hacminden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Konteyner hatlarının yıllar itibarıyla yükleme ve boşaltma miktarları dikkate alındığında Antalya Limanı'nda sahip olduğu toplam konteyner hacmine paralel olarak kotaların farklılaşmasının makul olduğu değerlendirilmektedir.

Konteyner Depolama İndirimleri:

- (322) PORT AKDENİZ'in dolu konteynerlere yönelik hat bazında belirlediği kota uygulamasına ek olarak dolu ve boş konteyner depolama indirimleri uyguladığı görülmektedir. Aşağıdaki tabloda PORT AKDENİZ'in konteyner depolama için sağladığı serbest süreler yer almaktadır.

Tablo-13: Konteyner Ardiye Tarifeleri

	KONTEYNER ARDİYE TARİFELERİ										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
İTHAL DOLU ARDİYE (Müşteriye Yansıtılır)											
SERBEST SÜRE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20 Feet (Dolu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
40 Feet (Dolu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İHRAÇ DOLU ARDİYE (Konteyner Hatlarına yansıtılır)											
SERBEST SÜRE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20 Feet (Dolu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
40 Feet (Dolu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TEKRAR SEVK ARDİYE (Konteyner Hatlarına yansıtılır)											
SERBEST SÜRE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20 Feet (Dolu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
40 Feet (Dolu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BOŞ KONTEYNER ARDİYE (Konteyner Hatlarına yansıtılır)											
SERBEST SÜRE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20 Feet (BOŞ)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
40 Feet (BOŞ)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

*(.....)

- (323) Yukarıdaki tabloda, PORT AKDENİZ'in ithal dolu konteynerler için serbest süre uygulamasının olmadığı ve ardiye tarifelerinin (.....) USD/gün (20') ve (.....) USD/gün (40') seviyesinde olduğu görülmektedir. İhraç dolu konteyner için ise (.....) gün serbest süre uygulamasının bulunduğu, bunu aşan günler için (.....) USD/gün (20') ve (.....) USD/gün (40') seviyesinde olduğu görülmektedir. Ayrıca PORT AKDENİZ'in konteyner hatlarına konteyner ardiyesi için sağladığı serbest süreler ek olarak çeşitli teşvik indirimlerinin olduğu görülmektedir. 2017, 2018 ve 2019 yıllarında hafta sonunda iç dolum yapan konteynerlere depolama ücreti yansıtılmamaktadır. 2020 yılında ise eğer konteyner iç dolumu ve gemiye yüklenmesi aynı ayda yapılırsa, armatöre dolu konteyner depolama ücreti yansıtılmamaktadır. Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere ihraç dolu konteynerlerin serbest süresi (.....) gün olup bu sürenin aşılması halinde (.....) USD/gün (20') ve (.....) USD/gün (40') tarife uygulanmaktadır.
- (324) Soruşturma konusu hizmetler bakımından önem arz eden boş konteyner ardiyenin ise diğer ardiye türlerine göre oldukça esnek bir tarife yapısına sahip olduğu görülmektedir. Özellikle 2017 yılından itibaren boş konteyner ardiye (.....) gün arasında giderek artan şekilde serbest süre uygulamasına tabidir. Bu süreyi aşması halinde gün başına uygulanan tarife ise ithal dolu ve ihraç dolu konteyner ardiye tarifelerine göre daha düşük seviyededir.
- (325) PORT AKDENİZ tarafından ithal dolu konteyner ardiyesinin son dokuz yılın ortalamasının (.....) gün, ihraç dolu konteyner ardiyesinin son dokuz yılın ortalamasının (.....) gün ve boş konteyner ardiyesinin son dokuz yılın ortalamasının (.....) gün olduğu belirtilmiştir. Diğer yandan konteyner hatları tarafından sağlanan bilgiler çerçevesinde limanda sağlanan serbest süre uygulaması kapsamında konteyner depolama masraflarının olmadığı ifade edilmiştir.
- (326) Bilindiği gibi konteyner sahibi olan hat acentelerinin gerektiğinde müşteriye sağlamak üzere boş konteyner depolaması gerekmektedir. Ülkemizde konteynerlerin liman sahasında veya liman sahası dışında konteyner depolarında depolanması

mümkündür. Liman sahası dışında hat acentelerinin kendilerine ait depoları bulunabilmekle birlikte üçüncü kişi işletmelerden de depolama hizmeti sağlamaları söz konusu olabilmektedir.

- (327) PORT AKDENİZ'in konteyner hatlarına yönelik serbest süre ve diğer teşviklerinin liman sahasını liman dışında konteyner depolama alternatiflerine göre avantajlı hale getirdiği anlaşılmaktadır. Konteyner depolamanın liman tarafından teşvik edilmesinin de etkisiyle Antalya'da konteyner hatlarının liman dışında konteyner depolamaya ihtiyaç duymadığı ve liman sahasında depolamayı tercih ettiği anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ'in ücretsiz boş konteyner ardiyesi uygulamasının Antalya Limanı'ndaki iş hacminin de düşmesi ile birlikte liman dışında yeni konteyner depolama yatırımını gereksiz kılarak limanı boş konteyner depolama bakımından tek adres haline getirdiği görülmektedir.
- (328) Antalya Limanı ticaret hacmi incelendiğinde diğer limanlardan farklı olarak ithalat ihracat dengesi açısından ithalatın düşük olduğu, bu sebeple ihracatın gerçekleşebilmesi için konteyner hatlarının boş konteyner getirmesi ve ihracata hazır pozisyonlamaları gerekmektedir. MSC tarafından sunulan bilgilere göre konteyner tedarik imkanlarının limanların ticaret hacmi ile bağlantılı olduğu, İzmir ve Mersin bölgesi limanlarının konteyner hareketinin oldukça yüksek olduğu bununla birlikte Antalya Limanı'nın konteyner hareketi ve uğrak yapan hat sayısı bu iki bölgeye göre düşük olduğundan konteyner tedarik imkanlarının daha kısıtlı olduğu, bu nedenle düzenli olarak boş konteyner pozisyonlanarak bölgedeki firmaların ekipman ihtiyacına cevap verdikleri belirtilmektedir.
- (329) MSC'nin Antalya'da liman dışında depo açmak üzere çalışma yapmakla birlikte bu planından vazgeçtiği bilinmektedir. Buna göre 2013 yılında AKİŞ'in CMA'nın yanı sıra diğer konteyner hatlarına da hizmet vermek üzere teklif ilettiği fakat bunun MSC tarafından kabul edilmediği bilinmektedir. Bu dönemde MSC'nin konteynerlerini CMA ile aynı depoda elleçlemeyi uygun görmeyerek PORT AKDENİZ ile ortak olarak liman dışında bir depo açmayı planladığı fakat bunun da iktisadi nedenlerle hayata geçmediği anlaşılmaktadır. MSC tarafından, Antalya'da mermer ve maden yüklemelerinde yaşanan artışın liman ve liman dışındaki sınırlı kapasite nedeniyle iş fırsatları sunduğu, lojistik servis sağlayıcısı ve MSC grubunun dolaylı hissedarı olduğu MEDLOG ile Antalya'da depo hizmeti sağlamak üzere koordineli çalışma yürütüldüğü, aynı dönemde PORT AKDENİZ'in de benzeri bir çalışma yürütüyor olması nedeniyle depo işletme özelinde iş ortaklığı hususunda görüşmeler yapıldığı, fakat ticari konularda uzlaşamadığı ifade edilmiştir. Ayrıca söz konusu projenin tek başına MEDLOG tarafından sunulmasının karlılık hedeflerine uymaması nedeniyle hayata geçmediği belirtilmiştir.
- (330) BELSTAR tarafından yapılan açıklamalarda BELSTAR'ın 2015-2020 yılları arasındaki verilerine bakıldığında ihracat yüklerine yönelik 20'lik konteyner ihtiyaçlarında ithal dolu olarak gelen 20'lik konteyner miktarının ihracat taşımaları için gerekli olanın yalnızca yaklaşık % (.....)'ini karşılayabildiği ve geri kalan miktarın gemiler ile boş olarak getirildiği ifade edilmiştir. Yüklemelerinin büyük çoğunluğunun mermer ve taş benzeri ürünler olduğu, Antalya'da konteyner depolama yeri tercihlerinde belirleyici olan unsurun standart tarife ile tanımlanmış, liman sahasında boş konteynerlere (.....) gün ve ihraç dolu konteynerlere (.....) gün ödemesiz serbest süre tanınması ve bu sayede ihracata yönelik konteyner depolarının taraflarına depolama maliyeti oluşturmaması olduğu, depolama hizmeti veren AKİŞ dışında başka bir firma olmamakla birlikte PORT AKDENİZ'in kendilerine sağladığı hizmet ve tarife koşullarının yeterli olması sebebiyle

dış depolardan boş konteyner depolama hizmeti alınmasına gerek duymadıkları belirtilmiştir.

- (331) CMA tarafından da, PORT AKDENİZ'in pazar ağı genişliği, ürün çeşitliliği ve ithalat yükleri açısından diğer limanlara kıyasla büyük bir hacme sahip olmadığı, bu durumun konteyner teminini büyük ölçüde etkilediği, ithal konteynerlerin sınırlı olması nedeniyle boş konteyner temininin ancak aktarma limanlarından boş konteyner pozisyonlanarak sağlanabildiği, Antalya'da ise PORT AKDENİZ haricinde CMA'ya ait konteynerlerin geçici dış saha depolarında tutulmadığı ifade edilmiştir.
- (332) Yukarıdakilere ek olarak, konteyner hatları bakımından limanda boş konteyner depolamanın maliyet oluşturmadığı, bununla birlikte liman dışında boş konteyner depolama tercih edilecek olduğunda limandan konteyner çıkışı ve limana tekrar konteyner girişi nedeniyle liman kapı giriş çıkış maliyetleri oluşması, bunun da konteyner hatlarına ek bir maliyet yüklemesi dikkate alındığında kapı giriş çıkış tarifelerinin de konteyner hatlarının boş konteynerleri limanda depolamayı tercih etme kararında etkiye bulunduğu değerlendirilmektedir.
- (333) Sonuç olarak, PORT AKDENİZ tarafından özellikle boş konteyner ardiye serbest sürelerinin, konteyner hatlarının konteyner depolama yeri tercihinde belirleyici olduğu görülmektedir. Konteyner hatlarının boş konteynerlerini tamamen liman sahasında depoladığı, Antalya'nın iş hacmi de dikkate alındığında liman dışında konteyner depolamasına gerek kalmadığı anlaşılmaktadır.

Konteyner Tedarikinde Limanın Önemi:

- (334) Antalya'da konteyner depolama ihtiyacı olmasına rağmen liman dışında konteyner depolama faaliyeti bulunmamaktadır. AKİŞ'ten sağlanan bilgilere göre AKİŞ'in konteyner depolama hizmeti de vermekte olduğu bununla birlikte bu hizmete talebin oldukça sınırlı bir seviyede kaldığı ifade edilmektedir. Aşağıdaki tabloda AKİŞ'in konteyner dolumu için kullandığı konteynerlerin tedarik kaynağı bakımından detayları yer almaktadır.

Tablo-14: AKİŞ'in konteyner dolumu için kullandığı konteynerlerin tedarik kaynağı bakımından detayları

Yıl	Limandan Gelen Konteyner Adedi	İthalat Yoluyla Gelen Boş Konteyner Adedi ¹⁹	Limandan Gelen Konteynerin Toplam İçerisindeki Payı (%)
2014	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten elde edilen bilgiler

- (335) Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere, AKİŞ'in konteyner tedarikinin neredeyse tamamı limandan gelmekte olup, 2017 ve 2018 yıllarında sınırlı ölçüde ithalattan dönen boş konteynerlerin liman deposu yerine AKİŞ'e yönlendirilmesi yoluyla sağlandığı görülmekte ve yalnızca CMA firmasına ait konteynerlerden oluştuğu bilinmektedir. Konteyner hatlarının diğer bölgelerde liman dışında kendilerine ait depolarının bulunduğu ve kendilerine ait konteynerleri depoladıkları ve buna ek olarak konteyner dolum ve konteyner boşaltım faaliyetinde buldukları görülmektedir. Antalya'da ise

¹⁹ İthal edilen yükün liman dışında alıcının tesisinde boşaltıldıktan sonra boş konteynerin limana dönmeyip AKİŞ'te depolanması hali.

konteyner hatlarının liman dışında depoculuk faaliyetine başlamayı tercih etmedikleri anlaşılmaktadır. Bu durumda liman sahası dışında konteyner dolumu yapmak için konteyner tedarik edecek müşterilerin ihtiyaçlarının neredeyse tamamı için limandan terminal hizmeti talebinde bulunması gerektiği, diğer bir ifade ile PORT AKDENİZ'in konteyner tedariki bakımından vazgeçilmez hale geldiği değerlendirilmektedir.

Liman ve Liman Dışı İç Dolum Hizmetleri:

- (336) Şikâyet kapsamında incelenen iç dolum bedeli PORT AKDENİZ tarafından acenteye fatura edilmektedir. Acente de buna kendi komisyonunu ekleyerek müşteriye yansıtmaktadır. Acentelerin müşteriye kestiği bazı faturalarda iç dolum kalemi yer almakla birlikte lokal hizmetlerin belirtilmesi bakımından yeknesak bir uygulamanın olmadığı görülmektedir. Konteyner hat acentelerine PORT AKDENİZ'de konteyner iç dolumu yapılan ve liman dışında iç dolumu yapılan konteynerler bakımından müşterilere uygulanan lokal hizmetler ve tarifeleri sorulmuştur. Aşağıdaki tabloda, konteyner hat acentelerinin PORT AKDENİZ'de ve liman dışında iç dolum yapılması halinde müşterilere faturada yansıttığı tarife kalemleri ve miktarları gösterilmiştir.²⁰

Tablo-15: BELSTAR Örnek Fatura Kalemleri

BELSTAR			
Dolum Yeri	Tanım	Tarife	Konteyner cinsi
Liman içinde ise	Konteyner iç dolum	(.....)	20'lik
Liman dışında ise	Ekipman serbest dolaşım	(.....)	20'lik ve 40'luk aynı
Her iki şekilde	Konteyner gemiye yükleme	(.....)	20'lik ve 40'luk aynı
Not1	Liman içinde doluma ISPS, mühür, temizlik dâhildir		
Not2	Liman dışında doluma ISPS, mühür, temizlik, kapı boş/dolu çıkış/giriş dâhildir.		
Kaynak: Teşebbüsten edinilen bilgiler			

- (337) Yukarıdaki tablodan BELSTAR tarafından limanda konteyner iç dolum yapılması halinde (.....) USD iç dolum ücreti ve (.....) USD gemiye yükleme ücreti yansıtıldığı, toplam ücrete ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu), mühür, temizliğin dahil olduğu, liman dışında konteyner iç dolum yapılması halinde ise (.....) USD ekipman serbest dolaşım ücreti ve (.....) USD konteyner gemiye yükleme ücreti yansıtıldığı, toplam miktar içine ISPS, mühür, temizlik, kapı boş/dolu çıkış/girişin dahil olduğu anlaşılmaktadır. Görüldüğü gibi BELSTAR, limanda iç dolum durumunda müşteriden toplam (.....) USD, liman dışında iç dolum olması halinde müşteriden (.....) USD ücret talep etmektedir.

²⁰ Konteyner acenteleri 20 ve 40' konteyner ayırımını vermiş olsa da soruşturma çerçevesinde mermer yüklemelerinde ağırlıklı olarak 20' konteyner kullanıldığı dikkate alınarak buna ilişkin rakamlar ele alınmıştır.

Tablo-16: CMA Örnek Fatura Kalemleri

CMA			
	Hizmet Kalemi	2019	2020
Konteyner gemiye yükleme	20' Dolu Konteyner	(.....)	(.....)
	40' Dolu Konteyner		
Terminal	20' Bos Konteyner Liman Kapi Çikisi	(.....)	
	40' Bos Konteyner Liman Kapi Çikisi		
	20' Dolu Konteyner Liman Kapi Girişi		
	40' Dolu Konteyner Liman Kapi Girişi		
Konteyner iç dolum	20' (Ekipmanlı Dolum)	(.....)	
	20' (İnsan Gucu Dolum)	(.....)	
	20' (Ekipmanlı Dolum)	(.....)	
	40' (İnsan Gucu Dolum)	(.....)	
ISPS	20 / 40' Dolu Konteyner	(.....)	
BL Fee*	20 / 40 Konsimento Basına (DOLU)	(.....)	
<i>*Bill of Loading: Konşimento</i>			
Kaynak: Teşebbüsten edinilen bilgiler			

- (338) Yukarıdaki tablodan, CMA tarafından 2019 yılında her bir kalem faturada belirtilmekteyken 2020 yılında bu ayırımı bırakılarak hizmet bedellerinin tek bir kalem olarak yansıtıldığı anlaşılmaktadır. Açıklayıcı olmak açısından 2019 yılı kalemleri alınacak olursa, limanda konteyner iç dolum yapılması halinde (.....) USD iç dolum ücreti ve (.....) USD gemiye yükleme ücreti yansıtıldığı, liman dışında konteyner iç dolum yapılması halinde ise (.....) USD terminal ücreti ve (.....) USD konteyner gemiye yükleme ücreti yansıtıldığı görülmektedir. Bunun yanında teşebbüs tarafından sunulan bilgilerde ortalama olarak liman dolum halinde (.....) USD, liman dışında konteyner dolum olması halinde ortalama olarak (.....) USD gelir elde edildiği belirtilmektedir. 2020 yılına gelindiğinde ise CMA tarife ayırımını kaldırdığını, ortalamada (.....) USD gelir elde ettiğini bildirmektedir.

Tablo-17: MSC Örnek Fatura Kalemleri

MSC		
Hizmet Kalemi	Limn Dolun & Geçici Kabul	Antalya
Boş Tahliye	GEÇİÇİ KABUL (FABRİKA DOLUM)	(.....)
Boş Ekipman Kapı Çıkış		
Dolu Ekipman Giriş		
Dolu Yükleme		
ISPS Dolu		
Boş Tahliye	LİMAN DOLUM	(.....)
Konteyner Liman Dolum		
Dolu Yükleme		
ISPS Dolu		
Kaynak: Teşebbüsten edinilen bilgiler		

- (339) Yukarıdaki tabloda, MSC'nin limanda ve liman dışında konteyner iç dolum tarife içeriği görülmektedir. Buna ek olarak MSC tarafından yapılan açıklamalar ve müşterilerden alınan fatura örnekleri incelendiğinde, MSC'nin müşteriye limanda konteyner iç dolum yapılması halinde (.....) USD+(.....) USD yansıttığı, liman dışında konteyner iç dolum yapılması halinde ise (.....) USD+(.....) USD yansıttığı anlaşılmaktadır.
- (340) Limanda konteyner dolum yapılması halinde acentelerin başlıca maliyet kalemleri yükleme, iç dolum ve ISPS iken; liman dışında iç dolum halinde acentelerin başlıca maliyet kalemleri yükleme, terminal ve ISPS olmaktadır. Konteyner acentelerinin fatura örneklerinden de anlaşılacağı üzere her ne kadar faturada tarife kalemleri tek tek belirtilmese de bunlardan ilkinde diğer masrafların yanında iç dolum hizmeti, ikincisinde diğer masrafların yanında kapı boş çıkış ve dolu giriş kalemi bulunmaktadır. Bu

çerçeve de limanda iç dolum ve liman dışında iç dolum durumunda PORT AKDENİZ tarafından müşteriye verilen hizmetlerin ayrıntısına değinilmesi gerekmektedir. Aşağıdaki tabloda konteyner iç dolumun limanda yapılması halinde ve liman dışında yapılması halinde liman tarafından verilen hizmetlerin karşılaştırması gösterilmektedir.

- (341) Acentelerin müşteriden talep ettiği lokal hizmet bedellerinde konteynerin limanda iç dolum yapılması ile liman dışında dolum yapılması arasında bir ayırım yapılmadığı, halihazırda her iki durumda da neredeyse aynı bedelin talep edildiği anlaşılmaktadır. Limanda sağlanan hizmet kalemlerinin ve ücretlerin müşterinin aldığı faturada ayrıntılı olarak yer almadığı dikkate alındığında iç dolumun limanda yapılması halinde ve liman dışında yapılması halinde PORT AKDENİZ'in acentelere yansıttığı ücretlerin ve bu ücretlerin hangi hizmetlere karşılık geldiğinin üzerinde durmak faydalı görülmüştür.

Tablo-18: PORT AKDENİZ'in Acentelere Yansıttığı Ücretlerin Hangi Hizmetlere Karşılık Geldiğini Gösterir Tablo

KONTEYNER İÇ DOLUM	BOŞ KONTEYNER KAPI ÇIKIŞ/DOLU KONTEYNER KAPI GİRİŞ
Stacker marifeti ile boş istiftten alınır.	Stacker marifeti ile boş istiftten alınır.
Ara nakliye aracı ile iç dolum sahasına taşınır.	Müşterinin nakliye aracına yüklenir ve konteyner kapıdan çıkar.
Stacker marifeti ile iç dolum sahasına indirilir.	Müşterinin nakliye aracı ile kapıdan dolu giriş yapan konteyner stacker marifeti ile dolu istife kaldırılır.
İç dolum gerçekleştirilir.	
Dolu konteyner stacker marifeti ile nakliye aracına yüklenir.	
Ara nakliye aracı ile dolu istif sahasına taşınır.	
Stacker marifeti ile dolu istife kaldırılır.	
* Tüm bu hizmetler için sadece iç dolum ücreti yansıtılır (konteyner acentesine fatura edilir).	* Boş çıkış yapan konteynerler için "Boş çıkış terminal" ücreti yansıtılır. (konteyner acentesine fatura edilir)
* iç dolum hizmetlerine ilave olarak takozlama, <i>lashing</i> ve VGM hizmetleri de oluşabilmektedir. İç dolum hizmetlerinden ayrı kalemlerde müşteriye fatura edilir.	* Dolu giriş yapan konteynerler için "Dolu giriş terminal" ücreti yansıtılır. (konteyner acentesine fatura edilir)
	* Bu ücretler dışında başka bir ücret yansıtılmaz.
Kaynak: PORT AKDENİZ	

- (342) Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, PORT AKDENİZ tarafından limanda dolum yapılan konteynerlere dolum ücreti, liman dışında dolum olması halinde dolum ücreti yerine kapı boş çıkış ve kapı dolu giriş ücreti fatura edilmektedir. Söz konusu hizmetin ayrıntılarına bakıldığında limanda konteyner dolum ile liman dışında konteyner dolum halinde PORT AKDENİZ tarafından verilen hizmetler arasındaki tek farkın yükün konteyner iç dolumu işlemi olduğu anlaşılmaktadır. Bunun dışında her iki durumda da boş konteyner *stacker* marifeti ile boş istiftten alınmakta ve dolu konteyner *stacker* marifeti ile dolu istife kaldırılmaktadır. Liman dışında iç dolum isteyen müşterilerin liman sahasından tedarik edeceği boş konteyner ve iç dolum yapıldıktan sonra ihraç edilmek üzere limana girişi yapılacak dolu konteynerin de liman sahasındaki depoya kaldırılması için PORT AKDENİZ'e kapı boş çıkış ve kapı dolu giriş bedeli ödemesi gerekmektedir.
- (343) Liman sahasından boş çıkış yapan ve dolu giriş yapan konteynerler için PORT AKDENİZ'in tarifeleri incelendiğinde toplamda (.....) seviyesinde olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo-19: PORT AKDENİZ'in Liman Dışında Dolum Yapılan Konteyner Hizmet ve Tarifeleri

PORT AKDENİZ LİMAN DIŞINDA DOLUM YAPILAN KONTEYNER HİZMET VE TARİFELERİ (20')								
Hizmetler	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Konteyner Boş Çıkış Terminali	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)*
Konteyner Dolu Giriş Çıkış Terminali	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)*
DBA Tartım**	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

* 25 Mart 2020 tarihinden itibaren limana dolu giriş yapan tüm blok mermer konteynerleri için, yüklendiği gemide hatlara fatura edilmekte olan gemi yükleme ücretlerinde \$35,00 indirim uygulanmaktadır.

Kaynak: PORT AKDENİZ'den elde edilen bilgiler

- (344) Söz konusu tarifenin, 2016 yılında artış göstermekle birlikte bu tarihten itibaren USD bazında değişmediği görülmektedir. Kapı giriş ve çıkış ücretlerinin diğer limanlarda hangi seviyede olduğuna değinmek gerekirse, aşağıdaki tabloda ilgili hizmetlere ilişkin diğer limanların tarifeleri yer almaktadır.

Tablo-20: PORT AKDENİZ ve Diğer Limanlarda 2020 Yılı Konteyner Boş Çıkış Terminali ve Konteyner Dolu Giriş-Çıkış Terminali Tarifeleri

2020 Yılı Tarifeleri		
Teşebbüs	Konteyner Boş Çıkış Terminali	Konteyner Dolu Giriş Çıkış Terminali
PORT AKDENİZ	(.....)	(.....)
MIP	(.....)	(.....)
BORUSAN PORT	(.....)	(.....)
YILPORT*	(.....)	(.....)
GEMPORT*	(.....)	(.....)
TCDD İZMİR	(.....)	(.....)
ALPORT TRABZON	(.....)	(.....)
KUMPORT	(.....)	(.....)
MARPORT	(.....)	(.....)
SOCAR	(.....)	(.....)
ÇELEBİ BANDIRMA	(.....)	(.....)
LİMAK İSKENDERUN	(.....)	(.....)
RODAPORT	(.....)	(.....)
NEMPORT	(.....)	(.....)
SAMSUNPORT	(.....)	(.....)

*Hatlar bazında tarifeler farklı olduğu için yıllık ortalaması alınmıştır.

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

- (345) Yukarıdaki tablodan, kapı giriş ve çıkış ücretlerinin PORT AKDENİZ'in tarifelerinin diğer limanlara göre oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla kapı boş çıkış ve kapı dolu giriş tarifelerinin toplamının diğer limanların uygulamaları ile uyumlu olmayan şekilde yüksek seviyede belirlendiği anlaşılmaktadır.
- (346) İç dolum tarifi ile kapı boş çıkış ve kapı dolu giriş tarifelerinin toplamının yakın olması dikkat çekmektedir. Yıllar itibarıyla PORT AKDENİZ'de ve diğer limanlarda hangi seviyede olduğu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

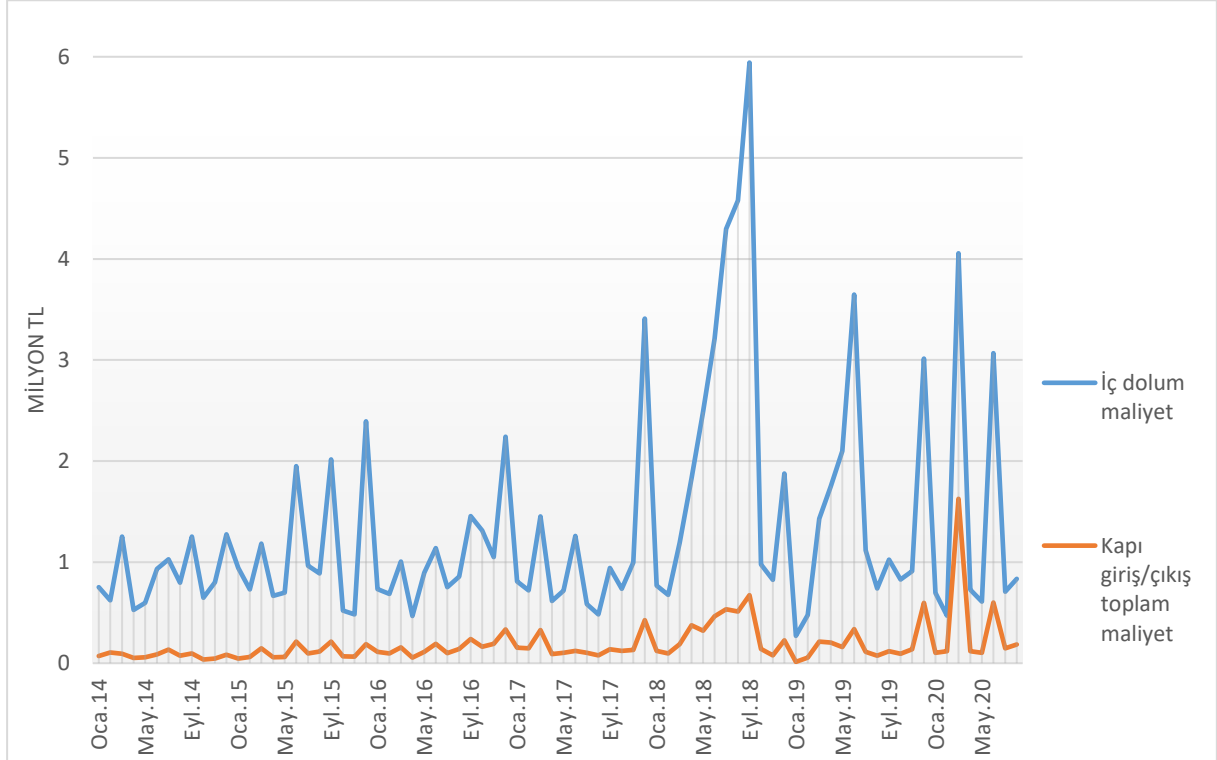
Tablo-21: PORT AKDENİZ ve Diğer Limanlarda 2020 Yılı İç Dolum Tarifeleri

2020 Yılı İç Dolum Tarifeleri*		
Teşebbüs	20'lik	40'lık
PORT AKDENİZ	(.....)	(.....)
AKÇANSA	(.....)	(.....)
ASYAPORT	(.....)	(.....)
BORUSAN PORT	(.....)	(.....)
ÇELEBİ BANDIRMA	(.....)	(.....)

DP WORLD**	(.....)	(.....)
EGE GÜBRE	(.....)	(.....)
EYAP	(.....)	(.....)
KUMPORT	(.....)	(.....)
LİMAK İSKENDERUN	(.....)	(.....)
LİMAŞ	(.....)	(.....)
MARDAŞ	(.....)	(.....)
MARPORT	(.....)	(.....)
MIP	(.....)	(.....)
NEMPORT	(.....)	(.....)
RODAPORT	(.....)	(.....)
SAMSUNPORT	(.....)	(.....)
SOCAR**	(.....)	(.....)
TCDD HAYDARPAŞA	(.....)	(.....)
TCDD İZMİR	(.....)	(.....)
*Ekipman ile (genellikle forklift) yapılan yüklemeler içindir. Standart tarife ile fiili uygulanan fiyatlarda fark olduğu belirtilen limanlarda fiili uygulanan limanlar esas alınmıştır.		
**Acentelere göre tarife farklılık göstermekte olup ortalamaları alınmıştır.		
Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler		

- (347) Tabloda görüleceği üzere 20' konteyner iç dolun tarifeleri diğer limanlar ile yakın seviyelerdedir. PORT AKDENİZ'in kapı boş çıkış-dolu giriş tarife toplamı, diğer limanlardan oldukça yüksek bir seviyede, konteyner iç dolun tarifelerinin diğer bazı limanlara yakın seviyede olduğu anlaşılmaktadır.
- (348) PORT AKDENİZ'in kapı boş çıkış-dolu giriş tarife toplamının konteyner iç dolun tarifesine denk olmasının nedeninin bu hizmetlerin maliyetlerinden kaynaklanıp kaynaklanmadığına karar vermek için bu iki hizmetin maliyetlerinin karşılaştırılması faydalı olacaktır.

Grafik-3: PORT AKDENİZ'in Kapı Boş Çıkış-Dolu Giriş Tarife Toplamının Konteyner İç Dolun Tarifesi ile Karşılaştırılması



Kaynak: PORT AKDENİZ'den edinilen bilgiler

- (349) Grafikten, iç dolum maliyetlerinin kapı maliyetlerinden oldukça yüksek olduğu açık bir şekilde görülmektedir. Yerinde inceleme belgeleri arasında yer alan ve 03.02.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada yer alan tabloların incelenmesi PORT AKDENİZ'in limanda dolum ile liman dışında dolum halinde sunduğu hizmetlerin gelirleri ve giderlerinin görece seviyesini görmek bakımından faydalı olacaktır.

Tablo-22: Blok Mermer İhracat Gelir/Gider Karşılaştırması

(.....TİCARİ SIR.....)

Tablo-23: Blok Mermer İhracat Gelir/Gider Karşılaştırması

(.....TİCARİ SIR.....)

Tablo-24: Blok Mermer İhracat Gelir/Gider Karşılaştırması

(.....TİCARİ SIR.....)

- (350) Yukarıdaki tabloda, PORT AKDENİZ'in liman dolum halinde maliyetinin iç dolum maliyeti olduğu, liman dışı dolum halinde ise maliyetinin liman kapı boş çıkış ve liman kapı dolu giriş maliyeti olduğu görülmektedir. Liman iç dolum maliyeti ile kapı maliyetlerinin arasında (.....) fark olduğu anlaşılmaktadır. Liman dolum gelirleri dolu giriş gelirlerinden yüksek olmakla birlikte, liman dolum giderlerinin dolu giriş giderlerine göre bu kadar farklı şekilde yüksek olması nedeniyle, liman dolum karına kıyasla dolu giriş karı daha yüksek oranda gerçekleşmektedir.
- (351) Konteynerlerin iç dolumu yapılmak üzere liman depodan alınıp tekrar liman depoya kaldırılması işlemi liman tarafından konteynerlere sunulan liman hizmetleri arasında yer almaktadır. PORT AKDENİZ tarafından yapılan açıklamaya göre bu hizmet konteyner iç dolum hizmetinin bir parçasıdır ve "konteyner iç dolum hizmeti" olarak ilgili hat acentesine tek kalem olarak fatura edilmektedir. Oysa söz konusu liman hizmeti için PORT AKDENİZ'in belirli bir maliyete katlanması söz konusudur. Dolayısıyla limanda iç dolum hizmeti alacak müşteriler için sunulan söz konusu terminal hizmetinin PORT AKDENİZ'in takdiri ile müşteriye yansıtılmadığı anlaşılmaktadır. Neticede iç dolum hizmeti alan müşterilere söz konusu terminal hizmet masrafının bir indirim olarak sunulduğu anlaşılmaktadır.
- (352) Limanda konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında birbiriyle bütünleşik birçok hizmet bir arada sunulmaktadır. Liman hizmetleri, birlikte sunulduğunda etkinlik sağlayan

hizmetlerin oluşturduğu bir ekosistem olarak kabul edilmektedir. Bu ekosistem bütünü içinde liman işletmesinin asli unsuru olan konteyner yükleme ve boşaltma hizmetini destekleyen ve tamamlayan diğer hizmetler, gerekli teknik yeterlilik ve kapasite şartları dâhilinde liman işletmesinin tercihi doğrultusunda liman sahasında verilebilmektedir. Aynı zamanda söz konusu tamamlayıcı hizmetlerin liman tarafından sağlanmasının tercih edilmemesi halinde liman çevresinde faaliyet gösteren lojistik sektörü tarafından da yaygın olarak sağlandığı görülmektedir.

(353) Bu açıdan bakıldığında PORT AKDENİZ'de konteyner iç dolum hizmeti alınması halinde boş çıkış-dolu giriş masrafı oluşmazken, liman dışında konteyner iç dolum hizmetleri bakımından boş çıkış-dolu giriş tarife masrafına katlanması hususu dikkate alınmalıdır. Liman dışında konteyner dolumu PORT AKDENİZ tarafından dahi yapılsa konteyner tedariki için liman sahasından boş çıkış-dolu giriş işlemi gerektirecek ve müşterinin buna ilişkin maliyete katlanması gerekecektir. PORT AKDENİZ'in sağladığı bilgiler çerçevesinde liman sahası dışında yer alan ve limanın kiraladığı TMO depoda 2016 yılından sonra taşeron firma tarafından konteyner iç dolum işlemi yapılmış, buna ilişkin konteyner tedarikinde boş çıkış-dolu giriş tarifesi standart bir şekilde uygulanmıştır.

(354) Bu çerçevede, liman dışında iç dolum yapılması halinde müşterilerin konteyner tedarikinde neredeyse tamamen limana bağımlı olduğu dikkate alındığında, AKİŞ'in müşterilerinin PORT AKDENİZ'den iç dolum yapılmasına göre oldukça yüksek bir maliyete katlanması gerektiği anlaşılmaktadır. AKİŞ'in, iç dolum pazarında PORT AKDENİZ ile rekabet edebilmek için, müşterilerin katlandığı bu maliyeti tazmin etmek zorunda olduğu, dolayısıyla PORT AKDENİZ'in kapı boş çıkış ve kapı dolu giriş tarifelerinin AKİŞ'in maliyetlerini dolaylı olarak yükseltmiş olmasının PORT AKDENİZ'in 2017 yılından itibaren uygulamaya başladığı geçici gümrüklü saha serbest depolama süresi uygulamasının etkisi ile birlikte dikkate alınması gerektiği değerlendirilmektedir.

PORT AKDENİZ'in Konteyner Dolum Müşterilerine Yönelik İndirim Uygulamalarına İlişkin Değerlendirme:

Geçici Gümrüklü Sahada Mermer Depolama Serbest Süre Uygulaması:

(355) Geçici gümrüklü sahada depolama hizmeti, malların gümrük işlemi altına alınması veya yeniden ithal edilmesine kadar muhafaza edildiği belirli bir depolama hizmetini ifade etmektedir.^{21 22} Bu çerçevede aşağıda yer alan uygulamaların konteyner dolum pazarında dışlayıcı etki yaratmasının mümkün olup olmadığının inceleneceği indirim

²¹ Geçici depolama altında malların gümrük denetimi sağlanmaktadır. Bunlar yetkili geçici depolama tesisinde veya malların sunulduğu gümrük müdürlüğüne atanmış veya onaylanmış ve kontrol edilen herhangi başka bir yerde depolanmaktadır.

²² Gümrük Yönetmeliği 77. madde uyarınca, ihracat ve yeniden ihracat amacıyla geçici depolama yerlerine konulan eşya bir ay süreyle depolanabilir. Ek süre talebinde bulunulması halinde gümrük müdürlükleri tarafından en çok 3 aya kadar ek süre verilebilir (md. 78). Deniz Ticaret Odasının 31.03.2020 tarih ve 404 sayılı sirküleri bu sürele esneklik sağlamaktadır. Buna göre; **(i)** Geçici ithalat rejimi, gümrük kontrolü altında işleme rejimi, hariçte işleme rejimi veya geçici ihracat kapsamında gümrük idaresinde verilen izin süresi dolan veya dolacak eşya için, izin süre sonunun, yükümlü tarafından herhangi bir başvuruda bulunmasına gerek olmadan 30.06.2020 tarihi olarak belirlendiği, böylece sürele uyulamamasından kaynaklı yaptırımlara maruz kalınmasının söz konusu olmayacağı, **(ii)** Gümrük idaresince sunulan eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem ve kullanıma tabi tutuluncaya kadarki bekleme sürelerine ilişkin uzatım taleplerinin mücbir sebep olarak değerlendirilebileceğine yönelik talimat verildiği, bu sayede söz konusu eşyanın tasfiyelik hale gelmesi engellenerek ticaret erbabına kolaylık sağlandığı, **(iii)** Yükümlülerin mağduriyetlerine sebebiyet verilmemesini teminen tüm transit süre sınırı aşımalarında para cezası uygulanmamasının sağlandığı ifade edilmektedir.

uygulamaları ele alınmıştır. Bu çerçevede ilk olarak PORT AKDENİZ'in geçici gümrüklü sahada mermer depolama serbest süre uygulamasının detaylarına yer verilmiştir.

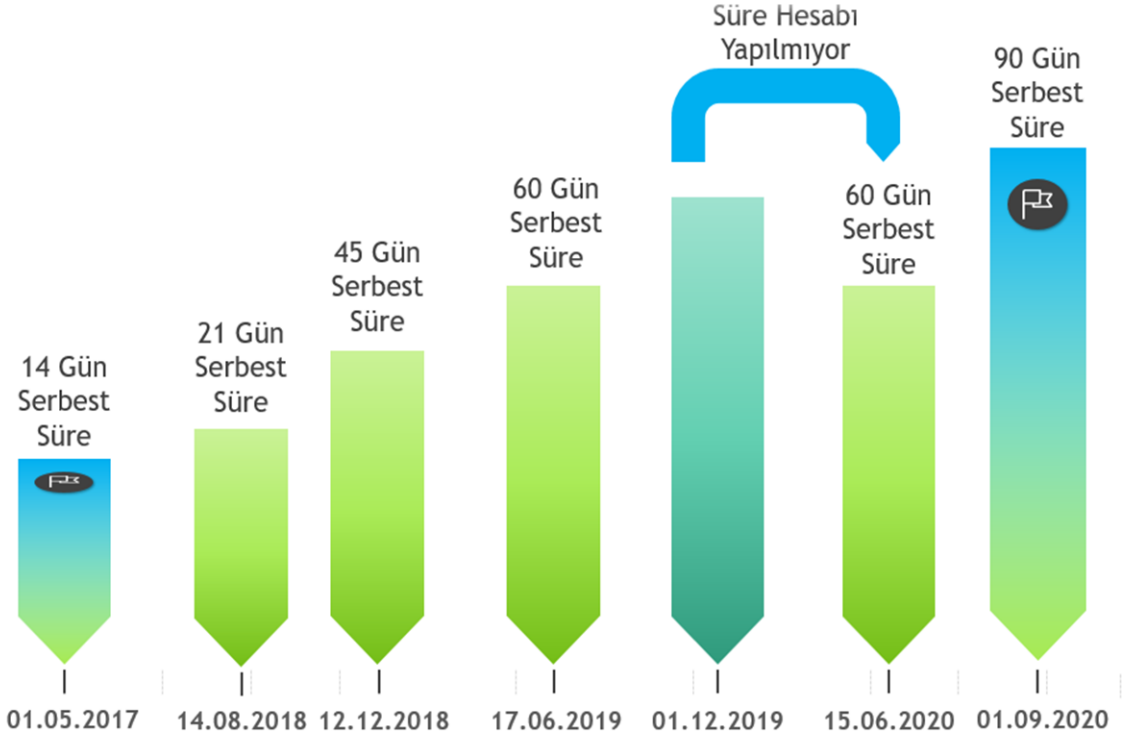
Tablo-25: PORT AKDENİZ'in Geçici Gümrüklü Sahada Mermer Depolama Serbest Süre Uygulaması

Firma	Yük	İndirimin içeriği	Başlangıç	Bitiş
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından gönderilen bilgiler.

- (356) Yukarıdaki tabloda, PORT AKDENİZ'in geçici gümrüklü sahada mermer depolama hizmetine ilişkin serbest süre uygulamasının detayları görülmektedir. Geçici depolama hizmeti PORT AKDENİZ tarafından 01.05.2017 tarihinde vermeye başlanmıştır. Bahse konu tarihte PORT AKDENİZ'in mermer ihracatçılarında sunduğu serbest süre 14 gün olarak belirlenmiştir. Bir başka deyişle ilgili mermer yükleri 14 gün boyunca liman gümrüklü sahasında ücretsiz olarak depolanabilmektedir. İlerleyen tarihlerde limanın sunmuş olduğu serbest süre kademeli olarak artırılmış olup günümüzde bu süre 90 gün olarak uygulanmaktadır. PORT AKDENİZ'in geçici gümrüklü sahada mermer depolama hizmetine ilişkin serbest süre uygulamasının zaman çizelgesi üzerinde gösterimi aşağıda yer almaktadır.

Şekil-2: PORT AKDENİZ'in Geçici Gümrüklü Sahada Mermer Depolama Hizmetine İlişkin Serbest Süre Uygulamasının Zaman Çizelgesi Üzerinde Gösterimi²³



Kaynak: PORT AKDENİZ.

- (357) PORT AKDENİZ tarafından 01.05.2017 tarihi itibarıyla, 14 gün serbest süre; 14.08.2018 tarihi itibarıyla 21 gün serbest süre; 12.12.2018 tarihi itibarıyla 45 gün serbest süre ve 17.06.2019 tarihi itibarıyla 60 gün serbest süre tanınmıştır. 01.12.2019–15.06.2020 tarihleri arasında süre hesabı yapılmamış, bu süre aralığında PORT AKDENİZ'de bulunan konteynerlerin konteyner iç dolununun 15.04.2020 tarihine kadar yapılmamış olması halinde, 15.06.2020 tarihinden itibaren 60 günlük serbest süre geçerli kabul edilmiş, süre aşımı da buna göre hesaplanmıştır. 15.06.2020 tarihinden itibaren PORT AKDENİZ'de depolaması yapılan yükler için 90 günlük serbest süre uygulanmaktadır.
- (358) Liman geçici gümrüklü sahada ücretsiz depolama uygulamasının hem blok mermer hem kasalı mermer için uygulanabildiği anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ tarafından sunulan bilgiler çerçevesinde limanda yüklemesi gerçekleşen blok ve kasalı mermer miktarı oranları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo-26: PORT AKDENİZ'de Yükleme Yapılan Konteyner Mermer Yüklerinin Blok ve Kasalı Mermer Olarak Ayrımı

YÜK CİNSİ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BLOK MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KASALI MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BLOK MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KASALI MERMER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ

²³ PORT AKDENİZ'in duyurularında, 01.12.2019-15.06.2020 döneminde pandemi nedeniyle süre hesabı yapılmadığı ifade edilmektedir.

- (359) Yukarıdaki tabloda yer alan veriler dikkate alındığında, PORT AKDENİZ’de yüklemesi yapılan konteyner mermer yüklerinin büyük kısmının blok mermerden oluştuğu anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ tarafından yapılan açıklamalara göre kasalı mermer yükleri çoğunlukla fabrikada konteynere yüklenmekte ve geçici gümrüklü sahada depolama ihtiyacı bulunmamaktadır. Dolayısıyla geçici gümrüklü sahada ücretsiz depolama uygulamasının neredeyse tamamen blok mermer müşterilerine yönelik bir indirim uygulaması olduğu anlaşılmaktadır.²⁴
- (360) PORT AKDENİZ, liman sahasını mermer depolamaya açmadan önce, liman sahası dışında doğrudan veya taşeron firmalar vasıtasıyla çeşitli depolama faaliyetlerinde bulunmuştur. İlgili dönemde ağırlıklı olarak ihracatı gerçekleştirilen farklı yük tipleri de depolama hizmetinin konusunu oluşturmuştur. PORT AKDENİZ’den edinilen bilgiler çerçevesinde, 2013 yılında liman sahası dışında ARDEP DEPO’da krom madeni için depolama, tartım, konteyner dolum ve ara nakliye hizmetleri sunulmuştur. Yükün türü nedeniyle takozlama ve o dönem zorunlu bir hizmet olmadığı için DBA tartım hizmeti bu depoda sunulmamıştır.
- (361) 2013 yılı Nisan ayı itibarıyla PORT AKDENİZ, TMO’dan kiralanan (.....) metrekaarelik bir sahada yalnızca mermer yüklerine yönelik depolama hizmeti sunmaya başlamıştır. 2016 yılı sonunda TMO depoda verilen hizmetlerin sorumluluğu taşeron firmaya geçmiştir. PORT AKDENİZ, taşeron firmanın liman işletmesinden bağımsız olarak depolama müşterilerine hizmet vermeye ve fatura kesmeye başladığını ifade etmektedir. Bu kapsamda depoya herhangi bir imtiyaz sağlanmadığı vurgulayan PORT AKDENİZ, taşeron firmanın kendi inisiyatifi ile bir firmaya konteyner iç dolum hizmeti verdiğini belirtmiştir. PORT AKDENİZ, söz konusu konteyner dolumu için hat acentelerine standart tarifeler üzerinden kapı terminal ücretleri yansıttığını belirtmiştir. TMO deponun faaliyetleri 2018 yılı Haziran ayına kadar devam etmiştir.

Geçici Gümrüklü Sahada Ücretsiz Depolama Uygulamasının Paket İndirimi Niteliği:

- (362) Liman geçici gümrüklü sahada ücretsiz depolama uygulamasının detaylarına ilişkin usul ve esasların yer aldığı “Geçici Gümrüklü Saha İş Akışı” başlıklı not, liman idaresince ilgili taraflara gönderilmektedir. İş akışı, Geçici Gümrüklü Saha Yük Giriş Talep Formu’nun doldurulması ile başlamaktadır. Buna istinaden rezervasyon alınan tarihte gerekli giriş evrakları ile liman sahasına giriş yapılmakta ve tartıma²⁵ girilmektedir. Tartım için iş emrinin peşinen alınması gerekli olmayıp liman geçici gümrüklü sahasına giren tüm yükler için kantar ücretleri iç dolum esnasında tahsil edilmektedir. Tartım esnasında platformda takozları alınmaktadır. Kantarda tartımı yapılan yükler araçlarla istif sahasına indirilmektedir. İç dolumdan bir gün önce liman dolum talebine dair Geçici Gümrüklü Saha Yük Giriş Talep Formu doldurulmaktadır.
- (363) Geçici Gümrüklü Saha İş Akışı’nın ekindeki notlarda yer alan açıklamalara göre iç dolumdan bir gün önce ayrıca takozlama, DBA, kantar ve oluşmuş ise ardiye ücretleri ödenmektedir. Bu açıklamalardan liman geçici gümrüklü sahaya giren yüklere verilen depolama, tartım, DBA, takozlama ve iç dolum hizmetlerinin bütüncül bir operasyon kapsamında yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Ülkemizde diğer limanlarda, DBA ve

²⁴ PORT AKDENİZ tarafından, 2017 yılından bu yana yalnızca Naturelmar Maden San. ve Tic. A.Ş. adlı teşebbüsün liman geçici gümrüklü sahada kısa süreli ve kısıtlı miktarda depolama hizmeti aldığı belirtilmiştir.

²⁵ Yükün tartımı depolama hizmeti kapsamında gerekli bir işlem olup AKİŞ tarafından da PORT AKDENİZ ile benzeri bir süreçte tartım yapılmaktadır.

takozlama işlemlerinin konteyner iç dolumunun yapıldığı yerde yapılması gerektiği, bununla birlikte hizmete yönelik faaliyet gösteren farklı firmalardan hizmet alınabilmesinin mümkün olduğu bilinmektedir. Bununla birlikte PORT AKDENİZ’de yapılan iç dolum hizmeti sırasında DBA hizmetinin liman dışında bir teşebbüsten sağlanması mümkün değildir. Benzeri şekilde takozlama hizmeti de liman sahasında PORT AKDENİZ tarafından yetkilendirilmiş bir firmaya taşeron olarak yaptırılmakta olup farklı bir takozlama firmasının liman sahasına girmesine PORT AKDENİZ tarafından izin verilmemektedir. Dolayısıyla iç dolum, DBA tartım ve takozlama hizmetlerinin PORT AKDENİZ tarafından fiilen bir paket halinde sunulduğu kabul edilebilecektir. Bu çerçevede blok mermere yönelik hizmetler bakımından gerek liman sahasında gerek liman dışında birbirinden ayrı yerde gerçekleştirilebilen başlıca iki hizmetin blok mermer depolama ve iç dolum olduğu anlaşılmaktadır.

- (364) Geçici Gümrüklü Saha İş Akışı'nın ekindeki notlarda yer alan açıklamalara göre, iç dolum talebi olan ve direkt dolum yapılmak üzere liman sahasına gelen yükler geçici gümrüklü sahaya indirilmemektedir. İhraç edilmek üzere liman sahasına alınan, diğer bir ifade ile geçici gümrüklü sahada depolanan ancak herhangi bir neden ile ihracatı gerçekleştirilmeden tekrar liman dışına çıkan yükler için serbest süre (*free time*) uygulanmamakta, (.....) USD/ton/gün ardiye, (.....) USD/ton terminal ve verilen diğer hizmetler ihracatçı firmaya yansıtılmaktadır.²⁶ Görüldüğü üzere, geçici gümrüklü sahada verilen depolama hizmeti, ancak depolamanın yanında iç dolum, tartım ve takozlama hizmetlerinin bir bütün olarak alınması halinde ücretsizdir. Yine 30 günden fazla depolama yapılması halinde depolama tarifesi artarak uygulanmakla birlikte 12.12.2018'den itibaren 30 günden fazla depolanan yükler için süre 45 güne tamamlanıncaya kadar, 17.06.2019'dan itibaren 60 güne tamamlanıncaya kadar ücretsiz sunulmaktadır.
- (365) PORT AKDENİZ tarafından yapılan açıklamalara göre, yükün limanda konteynere doldurulması, takozlanması, DBA'sı ve devamındaki hizmetlerin limanda alınması, yük depolamanın da limanda yapılması koşuluna bağlı değildir. Benzeri şekilde limanda yük depolama yapılabilmesi ve liman dışında iç dolum sağlanması mümkün olmakla birlikte bu durumda yükün depolandığı süre için ardiye bedeli, terminal ve diğer ücretler müşteriden talep edilmektedir. Daha açık bir şekilde ifade etmek gerekirse, limanda depolanan ancak herhangi bir nedenle ihracatı gerçekleştirilmeden tekrar liman dışına çıkan yükler için *free time* uygulanmadığı, (.....) USD/ton/gün ardiye, (.....) USD/ton terminal ve verilen diğer hizmetlerin bedelinin ihracatçı firmaya yansıtıldığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, liman sahası dışında birbirinden ayrı olarak talep edilebilmesinin mümkün olduğu, birbirinin tamamlayıcısı olan söz konusu hizmetlerin PORT AKDENİZ tarafından paket halinde alınırca indirimi olarak verildiği anlaşılmaktadır. Yük depolamanın limanda yapılması halinde iç dolum hizmetinin de limanda sağlanması durumunda depolamanın ücretsiz olması dikkate alındığında ayrı ayrı sunulması halinde ücrete tabi olan bu hizmetlerin beraber talep edilmesi halinde indirimi uygulandığı, bu nedenle PORT AKDENİZ tarafından yapılan bu uygulamanın bir paket indirimi niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır.
- (366) PORT AKDENİZ tarafından, yük depolamanın liman sahasında yapılması halinde takozlama, iç dolum ve DBA hizmetlerinin de limanda sağlanmasının hem finansal olarak bir gereklilik hem de pratik bir gerçek olduğu ifade edilmiştir. PORT AKDENİZ tarafından yapılan açıklamalara göre, yük depolamanın liman sahasında yapılması

²⁶ *Free time* uygulanmayan diğer bir durumda İş Akışı'na göre 30 günden fazla liman geçici gümrüklü sahada kalan taşlar için ardiye ücreti \$0,65/ton/gün olarak uygulanmaktadır.

halinde iç dolumunun da limanda yapılmasının gerekçesi, iç dolumun limanda yapılmaması halinde limanda depolama karşılığında limana yapılacak ödemeye ek olarak gümrüklü bir alan olan liman sahasına girişin ve limandan çıkışın gümrüklü sahadan çıkılması nedeniyle ek gümrük işlemlerinin ortaya çıkmasıdır. Oysa PORT AKDENİZ paket indiriminin yanı sıra devam eden bölümlerde açıklandığı üzere *booking no* zorunluluğunu kaldırarak limanda depolama prosedürlerini kolaylaştırmakta ve liman sahası ile dış depolar arasındaki farkı azaltmaktadır. BELSTAR tarafından da Antalya Limanı'nı kullanan müşterilerin depolama hizmetini alma kararında; maliyeti düşük veya ödemesiz depolama süreleri, ilave nakliyeye gerek duyulmaması, depolama hizmetinin yanında konteyner dolum, *lashing* ve takozlama gibi hizmetlerin de verilmesi vb. unsurların etkili olabileceği ayrıca bu işlemlerin gümrüklü sahada yapılıyor olmasının müşteri açısından belirgin fark yaratmayacağı ifade edilmiştir.

- (367) Benzeri şekilde MSC tarafından da, PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetlerinde fiyat politikasının yanı sıra blok mermer depolaması için sağladığı serbest süreler, takozlama vb. hizmetlerde sağladığı indirimler ile "taş kesim", "tekli blok tartım", "blok dikme/devirme" gibi depo hizmetlerini de limanda vermeye başlamasının mermer dolularında müşterinin dolumun yapılacağı yere ilişkin kararlarında belirleyici olduğu, ayrıca mal cinsinin özelliğinin de müşterinin dolumun yapılacağı yere ilişkin karar vermesinde etkili olduğu, PORT AKDENİZ'in diğer limanlar ile benzer hizmetleri sunduğu, diğer limanlardan farklı olarak PORT AKDENİZ özelinde blok mermer yükünün oranının oldukça yüksek olduğu, PORT AKDENİZ'in liman dolum ücretlerinin diğer alternatif limanların tarifelerine yakın seviyelerde olduğu, fakat kapı boş çıkış ve kapı dolu giriş hizmet tarifelerinde alternatif limanlara kıyasla oldukça yüksek olduğu ifade edilerek limanın gümrüklü saha olmasından ziyade diğer unsurların belirleyici etkisi üzerinde durulmaktadır.
- (368) *Booking no* zorunluluğunun kaldırılması ile limana artık daha kolay şekilde giriş yapan mermer yüklerinin limanda ücretsiz depolanması konteyner dolumun da limanda yapılması şartına tabi olduğundan ve limanda depolama yapılan yüklerin liman sahası dışında konteyner dolumu müşteriye ek maliyetler doğuracağından tercih edilmemesi doğaldır. Öte yandan müşterilerin mermer depolama yeri tercihinde ücret ve limana yakınlık unsurların en önemli unsurlar olduğu dikkate alındığında, konteynerlerin yükleme yeri olan limanda ücretsiz mermer depolama imkânı olmasının müşterilerin depolama ve konteyner dolum tercihleri üzerinde belirleyici olması kaçınılmazdır.
- (369) Blok mermer alıcılarının genellikle blok mermerleri ocakta işaretleyerek sipariş ettiği görülmektedir. Dolayısıyla blok mermerin ihraç edilip edilmeyeceği, ürün henüz ocaktayken belirlenmiş olmaktadır. Diğer bir ifadeyle, ocaktan ayrılıp limana yakın bir yerde depolanan mermer yüklerinin büyük oranda ihraç edilmesi söz konusudur. Bu nedenle ihraç kaydı oluşturulmuş fakat ileri bir tarihte sevk edilecek mermer yüklerinin liman sahasına kabul edildiği görülmektedir.
- (370) Söz konusu hizmet kalemlerinin her birinin tarifelerinin birlikte görülebilmesi adına, aşağıdaki tabloda yıllar itibarıyla konteyner liman dolum hizmet ve tarifelerine yer verilmiştir.

Tablo-27: Konteyner Liman Dolum Hizmetleri ve Tarifeleri

Hizmet	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mermer Depolama	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Araç Tartı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Konteyner içi Takozlama (Blok Mermer)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Konteyner içi Takozlama (Kasalı Mermer)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Konteyner İç Dolum*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mühür Takma*	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DBA Tartım**	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ verileri.
* Konteyner acentelerine fatura edilen hizmetlerdir.
** UAB'nin belirlemiş olduğu tarife uygulanır.

- (371) Tabloda yer alan hizmet kalemleri ve tarifelerden anlaşılacağı üzere, konteyner içi dolum hizmeti almak isteyen bir müşteri, 2017 yılında limanda sunulmaya başlanan depolama hizmetini talep etmesi halinde serbest süre boyunca depolama için ücret ödememektedir. Bu süreleri aşan günler bakımından günlük ton başına (.....) ardiye bedeli ödemesi gerekmektedir. Tablodaki hizmet kalemleri incelendiğinde, iç dolum ve mühür takma bedelinin PORT AKDENİZ tarafından konteyner hat acentesine fatura edildiği anlaşılmaktadır. Bunun dışında kalan hizmet kalemlerinin PORT AKDENİZ tarafından doğrudan müşteriye fatura edildiği anlaşılmaktadır.
- (372) Bu çerçevede, konteyner acentelerinin fiyatlandırma yapısı ile birlikte değerlendirildiğinde, limanda dolum yapan müşterilerin acentelere lokal masraflar karşılığında yaptığı ödemenin içinde diğer hizmetlerin yanında iç dolum ücretinin de bulunduğu, buna ek olarak PORT AKDENİZ'e doğrudan takozlama ve DBA tartım bedeli ödendiği anlaşılmaktadır. Müşteriler konteyner içi dolumu limanda yaptırırsa depolama ücretsiz olmakta iken, iç dolum liman dışında yaptırmak istenirse doğrudan PORT AKDENİZ'e depolama ücreti ödenmesi gerekmektedir.
- (373) Sonuç olarak PORT AKDENİZ'in geçici gümrüklü saha serbest süre uygulaması 2017 yılında başlamıştır. Bu tarihten önce PORT AKDENİZ'de konteyner içi dolum hizmeti kapsamında takozlama ve DBA tartım hizmetleri PORT AKDENİZ tarafından birlikte organize edilmektedir. Geçici gümrüklü saha serbest süre uygulaması, yalnızca mermer yüklerine yönelik belirli sürelerle depolamanın ücretsiz sunulmasına yöneliktir. Bu tarihe kadar liman dışında gerek AKİŞ'te gerek diğer depolarda bekleyebilen mermer yükleri için liman sahası, alternatif bir depolama alanı haline gelmiştir. PORT AKDENİZ'in serbest süre uygulaması kapsamında mermer depolamasının ve konteyner içi dolum faaliyetinin liman tarafından verilen takozlama ve DBA tartım hizmetleri ve talep edilen diğer hizmetler ile bütüncül bir operasyon şeklinde sunulduğu görülmektedir. Tartılarak limana alınan yüklerin konteynere dolumu için gerekli takozlamanın yine yalnızca limanın işaret ettiği yetkili firma tarafından sağlanması ve

- (376) Yukarıdaki tabloda 2018 yılı için belirlenen hedeflere ulaşılması durumunda yıl sonunda geriye dönük olarak komisyon/prim ödemesi uygulamasının detayları görülmektedir. PORT AKDENİZ tarafından (.....)'nin (.....) kendileri için belirlenen kotayı aşarak indirim hakkı kazandığı, diğer firmaların ise kotalarını aşmadığı için indirim kazanamadığı belirtilmektedir.
- (377) PORT AKDENİZ tarafından 2018 yılında uygulanan ve sonraki yıllarda uygulanmadığı anlaşılan söz konusu uygulamanın hedef indirim niteliğinde olduğu, firma bazında farklılaşması nedeniyle kişiselleştirilmiş olduğu, indirim hedefini yakalaması halinde ilgili dönemde indirim sunan teşebbüsten yaptığı tüm alımlar için indirim kazanabildiği geriye dönük indirim niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Bu yönüyle ilgili dönemde hedefi yakalamak için müşterilerin talebinin büyük bölümünü PORT AKDENİZ'e kaydırması şeklinde etkisinin olabileceği, dolayısıyla sadakat artırıcı olduğu değerlendirilmektedir.
- (378) PORT AKDENİZ tarafından sunulan bilgiler çerçevesinde 01.01.2019-31.12.2019 tarihleri arasında blok mermer ihracatlarında yıl bazında (.....) adet ve fazlası²⁷ ihracat yapan tüm müşterilere konteyner içi blok mermer takozlama hizmeti için (.....)/adet²⁸ indirim sağlanmaktadır. Benzeri şekilde, kasalı mermer takozlamada da (.....) adetten sonra (.....) USD/adet²⁹ indirim sağlanmaktadır. Bu indirim kapsamında her bir teşebbüs ile bağlayıcı olmayan niyet mektubu imzalanmıştır.³⁰ İndirimli fiyatlar belirtilen konteyner adetleri aşıldıktan sonra geçerli olmaya başlamakta ve aşan kısmı için öngörülmektedir. Diğer bir ifadeyle bu adetlere kadar yapılan ihracatta takozlama standart tarife üzerinden faturalandırılmaktadır. Bu kapsamda belirlenen eşik aşan kısım için indirimli tarife uygulamasının üst dilim indirimi niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır.
- (379) 2018 ve 2019 yıllarındaki takozlama indirimi uygulamalarının takozlama hizmetinde öngörülmesi ve takozlamanın da PORT AKDENİZ tarafından konteyner içi dolmuş ile bütüncül şekilde sunulduğu dikkate alındığında, indirimin iç dolmuş pazarına olası etkisinin limanda iç dolmuşu teşvik etme yönünde olduğu, bu yönüyle paket indirim ile birlikte değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte 2020 yılına gelindiğinde limanda iç dolmuşu teşvik etmesi muhtemel takozlama indirimlerinin yerini dış dolmuşu teşvik etmeye yönelik indirimleri almaktadır. PORT AKDENİZ'in takozlama indirimlerinin yerine liman dışındaki dolmuşların da dâhil olduğu konteyner adedi bazında standart eşiklerin bulunduğu bir sistemde eşik aşan kısım için yıl sonunda ödeme uygulamasını benimsediği anlaşılmaktadır.
- (380) 2020 yılında soruşturma konusu pazarlarda etki yaratması muhtemel olan bu indirimlerden ilki 25.03.2020 tarihinde yürürlüğe giren limana dolu giriş yapan blok mermer konteynerleri için hatlar üzerinden (.....) USD/adet destek uygulanması ve bu desteğin gemi hesaplarında fatura edilmekte olan dolu konteyner kapı giriş ücretlerinde yapılmasıdır. Herhangi bir eşik bağli olmayan, işlem bazında uygulanan söz konusu indirimlerin standart miktar indirimi niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır.

²⁷ Yılın ilk konteyneri itibariyle sayım yapılır.

²⁸ Söz konusu hizmet için indirimsiz tarife \$60/adet şeklindedir.

²⁹ Söz konusu hizmet için indirimsiz tarife \$35/adet şeklindedir.

³⁰ Niyet mektubu imzalanan firmalar 8GEN, AKIN, AYTAN, BG-TAŞ, Br Mermer Madencilik San. ve Tic. A.Ş. (BR), DALI, Diyar 20 Doğaltaş Madencilik San. ve Tic. Ltd. Şti. (DİYAR)+Devmer 20 Mad. San. ve Tic. A.Ş. (DEVMER), İltaş Madencilik San. ve Tic. A.Ş. (İLTAŞ), İNTEMAR, Megamar Mermer İth. İhr. San. Tic. Ltd. Şti. (MEGAMAR), Mehmet Akdeniz Dış Tic. San. Oto. İnş. Ltd Şti. (MEHMET AKDENİZ), NATURELMAR, Selahattin Çınar, OLİMAR firmalarıdır.

(381) 2020 yılında konteyner iç dolum pazarında etkisi muhtemel diğer teşvik uygulaması, 01.08.2020-31.12.2020 tarihleri arasında geçerli olan teşvik ödemeleridir. Buna göre bu tarihler arasında gerçekleştirilen blok mermer ihracatlarının (dış dolular dâhil);

- (.....) konteyneri geçmesi durumunda yıl sonunda (.....) USD/adet,
- (.....) konteyneri geçmesi durumunda yıl sonunda (.....) USD/adet,
- (.....) konteyneri geçmesi durumunda yıl sonunda (.....) USD/adet

olmak üzere ihracat teşvik ödemesi yapılacağı belirtilmiştir. Bu indirim, 2020 yılının Nisan ayından itibaren geçerli olan indirim ek olarak Ağustos ayından başlamak üzere öngörülmüş ve dış dolularını da kapsama almıştır. Yıl sonunda geriye dönük olarak hesaplanacak şekilde artan eşiklere karşılık konteyner başına artan indirim miktarının öngörülmesinin indirimlere daha kapsayıcı nitelik kazandırdığı anlaşılmaktadır.

(382) Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı üzere, PORT AKDENİZ'in paket indirimlerinin başladığı 2017 yılından sonraki dönemde indirim uygulamalarının limanda konteyner dolum talebini arttırmaya yönelik olduğu, 2018 yılında müşteri bazında kişiselleştirilmiş hedeflerin söz konusu olduğu, 2019 yılında yine eşiği aşan kısım için öngörülen indirimlerin üst dilim indirimi niteliğinde olmakla birlikte yüksek miktarda ihracat yapan müşterileri kapsamına alması dolayısıyla özellikle AKİŞ'in başlıca müşterilerinin toplam ihracat miktarı dikkate alındığında talebin PORT AKDENİZ'e kaymasına yol açabileceği, bununla birlikte uygulandığı dönem ve hizmetin paket niteliği dikkate alındığında 2018 ve 2019 yıllarında takozlama indirim uygulamalarının PORT AKDENİZ'de konteyner iç dolumuna yönelik müşteriler bakımından sadakat artırıcı etkiyi destekleyici nitelikte olduğu değerlendirilmiştir.

Booking No Uygulaması:

(383) İhracatçı firmalar tarafından yükün kabulü ve taşınması için gemi (konteyner) nakliyeciler firmalarına önceden yapılan talebi ifade eden ve gemi (konteyner) nakliyeciler firmalarınca geminin adı, seferi, acentesi, bayrağı, limana gelişi ve kalkışı, tahliye limanı ve varış tarihi, varsa aktarma gemisi ile detayları, yüklenecek konteyner adedi, konteyner numaraları, dolum yeri ve zamanı gibi bilgileri içeren *booking* numarasını PORT AKDENİZ'e beyan etme zorunluluğu var iken, ücretsiz depolama süresine ilave olarak 2018 yılında bu zorunluluğun kaldırıldığı şikâyet kapsamında dile getirilen bir diğer husustur.

(384) Buna ilişkin AKİŞ'in 20.02.2020 tarihli şikâyetinin ekindeki Antalya Gümrük Müdürlüğü'nün açıklaması şu şekildedir:

"(Booking) Rezervasyon ihracatçı firmalar tarafından yükün kabulü ve taşınması için gemi (konteyner) nakliyeciler firmalarına önceden yapılan bir talep olup bu talep sonucu gemi (konteyner) nakliyeciler firmalarınca Geminin Adı, Seferi, Acentesi, Bayrağı, Limana gelişi ve kalkışı, Tahliye Limanı ve Varış tarihi, Varsa aktarma gemisi ve detayları, Yüklenecek Konteyner adedi, Konteyner numaraları, Dolum yeri, zamanı gibi bilgiler verilerek booking (rezervasyon numarası) oluşturulmaktadır. Söz konusu booking (rezervasyon) numaraları Liman işletmeciler firmaları tarafından kullanılmakta olup gümrük iş ve işlemlerinin takibinde gümrük mevzuatı açısından herhangi bir yasal zorunluluğu bulunmamaktadır."

(385) PORT AKDENİZ tarafından, *booking no* beyan zorunluluğun mevzuat kaynaklı olmadığı, liman sahasında depolanacak mermerleri *booking* bazında aynı alanda stok

yapmak ve ekstra indi-bindi terminal hizmeti oluşmaması adına diğer bir ifadeyle aynı gemide ve/veya aynı ihracatçıya ait ve/veya aynı varış yerine aynı gemi ile sevkiyatı yapılacak yüklerin organizasyonunun kolaylıkla yapılabilmesi adına mermer depolama hizmeti kapsamında zorunlu tutulduğu, müşterilerden gelen talepler doğrultusunda 21.07.2018 tarihinde zorunluluğun kaldırıldığı, gerekçesinin ise yüklemesi henüz herhangi bir gemiye bağlanmamış ancak ihracatının gerçekleşmesi kesin olan yüklerin stoklanabilmesi olduğu, bu çerçevede *booking no* uygulaması kaldırılarak sadece gümrük idaresinden alınan ihraç kayıt dilekçesi ile geçici gümrüklü saha depo girişine müsaade edildiği belirtilmiştir. Teşebbüs tarafından ayrıca, *booking no* zorunluluğunun halen uygulanmamakta olduğu ve 01.09.2020 tarihinde e-posta yoluyla tüm müşterilerine yapılan duyuru ile birlikte 31.03.2021 tarihine kadar liman geçici gümrüklü sahada serbest süre uygulamasının 90 gün olduğunun duyurulduğu ifade edilmiştir.

- (386) Müşteriler tarafından, *booking no* zorunluluğunun yüklemenin organize edildiğine dair bir güvence niteliğinde olduğu, her ne kadar bazı müşteriler tarafından bu zorunluluğun kaldırılması nedeniyle depo görevlilerinin yoğunluk nedeniyle işlerini yetiştiremeyeceği beyan edilse de müşterilerin çoğu tarafından gemi limana gelmeden *booking no* henüz alınmadan erkenden ürünlerin limana indirilebildiği, 90 gün serbest süre sağlanmasıyla da ihracatçının dilediği gibi limana ihraç edilmek üzere taş sevkiyatının ve liman depolama kullanım rahatlığını sağlandığı belirtilmiştir.
- (387) Geçici Gümrüklü Saha Kullanımı İş Akışı belgesinde ihracatçı firma veya yasal temsilcisi tarafından liman geçici gümrüklü sahasında sevkiyat başlamadan iki gün önce saat 17:00'a kadar limana giriş talebi (.....) eksiksiz doldurularak, paket listesi ve gümrük onaylı ihraç kayıt dilekçesinin bir örneği ile beraber mail ortamında başvuru yapılacağı belirtilmektedir. *Booking no* ile depo girişi talep edilmesi durumunda ihracatçı firma veya yasal temsilcisi tarafından liman geçici gümrüklü sahasında sevkiyat başlamadan bir gün önce saat 17:00'a kadar liman giriş talebi eksiksiz doldurularak ilgili acenteden alınan *booking no* onay maili, paket listesi ve gümrük onaylı ihraç kayıt dilekçesinin bir örneği ile beraber mail ortamında başvuru yapılacağı belirtilmektedir. Bu bilgilerden geçici gümrüklü sahaya giriş yapacak yükler için ihraç kayıt dilekçesi ile iki gün önce, ihraç kayıt dilekçesi ile birlikte *booking no* varsa bir gün önce giriş talebi yapılmasının yeterli olduğu anlaşılmaktadır.
- (388) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, *booking no* zorunluluğunun kaldırılması, depolama hizmetlerinin bir uzantısı olarak da kabul edilebilecektir. Müşteri cevapları incelendiğinde, *booking no* beyan zorunluluğu kaldırılmış olsa dahi yükleme yapabilmek ve konteyner listesini alabilmek için liman tarafından yükleme başlamadan *booking* numarasına ihtiyaç duyulduğu, öte yandan limanda depolama için girecek mermer yükleri bakımından yükleme zamanının belli olmadığı durumlarda yüklerin depolama hizmetinden yararlanabilmesi için *booking no* beyan zorunluluğunun kaldırılmasının olumlu karşılandığı anlaşılmaktadır.

İndirim Uygulamalarının Analizi ve Pazardaki Etkileri:

- (389) Dosya kapsamında pazardaki rekabetin yapısının, PORT AKDENİZ'in geçici gümrüklü sahada serbest depolama faaliyetine başladığı 2017 yılının öncesi ve sonrası olarak iki dönem kapsamında incelenmesi mümkündür. 2017 yılına kadar, PORT AKDENİZ'in iç dolum hizmeti yanında takozlama ve DBA tartım hizmetini de paket olarak sunduğu, 2017 yılında geçici gümrüklü sahada serbest süre uygulamasıyla mermer depolamayı da bu pakete dâhil ettiği anlaşılmaktadır. AKİŞ'in ise 2017 yılından önce de sonra da iç dolum hizmetinin yanında takozlama, DBA tartım ve depolama için tek bir paket fiyat

uyguladığı görülmektedir. Dolayısıyla AKİŞ ve PORT AKDENİZ, 2017 yılına kadar iç dolum, takozlama ve DBA tartım hizmetleri paketleri kapsamında; 2017 yılından itibaren ise iç dolum, takozlama, DBA tartım ve mermer depolama paketi kapsamında rekabet etmektedir.

- (390) Farklı bir şekilde ifade etmek gerekirse, AKİŞ'in asıl faaliyetinin iç dolum olduğu, takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin bu hizmetlerle aynı yerde verilmesi gerektiğinden bu hizmetleri de müşterilere sunmakta olduğu, buna ek olarak iç dolum hizmetini almak şartıyla depolama ihtiyacı olan müşterilere depolama hizmetini de ücret almaksızın sunduğu görülmektedir. PORT AKDENİZ'in 2017 yılında depolama hizmeti vermeye başladıktan sonra geçici gümrüklü saha serbest süre uygulaması çerçevesinde depolama hizmetinin de iç dolum ve beraberinde sağlanan takozlama ve DBA tartım ile bir paket halinde sunulmakta olduğu dikkate alındığında ise bu defa PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in depolamanın da dâhil olduğu paket kapsamında rekabet etmekte olduğu anlaşılmaktadır.
- (391) PORT AKDENİZ'in 2017 yılında başladığı paket satışın tüketicilerin zararına olacak şekilde rekabete aykırı piyasa kapama niteliğinde olup olmadığını değerlendirilirken, hâkim durumdaki teşebbüs kadar etkin olan varsayımsal bir rakibin (eşit etkinlikteki rakip) dahi incelenen davranış sonucunda pazardan dışlanmasının muhtemel olup olmadığını araştırılmaktadır. Hâkim durumdaki firmanın uyguladığı dışlayıcı davranışın yıkıcı fiyatlama olması halinde eşit etkinlikte rakip testi bağlamında firmanın fiyat ve maliyetlerine odaklanılmakta, firmanın rakibi dışlaması için maliyet altında fiyatlama yaparak bir fedakârlıkta bulunması gerekmektedir. Bununla birlikte indirim sistemleri kapsamında incelenen paket indirimleri söz konusu olduğunda, indirimin piyasa kapama etkisi yaratması için hâkim durumdaki teşebbüsün zarara katlanması gerekli olmamaktadır. Bu anlamda yıkıcı fiyatlama uygulamasından ayrılan analizde uygulamanın sadakat yaratıcı niteliğine odaklanılmaktadır.
- (392) Batı Akdeniz bölgesinde konteyner iç dolum hizmetleri PORT AKDENİZ'in yanında AKİŞ tarafından aynı kapsamda sağlanmıştır. Bu çerçevede dosya kapsamında eşit etkinlikteki rakip testi yapılırken dikkate alınması gereken fiyat ve maliyetlerin paket içindeki her bir ürün için ayrı ayrı incelenmesi yerine sunulan paketin bütünü için öngörülen fiyat ve maliyetlerin ele alınması gerektiği değerlendirilmiştir.
- (393) Navlun hizmetini sunan konteyner hatları ve onların acenteleri, Antalya'da yüklenen yükler bakımından lokal hizmetler karşılığında ihracatçılardan sabit bir ücret talep etmektedir. Blok mermer ihracatçılarının konteyner iç dolumunu limanda yaptırdığı takdirde, bu iç dolum bedeli acenteye ödenen bedele dâhil olmaktadır. Bunun yanında konteyner iç dolumun limanda yapılmadığı durumda ihracatçıların acenteye yine aynı sabit ücreti ödediği görülmektedir. İhracatçıların bu durumda konteyner iç dolumu AKİŞ'te ya da kendi fabrikasında yapma gibi iki seçeneği bulunmaktadır. Limanda iç dolum hizmeti almamakla beraber liman dışında dolum yaptırmak için kullanılacak konteynerlerin liman deposundan tedarik edilmesi gerektiğinden müşterinin acenteye ödediği sabit ücretin içinde limanın talep ettiği boş konteyner kapı çıkışı ve dolu konteyner kapı girişi bedeli bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (394) PORT AKDENİZ'in liman sahasını konteyner tedariki bakımından vazgeçilmez hale getirdiği ve liman sahası dışında dolum yapmak için konteyner tedarik edecek müşterilerin ihtiyaçlarının neredeyse tamamı için limandan terminal hizmeti talebinde bulunması gerektiği belirtilmektedir. Bu açıdan bakıldığında boş konteyner kapı çıkışı ve dolu konteyner kapı girişi ücretlerinin liman dışında rakip AKİŞ'ten iç dolum hizmeti

alan müşterilerin katlandığı bir maliyet olduğu görülmektedir. Bu durumda ihracatçının acenteye ödediği sabit ücrete ek bir iç dolum masrafına katlanması gerekmektedir. Dolayısıyla PORT AKDENİZ ile rekabet eden AKİŞ'in müşterilerinin, aradaki fiyat farkı nedeniyle AKİŞ'ten hizmet almasının dezavantajlı olduğu anlaşılmaktadır.

- (395) AKİŞ'in müşterilerinin konteyner tedarik etmek için acenteye lokal masraflar adı altında ödediği ücretin liman dolum halinde acenteye ödediği lokal hizmet ücreti ile eşit olması dikkate alındığında, müşterinin AKİŞ'ten hizmet alması halinde katlandığı toplam masrafın, AKİŞ'e ödediği bedel kadar daha yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır. Diğer bir ifadeyle, limanda konteyner dolumu, liman dışında konteyner dolumuna göre daha ucuz hale gelmektedir. PORT AKDENİZ açısından bakıldığında, PORT AKDENİZ'den iç dolum hizmeti alan müşterilerin katlanmadığı kapı giriş çıkış bedelleri, PORT AKDENİZ'in rekabette avantajlı hale gelmesini sağlamış ve hareket alanını genişletmiştir. PORT AKDENİZ'in liman dışına çıkacak konteynerler için kapı giriş çıkışında katlandığı maliyetin liman sahasında konteyner iç dolumu halinde de ortaya çıktığı, fakat PORT AKDENİZ'in bu maliyeti konteyner iç dolum müşterilerine yansıtmadığı dikkate alındığında, PORT AKDENİZ'in müşterilere bu hizmeti ücretsiz sunduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, konteyner iç dolum hizmeti için bir girdi niteliğinde olan ve kapı çıkış ve giriş bedeli şeklindeki konteyner tedarik masraflarının iç dolum fiyat-maliyet analizinde dikkate alınması gerekmektedir.
- (396) Yukarıda yer alan açıklamalarda konteyner iç dolumu yapılmak üzere liman depodan alınıp tekrar liman depoya kaldırılması işleminin liman terminal hizmetleri arasında yer aldığı, limanda iç dolum hizmeti alacak müşterilere söz konusu terminal hizmetinin yansıtılmadığı, dolayısıyla limanda iç dolum hizmeti alan müşterilere söz konusu terminal hizmet masrafının bir indirim olarak sunulduğu görülmektedir. Bu indirimin PORT AKDENİZ'in fiyat ve maliyetleri bazında yapılacak eşit etkinlikte rakip testinde dikkate alınması gerekmektedir.
- (397) AKİŞ'in rekabet alanı, kapı giriş çıkış ücret düzeyleri nedeniyle dolaylı bir maliyet söz konusu olduğundan daralmaktadır. AKİŞ'in PORT AKDENİZ ile rekabet edebilmek için kendisinden hizmet alan dezavantajlı müşterilerini ikna edebilmek için bu fiyat farkını tazmin etmesi gerekmektedir. AKİŞ'in müşterilerinin PORT AKDENİZ ile AKİŞ arasındaki fiyat farkının yarattığı dezavantajdan etkilenmesini önlemek ve müşterileri kendisinden hizmet almaya ikna edebilmek için blok mermer yük depolama hizmetini bedelsiz olarak verdiği anlaşılmaktadır.
- (398) Konteyner iç dolum pazarındaki rekabetin 2017 yılından önceki halinde, PORT AKDENİZ mermer depolama hizmeti vermemektedir. Bu dönemde konteyner iç dolum paketleri arasında tercih yapacak müşterilerin AKİŞ'i tercih etmesi halinde konteyner kapı boş çıkış ve dolu giriş tarifelerine katlanması gerekmektedir. Müşterilerin toplam maliyetleri içindeki bu kapı maliyetlerinin ağırlığını, AKİŞ'in sunduğu ücretsiz mermer depolama ile telafi edebildiği görülmektedir. Bu dönemde AKİŞ'in pazardan dışlanmadığı anlaşılmaktadır.
- (399) PORT AKDENİZ'in 2017 yılında ücretsiz depolama hizmeti vermeye başlaması, bu tarihe kadar PORT AKDENİZ ile AKİŞ arasındaki fiyat farkını telafi etmek için ücretsiz depolama yapan AKİŞ'in bu imkânını da ortadan kaldırmıştır. Diğer bir ifade ile, PORT AKDENİZ'in kapı çıkış ve giriş ücretlerinin AKİŞ'in iç dolum paketinin içindeki ağırlığı, PORT AKDENİZ'in limanda depolama hizmeti vermeye başladığı tarihe kadar AKİŞ'in faaliyetini sürdürmesi için gerekli ölçeği kaybetmesi için yeterli değilken, bu tarihten sonra PORT AKDENİZ'in da depolama hizmeti vermeye başlamasıyla AKİŞ ücretsiz

depolamayla müşterileri tazmin imkânını kaybetmiş ve kapı ücretlerinin AKİŞ'in iç dolum paketi içindeki görelî ağırlığı artarak yeterli ölçüğü yakalayamaz hale gelmesine neden olmuştur.

- (400) Bu bilgiler çerçevesinde, PORT AKDENİZ tarafından uygulanan paket indirimlerinin indirim sistemleri çerçevesinde bir analize tabi tutulması gerektiği, pazarın eşit etkinlikteki rakibe rekabete aykırı şekilde kapanması üzerinde durulmakla birlikte, hâkim durumdaki firmanın fedakârlıkta bulunmaksızın pazar kapama etkilerine yol açabildiği, bu çerçevede paket indirimlerinin sadakat yaratıcı etkilere yol açmak suretiyle ilgili pazarın rakiplere kapatılması amacıyla tasarlanıp tasarlanmadığının ve böyle bir potansiyele sahip olup olmadığının araştırılması gerekmektedir.
- (401) Bu kapsamda, rakiplerin hâkim durumdaki firma karşısında pazarın ne kadarlık bir kısmı için rekabet ettiğinin öncelikle belirlenmesi gerekmektedir. Rakibin hâkim durumdaki firma ile yarışabildiği bu kısım müşterilerin isterse hâkim durumdaki firmaya alternatiflerin olduğu miktarı ifade etmektedir. AKİŞ'in kapasitesi ve aylık faaliyet miktarları dikkate alındığında AKİŞ'in pazarın tamamı için PORT AKDENİZ ile rekabet etmesinin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır.
- (402) PORT AKDENİZ'in konteyner faaliyetlerinin % (.....)'ını oluşturan mermer yüklerine yönelik konteyner dolum hizmetinde PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in 2013'ten itibaren pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-29: 2013-2020 Döneminde PORT AKDENİZ Mermer Dolum ve AKİŞ Dolum Payları

Yıl	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
AKİŞ Dolum (teu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Liman Dolum (teu)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<i>TOPLAM (teu)</i>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKİŞ Dolum Oran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Liman Dolum Oran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler.

- (403) Yukarıdaki tabloda, 2016 yılı haricinde mermer yüklerine yönelik konteyner dolumunun (.....) fazlasını PORT AKDENİZ'in gerçekleştirdiği, AKİŞ'in dolumlarının ise toplam miktar içerisinde en fazla paya (.....) ile 2016 yılında erişebildiği, ancak mevcut durumda (.....)'ten düşük bir seviyede olduğu görülmektedir. PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in kapasitelerine bakıldığında, AKİŞ'in kapasitesinin PORT AKDENİZ'in kapasitesinin yaklaşık % (.....) denk geldiği görülmektedir. AKİŞ de iç dolum pazarında hizmet verebileceği pazar payının (.....) olduğunu ifade etmiştir.
- (404) AKİŞ'in bu pazar payını ve faaliyet miktarını koruyabilmek için depolamadan bedel almadığı takdirde PORT AKDENİZ'e gidebilecek olan müşterilerin en fazla bu kadarını kendine çekebildiği anlaşılmaktadır. Pazarın bu seviyedeki yarışılabilir kısmında faaliyet gösteren AKİŞ'in özellikle 2019 yılı itibarıyla faaliyet miktarında önemli azalışlar olduğu görülmektedir. Bu azalışların PORT AKDENİZ'in geçici gümrüklü sahada serbest süre uygulamasından kaynaklanıp kaynaklanmadığının belirlenmesi gerekmektedir.
- (405) Öncelikle hâkim durumdaki teşebbüs kadar etkin olan varsayımsal bir rakibin (eşit etkinlikteki rakip) dahi incelenen davranış sonucunda pazardan dışlanmasının muhtemel olup olmadığı araştırılmaktadır. Bu değerlendirmede, maliyetler ve satış fiyatlarıyla ilgili ekonomik veriler ile özellikle hâkim durumdaki teşebbüsün maliyetin altında fiyatlama yapıp yapmadığı incelenmektedir. Söz konusu inceleme yapılırken öncelikle hâkim durumdaki teşebbüsün maliyetleri dikkate alınmaktadır. Bu maliyetlerle

ilgili güvenilir veriler olmaması durumunda ise rakiplerin maliyet verileri ya da diğer kıyaslanabilir güvenilir veriler kullanılmaktadır.

Fiyat - Maliyet Analizi:

- (406) Konteyner dolum hizmetleri PORT AKDENİZ tarafından, konteyner iç dolum, *lashing*/takozlama, DBA tartım ve depolama hizmetlerinin bütünü olarak tanımlanmıştır. Teşebbüs tarafından Kuruma konteyner dolum hizmetlerinde yıkıcı fiyatlama olmadığını gösteren bir fiyat-maliyet analizi gönderilmiştir. PORT AKDENİZ'in gönderdiği analiz 2014-2020 arasındaki dönemi kapsamaktadır. Söz konusu fiyat maliyet analizi ile ilgili teşebbüsün gönderdiği veriler üzerinden yeni bir hesaplama yapılmıştır. Aşağıdaki tabloda Ekonomik Araştırma ve Analiz Dairesi Başkanlığı (EAAD) tarafından yapılan hesaplama yer almaktadır. Aşağıdaki hesaplamadaki bakış açısı maliyetlerin tahmin edilebilir en düşük düzeyde kalması durumunda bile eşit etkinlikteki rakibin karlılığı ne olurdu sorusuna cevap aramak üzere inşa edilmiştir.

Tablo-30: Teşebbüslerin Kendi Hesaplarına Dayanan Ortalama (TEU Başına) Kar Düzeyi ile Kapı Giriş/Çıkış Ücretinin De Maliyetlere Yansıtıldığı Ortalama (TEU Başına) Kar Düzeyinin, Aradaki Farkla Birlikte Gösterilmesi

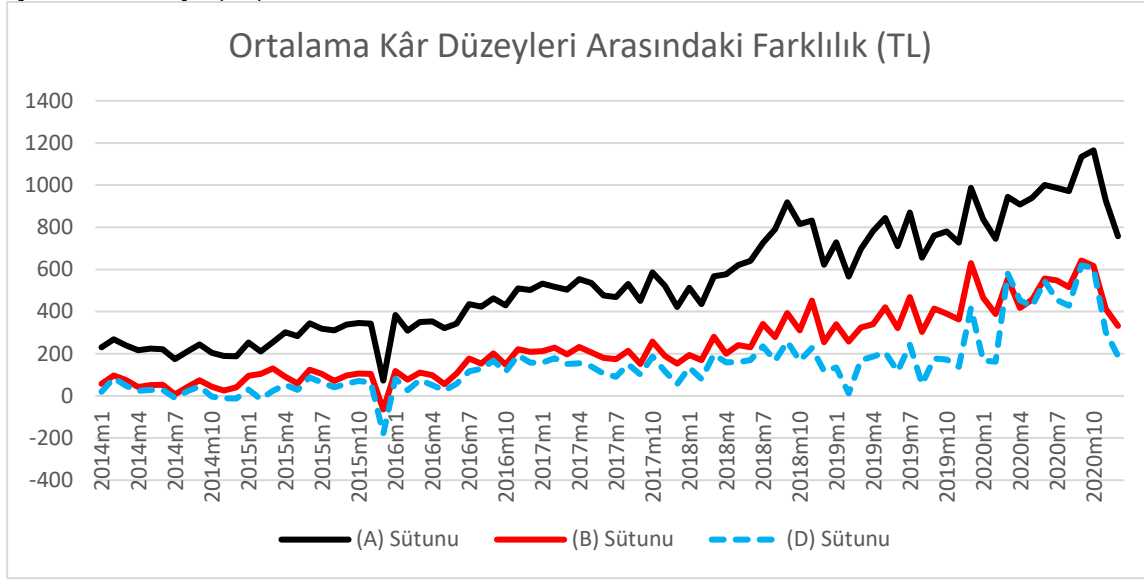
Yıl/Ay	(A) Ortalama (TEU) Kâr Düzeyi (TL)	(B) Kapı Giriş/Çıkış Maliyeti Dâhil Ortalama (TEU) Kâr Düzeyi (Teşebbüs Gelir/Gider Bildirimine Göre Hesaplama) (TL)*	(C) İki Kâr Düzeyi Arasındaki Fark (%) ((A)-(B))	(D) Kapı Giriş/Çıkış Maliyeti Dâhil Ortalama (TEU) Kâr Düzeyi (Teşebbüs Tarifelerine Göre Hesaplama) (TL)**	(E) İki Kâr Düzeyi Arasındaki Fark (%) ((A)-(D))
2014m1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m11	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014m12	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m11	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015m12	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m11	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016m12	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m11	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017m12	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

2018m7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m11	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018m12	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m11	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019m12	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m11	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020m12	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
*Kapı giriş/çıkış birim ücretinin, teşebbüsün sunduğu gelir rakamlarının giriş/çıkış TEU miktarlarına bölünerek hesaplanmasıyla elde edilmiştir.					
**Kapı giriş/çıkış birim ücretinin, açıklanan tarifeler baz alınarak hesaplanmasıyla elde edilmiştir.					

(407) Yukarıdaki tabloda yansıtılan analiz temel olarak, teşebbüsün Kuruma sunduğu verinin ve karlılık analizinin kapı giriş/çıkış ücretlerinin de maliyete eklenmesiyle tekrar edilmesinden oluşmaktadır. EAAD'nin yukarıda yaptığı hesaplamada teşebbüsün kaçınılabilir (o ürün üretilmeseydi katlanılmayacak maliyetler) maliyet kalemlerinin içerisine, teşebbüsün beyanları dikkate alınarak genel yönetim, kambiyo, finansman gibi genel diğer maliyetleri katılmamıştır. Dolayısıyla kaçınılabilir maliyetler tamamıyla PORT AKDENİZ'in yöntemiyle belirlenmiştir. Konteyner kapı giriş/çıkış maliyeti dikkate alınırken, ilgili tarifelerden ya da teşebbüsün bu hizmet gelirlerinden bu hizmetteki (kaçınılabilir) maliyetleri çıkartılarak hesaplanmıştır. Bu nedenle, kapı giriş/çıkış dolaylı maliyeti, karlılık hesabını esas tarifelerden daha düşük düzeyde etkilemiştir. Gelirlerin USD cinsinden elde edilip muhasebede TL'ye çevrildiği dikkate alındığında, USD kurunda 2014-2017 Mayıs arasında %65, Mayıs 2017-2020 Aralık arasında ise %117'lik bir artış olduğu görülmektedir. Bu artışın da karlılığa iki dönem arasında, son dönemler lehine fark yaratabilecek düzeyde yansımış olacağı açıktır. Ancak, rakibin de aynı şekilde işlem yapacak olması varsayımı altında bu konu ayrıca değerlendirilmemiştir. Son olarak, teşebbüsün ifade ettiği üzere 2020 yılı Nisan ayından itibaren dışarıda konteyner dolum yapılması durumunda müşterilere yapılacak konteyner başına 35 USD'lik indirim de, acentenin bu indirimi tamamen müşteriye yansıttığı varsayımıyla dikkate alınmıştır. Hesaplamalardaki son dönemlerdeki karlılık artışının bu nedenden dolayı ortaya çıktığı görülmektedir.

(408) Tabloda yer alan karlılıktaki durumun zaman içinde nasıl değiştiği aşağıdaki grafikte daha açık görülmektedir.

Grafik-4: Teşebbüsün Hesapladığı ve EAAD Tarafından Hesaplanan Kârlılık Düzeyinin Zaman İçerisindeki Seyri (TL)



- (409) EAAD tarafından yapılan analiz çerçevesinde PORT AKDENİZ'in dolmuş hizmetlerinden elde ettiği kârlılığını zaman içerisinde %(...) ile %(...) arasında değiştirmiş ve son dönemlerde genellikle %(...)’in üzerinde seyretmiştir. Kapı giriş/çıkış hizmetleri açısından kârlılığını ise genellikle %(...)’in üzerindedir.³¹ Kapı giriş/çıkış ücretlerinin dolmuş hizmetlerine dolaylı bir maliyet olarak eklenmesi sonucunda ise kârlılıkta oldukça dikkate değer bir azalma görülmektedir. Bu belirgin düşüş hem toplam kârlılıkta hem de ortalama (TEU) kârlılığında, özellikle kapı giriş/çıkış tarifelerinin baz alındığı durumda yaşanmıştır. PORT AKDENİZ kadar etkin ancak liman dışında faaliyet gösteren kurgusal bir rakibin bile kapı giriş/çıkış ücretlerinin kendisine dolaylı bir maliyet oluşturduğu düşünüldüğünde PORT AKDENİZ’e göre oldukça düşük oranda bir kârla çalışabileceği görülmektedir.

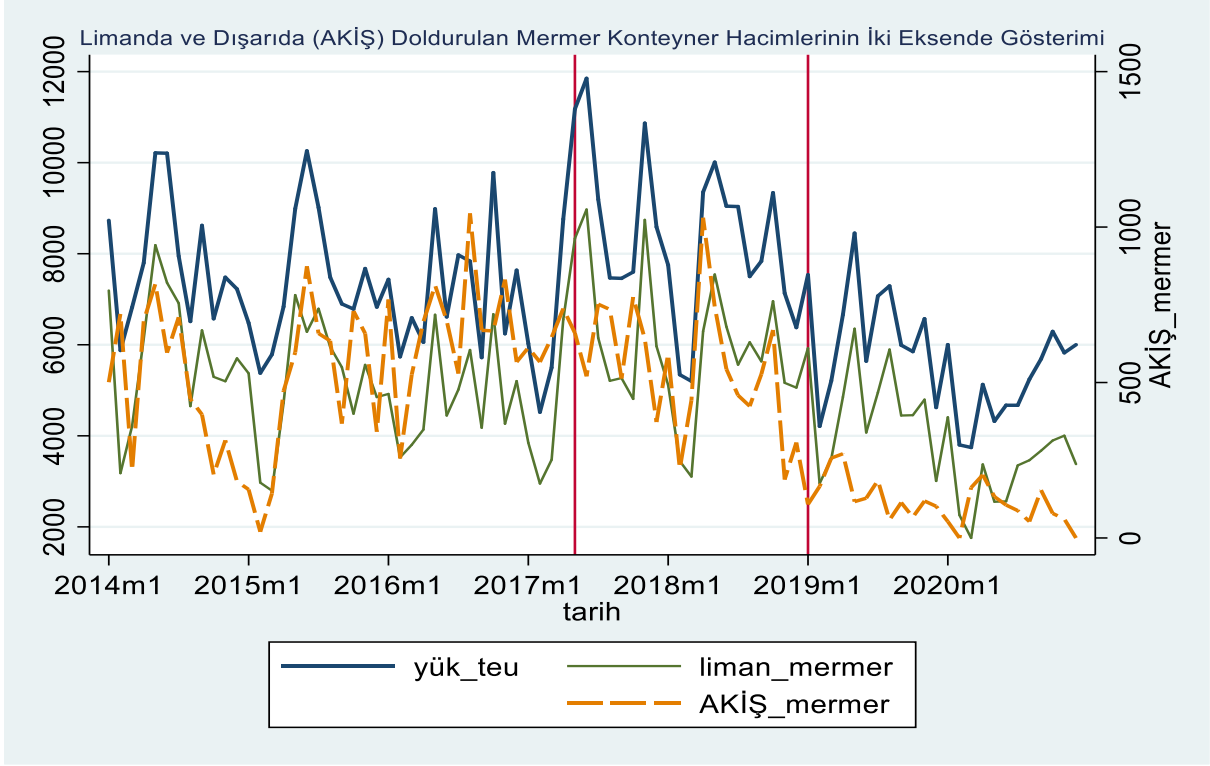
Korelasyon Analizi:

- (410) PORT AKDENİZ'in Kuruma sunduğu ekonomik analizde yapılan korelasyon analizinde limandaki toplam yüklemenin artmasının liman çevresindeki lojistik sektörünü de olumlu etkileyeceği belirtilmiştir. Bununla birlikte sadakat artırıcı indirimlerin, talebin durağan olduğu ya da daraldığı pazarlarda rakiplerin talebin marjinal kısmına erişimini önemli ölçüde sınırlandırabileceği belirtilmelidir. Bu başlıkta PORT AKDENİZ dolmuş ve AKİŞ dolmuş miktarlarının arasındaki ilişki üzerinde durulmuştur. Port Akdeniz’de gemilere yüklenen konteyner hacimleri ile hem limanda hem de liman dışında doldurulan mermer konteyner hacimlerinin zaman içindeki seyrini birlikte sunan aşağıdaki grafiklerde, limanda doldurulan mermer konteyner hacimlerinin hem miktar hem de trend olarak yüklenme hacimlerine daha yakın bir seyir izlediği görülmektedir.
- (411) PORT AKDENİZ’den yüklenen konteyner hacimleri ile limanda ve dışarıda doldurulan mermer konteyner hacimlerinin zaman içindeki seyrini göstermek üzere aşağıda yer alan grafikler hazırlanmıştır. Bu grafikler Çalışma’daki Grafik 1’e limandaki mermer dolmuş hacimlerinin eklenmiş halini göstermektedir. Aşağıdaki ilk grafikte liman dışında doldurulan mermer konteyner hacimleri ikinci eksenle gösterilmiş olup bu gösterim ile

³¹ Kârlılık, gelirlerle giderler arasındaki farkın gelirlere bölünmesiyle elde edilmiştir. Kazanılan 1 TL’lik gelirin ne kadarının kâr olduğunu göstermektedir.

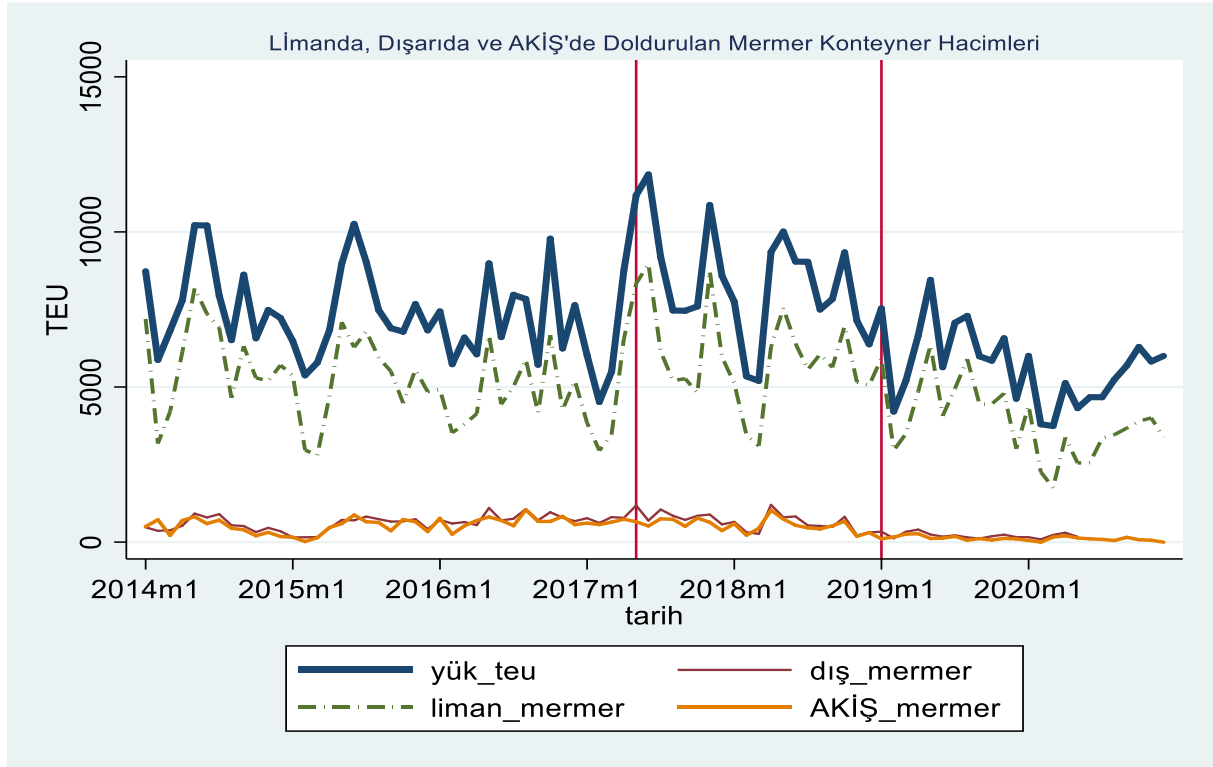
değişkenler arasındaki trendin ortaya konması amaçlanmıştır. İkinci grafik ise değişkenlerin arasındaki hacim farkını daha net görselleştirmek açısından tek eksen üzerinde yapılandırılmıştır. Ayrıca grafiklerde 2017 Mayıs (serbest süre uygulamasının başladığı dönem) ve 2019 Ocak (serbest sürelerin arttığı dönem) tarihleri dikey bir çizgiyle vurgulanmıştır.

Grafik-5: 2014-2020 Yükleme ve Dolum Hacimleri (TEU)



Kaynak: Port Akdeniz ve AKİŞ tarafından gönderilen bilgiler.

Grafik-6: 2014-2020 Doldurulan Mermer Konteyner Hacimleri (TEU)

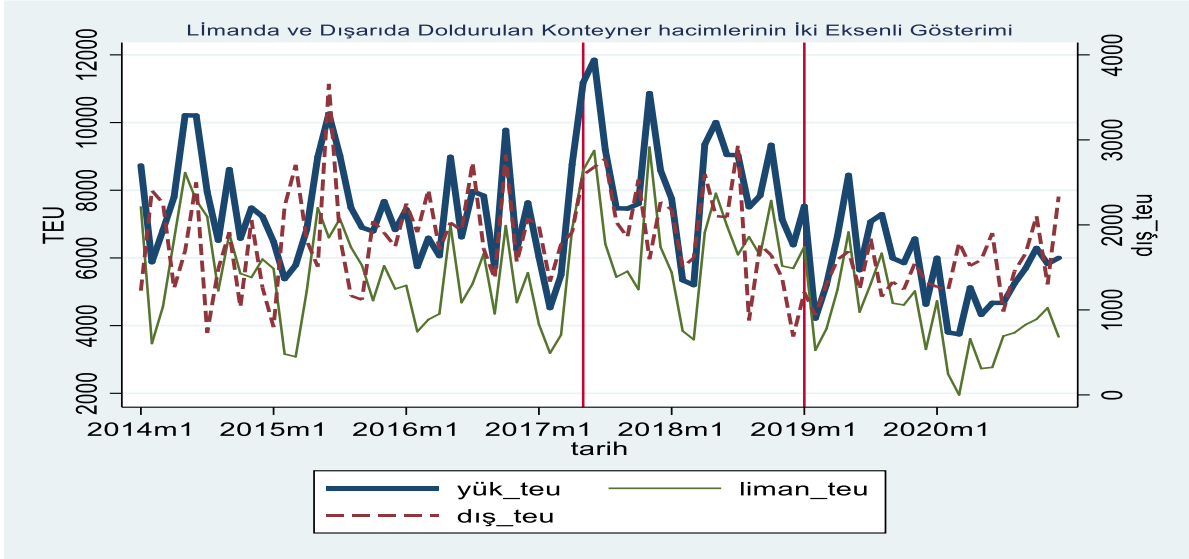


Kaynak: Port Akdeniz ve AKİŞ tarafından gönderilen bilgiler.

- (412) PORT AKDENİZ'de gemilere yüklenen konteyner hacimleri ile hem limanda hem de liman dışında doldurulan mermer konteyner hacimlerinin zaman içindeki seyrini birlikte sunan yukarıdaki grafiklerde, limanda doldurulan mermer konteyner hacimlerinin gerek miktar gerek de trend olarak yükleme hacimlerine daha yakın bir seyir izlediği görülmektedir. Bu bakımdan, ileride korelasyon sonuçlarında da gösterileceği üzere PORT AKDENİZ'i seçen müşteri hareketliliğiyle (taleple) daha çok liman dolum hizmetlerinin yakın olduğu grafiksel olarak görülmektedir. Ayrıca, 2019'un başlangıcı itibarıyla da dışarıda doldurulan mermer konteyner hacimleri ile hem limandaki dolum hacimleri hem de yükleme arasındaki makas dışarıda dolum aleyhine açılmıştır. Ayrıca grafiklerde, COVID-19 pandemisinin 2020 Ocak ayında piyasaya yansıyan etkileri tespit edilebilmektedir. Bu dönem sonrasında ise limandaki mermer dolum hacimlerinde belirli bir normalleşme gözlenmekteyken rakip AKİŞ'in dolum faaliyetlerinde bir azalma hatta sıfırlanma belirlemektedir.
- (413) Aşağıdaki grafiklerde, 2014-2020 döneminde sadece mermer değil bütün ürünler için toplam yükleme (toplam_teu), limanda yapılan dolum (liman_teu) ve dışarıda yapılan dolum (dış_teu), TEU cinsinden sergilenmiş olup 2017 Mayıs ve 2019 Ocak noktaları dikey bir eksenle gösterilmiştir.³²

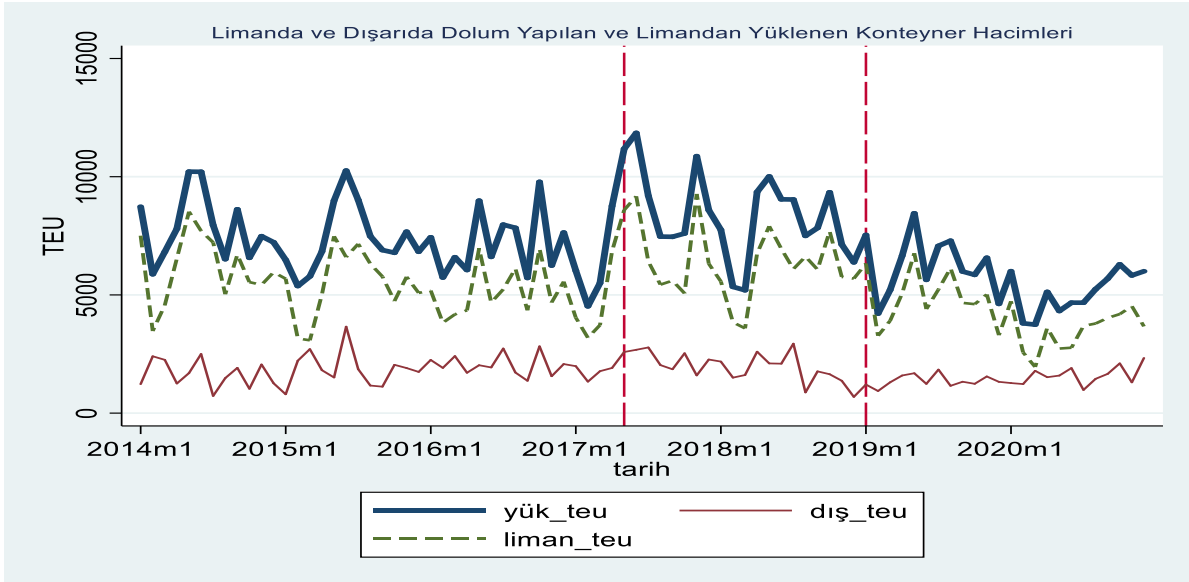
³² Aynı değişkenler üzerinden iki grafik oluşturulmasının amacı, miktar ve trend değişikliklerini daha açık bir şekilde ortaya koymaktır.

Grafik-7: 2014-2020 (Haziran) Yükleme ve Dolu Hacimleri (TEU)



Kaynak: Port Akdeniz ve AKİŞ tarafından gönderilen bilgiler.

Grafik-8: 2014-2020 Yükleme ve Dolu Hacimleri (TEU)



Kaynak: Port Akdeniz ve AKİŞ tarafından gelen bilgiler.

(414) Yukarıdaki grafikler incelendiğinde, dış doluların mermerdeki görünümünün aksine 2020 yılının son dönemlerinde toparlanmaya başlamış olduğu, bunun nedenlerinin arasında da mermer dışı ürünler için diğer fabrika dolularının artması olduğu görülmektedir. Dış doluların toplam yüklemedeki payındaki artış PORT AKDENİZ'in iç değerlendirmelerine de yansımıştır. PORT AKDENİZ çalışanları arasında geçen 12.04.2020 tarihli ve (.....) konusu yazışmasının ekinde paylaşılan Word belgesinde;

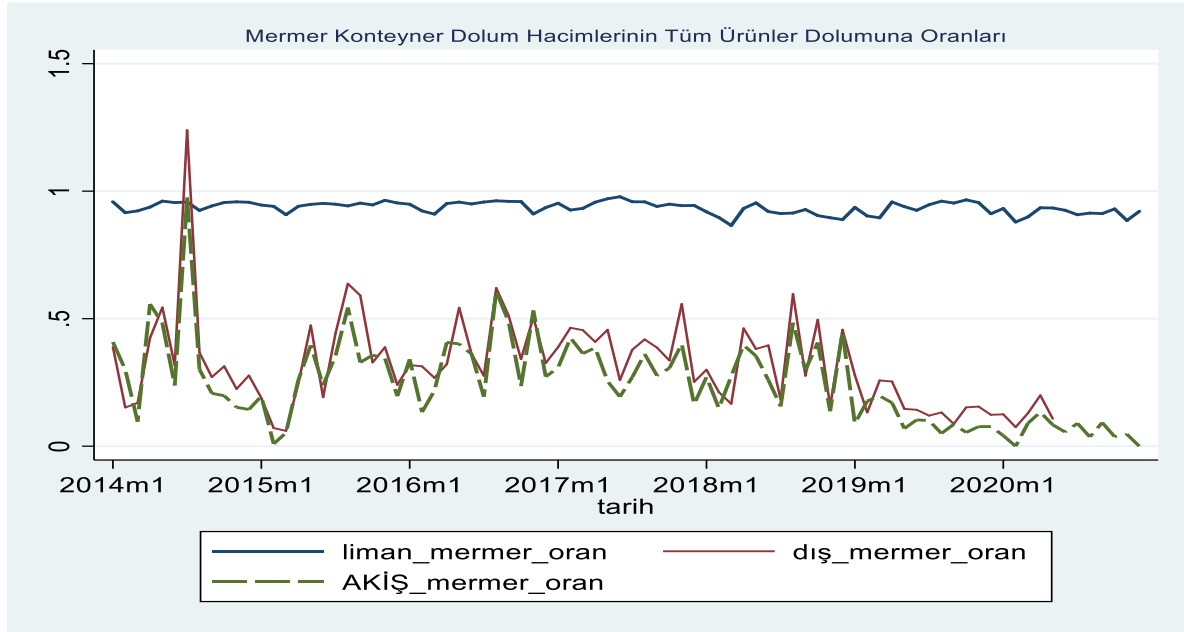
- Blok mermer harici diğer konteyner muhteviyatı yük ihracatlarında geçen yılın aynı ayına ve bütçeye oranla artış olduğu,
- Kasalı ve blok mermer harici yüklerde ise geçen yıla oranla (.....)%, bütçeye oranla ise (.....)% artış gösterdiği,
- Konteyner ihracatlarında blok mermerde düşüş, diğer ihrac yüklerde artış olmasının gelire aynı oranda yansımadiği, zira blok mermer için verilmekte olan

takozlama hizmet gelirlerinin diğer yüklerde oluşmadığı, ayrıca ihracatında artış olan diğer yüklerin ağırlıklı olarak fabrikalarda dolum yapılan yükler olmasının, liman doluma göre birim gelirden TEU başına ortalama (.....)\$ gelir farkı yarattığı, dolayısıyla blok mermerdeki büyük düşüşün gelir etkisi çok daha fazla olduğu,

- *Geçen yılın aynı ayına oranla blok ve kasalı mermer ihracatının toplam ihracattaki payı (.....)% iken bu yıl (.....)% e gerilediği,*
- *Mermer harici diğer konteyner yükü ihracatlarında en fazla artış yaşanan yüklerin sunta-mdf, mobilya, ahşap ve içme suyu olduğu,*
- *Konteyner ihracatında liman dolum-dış dolum oranları incelendiğinde; 2019 yılı Mart ayında dış dolum oranı (.....)% iken, 2020 Mart ayında bu rakam (.....)%'ye çıktığı, ilk defa bir ayda dış dolum adetlerinin liman dolum adetlerini geçtiği, dış dolumlardaki artışın temel sebebinin (.....) firmalarının ihracatlarında ve fabrika dolumlarındaki artış olduğu,*
- *Dış dolum oranının liman doluma oranla daha fazla olması birim gelire bir miktar negatif etki etmekte olduğu,*

değerlendirmeleri yapılmıştır. Bu çerçevede 2020 yılının son dönemlerinde dış dolumdaki toparlanmanın ekonomik analize de yansıdığı üzere konteyner ihracatlarında blok mermerde düşüş, diğer yandan da mermer harici konteyner yükü ihracatlarında artış yaşanmasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ yerinde inceleme değerlendirmesinde de ifade edildiği üzere söz konusu dış dolular fabrika dolularından oluşmaktadır. Dolayısıyla, dış dolular içinde (rakip tarafından) bir ticari faaliyet olarak gerçekleştirilen mermer ürününün dolum hizmetinin payı özellikle 2017'den sonra aşağı doğru bir trend izlemiş ve 2020'den sonra ise sıfıra yaklaşmıştır. Daha önce de değinildiği üzere, limandaki mermer konteyner dolum hizmetleri son dönemde yine artışa geçmiştir.

(415) Aşağıdaki grafik, mermer ürününün konteyner dolularının hem liman içindeki hem de dışarıdaki toplam dolum hacimlerine oranını göstermektedir.

Grafik-9: Limanda ve Dışarıda Doldurulan Konteyner Hacimlerinde Mermerin Payı³³

Kaynak: Port Akdeniz ve AKİŞ tarafından gönderilen veriler

- (416) Yukarıdaki grafiklerden görülebileceği üzere 2017 Mayıs'tan önce özellikle liman doluları ve dış dolular arasındaki ilişkinin yönü ve hareketliliği oldukça benzerken 2017 Mayıs sonrasında (serbest süre dönemleri sonrasında) bu ilişki değişmiştir. Limandan yükleme ile daha çok liman dolum hizmetleri arasında bir paralellik görülmektedir. AKİŞ'in mermer konteyner doluları zaman içerisinde azalmış ve diğer iki değişkenle (liman faaliyetleri) arasındaki bağ zayıflamıştır. Limana talebin toparlanıyor olmasına rağmen dış dolum mermer hacimlerinin azalmaya ve rakip açısından bitme noktasına gelmesi bu durumun pratikteki örneğidir.
- (417) EAAD tarafından toplam yükleme hacimleri ile mermere yönelik dış dolum hacimlerinin karşılaştırıldığı korelasyon matrisi, PORT AKDENİZ'in serbest süre uygulamaları dikkate alındığında, liman dolum ve dış dolular arasında ortaya çıkması beklenen ilişkinin zaman içerisindeki olası kopukluğunu ve zıtlığını mermer ürünü için göstermektedir.

Tablo-31: Korelasyon Matrisi (2014-2020)

Bütün Gözlem Dönemi için Korelasyonlar (77 gözlem noktası)						
	yükleme	liman_mermer	dış_mermer	AKİŞ_mermer	liman_dolum	dış_dolum
yükleme	(.....)					
liman_mermer	(.....)	(.....)				
dış_mermer	(.....)	(.....)	(.....)			
AKİŞ_mermer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)		
liman_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
dış_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (418) EAAD tarafından yapılan korelasyon ve regresyon analizleri çerçevesinde liman yükleme ile limanda konteyner dolum arasında güçlü bir ilişki bulunmakta, yükleme ile dış dolular arasındaki korelasyon düşük (*low*), limanda dolum ile dış dolum arasındaki korelasyon ise görmezden gelinebilecek (*negligible*) seviyededir. Yapılan korelasyon matrisinin de yükleme hacimleriyle daha çok liman dolularının ilişkili olduğu,

³³ 2014 yılı Temmuz ayı için, mermer dış dolum oranı 1'in üzerine çıkmış gözükmektedir. Ancak, teşebbüsün verisine müdahale edilmemiş ve bu gözlem dışarı çıkarılmamıştır.

yükleme ile dış doluların ve özellikle AKİŞ'in ilişkisinin daha zayıf olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

- (419) EAAD tarafından yapılan bir diğer korelasyon matrisinde, yukarıdaki korelasyon matrisi, PORT AKDENİZ'in serbest sürelerinin uygulandığı dönemlerin, sayısal olarak etkilerinin ayrıştırılabilmesi bakımından 2014 Ocak – 2017 Nisan serbest süre öncesi dönem, 2017 Mayıs- 2018 Kasım dönemi daha kısıtlı serbest sürelerin olduğu (*soft*) dönem; 2018 Aralık – 2020 Aralık dönemi daha uzun süreli serbest sürelerin olduğu (*hard*) dönem olarak yapılan ayırım bazında tekrarlanmıştır.

Tablo-32: Korelasyon Matrisleri (2014-2020)

Serbest Süre Öncesi için Korelasyonlar (40 gözlem noktası):						
	yükleme	liman_mermer	dış_mermer	AKİŞ_mermer	liman_dolum	dış_dolum
yükleme	(.....)					
liman_mermer	(.....)	(.....)				
dış_mermer	(.....)	(.....)	(.....)			
AKİŞ_mermer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)		
liman_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
dış_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
"Soft" Dönem (2014 Ocak-2017 Nisan) için Korelasyonlar (19 gözlem noktası):						
	yükleme	liman_mermer	dış_mermer	AKİŞ_mermer	liman_dolum	dış_dolum
Yükleme	(.....)					
liman_mermer	(.....)	(.....)				
dış_mermer	(.....)	(.....)	(.....)			
AKİŞ_mermer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)		
liman_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
dış_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hard Dönem (2018 Aralık – 2020 Aralık) için Korelasyonlar (18 gözlem noktası):						
	yükleme	liman_mermer	dış_mermer	AKİŞ_mermer	liman_dolum	dış_dolum
Yükleme	(.....)					
liman_mermer	(.....)	(.....)				
dış_mermer	(.....)	(.....)	(.....)			
AKİŞ_mermer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)		
liman_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
dış_dolum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (420) Yukarıdaki korelasyon matrislerinden görülebileceği üzere her dönemde, liman dolum hacimleri yükleme hacimleriyle en fazla ilişkili (korele) değişken olmuştur. Dış dolum hacimleri ile yükleme arasındaki ilişki ise dönemler itibarıyla farklılık göstermektedir. Hatta son döneme gelindiğinde, mermer dolum hacimlerinin yükleme ve liman dolumu hacimleriyle bağlantısı oldukça düşük düzeye inmiştir. İlk serbest süre döneminde ise toplam yükleme ile dış dolular arasındaki korelasyon katsayısı $\sim(\dots)$ iken liman dolular ile dış dolular arasındaki katsayı $\sim(\dots)$ 'dir. Dolayısıyla bu dönemlerde, özellikle liman dolum ve dış dolular arasında güçlü bir doğrusal ilişki gözlemlenmemektedir. PORT AKDENİZ'in "45 ve 60 dönem" olarak ifade ettikleri zaman dilimi içerisindeki korelasyonlar incelendiğinde, yükleme ve liman dolularını ile dış dolular arasında göz ardı edilebilir olsa da negatif bir doğrusal ilişki saptanmaktadır. Bu çerçevede, PORT AKDENİZ'den yapılan (ve Çalışma'da limana talep göstergesi olarak kullanılan) yükleme hacimleriyle daha çok kendi dolularının ilişkili olduğu, bu taleple dış doluların ve özellikle rakibin (AKİŞ'in) ilişkisinin daha zayıf olduğu söylenebilecektir. Bu bakımdan, EAAD tarafından PORT AKDENİZ'e bir talep artışı yaşanacaksa bu artışın dış dolulardan ziyade belirgin farkla limanı etkileyeceği belirtilmektedir.

(421) Korelasyon analizinin regresyon analiziyle desteklemek amacıyla kurulan regresyon denklemi şu şekildedir:

$$dışdol_{teu} = \beta_0 + \beta_1 yük_{teu} \quad (I)$$

Bununla beraber denklemdeki tüm ürünler için toplam dolum hacminin ($yük_{teu}$) esasında, tüm ürünler için olan liman dolum hacmi ($liman_{teu}$) ve dış dolum hacimlerinin ($dış_{teu}$) toplamından oluştuğu bilinmektedir. Yani matematiksel olarak:

$$yük_{teu} = liman_{teu} + dış_{teu} \quad (II)$$

şeklinde. Dolum hacimlerinin çok önemli bir kısmı mermer ürünlerini içermektedir. Her koşulda bu iki değişken ($dışdol_{teu}$ ve $dış_{teu}$) II. denklemin sağ tarafında yer almaktadır. Denklem I. ve II. den görülebileceği üzere, $yük_{teu}$ ve $dışdol_{teu}$ ($dış_{teu}$ aracılığıyla) birlikte belirlenmektedir (*jointly determined*). Bu bakımdan denklemde eşanlı denklem yanlılığının³⁴ ortaya çıkabileceği ve EKK tahminlerinin tutarsız olabileceği anlaşılmaktadır.

(422) Söz konusu değerlendirme, PORT AKDENİZ tarafından yapılan benzer analizin uygun araç değişkenler (*instrumental variables*) kullanılarak İki Aşamalı OLS yöntemiyle tahmin edilmesi gerektiğini göstermektedir. Ayrıca bu noktada, kurulan regresyonlardaki nedensellik ilişkisinin de yönü tartışma konusu olmakta ve bu nedenden dolayı tersine nedensellik olabileceği şüphesi doğmaktadır. Sonuç olarak regresyon analizlerine ilişkin modelin sonuçlarını etkileyebilecek olan bu hususların Çalışma'da göz ardı edildiği değerlendirilmektedir.

(423) Bu çerçevede teşebbüs tarafından sunulan ve liman içindeki konteyner dolum hacmindeki düşüşün, dış dolum hacimlerindeki düşüşten daha fazla olduğu, serbest süre uygulamalarının limandaki doluların artmasına yardımcı olmadığı hususunun, yüzdesel değişimin de göz ardı edilmemesi adına taraflardan gelen ve EAAD'nin düzenlediği veri seti ile hazırlanan değişim tablosu ile yeniden değerlendirilmesi uygun görülmüştür. Hazırlanan değişim tablosu, 2017 Mayıs öncesi (2014 - 2017 Nisan) ve sonrası (2017 Mayıs – 2020 Aralık) için aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo-33: Serbest Süre Uygulaması Öncesi ve Sonrası için İncelenen Değişkenlerdeki Hacim (TEU) ve Yüzdesel Değişim³⁵

Değişkenler	2017 Mayıs Öncesi Ortalama TEU	2017 Mayıs Sonrası Ortalama TEU	Değişim Miktarı- TEU	Değişim (%)
<i>toplam yükleme</i>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<i>liman_teu</i>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<i>dış_teu</i>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<i>dış_mermer</i>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<i>liman_mermer</i>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<i>AKİŞ_mermer</i>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ ve AKİŞ tarafından sağlanan veriler.

(424) Tabloya göre iki dönem kıyaslandığında yükleme hacimlerindeki düşüşle liman dolum hacimlerindeki düşüş benzer bir oranda olsa da mermer ürünü için bu düşüşlerin, dış dolular söz konusu olduğunda çok daha fazla olduğu ortaya çıkmaktadır. İlgili

³⁴ Bir çeşit içsellik problemidir.

³⁵ Söz konusu hesaplama Stata programında ortalama istatistikler komutu kullanılarak yapılmıştır. Çalışma'da sunulan Tablo 6'daki verinin hesaplama yöntemi tam olarak bilinmediğinden, ufak düzeyde farklılıklar oluşmuştur.

tablodan görülebileceği üzere mermer ürününe yönelik dış dolularındaki düşüş %(.) civarındayken liman dolularındaki düşüş %(.) seviyesindedir.

- (425) PORT AKDENİZ'in uyguladığı paket indirimleri kapsamında mermer yüklerine yönelik depolama ücretsiz uygulanmakta, buna ek olarak destekleyici takozlama indirimleri bulunmaktadır. Yukarıda yapılan fiyat maliyet analizleri, teşebbüsün sunduğu veriler doğrultusunda bu indirimlerin gelir ve maliyet kalemlerine etkisini de kapsamaktadır. Yapılan bu korelasyon analizi, yükleme oranlarının son yıllarda izlediği seyir ile paket indirimi uygulamasının etkilerini ayrıştırabilmek bakımından açıklayıcı niteliktedir. Korelasyon analizi sonucunda liman dolularında serbest süre uygulamasından sonraki düşüşün yükleme (talep) hacimleri ile benzer oranlarda gerçekleştiği, ancak dış dolulardaki düşüşün çok daha yüksek olduğu gösterilmiş olup liman dışındaki konteyner iç dolulardaki düşüşün diğer nedenlerinin araştırılmasına işaret etmektedir.

Piyasa Kapama Analizi:

- (426) Hâkim durumdaki teşebbüslerin uyguladığı indirim sistemlerinin 4054 sayılı Kanuna aykırı olduğundan bahsedebilmek için öncelikle indirimler sonrasında oluşan fiyatların yıkıcı olup olmadığının tespiti ve buna bağlı olarak pazardaki oyunculara olan etkileri ve kendi hâkim gücünü artırıp artırmadığının belirlenmesi gerektiği, ancak hâkim durumdaki teşebbüs tarafından uygulanan indirim sistemlerinin yıkıcı fiyatlamaya yol açmadığı hallerde de kötüye kullanma olarak kabul edilmesinin mümkün olduğu, hâkim durumdaki teşebbüs tarafından uygulanan indirim sistemi ve uygulamalarının, maliyet altı fiyatlamaya gitmeden, sadakat artırıcı etkilere yol açmak suretiyle ilgili pazarın rakiplere kapatılması veya rakiplerin pazardan dışlanması amacıyla tasarlanıp tasarlanmadığının ve böyle bir potansiyele sahip olup olmadığının da ortaya konulması gerekmektedir. Rekabet karşıtı piyasa kapama, hâkim durumdaki teşebbüsün davranışları sonucunda tüketicilerin zararına olacak şekilde mevcut ya da potansiyel rakiplerin arz kaynaklarına veya pazarlara ulaşımının zorlaştırılması ya da engellenmesidir. Tüketici zararı, fiyat artışı, ürün kalitesindeki ve yenilik düzeyindeki düşüşler, mal ve hizmet çeşitliliğinde azalışlar şeklinde gerçekleşebilir.
- (427) “Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz”da pazar kapama kavramı, *“Pazar kapama etkisi, alıcının sağlayıcıya ve/veya sağlayıcının alıcıya erişimini kısıtlayan ticari stratejileri ifade etmektedir. . . .”* şeklinde genel olarak tanımlanmaktadır. Özellikle, hâkim durumdaki bir teşebbüsün münhasırlık uygulamaları ile mevcut rakiplerini piyasa dışına çıkarmaya dönük ya da potansiyel rakiplerinin alt ve üst piyasaya erişimlerini engellemeye yönelik davranışlarda bulunması piyasada rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması sonucunu doğurabilmektedir.
- (428) 2002/2 sayılı “Dikey anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği”nde, rekabet etmeme yükümlülüğü, *“alıcının anlaşma konusu mal veya hizmetlerle rekabet eden mal veya hizmetleri üretmesini, satın almasını, satmasını ya da yeniden satmasını engelleyen doğrudan veya dolaylı her türlü yükümlülük”* olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca alıcının bir önceki takvim yılındaki alımları esas alınarak, ilgili pazardaki anlaşma konusu mal veya hizmetlerin ya da onları ikame eden mal veya hizmetlerin %80’inden fazlasının sağlayıcıdan veya sağlayıcının göstereceği başka bir teşebbüsten satın alınmasına yönelik olarak alıcıya doğrudan veya dolaylı biçimde getirilen herhangi bir yükümlülük de rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul edilmektedir.
- (429) Bu hüküm, “Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz”da şu şekilde açıklanmaktadır:

Tebliğ'in 3. maddesinde rekabet etmeme yükümlülüğü, alıcının anlaşma konusu mal veya hizmetlerle rekabet eden mal veya hizmetleri üretmesini, satın almasını, satmasını ya da yeniden satmasını engelleyen doğrudan ya da dolaylı yükümlülük olarak tanımlanmıştır. Tebliğ'deki anlamıyla rekabet etmeme yükümlülüğü alıcının anlaşma konusu mal veya hizmetleri kendisinin üretmemesini ve sağlayıcı dışındaki başka bir kaynaktan tedarik etmemesini öngören bir yükümlülüktür. Ancak Tebliğ'de, alıcının ihtiyacı olan ya da yeniden satışını yaptığı mal veya hizmetlerin tamamını sağlayıcıdan almak zorunda olması durumu ile büyük bir bölümünü (%80'den fazlasını) almak zorunda olması durumu arasında bir fark gözetilmemiştir. Diğer bir deyişle, sağlayıcının alıcıya alımlarının küçük bir kısmını (%20'den azını) rakip teşebbüslerden yapma imkânı tanınması, konuya ilişkin hükmün rekabet etmeme yükümlülüğü sayılmasına engel teşkil etmeyecektir. Bu oranların hesaplanmasında alıcının bir önceki takvim yılına ait alımları esas alınacaktır. Alıcının bir önceki takvim yılına ait alımlarının miktarı belli değil ise, alıcının yıllık toplam ihtiyacı tahmin edilerek bu miktar kullanılabilir.

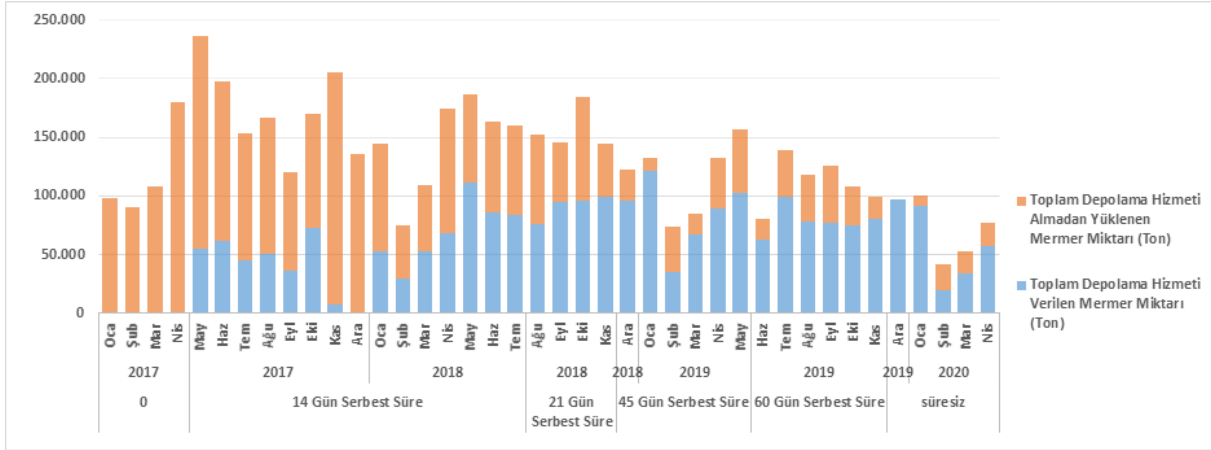
- (430) Münhasırlık hükümlerinin her daim anlaşmalarda açık hükümler şeklinde yer alması ya da yazılı bir anlaşmaya bağlı olması zorunluluğu bulunmamaktadır. Kimi zaman münhasırlık, anlaşmanın ya da anlaşma tarafı teşebbüsün uyguladığı politikaların neticesi olarak ortaya çıkabilmektedir. Bazı durumlarda münhasırlık, bir teşebbüsün diğer alternatiflere yönelmesini cazip olmaktan çıkaran uygulamalar vasıtasıyla da sağlanabilir. Bu gibi durumlara örnek olarak; üst pazarda yer alan üreticinin dağıtıcı/toptancının yararlanacağı indirimleri münhasıran ürünlerinin dağıtımını yapması şartına bağlaması ya da perakende satış noktasının yararlanacağı teşviklerin (promosyon/bedelsiz ürün/indirim) o noktanın satış potansiyelinin tamamı ya da çok büyük bir kısmının hâkim durumdaki teşebbüse ayrılıp ayrılmamasına göre belirlenmesi gösterilebilir. Bu tür uygulamalar ise fiili münhasırlık olarak değerlendirilmektedir.
- (431) Pazarın rekabete aykırı şekilde kapanması değerlendirmesinde rakiplerin pazardan çıkmış olması gibi bir zorunluluk bulunmamaktadır. Bazı durumlarda hâkim durumdaki firmanın rakiplerin pazardan çıkmasını istemediği, fiyatları kontrol edebildiği bir pazar yapısında güçlü olmayan rakiplerin varlığını sürdürmesini tercih ettiği göz önünde bulundurulmaktadır. Rakipleri disipline edebilen hâkim durumdaki firma, bu sayede rakibin varlıklarının ucuza satılarak varlığını sürdürmesi riskini de bertaraf etmiş olmaktadır. Hâkim durumdaki firma bu davranışı neticesinde pazardaki gücünün artmasını öngörmekteyse bunun tüketici zararına yol açması muhtemeldir.
- (432) Bu noktada PORT AKDENİZ tarafından uygulanan indirim stratejilerinin münhasırlık yaratmaya yönelik etkiler bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir. AKİŞ tarafından yapılan açıklamada, mevcut durumda AKİŞ'in konteyner dolmuş ve mermer depolama faaliyetinin sona ermiş olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla 2020 yılı sonu itibarıyla Batı Akdeniz bölgesinde konteyner iç dolmuş pazarında AKİŞ'in pazardan çıktığı ve pazarda artık yalnızca PORT AKDENİZ'in hizmet verdiği anlaşılmaktadır.
- (433) Limanda ücretsiz depolama hizmetinin başlamasıyla blok mermer depolama talebinin ve toplam mermer ihracatı içinde depolama hizmeti verilen mermer miktarının zamanla arttığı anlaşılmaktadır. Aşağıdaki tabloda söz konusu durum gösterilmektedir.

Tablo-34: 2013-2020 Döneminde Depolama Hizmeti Verilen-Verilmeyen Mermer Miktarı ve Toplam İçindeki Payı

YIL		Toplam	Toplam İçindeki Payı
2013	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)*	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
2014	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)*	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
2015	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)*	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
2016	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)*	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
2017	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
2018	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
2019	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
2020	Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı (Ton)	(.....)	(.....)
	Total Memer İhracatı (Ton)	(.....)	
* 2017 yılına kadar sadece açık gemi mermer ihracatlarında depolama hizmeti verilmiştir.			
** Depo giriş tarihleri ile fiil ihracat tarihleri farklı olduğu için depolanan yükün toplam mermer ihracatı içindeki paylarında miktarlarda ay sarkması olmasındır.			
Kaynak: PORT AKDENİZ			

- (434) Yukarıdaki tablodan anlaşıldığı üzere depolama hizmetinin başladığı 2017 yılından itibaren toplam blok mermer ihracatı içinde giderek artarak toplam blok mermer ihracatının %(.....)'üne depolama hizmeti verilir hale gelmiştir. PORT AKDENİZ'in 2017'de depolama hizmetine başlamasıyla paket indirimleri etkisini göstermeye başlamış ve toplam konteyner yükleme miktarının depolama hizmeti verilen miktar 2017 yılında %(.....) olarak gerçekleşmiştir. 2018, 2019 ve 2020 yıllarında ise depolama hizmeti verilen miktarın payı giderek artmakta, depolama hizmeti almadan yüklenen mermer miktarının payı ise giderek azalmaktadır.
- (435) Aşağıdaki grafikte PORT AKDENİZ'in serbest sürelerin devam ettiği periyotlar çerçevesinde toplam depolama hizmeti verilen mermer miktarı ve toplam depolama hizmeti almadan yüklenen mermer miktarı daha açık bir şekilde görülebilmektedir.

Grafik-10: Toplam Depolama Hizmeti Verilen Mermer Miktarı Ve Toplam Depolama Hizmeti Almadan Yüklenen Mermer Miktarı



(436) Yukarıdaki tablo incelendiğinde 2018 yılının sonunda serbest depolama süresinin 21 günden 45 güne çıkmasıyla iç dolum yapılan konteyner miktarı içinde depolama hizmeti verilen miktarın çarpıcı şekilde artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla depolamanın iç dolum paketine dâhil edilmesi ve giderek artan sürelerle depolama imkânı tanınmasıyla iç dolum hizmetine talep de artmıştır.

(437) Aşağıdaki tabloda AKİŞ bakımından da konteyner dolum hizmeti verilen miktarın içinde de mermer depolama hizmeti verilen miktarın yüksekliği, diğer bir ifadeyle depolama hizmetinin AKİŞ'in konteyner iç dolum faaliyetleri bakımından önemi görülmektedir.

Tablo-35: PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in İç Dolum Depolama Oranları

YIL	İç Dolum Hizmeti verilen Miktar (TEU)		Depolama Hizmeti verilen Miktar (TEU)*		Depolama Hizmeti Verilen Yüklerin İç Dolumdaki Payı	
	PORT AKDENİZ	AKİŞ	PORT AKDENİZ	AKİŞ	PORT AKDENİZ	AKİŞ
2014	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

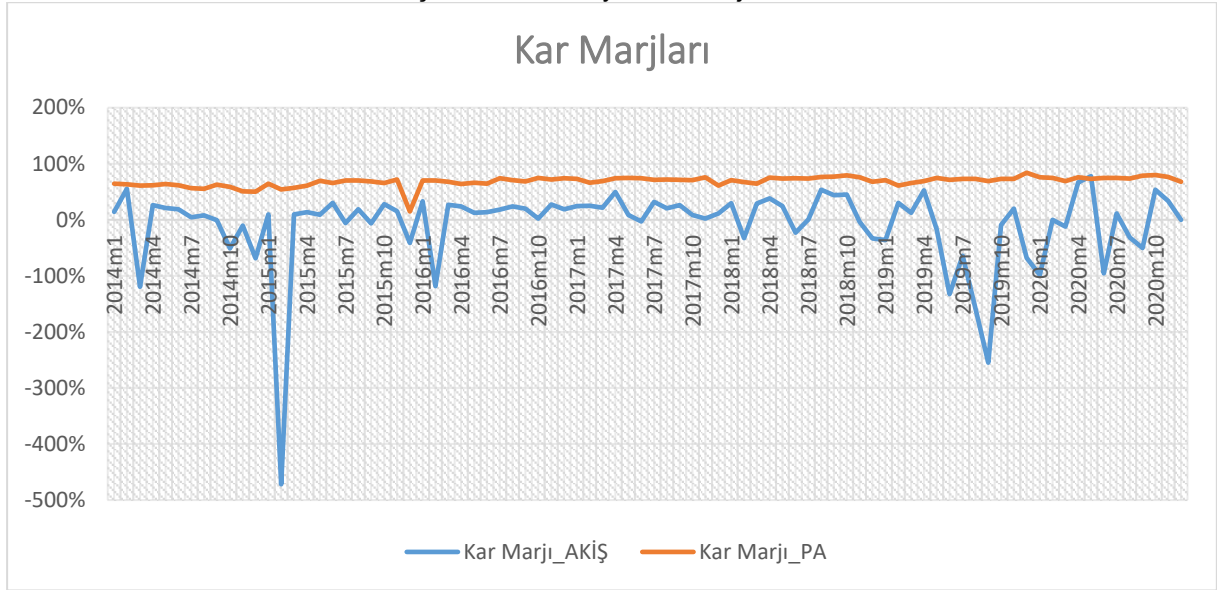
* Tonaj bazlı tutulan depolama istatistikleri ortalama 26 ton baz alınarak TEU'ya çevrilmiştir.

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

(438) Yukarıdaki tablodan, yıllar itibarıyla AKİŞ'in konteyner dolum hizmeti verdiği yükün neredeyse tamamı için, hatta bazı yıllarda daha fazla oranda depolama hizmeti verdiği, PORT AKDENİZ'in ise depolama hizmetine başladığı yıldan itibaren konteyner dolum hizmeti verdiği miktarın giderek artan kısmına depolama hizmeti verdiği anlaşılmaktadır. Yukarıdaki tabloda yer alan veri ışığında AKİŞ'in depolama hizmetinin konteyner iç dolum hizmetinin asli unsuru niteliğinde olduğu söylenebilecektir.

(439) Soruşturma kapsamında AKİŞ'ten yük depolama, konteyner iç dolum, takozlama ve DBA tartım paketi bakımından gelir ve maliyet verileri talep edilmiştir. Bu verilerle AKİŞ'in kar marjları ve ortalama kar düzeyleri raportörlerce hesaplanmıştır. Bu çerçevede, PORT AKDENİZ tarafından uygulanan indirim stratejileri çerçevesinde PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in kar marjlarının karşılaştırmalı hali aşağıdaki grafikte yer almaktadır.

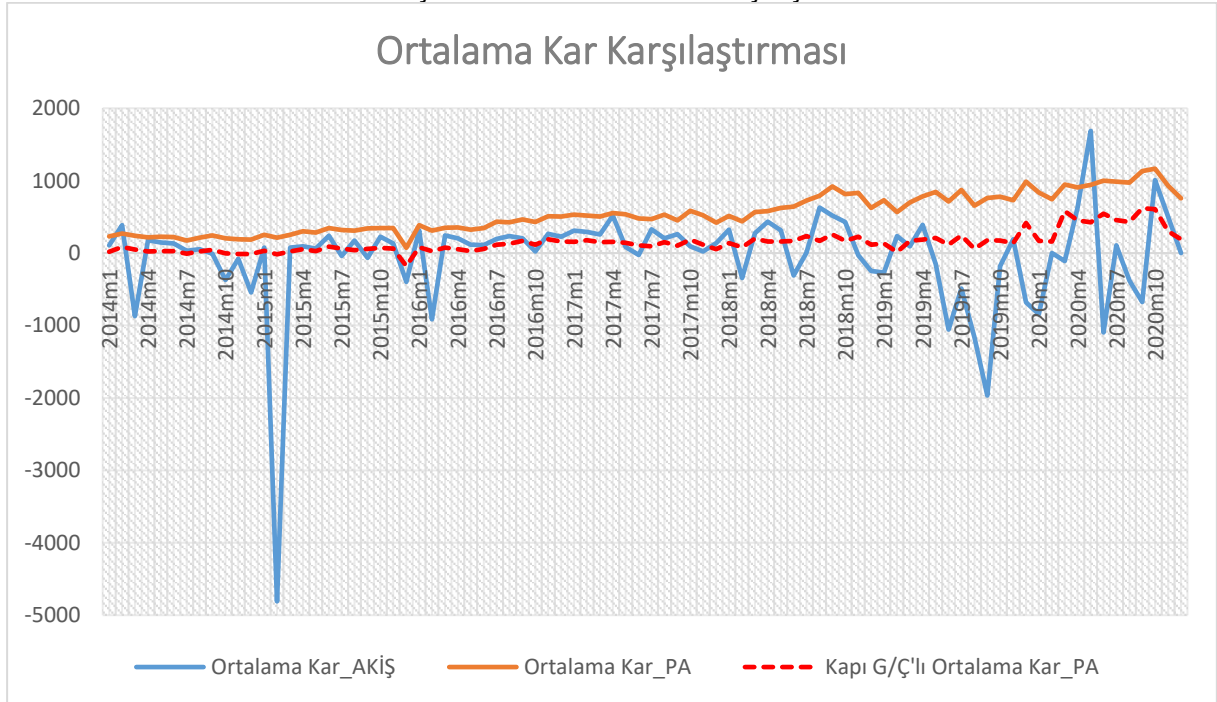
Grafik-11: PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in Yıllar İtibarıyla Kar Marjları



Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler ile raportörlerce yapılan hesaplama.

- (440) Aşağıdaki grafikte ise PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in ortalama karlarının karşılaştırması yer almaktadır.

Grafik-12: PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in Ortalama Karlarının Karşılaştırması



Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler ile raportörlerce yapılan hesaplama.

- (441) İlk grafikte PORT AKDENİZ'in kar marjlarını 2017 öncesinde ve sonrasındaki dönemde korumakta olduğu, buna karşın AKİŞ'in kar marjının özellikle 2019 yılında azaldığı, PORT AKDENİZ ve AKİŞ arasındaki makasın açılmaya başladığı görülmektedir. PORT AKDENİZ'in kar marjı AKİŞ'e göre daha istikrarlı ve daha yüksek düzeydedir. Aynı durumun PORT AKDENİZ'in ve AKİŞ'in ortalama karları bakımından da geçerli olduğu, bununla birlikte PORT AKDENİZ'in kapı giriş çıkışlarının eklendiği ortalama kar düzeylerinin AKİŞ'in ortalama karlarına daha yakın olduğu, 2019 yılından itibaren

PORT AKDENİZ'in yine ortalama karlarının pozitif kalmakla birlikte AKİŞ'in ortalama karları ile olan makasının da açılmakta olduğu görülmektedir. PORT AKDENİZ'in maliyetine kapı giriş çıkışları eklense dahi PORT AKDENİZ'in pozitif karlılığını koruduğu, bununla birlikte AKİŞ'in karlılığının negatif olduğu dönemlerin oldukça fazla olduğu görülmektedir.

- (442) Depolama hizmetinin AKİŞ'in konteyner iç dolum hizmetleri bakımından önemi ve PORT AKDENİZ'in paket indirimleri nedeniyle müşterileri azalan AKİŞ'in minimum ölçeğini kaybederek zarara katlanması söz konusudur. Bu durumda liman tarafından uygulanan indirim stratejilerinin AKİŞ'in müşterileri ve özellikle büyük ölçekli depolama ihtiyacı olan müşteriler bakımından sadakat yaratıcı etkisinin dikkate alınması gerekmektedir.
- (443) 2018 yılında PORT AKDENİZ'in müşterilerin yıllık ihracat adetleri bazında özel kota belirleyerek kotaların aşılması durumunda yıl sonunda geriye dönük olarak komisyon ödemesi yapılması uygulaması çerçevesinde (.....) hedefleri tutturduğu görülmektedir. Yerinde inceleme belgelerinden anlaşıldığı üzere kota bazlı indirim uygulaması kapsamındaki firmaların PORT AKDENİZ'i diğer limanlara nazaran daha az kullanan ve ihracatında artış beklenen firmalar arasından seçildiği, pazarın daralan yapısında kotaların söz konusu 28 teşebbüsün çoğu tarafından aşılamadığı anlaşılmaktadır.
- (444) 2019 yılında ise blok mermer takozlama indirimi uygulaması yapılmıştır. Bu uygulamanın belirli müşteriler yerine tüm müşterileri kapsayan bir şekilde düzenlendiği görülmektedir. Bununla birlikte indirimlerden yalnızca büyük ölçekli yükleme yapan müşterilerin yararlanabilmesi söz konusudur.

Tablo-36: 2019 Blok Mermer Takozlama Kampanyasından Yararlanan Firmalar Tablosu

PORT AKDENİZ 2019 KOTAYA BAĞLI TAKOZLAMA İNDİRİMİ UYGULANAN FİRMALAR			
No	Teşebbüs	Kampanyadan Yararlandığı Adet	Toplam İndirim Tutarı
1	(.....)	(.....)	(.....)
2	(.....)	(.....)	(.....)
3	(.....)	(.....)	(.....)
4	(.....)	(.....)	(.....)
5	(.....)	(.....)	(.....)
6	(.....)	(.....)	(.....)
7	(.....)	(.....)	(.....)
8	(.....)	(.....)	(.....)
9	(.....)	(.....)	(.....)
10	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ'den edinilen bilgiler.

- (445) Yukarıdaki tabloda 2019 yılı (.....) adet ve üzeri ihracat firmalar için bu miktarı aşan adet ve uygulanan indirim miktarı görülmektedir. İlgili dönemde kotayı aşabilen on adet firma olduğu anlaşılmaktadır. Üst dilim indirimlerinin müşterilerin sadece indirim hedefinin üzerindeki alımları için indirim kazanabildiği için sadakat yaratıcı etkisinin düşük olduğu kabul edilmektedir. Tabloda görüleceği üzere (.....) konteyner ve üzeri ihracat yapan blok mermer konteyner adedi bazında eşiği geçen az sayıda firma bulunmaktadır. Tabloda dikkati çeken iki firma, (.....) ve (.....) firmalarıdır. Bu iki firma AKİŞ'in en büyük üç müşterisi arasında yer almaktadır. Kasalı mermer bakımından belirlenen konteyner eşiği adedi olan (.....)'ü geçen yine az sayıda firma bulunmaktadır. Bunlar arasında (.....) bulunmaktadır.

(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MÜŞTERİ SAYISI* (adet)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM TEU	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM TEU ORAN (%)	47,4	52,6	40,4	59,6	15,2	84,8	18,0	82,0
*Tabloda yer alan müşterilerden o yıl içerisinde kaç farklısının ilgili teşebbüsten hizmet aldığını göstermektedir.								
Kaynak: Teşebbüslerden elde edinilen bilgiler doğrultusunda raportörlerce hesaplanmıştır.								

- (448) Yukarıdaki tabloda 2017 yılından bu yana AKİŞ'in bütün müşterilerinin yıl bazında aldığı konteyner iç dolun hizmetleri içinde AKİŞ ve PORT AKDENİZ'in payları yer almaktadır. AKİŞ'in müşteri sayısının 2017 yılından bu yana sürekli azalarak PORT AKDENİZ'e kaydığı anlaşılmaktadır. AKİŞ'in ve PORT AKDENİZ'in her bir yılda mevcut bütün müşterilere sunduğu toplam iç dolun miktarı dikkate alındığında AKİŞ'in sunduğu toplam iç dolun miktarının sürekli olarak azaldığı, öte yandan PORT AKDENİZ'in sunduğu toplam iç dolun miktarının ise 2020'ye kadar arttığı, 2020 yılında ise bir miktar azaldığı görülmektedir. Tablodan, her bir yılda AKİŞ'ten hizmet alan müşterilerin talebinin ilgili yıldaki toplam miktarı içinde AKİŞ'in payının giderek azaldığı, PORT AKDENİZ'in payının giderek arttığı anlaşılmaktadır. Son olarak 2019 yılında AKİŞ'in müşterilerinin oluşturduğu toplam talep içinde AKİŞ'in payı %(.....), PORT AKDENİZ'in payı ise %(.....) olarak gerçekleşmiştir. 2020 yılında ise bu oranlar %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir.
- (449) Tablodaki verilerden PORT AKDENİZ'in depolama hizmetine başlamasıyla, AKİŞ müşterilerinden bir kısım talebin PORT AKDENİZ'e kaymaya başladığı, depolamanın ücretsiz olduğu serbest süresinin 45 güne çıktığı 2018 sonuyla birlikte artık AKİŞ'in müşterilerinin talebinin büyük kısmını kendisine çektiği anlaşılmaktadır. AKİŞ'in 2019 ve 2020 yılındaki bütün müşterilerinin talebinin %80'den fazlasının PORT AKDENİZ'i kullandığı dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in indirim uygulamalarının AKİŞ'in müşterileri üzerinde fiili münhasırlık yarattığı söylenebilecektir.
- (450) Öte yandan AKİŞ'in yıllar itibarıyla müşteri adetlerindeki değişmeyi ele almak PORT AKDENİZ'in indirim stratejilerinin etkisini göstermek bakımından faydalı olacaktır.
- Tablo-38: AKİŞ'in Depolama ve Konteyner Dolun Müşteri Adetlerindeki Değişim

(.....TİCARİ SIR.....)

- (451) Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere AKİŞ'in PORT AKDENİZ ile rekabet ettiği pazarın yarışılabilir kısmında müşteri sayısı 2017 yılından itibaren sürekli azalmaktadır. 2016 yılından 2020 yılına gelindiğinde AKİŞ'in müşteri sayısının yaklaşık %85 oranında azaldığı görülmektedir.
- (452) AKİŞ'in başlıca müşterilerinin yıllar itibarıyla iç dolun miktarlarını ele almak PORT AKDENİZ'in paket indiriminin AKİŞ bakımından müşterilere erişimi nasıl etkilediğini göstermek bakımından faydalı olacaktır.

Tablo-39: Müşterilerin Toplam Talebi İçinde PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in Payları

Yıl	(.....)		(.....)		(.....)		(.....)	
	AKİŞ Oran (%)	PA Oran (%)	AKİŞ Oran (%)	PA Oran (%)	AKİŞ Oran (%)	PA Oran (%)	AKİŞ Oran (%)	PA Oran (%)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler doğrultusunda raportörlerce hesaplanmıştır.

- (453) Yukarıda yer verilen AKİŞ'in en büyük müşterilerinin PORT AKDENİZ'in paket indiriminin başladıktan sonra özellikle 2019 ve 2020 yıllarında PORT AKDENİZ'e kaymakta olduğu görülmektedir. (.....) 2018 ve sonrasında AKİŞ'e olan talebinin sıfırlandığı görülmektedir. Diğer üç müşteri bakımından PORT AKDENİZ ve AKİŞ'ten yapılan alımların bir önceki yıla oranla değişimi aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo-40: TEU Bazında Bir Önceki Yıla Göre Dolum Talebindeki Değişim

Yıl	AYTAN MERMER		SAKLIKENT		2E	
	Akiş (%)	PA (%)	Akiş (%)	PA (%)	Akiş (%)	PA (%)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016-2020 değişim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler doğrultusunda raportörlerce hesaplanmıştır.

- (454) (.....)'in 2017'den sonra AKİŞ'e olan talebinin sürekli bir önceki yıla göre azaldığı görülmektedir. Buna karşılık (.....)'in 2017 ve 2018'de PORT AKDENİZ'e olan talebi önceki yıla göre 3-4 kat arttığı dikkat çekmektedir. (.....)'in AKİŞ'e olan talebi 2017 yılından itibaren artarak azalmıştır. PORT AKDENİZ'in depolama ve diğer indirimlerinin başladığı 2017 yılında (.....)'in hem PORT AKDENİZ'e hem de AKİŞ'e talebini arttırdığı, sonraki yıllarda her ikisinin de toplam miktarının azalmaya devam ettiği, bununla birlikte AKİŞ'in miktarındaki azalmanın daha büyük olduğu anlaşılmaktadır. (.....)'nin 2017 yılında PORT AKDENİZ'e olan talebi sıfırken 2018 ve 2019'da artmış, 2020 yılında ise talebi azalmakla birlikte yalnızca PORT AKDENİZ'den hizmet almıştır.
- (455) Görüldüğü gibi PORT AKDENİZ'in limanda konteyner iç dolumu arttırmaya yönelik uyguladığı, tarife yapısı, indirim ve teşvik mekanizmaları, maliyet odaklı çalışan mermer ihracatçıları üzerinde sadakat artırıcı etkisi nedeniyle AKİŞ'in müşterilere erişimini kısıtlamıştır. (.....) tarafından daha önce AKİŞ, Ardep, Gempport depo da depolama ve dolum yapıldığı, sonrasında ise limanların kestiği dış dolumlarda terminal ve kabul ücretleri maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle direkt olarak liman yüklemesine geçildiği ifade edilmektedir.
- (456) AKİŞ'in en sadık müşterileri olarak kabul edilebilecek yukarıdaki teşebbüslerin özellikle 2019 ve 2020 yılında talebini tamamıyla PORT AKDENİZ'e kaydıracağı, (.....) bakımından ise %80'e yaklaştığı görülmektedir. Kılavuzdaki rekabet etmeme

yükümlülüğü, müşterilerin ihtiyacı olan mal ve hizmetlerin tamamını ya da büyük bölümünü (%80'den fazlasını) sağlayıcı dışındaki başka bir kaynaktan tedarik etmemesini öngören bir yükümlülüktür. Yukarıdaki verilere göre (.....) ve (.....) 2019 ve 2020 yıllarında, (.....) 2020 yılında tamamıyla PORT AKDENİZ'de hizmet almakta, (.....) ise 2020 yılında talebinin yaklaşık %80'ini PORT AKDENİZ'den almaktadır. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in indirim stratejilerinin AKİŞ'in en büyük müşterileri üzerinde fiili münhasırlık yarattığı anlaşılmaktadır.

İlgili Pazarı Kapamaya Yönelik Niyetin Değerlendirilmesi:

- (457) Daha önce de ifade edildiği üzere hâkim durumdaki teşebbüslerin indirim sistemlerinin değerlendirilmesinde pazarın rakiplere kapatılması ve rakiplerin pazardan dışlanması amacıyla tasarlanıp tasarlanmadığının ortaya konması gerekmektedir. PORT AKDENİZ'in paket indirimlerinin firmanın maliyet altında fiyatlama yaparak fedakârlıkta bulunmasına gerek kalmadan uygulanabildiği anlaşılmaktadır.
- (458) PORT AKDENİZ çalışanları arasında 03.02.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada yer alan *"Dış doluların tamamının Akiş'den geldiği varsayılmakta olup, tablodan da görüldüğü üzere dış dolum adetleri (.....) lerden (.....)'in altına düşmüş, oran olarak da (.....)% leden (.....)% e gerilemiştir."* ifadelerinden dış doluların tamamen AKİŞ'ten geldiğinin varsayıldığı anlaşılmaktadır. E-posta içeriğinde yer alan tablodan da görüleceği üzere AKİŞ'in pazar payı azalırken PORT AKDENİZ'in iç dolum paylarının eş zamanlı olarak arttığı karşılaştırılmaktadır.
- (459) 13.05.2015 tarihinde PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Genel Müdür'e gönderilen (.....) konulu yazışmada AKİŞ'in fiyatlama yapısı ve seviyelerinin PORT AKDENİZ'in kapı giriş-çıkış tarifeleri ile birlikte değerlendirildiği anlaşılmaktadır.
- (460) PORT AKDENİZ'in 30.12.2012 tarihinde yapılan (.....) konulu yazışması dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in gelir odaklı bir bakış açısıyla konteyner iç dolum planlamalarını yönlendirdiği, limanda konteyner dolumu halinde gelir ve kar beklentisinin, liman dışında gerek PORT AKDENİZ'in kendine ait deposunda gerekse üçüncü taraf depo olması halinde elde edeceği seviyeden daha iyi durumda olacağı değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Bu çalışmanın benzerinin PORT AKDENİZ çalışanları arasında 03.02.2020 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada yer alan çalışmada da yapıldığı, PORT AKDENİZ'de konteyner dolumu halinde ve liman sahası dışındaki konteyner dolumu halinde kapı giriş çıkışlarından kaynaklanan gelir ve karlarının diğer limanlardaki kapı giriş ve çıkış tarifeleri de dikkate alınarak analiz edildiği anlaşılmaktadır.
- (461) PORT AKDENİZ çalışanları arasında geçen 12.02.2020 tarih ve (.....) konulu şirket içi yazışmada yer alan kapı giriş çıkış indirim alternatiflerinin değerlendirilerek gelir kaybı daha az olan yöntemin önerilmesinden PORT AKDENİZ'in genel olarak gelir odaklı fiyatlandırma ve indirim politikalarını benimsediği anlaşılmaktadır.
- (462) PORT AKDENİZ çalışanları arasında 28.03.2019 tarihinde yapılan (.....) konulu şirket içi yazışmada, 2019 yılında mermer ihracatçılara yönelik planlanan hedef bazlı kampanya çerçevesinde indirim bütçesi talep artışının gelire etkisi ele alınmaktadır. Bir önceki yıl yapılan uygulamanın (.....) piyasada PORT AKDENİZ'in eleştirildiği, bu indirimlerin yaklaşık (.....) firmayı kapsadığı, yüksek ihracat potansiyeli olmasına rağmen PORT AKDENİZ'i diğer limanlara nazaran az kullanan ve ihracatında artış beklenen firmaları içerdiği, bununla birlikte yalnızca (.....) firmanın hedefleri aştığının dikkate alındığı anlaşılmaktadır. 2018 yılında (.....) firmanın (.....) TEU'nun üzerinde

blok mermer ihracatı gerçekleştirdiği, grup firmaları ile birlikte (.....) firmanın indirim hedefi olacağına beklendiği görülmektedir. 2019 yılında uygulanması planlanan indirimlerin tüm firmalara hitap etmekle birlikte (.....) TEU üzeri ihracat yapan firmaların yararlanabilecek olması nedeniyle toplam mermer hacminin %(.....)'sine yönelik olacağı, bu firmaların aracı firmalar olması ve nispeten düşük karlılıkla çalışmalarını nedeniyle indirim etkisinin daha güçlü olmasının beklendiği ifade edilmektedir. Ayrıca liman dolularının gelir etkisinin dış dolulara oranla gelir etkisinin daha yüksek olduğu hatırlatılarak indirim takozlama hizmetinde yapılacak olması nedeniyle liman dolum dışı depo dolum paylarını PORT AKDENİZ lehine arttırmasının öngörüldüğü anlaşılmaktadır.

- (463) Yukarıdaki yerinde inceleme belgesi PORT AKDENİZ'in indirim stratejilerini anlamak bakımından önem taşımaktadır. Toplam ihracatın %(.....)'sını oluşturan mermer firmaları PORT AKDENİZ'in öncelikli ve başlıca müşteri grubudur. Çoğunluğu konteyner ile ihracat edilen mermer yüklerinde limanda sunulan hizmetlerin çeşitliliği ve tarife yapısı nedeniyle PORT AKDENİZ'e oldukça yüksek gelir etkisi olduğu anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ'in bir taraftan diğer limanları kullanan mermer ihracatçıları diğer yandan ise liman dışı lojistik sektörünü kullanan mermer ihracatçıları PORT AKDENİZ'e kazandırmaya çalıştığı anlaşılmaktadır.
- (464) PORT AKDENİZ çalışanı tarafından Global Holding çalışanına gönderilen 16.02.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmada "(.....) bölgemizdeki tek CFS hizmeti veren bir depo olduğu için AKİŞ'e indirim yapalım düşüncesindeyim. Aşağıda da açıklandığı üzere (.....) Serbest Bölgenin CFS hizmeti vermeye başlamasının etkisi daha ağır olabilir.." ifadelerinden PORT AKDENİZ'in 2020 yılında uyguladığı indirimlerin gelir etkisi yerine bugüne kadar liman dışındaki lojistik sektörüne olumsuz etkisi olan tarife yapısı ve indirim uygulamalarının tepki çekmesinin dikkate alınarak planlama yapıldığı anlaşılmaktadır.
- (465) MSC'de yapılan yerinde incelemede MSC çalışanı ile PORT AKDENİZ çalışanının 25.03.2020 tarihli ve (.....) konulu yazışmasında yer alan;

"... Bey Merhabalar,

İlgili uygulamada amacımız liman dışında gerek kendi tesisinde gerekse dış depoda dolum yapmak isteyen ancak maliyet avantajı yaratmadığı için yapamayan firmalara ve dışarıda depo işi yapan/ yapacak olan ama yine benzer sebep ile yapamayan firmalara destek sağlamak.

Sizin de belirttiğiniz ve hepimiz için ortak gerçek olan bu ve bunun gibi uygulamaların sistem üzerinden takibi zor ve manuel işlem gerektiriyor. Bu bizim için de böyle ancak kendi üzerimizdeki iş yükünü arttırmadan toplam iş kapasitemizi arttıramadığımız çok özel günler içindeyiz. Otomasyon/ sistem çok önemli ancak bazen birşeyler yapabilecekken sistem engeline takılmak yerine manuel iş yükünü alıp sistemin uyumunu sonradan sağlamayı tercih ediyoruz."

ifadeleri de uygulaması ve takibinin zor olduğu liman dolu giriş desteğinin, PORT AKDENİZ'in daha önceki yıllarda olduğunun aksine ayrıntılı analizler ile planlamadığını, daha ziyade piyasada ortaya çıkan tepkiler ve olası yansımalarının dikkate alınarak ani şekilde başlatıldığını doğrulamaktadır.

- (466) BELSTAR'dan elde edilen 25.03.2020 tarihli belgede "DOLU GİRİŞ konusunda haklı çıktınız, ben de oyle düşünmedim ilk okudugumda , disarda dolumu tesvik edeceklerini boyle bir ayırımı da freein de yapacaklarını düşünmedim tabi." ve "...Bunu neden böyle

kurnazca yaptıklarını tahmin edebiliyorum, neyse biz kendi işimize bakalım...” ifadesi bulunmaktadır.

- (467) PORT AKDENİZ'in indirimler uygulaması, pazardaki rekabeti olumsuz etkileyerek tüketici tercihlerinin azalmasına yol açma ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Yerinde incelemede PORT AKDENİZ'de elde edilen 21.03.2019 tarihli belgede, “...*Antalya Limanı olarak ücretsiz depolama hizmetinin maliyet anlamında kendilerine çok faydası olduğunu, öncesinde Akiş depo ile çalıştıklarını ancak bu uygulama nedeni ile Akiş depodan tamamen çıktıklarını ifade ettiler...*” ifadeleri geçmektedir.
- (468) Yukarıda yer verilen yerinde inceleme belgeleri, PORT AKDENİZ'in ilgili pazardaki faaliyetlerinde gelir odaklı bir bakış açısıyla, rakiplerin faaliyetlerini de kontrol ederek hareket ettiğini ortaya koymaktadır. Konteyner iç dolum hizmetleri bakımından limanda dolum yapılmasının gelir etkisi daha yüksek olduğundan, PORT AKDENİZ'in, indirim ve diğer destekleyici uygulamalarını belirlerken rakibin pazardan dışlandığını da göz önünde bulundurduğu anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ'in paket satışlarının, takozlama indirimlerinin, kapı giriş çıkış tarifeleri ile buna yönelik indirimlerin ve *booking no* zorunluluğunun kaldırılmasının PORT AKDENİZ'in konteyner iç dolum pazarındaki dışlayıcı etkisi olan tek bir stratejinin parçaları olduğu değerlendirilmektedir.
- (469) PORT AKDENİZ'in yukarıda yer verilen uygulamalarının konteyner iç dolum hizmetleri pazarında fiili münhasırlık yaratarak piyasanın rakiplere kapanması sonucunu doğurduğu, piyasada PORT AKDENİZ'in yanı sıra konteyner iç dolum hizmeti veren tek teşebbüs olan AKİŞ'in 2020 yılı sonunda faaliyetlerine son verdiği anlaşılmaktadır. Söz konusu dönemde piyasaya yeni firmalar girmediği gibi var olan tek firmanın da faaliyetlerine son vermiş olmasının piyasada PORT AKDENİZ'den başka alternatifi kalmayan müşterilerin alternatif tedarik kaynaklarına erişimini kısıtladığı; bu yönüyle tüketici zararı oluşturma potansiyeline sahip olduğu değerlendirilmektedir.

1.6. PORT AKDENİZ, MSC VE MEDLOG'UN SAVUNMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

1.6.1. MSC ve MEDLOG Tarafından Yapılan Savunmalar

MSC'nin Konteyner Dolum ve Diğer Hizmetlerle İlgili Tarifelerin ve Hizmet Sunum Şekillerinin Belirlenmesinde PORT AKDENİZ ile Beraber Hareket Ettiği İddiası:

- (470) AKİŞ tarafından ileri sürülen; MSC'nin konteyner dolum ve ilgili diğer hizmetlerle ilgili tarifelerin ve hizmet sunum şekillerinin belirlenmesinde PORT AKDENİZ ile beraber hareket ettiği ve liman çevresindeki lojistik hizmet pazarını kısıtladığı ve ihracatçıların maliyetlerinin artırılmak suretiyle başka illere yönelmek zorunda bırakıldığı, müşteri için AKİŞ'te dolum yapmanın liman veya acenteler tarafından uygulanan geçici kabul/liman lokal masrafı adıyla faturalanan bedeller nedeniyle pahalı hale getirildiği, liman dışında depolama ve dolum yapan firmaların sayısının azalmasında PORT AKDENİZ'in konteyner hatları ile iş birliği halinde gerçekleştirdikleri rekabeti sınırlayıcı fiyat politikalarının etkili olduğu iddialarına ilişkin olarak MSC ve MEDLOG tarafından; yalnızca acentelik faaliyeti yürütüldüğü, dolum hizmeti sunan PORT AKDENİZ ya da AKİŞ gibi teşebbüslerin, bu hizmetlere yönelik tarifleri tek başlarına belirledikleri, MSC'nin bu tarifelerde ya da uygulamalarda takdir hakkının bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (471) Kapı giriş-çıkış tarifelerinin PORT AKDENİZ tarafından gelir kaybını telafi etmek amacıyla kullanıldığı, MSC ve MEDLOG'un, söz konusu uygulamalara müdahalesinin

bulunmadığı, PORT AKDENİZ ile beraber hareket etmediği, bu sebeple Kanun'un 4. maddesi kapsamında herhangi bir ihlalden söz edilemeyeceği değerlendirilmiştir.

Hat Acentelerinin Fatura Ettikleri Dolum Bedellerinin Bir Kısımının Liman İşletmesine Aktardığı, Bu Şekilde Acentenin Vermediği Bir Hizmet İçin Gelir Elde Etme İmkânı Sağladığı İddiası

- (472) AKİŞ tarafından ileri sürülen; hat acentelerinin fatura ettikleri dolum bedellerinin bir kısmının liman işletmesine aktardığı, bu şekilde acentenin vermediği bir hizmet için gelir elde etme imkânı sağladığı, bunun karşılığında da hat acentelerinin liman dışında dolum için ihracatçıdan geçici kabul ve terminal ücreti aldığı, acentenin bu gelirin bir bölümünün daha sonra liman işletmesine aktarıldığı, tek bir yükleyici ile indirme ve bindirme işleminin en fazla üç dakikada yapılabildiği, limanın bu hizmeti fahiş fiyatlarla verdiği ve acentelerin de fahiş komisyonlar eklediği iddialarına ilişkin olarak MSC ve MEDLOG tarafından; dolum hizmetinin hangi tedarikçiden sağlanacağına doğrudan müşteri tarafından belirlendiği, MSC'nin aracılık faaliyetlerine ilişkin tüm Türkiye'de geçerli olan çalışma biçiminin belli olup dolumun liman içinde veya dışında yapılmasının herhangi bir farklılık yaratmadığı, müşteriye liman dolum veya AKİŞ dolum tercih etse de aynı lokal ücretin uygulandığı, AKİŞ'in Kuruma sunduğu yazışmalarda dahi MSC'nin bölgede müşterilerine en avantajlı ücretleri sunan acente olduğunun belirtildiği, fahiş komisyonlar eklenmesi yönünde iddiaların hiçbir koşulda kabul edilebilir olmadığı, Antalya Limanı'nda tarifelerin yüksek olmasının sebebinin MSC ve MEDLOG değil, bu tarifeleri tek başına belirleyen aynı zamanda Kurul tarafından yakın zamanda kendisine ceza uygulanan PORT AKDENİZ olduğu ifade edilmiştir.
- (473) MSC ve MEDLOG tarafından yapılan birinci yazılı savunmadaki beyanlara ilişkin olarak teşebbüsün savunması belge içerikleri doğrultusunda yapılan değerlendirmeleri doğrulamaktadır. Ek olarak, hat acentelerinin de liman işletmesi tarafından kendilerine uygulanan tarifelere ek olarak boş konteyner pozisyonlama, konteyner kondisyon kontrol, konteyner bakım onarım ve de bu süreçlerde görev alan personel giderleri gibi maliyetleri ve kâr marjını tarifesine dâhil ederek müşterilere kendi tarife kalemleri kapsamında yansıttığı ve iç dolum hizmetinin liman sahası dışında alındığı durumda ortaya çıkan boş konteyner kapı çıkış/dolu kapı giriş hizmet bedellerinin de yine acenteler üzerinden müşteriye yansıtıldığı anlaşılmıştır. Ayrıca PORT AKDENİZ'in dış dolumlar nedeniyle gelir kaybı yaşadığı, bu nedenle kapı giriş-çıkış tarifelerini kullandığı, söz konusu tarifeler ile PORT AKDENİZ'in dolum hizmeti vermese bile aynı geliri elde etme imkânını kazandığı, soruşturma kapsamında elde edilen belgelerden de MSC ve MEDLOG'un PORT AKDENİZ'in söz konusu uygulamaları konusunda herhangi bir müdahalesinin bulunmadığı ve PORT AKDENİZ'in bağımsız bir şekilde kapı giriş-çıkış ücretlerini belirlediği, hat acentelerinin bu süreçte liman işleticisi ile müşteri arasındaki aracılık faaliyetleri dolayısıyla PORT AKDENİZ'in fatura ettiği kapı giriş-çıkış ücretlerini müşteriye yansıttığı anlaşılmıştır.

Liman Tarafından Verilen Hizmetlerden *Lashing* ve DBA Tartım Bedelleri Doğrudan Liman İşletmesine Ödenirken, PORT AKDENİZ ve Konteyner Hat Acentelerinin Aralarındaki Anlaşma Gereği, Konteyner Dolum Hizmet Bedellerinin İhracatçı Tarafından Acentelere Ödendiği İddiası:

- (474) MSC ve MEDLOG tarafından; dolum ve sair hizmetlerin liman tarafından acentelere faturalandırılmasının çoğu limanda geçerli olan mutata bir uygulama olduğu, bu uygulamanın MSC'nin veya diğer hatların tercihi ya da takdiri olmadığı, söz konusu

uygulamanın bir diğer nedeninin ise özellikle ihracatta hizmetlerin genelinin konteynere verilmesi ve çok sayıda müşteriden tek tek tahsilat yapılması yerine tek bir firma ile muhatap olunarak hizmetlerin karşılığının tahsil edilmesi olduğu, acentelerin vermedikleri bir hizmet için gelir elde ettiği iddiasının anlaşılabilir olmadığı zira denizcilik sektöründe acentelerin hizmet sunan teşebbüs ile müşteri arasında aracılık ettiği, taraflar arasında koordinasyon sağladığı ve nihai olarak müşteriye karşı ticari riski kendisinin üstlendiği ifade edilmiştir.

- (475) Soruşturma Raporu'nun 85. paragrafında "*Limanlardan gelen cevaplar doğrultusunda limanların önemli bir kısmının konteyner dolum ve konteyner kapı boş çıkış/dolu giriş hizmetlerini konteyner acentelerine, lashing, DBA tartım ve ithal yükler için geçerli olan dolu konteyner kapı çıkış hizmetlerini ise müşterilere faturalandırdıkları görülmüştür.*" denilmektedir. Ek olarak, Soruşturma Raporu'nun 86. paragrafında hat acentelerinin de liman işletmesi tarafından kendilerine uygulanan tarifelere ek olarak boş konteyner pozisyonlama, konteyner kondisyon kontrol, konteyner bakım onarım ve de bu süreçlerde görev alan personel giderleri gibi maliyetleri ve kâr marjını tarifesine dâhil ederek müşterilere kendi tarife kalemleri kapsamında yansıttığı belirtilmiştir. Dolayısıyla teşebbüsün üçüncü kişilerin beyanlarına istinaden getirmiş olduğu savunmanın Soruşturma Raporu'nda yapılan tespit ve değerlendirmeler bakımından değişiklik arz edecek bir husus olmadığı değerlendirilmiştir.

Hat Acentelerinin Konteyner Aracılığıyla Yapılan Ticaretin Ana Aktörü Olduğu, Hatların Kârlılık Hedefleri Doğrultusunda Limanların Müşteriye Yönelik Sundukları Hizmetleri Kendileri Üzerinden Fatura Edilmesini İstedikleri ve Limanların Bunu Kabul Etmek Durumunda Olduğu İddiası:

- (476) MSC ve MEDLOG tarafından, PORT AKDENİZ'in kendi başına belirlediği ticari politikaların sorumluluğunu alıcı gücü adı altında MSC'ye izafe ettiği iddiaların tamamen gerçek dışı olduğu, denizcilik sektörünün tek karar vericisinin hat acentesi olmadığı, sektör teamüllerinin, piyasanın diğer aktörleriyle süregelen uygulamalar sırasında geliştirilmiş, piyasadaki tüm aktörlerin iradeleri ile zaman içinde belirlendiği, özellikle ihracatta hizmetlerin genelinin konteynere verilmesi ve çok sayıda müşteriden tek tek tahsilat yapılması yerine tek bir firma ile muhatap olunarak hizmetlerin karşılığının tahsil edilmesi genel liman uygulaması olduğu, Antalya ilinde ise PORT AKDENİZ'in, tüm tarifelerini ve ticari uygulamalarını kendisinin tek başına belirlediği, acentelerin ya da müşterilerin ise PORT AKDENİZ'in bu uygulamalarına karşı çıkma imkânının bulunmadığı, MSC'nin PORT AKDENİZ'e yönelttiği indirim ya da sözleşmesel hükümler gibi sair taleplerinin PORT AKDENİZ tarafından sıklıkla reddedildiği, Antalya ilinde MSC'nin PORT AKDENİZ karşısında dengeleyici bir alıcı gücü olmadığı, PORT AKDENİZ'in hem sunulan hizmetlere yönelik tarifeleri belirlemede hem de faturalandırma yapılacak tarafı belirleme konusunda karar verme yetkisini haiz tek taraf olduğu, ilaveten, MSC'nin acente olarak müşterinin tercihleri doğrultusunda faaliyet göstermek zorunda olduğu ve müşterilerini herhangi bir hizmeti belirli bir teşebbüsten almaya zorlayamayacağı ifade edilmiştir.
- (477) Hat acentelerinin bahsedilen şekildeki konumları ve iddia edildiği üzere iç dolum hizmetinin kendileri üzerinden fatura edilmesini istemeleri dosya kapsamında yapılan değerlendirmeler bakımından herhangi bir etki yaratmamaktadır. Ayrıca iç dolum hizmetinin hâlihazırda doğrudan hat acenteleri üzerinden müşteriye fatura edildiği bilinmekte olup hat acentelerinin iç dolum hizmetini kendileri üzerinden faturalandırılmasını istemesinin dosya kapsamında yapılan değerlendirmeleri etkilemediği değerlendirilmiştir. Zira dosya kapsamında yapılan değerlendirmeler hat

acentelerinden bağımsız olarak doğrudan PORT AKDENİZ'in paket satışı yönelik uygulamalarına dayandırılmıştır.

MSC'nin Liman Dışı Depolama Hizmetlerini, Konteyner Hat Acente Olarak Aracı Görevi Kapsamında, Paket Halinde Müşterilere Sunabildiği ve MSC de Dâhil Olmak Üzere, Antalya Bölgesinde Faaliyet Gösteren Acentelerin, Liman Dışı Depolama Uygulamalarında Her Bir Faaliyet Kaleminin Üzerine Kendi Karlarını da Eklediği İddiası:

- (478) MSC ve MEDLOG tarafından; MSC'nin, depo hizmetlerini paket olarak sunmadığı gibi Antalya'da hiçbir depolama hizmetine aracılık etmediği, MSC'nin Antalya'da 2013'den bugüne, AKİŞ dâhil olmak üzere hiçbir depo işletmecisinden hizmet almadığı, depolama ve depoda dolun hizmetlerinin bu depoların işletmecileri tarafından doğrudan müşterilere verildiği, müşterinin dışarıda depoda dolun yaptığında acente ile değil doğrudan depo ile muhatap olduğu ifade edilmiştir.
- (479) Söz konusu iddialara yönelik olarak, 4054 sayılı Kanun 4. maddesi kapsamında ihlali gösteren bilgi ve belgeye ulaşılamamıştır.

PORT AKDENİZ'in MSC'den Aracılık Hizmeti Almakta Olduğu İddiası:

- (480) PORT AKDENİZ'in MSC'den aracılık hizmeti almakta olduğu, müşterilerine bu hizmet kalemi için doğrudan fatura kesmediği ve MSC aracılığı ile fatura kestiği iddialarına ilişkin olarak MSC tarafından; PORT AKDENİZ'e ayrıca verilen herhangi bir aracılık hizmeti bulunmadığı, PORT AKDENİZ'in verdiği hizmetler için MSC'ye fatura kestiği, MSC'nin de bu hizmetleri doğrudan müşteriye faturaladığı, diğer bir ifadeyle, aracılık hizmetinin limana değil müşteriye verildiği belirtilmiştir.
- (481) Söz konusu iddialara yönelik olarak, 4054 sayılı Kanun 4. maddesi kapsamında ihlale gösteren bilgi ve belgeye ulaşılamamıştır.

Konteyner Hat Acentelerinin Liman Dışı Depolarla İşbirliği Yapabildiği, MSC'nin, Liman Dışında Yer Alan Arkas Grup Bünyesindeki Ardep Depo ile 2013 Yılına Kadar Birlikte Çalıştığı, Benzer Bir Durumun Hâlihazırda CMA ve AKİŞ'in Arasında da Söz Konusu Olduğu İddiası:

- (482) MSC ve MEDLOG tarafından; belirli durumlarda depolarla hatların bu şekilde çalışmaları söz konusu olabilmekteyse de bunun, genel bir uygulama olmadığı, MSC bakımından da 2013 yılından bu yana böyle bir hususun geçerli olmadığı, aksine MSC'nin rakibi CMA'nın AKİŞ ile münhasıran çalışması sebebiyle MSC'nin müşteri kaybına uğradığı, piyasadaki mutad uygulamanın, hat acentesinin yükleyiciye dolun faturası kesmesi, DBA, takozlama gibi hizmetlerin faturasının ise depo tarafından doğrudan müşteriye kesilmesi yönünde olduğu, yüke verilen depolama, takozlama, tartım, *lashing* gibi hizmetlerin acente tarafından müşteriye faturalandırılmadığı belirtilmiştir.
- (483) MSC ve MEDLOG'un 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ihlalde bulunmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

Konteyner Dolunun Liman Sahasında Yapılması Halinde Acenteye Ödenen Bedelin AKİŞ Dolun Olması Halinde Acenteye Ödenen Bedele Göre Daha Düşük Olduğu İddiası

- (484) NATURELTAŞ tarafından PORT AKDENİZ'in uyguladığı politikalarda acente ile birbirlerini destekledikleri ve uyguladıkları yüksek fiyatları hizmet kalemleri arasında kaydırarak kazancı kendi aralarında paylaştıkları, bu bakımdan hat operatörleri ile

liman işleticisinin birlikte hareket ettikleri iddia edilmiştir. MSC tarafından; müşterinin toplam maliyetinin farklı olabileceği değerlendirilmekle birlikte söz konusu bedel farkının acente olarak MSC'ye atfedilebilir herhangi bir yanının bulunmadığı, MSC'nin aracılık faaliyetlerine ilişkin tarifesinin belirli olup dolumun liman içinde veya dışında yapılmasının, MSC'nin perspektifinden hiçbir fark yaratmadığı, zira MSC'nin, liman dolum da olsa AKİŞ dolum da olsa aynı lokal ücreti uyguladığı, hangi hizmetlerin liman işletmesinden veya liman dışındaki teşebbüslerden alınacağı hususunda MSC'nin herhangi bir müdahalesinin bulunmadığı ifade edilmiştir.

- (485) Söz konusu bedellerin PORT AKDENİZ tarafından belirlendiği, MSC ve MEDLOG'un bu süreçte herhangi bir müdahalesinin bulunmadığı, bu itibarla taraflara herhangi bir ihlal isnadında bulunulamayacağı değerlendirilmiştir.

Hat Acentelerinin Yan Kuruluşu Olan Depo İşletmelerinin Navlundan Avantaj Yaratarak Depo Hizmetlerinde Fahiş İndirimler Yapabildiği ve Diğer Müstakil Depocuların Fiyatlarının Çok Altında Teklifler Verebildiği İddiası:

- (486) MSC ve MEDLOG tarafından; Antalya'da hiçbir zaman depo hizmeti sunmadığı ve hâlihazırda da sunulmadığı, bu sebeple, MSC ve MEDLOG'un diğer depoların fiyatlarının çok altında teklifler vermesinin fiilen mümkün olmadığı belirtilmiştir.
- (487) MSC veya MEDLOG tarafından Antalya ilinde hiçbir zaman depolama hizmeti verilmemiştir. Ek olarak, teşebbüslerin savunmaları ve yerinde inceleme belgelerinin içeriklerinden anlaşıldığı üzere MSC'nin ilgili dönemde depolama hizmeti verme girişiminde bulunmuştur. Bu girişiminin pazar dinamiklerindeki aksaklıkların sonucunda müşteriye sunulan hizmette kesinti oluşmaması adına gündeme geldiği, bu hizmetin MSC'nin tek başına ve/veya PORT AKDENİZ ile gerçekleştirilecek iş birliği ile yapılması konusunda kendi iç değerlendirmelerini yaptığı ve nihayetinde PORT AKDENİZ'in ve MSC'nin tek taraflı kararları neticesinde bu depolama hizmetinin İş birliğinin hayata geçirilemediği anlaşılmaktadır. Zira yerinde inceleme belgelerinden de anlaşıldığı üzere tarafların ortak depolama hizmeti vermeye ilişkin görüşmeleri sonuca bağlanamamış ve MSC PORT AKDENİZ'in bu hizmeti tek başına sunacağını diğer sektör paydaşları ile birlikte yapılan duyurular ile öğrenmiştir.

Soruşturma Raporu'nun 244. Paragrafında, Diğer Acentelerden Farklı Olarak MSC'ye Özel İndirimler Uygulandığı Değerlendirmesine İlişkin Savunma:

- (488) MSC ve MEDLOG tarafından; söz konusu değerlendirmeye sehven yer verildiğinin düşünüldüğü, PORT AKDENİZ'in yalnız MSC'ye değil; CMA ve ZIM firmalarına da hacimleri ve diğer ticari parametreleri kapsamında indirimler uyguladığı, bahse konu bu indirimlerin iş hacmine göre, bir diğer deyişle objektif bir değerlendirme sonucu (iş hacmine/alım miktarına göre) belirlendiği, bu durumda MSC ile eşit konumda bulunan bir müşteri veya acenteye aynı indirimin uygulanmamış olmasından söz edilemeyeceğinden hareketle, MSC'ye özel olarak uygulanan herhangi bir indirimden de bahsedilemeyeceği belirtilmiştir.
- (489) Anılan indirimlerin nihai olarak PORT AKDENİZ'in inisiyatifinde olduğu ve MSC'nin sunduğu hizmet kapsamında indirim talebinde bulunması ve iş hacminin yüksek oranı dikkate alınarak PORT AKDENİZ'in bu indirimleri kabul etmesi ticari hayatın olağan akışı çerçevesinde makul olduğu ve anılan hususların tarafların anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde bulunduğu dair delil teşkil etmediği değerlendirilmiştir.

İç Dolum Gümrüklü Sahada Yapıldığından ve Bu Alanda Yapılan Her Aktivitenin Bir Bedeli Olduğundan Liman Dışındaki Dolu­mların Esasında Daha Uygun Olduğu İddiası:

- (490) İç dolum gümrüklü sahada yapıldığından ve bu alanda yapılan her aktivitenin bir bedeli olduğundan liman dışındaki dolu­mların esasında daha uygun olduğu, dolayısıyla acentelerin ekipman vs. yönünden kuvvetli faal bir depo olsa dışarıda dolumu tercih edebilecekleri ancak diğer limanlara kıyasla PORT AKDENİZ'in dışında aktif depo çok sayıda olmadığından acentelerin liman dışında dolumu veya depolama hizmetini tercih etme imkanlarının sınırlı olduğu iddialarına ilişkin olarak MSC tarafından; liman dışında dolum veya depolama hizmeti verilmesinin acenteye değil, müşteriye ait bir tercih olduğu, acentenin yalnızca müşterinin tercihleri doğrultusunda süreci organize etmekle mükellef olduğu, ilaveten MSC'nin, müşterilerinin tercihleri doğrultusunda, AKİŞ de dahil olmak üzere, tüm firmalarla yıllar boyunca çalıştığı ve çalışmaya devam ettiği ifade edilmiştir.
- (491) Müşterilerin konteyner dolum ve depolama hizmeti alımında çeşitli faktörlere göre karar verdiği anlaşılmaktadır. Ek olarak Soruşturma Raporu'nun 84. paragrafında "Özetlemek gerekirse müşterilerin dosya konusu hizmetlere yönelik talebi; müşterinin lojistik yapılanması, müşterinin ihtiyaçları (uzun süre depolama süre ihtiyacı, depolama maliyetleri vb.), depolama alanının alt yapısı (dolum ekipmanı, dolu elleçleme makinasının olup olmaması, dolum maliyetleri), boş ekipmanın getirileceği deponun uzaklığı, limana uzaklık ve limanda dolum maliyetleri, dışarda dolumun maliyetleri vb. faktörlere bağlı olup müşteri alternatifler içinde kendine en uygun tercihi yapmakta" olduğu ifade edilmiştir. Bu kapsamda dolum ve depolama hizmetinin müşterinin tercihine bağlı olarak tedarik edildiği anlaşılmaktadır.

I.6.2. PORT AKDENİZ Tarafından Yapılan Savunmalar

Soruşturmanın *Ne Bis İn Idem* İlkesine Aykırılık Teşkil Ettiği Savunması:

- (492) Soruşturma kapsamında yapılan çeşitli değerlendirmelerin, 10.05.2019 tarih ve 19-15/216-M sayılı karar ile açılmış soruşturmadaki (önceki soruşturma, aşırı fiyat soruşturması) tespit ve varsayımlara dayandığı, bu durumun aynı fiilden dolayı aynı kişi hakkında birden çok dava açılmamasını ve ceza verilmemesini ifade eden *ne bis in idem* ilkesi ile çelişmekte olduğu, bu ilkenin unsurlarının fiilin aynılığı ve kişinin aynılığı olduğu, mevcut soruşturmanın 2014-2019 (ilk 6 ay) dönemine tekabül eden kısmı için geçerli olmak üzere, önceki soruşturma kapsamında karar verilen uygulamalar ile Ceza Yönetmeliği'nde öngörülen piyasa, nitelik ve kronolojik süreç kriterleri bakımından aynı olan uygulamaların mevcut soruşturma kapsamında yeniden incelenmesinin "*ne bis in idem*" ilkesine aykırılık teşkil ettiği iddia edilmektedir.
- (493) *Ne bis in idem* ilkesi, aynı eylem ve konudan dolayı mükerrer yargılama yapılmasına ve ceza uygulanmasına izin verilmemesini ifade eden bir ceza hukuku ilkesidir. 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nda bu ilke içtima hükmünde idari para cezaları bakımından yer almaktadır. İlgili Kanun'un 15. maddesinde bir fiil ile birden fazla kabahatin işlenmesi halinde bu kabahatlere ilişkin tanımlarda sadece idari para cezası öngörülmüşse en ağır idari para cezasının verileceği, bu kabahatlerle ilgili olarak kanunda idari para cezasından başka idari yaptırımlar da öngörülmüşse bu yaptırımların her birinin uygulanmasına karar verileceği öngörülmektedir.
- (494) Kurulun 05.11.2020 ve 20-48/666-291 sayılı kararı ile PORT AKDENİZ hakkında yürütülen önceki soruşturma neticesinde teşebbüsün konteyner elleçleme hizmetleri

pazarında hâkim durumda olduğu ve bu pazardaki aşırı fiyatlandırma uygulamaları ile 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği hükmüne varılmıştır. Anılan karara esas teşkil eden soruşturma döneminde Kurum kayıtlarına giren şikâyet üzerine, PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlandırma uygulamasından ayrı bir değerlendirme gerektirmesi itibarıyla işbu dosya kapsamında ele alınan eylemlerine yönelik inceleme Kurulun 24.07.2020 tarihli ve 20-35/459-M sayılı kararı ile ayrı bir soruşturma olarak başlatılmıştır. Dolayısıyla önceki soruşturma ile işbu dosyanın konusunun farklı olması itibarıyla iki ayrı soruşturma teşkil ettiği saptanmış olup işbu dosya kapsamında yapılan değerlendirmeler aşırı fiyat uygulamasına yönelik yapılan soruşturmadan tamamen bağımsız bir şekilde yürütülmüştür.

- (495) Mevcut soruşturmada elde edilen bilgi ve belgeler ışığında yapılan inceleme neticesinde soruşturma heyeti tarafından PORT AKDENİZ hakkında idari para cezası uygulanması gerektiği kanaatine ulaşılmıştır. Ceza Yönetmeliği'nin 4/a hükmüne göre temel para cezası, 4054 sayılı Kanun'un 4 üncü veya 6 ncı maddelerinde yasaklanmış, piyasa, nitelik ve kronolojik süreç olarak birden fazla bağımsız davranışın saptanması halinde, her bir davranış için ayrı ayrı hesaplanır. İşbu soruşturmada piyasa, nitelik ve kronolojik süreç bakımından fiilin aynılığı unsuru karşılanamadığından ne *bis in idem ilkesi ile* ilgili bir durum söz konusu değildir.
- (496) İlk olarak önceki soruşturmada ilgili ürün pazarları "*konteyner elleçleme hizmetleri pazarı*", "*dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarı*", "*genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarı*"; ilgili coğrafi pazar ise ilk iki ilgili ürün pazarı için "Batı Akdeniz bölgesi" olarak tespit edilmiş; PORT AKDENİZ'in "*konteyner elleçleme hizmetleri*" pazarı, "*dökme katı yük elleçleme hizmetleri*" pazarından oluşan ilgili pazarlarda hakim durumda olduğu tespit edilmiştir. Mevcut soruşturmada ise ilgili ürün pazarları, "*konteyner iç dolum hizmetleri*", "*konteyner içi lashing/takozlama hizmetleri*", "*DBA tartım hizmetleri*" ve "*yük depolama hizmetleri*" olarak tanımlanmış, ilgili coğrafi pazar ise konteyner dolum hizmetleri bakımından Antalya ili olarak, en geniş anlamda ise Batı Akdeniz Bölgesi olarak belirlenmiş, diğer ilgili ürün pazarları bakımından da ilgili coğrafi pazarın iç dolum pazarı ile aynı olduğu değerlendirilmiştir. Görüldüğü üzere, konteyner elleçleme hizmetlerinin mevcut dosya bakımından ilgili ürün pazarı olarak kabul edilmesi mümkün değildir.
- (497) İkinci olarak nitelik bakımından fiilin aynılığı unsurunu ele almak gerekmektedir. Önceki soruşturmada PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetleri pazarındaki fiyatlandırma uygulamalarının aşırı fiyatlandırma olduğu bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında hakim durumun kötüye kullanıldığı tespit edilmiştir. Mevcut dosya çerçevesinde PORT AKDENİZ'in paket satış uygulaması, konteyner iç dolum hizmetleri pazarındaki rakipleri bu pazarda faaliyet gösteremez hale getiren bir davranıştır.
- (498) Aşırı fiyatlandırma uygulaması PORT AKDENİZ'in müşterilerine yönelik gerçekleştirdiği bir fiyatlandırma davranışı olup sömürücü nitelikte bir uygulama olarak kabul edilmektedir. Paket satış uygulaması, temel olarak ayrı ayrı sunulabilen mal ve hizmetlerin bir paket olarak sunulması şeklinde açıklanabilmektedir. Her ne kadar paket satılan hizmetlerin ayrı ayrı satılması halinde ödenmesi gerekenden daha düşük fiyatlı olduğu görülmekteyse de paket satış uygulamasında asıl eylem fiyatlandırma değil, paket olma koşuludur. PORT AKDENİZ'in 2017 yılında depolama hizmeti vermeye başladıktan sonra geçici gümrüklü saha serbest süre uygulaması çerçevesinde depolama hizmetinin de iç dolum ve beraberinde sağlanan takozlama ve DBA tartım ile bir paket halinde sunulmakta olduğu tespit edilmektedir. Hakim durumdaki firmaların paket satış

uygulaması teorik olarak indirim sistemleri başlığı altında koşullu indirimler kapsamında ele alınmaktadır. Sonuç olarak aşırı fiyatlandırma uygulaması ile paket satış uygulamalarının 4054 sayılı Kanun kapsamında farklı nitelikte davranışlar olduğu bu nedenle nitelik bakımından fiilin aynılığı kapsamında kabul edilemeyeceği değerlendirilmektedir.

- (499) PORT AKDENİZ'in önceki soruşturma konusu davranışlarının ve mevcut soruşturma konusu davranışlarının ne piyasa ne de nitelik olarak örtüşmediği dikkate alındığında kronolojik olarak farklı olduğunu ortaya koymaya gerek bulunmamaktadır. PORT AKDENİZ'in aynı anda birden fazla farklı pazarda hâkim durumda bulunduğu tespit edildiğinde bu pazardaki davranışlarının incelenmesine engel bulunmamaktadır. Bu kapsamda, önceki soruşturma devam ederken Kuruma iletilmiş bir şikâyet olmakla birlikte devam eden soruşturma kapsamına dâhil etmek yerine yeni bir soruşturma çerçevesinde incelenmesi tercih edilmiştir. Sonuç olarak teşebbüs tarafından yapılan *ne bis in idem* savının gerçekleşmediği kanaatine ulaşılmıştır.

İhlal İddiaları İsnat Edilirken Rekabet Hukukunun Temel Amacının Tüketici Refahını Korumak Olduğunun Göz Ardı Edildiği, Bundan Ziyade Tek Bir Rakibin Menfaatinin Korunmasının Ön Planda Tutulduğu İddiası:

- (500) Teşebbüs tarafından; soruşturma konusu uygulamalarının pek çoğunun tüketici refahının artırılmasına hizmet ettiği, Soruşturma Raporu'nda resmin bütünü görmezden gelinerek tüketici refahının desteklenmesinin ikinci plana atıldığı ve tek bir teşebbüsün menfaatinin korunmasının seçildiği, rekabet hukukunun oturmuş ilkeleri uyarınca bu gibi münferit rahatsızlıkların rekabet hukuku uygulamasının konusu olmaması gerektiği ve Kurumun sektörde meydana gelen yapısal değişikliğin müşterilere ve nihai tüketiciye önceki pazar şartlarına nazaran daha yararlı olup olmadığını değerlendirmesi gerektiği, bu anlayışın benimsenmesi halinde PORT AKDENİZ'in her bir uygulamasının pazarın genelinde tüketiciler açısından yarattığı etkinlik kazanımlarını kolayca tespit edilebileceği ifade edilmiştir.
- (501) Rekabet hukuku bağlamında dışlayıcı kötüye kullanmalar hâkim durumdaki teşebbüslerin rakiplerine yönelik davranışları sonucunda rakiplerin pazardan dışlanmasına yol açmakta, haliyle pazardaki etkin rekabeti olumsuz etkilemekte ve dolaylı olarak tüketici refahının azalmasına neden olmaktadır. Pazarda faaliyet gösteren teşebbüs sayısının azalması öncelikle tüketici tercihlerinin azalmasına ve hatta pazarda kalan teşebbüs sayısına bağlı olarak hizmetin kalitesinin düşmesine, aynı hizmetin daha yüksek fiyattan satılması riskine yol açmaktadır. Bu nedenlerle, tüketici refahının dikkate alınmadığı ve salt bir rakibin menfaatinin dikkate alındığı yönündeki savunmanın geçerli kabul edilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmiştir.

İlgili Ürün Pazarının “Konteyner Elleçleme Pazarı” Olarak Tanımlanması Gerektiği İddiası:

- (502) PORT AKDENİZ tarafından; soruşturma kapsamında incelenen elleçleme hizmetlerinin birbirini tamamlayıcı nitelikte bir bütün olduğu dikkate alınarak ve Kurulun geçmiş tarihli kararlarına da uygun olacak şekilde ilgili ürün pazarının konteyner elleçleme hizmetleri pazarı olarak tanımlanması gerektiği belirtilmiştir.
- (503) İnceleme konusu olan konteyner iç dolum, yük depolama, DBA tartım ve konteyner içi *lashing*/takozlama hizmetleri, arz ve talep ikamesi bakımından incelenmiş ve anılan hizmetlerin ilgili yükün ihracatı için gereken ve birbirini takip eden işlemler olduğu, bahse konu hizmetlerin sunulabilmesi için gerekli yatırım maliyetlerinin farklılaştığı,

hizmet içeriği itibarıyla her bir hizmetin müşterinin gözünde farklı hizmetler olarak görüldüğü tespit edildiğinden ilgili hizmetlerin farklı ilgili ürün pazarları teşkil ettiği saptanmıştır. İlaveten anılan hizmetlerin nihai olarak konteyner muhteviyatı yüklerin ihracı için gereken ve peşi sıra birbirini takip eden işlemler olması itibarıyla her bir hizmetin tamamlayıcı nitelikte olduğu ve içtihat doğrultusunda tamamlayıcı nitelik arz eden hizmetlerin farklı ilgili ürün pazarı teşkil ettiği anlaşılmıştır. Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı konteyner yüklerine yönelik verilen birçok hizmeti kapsayan üst pazar niteliğinde bir pazar tanımı olup inceleme konusu hizmetlerin elleçleme hizmetlerinin alt kırılımı olması ve teşebbüse ihlal isnadında bulunulan eylemlerin bu eylemler haricinde daha geniş bir hizmet skalasını kapsayan üst pazar tanımı çerçevesinde değerlendirilmesinin hatalı sonuçlar doğuracağı kanaatiyle alt hizmet kalemleri doğrultusunda pazar tanımı yapılmıştır. Dolayısıyla teşebbüs tarafından yapılan savunmanın kabul edilebilir olmadığı değerlendirilmiştir.

İlgili Ürün Pazarının Konteyner Elleçleme Pazarı Olarak Tanımlanmasa Dahı Gümrüklü Sahada Verilen Konteyner Elleçleme Hizmetleri ve Gümrüksüz Sahada Verilen Konteyner Elleçleme Hizmetleri Olarak Ayrılması Gerektiği İddiası:

- (504) Teşebbüs tarafından; gümrüksüz saha ile karşılaştırıldığında gümrüklü sahada verilen hizmetlerin birçok farklı regülasyona ve denetime tabi olduğu, bu hizmetleri birbirinden ayıran birçok özellik, avantaj ve dezavantajın bulunduğu, dolayısıyla ilgili ürün pazarının konteyner elleçleme hizmetleri pazarı olarak tanımlanmaması durumunda dahi gümrüklü sahada verilen konteyner elleçleme hizmetleri ve gümrüksüz sahada verilen konteyner elleçleme hizmetleri olarak ayrılması gerektiği ifade edilmiştir.
- (505) Dosya kapsamında şikâyetçinin iddiaları dikkate alınarak iddia konusu eylemlere ilişkin hizmetlerin işleyişi, kapsamı, özellikleri ve tüketicilerin tercihleri ile arz ikame edilebilirliği bir bütün olarak değerlendirilmiştir. Gümrüklü ve gümrüksüz sahada hizmetin işleyişine ilişkin mevzuatın farklı olmasının, dosya kapsamında elde edilen bulgularla birlikte dikkate alındığında iki ayrı pazar tanımlaması yapmak için yeterli bir unsur olmadığı değerlendirilmektedir. Antalya Limanı'nı kullanılan müşteriler tarafından, soruşturma konusu hizmetlerin liman sahası içinde alınması halinde liman sahasının gümrüklü saha olmasından kaynaklı mevzuatsal yükümlülükler bulunmakla birlikte, operasyonel kolaylık sağlaması gibi avantajlarının bulunduğu; diğer taraftan liman sahası dışında dolum yapmanın da gümrük mevzuatının neden olduğu sınırlamalara tabi olmamak gibi avantajlarının yanında yükleme yükün limana taşınması gibi operasyonların bazı durumlarda dezavantaj yaratabileceği belirtilmiştir. Müşterilerin söz konusu avantaj ve dezavantajların hepsini birlikte değerlendirip karara vardığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla liman sahasının gümrük mevzuatına tabi olmasının tercihlerini etkileyen bir unsur olduğu belirtilmekle birlikte bu husus ilgili seçimin yapılmasında belirleyici olan kriterlerden yalnızca birini oluşturmaktadır. Bu nedenle teşebbüs tarafından yapılan savunmaya katılmak mümkün olmamıştır.

İlgili Coğrafi Pazar Tanımının Belirsiz Olduğu ve Her Durumda Soruşturma Raporu'nda Belirtilenden Daha Geniş Olduğu İddiası:

- (506) PORT AKDENİZ tarafından, Soruşturma Raporu'nda 13.04.2020 tarihli ve 2018-4-077/SR sayılı Aşırı Fiyat Soruşturması'nda yer alan coğrafi pazar tanımına atıfta bulunarak coğrafi pazarın Batı Akdeniz bölgesi olarak tanımlandığı ve Soruşturma Raporu'nda atıf yapılan Antalya Limanı'na ilişkin geçmiş Kurul kararlarında coğrafi pazarın detaylı bir analiz yapılmadan Batı Akdeniz bölgesi olarak tanımlandığı ifade edilmiştir. Savunmanın devamında, 2002/4720 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı örnek

gösterilerek PORT AKDENİZ'in hinterland trafiği ve yükleri geldiği illerin sosyo-ekonomik ve coğrafi özellikler de dikkate alınarak coğrafi pazarın Batı Akdeniz bölgesi ile sınırlandırılmaksızın en azından Akdeniz bölgesi, Güney Ege bölgesi ve Batı Anadolu bölgelerini de kapsayacak şekilde tanımlanması gerektiği dile getirilmiştir.

- (507) Coğrafi pazar tanımına ilişkin olarak soruşturma sürecinde ilgili ürün pazarı kapsamındaki hizmetler için niteliksel ve niceliksel kriterler çerçevesinde pazar tanımı yapılmıştır. Bir başka ifadeyle, mevcut dosya kapsamında yapılan coğrafi pazar tanımı teşebbüsün iddia ettiği gibi yalnızca önceki soruşturmadaki pazar tanımı esas alınarak yapılmamış, mevcut dosya konusu hizmetler bakımından ele alınan kriterler çerçevesinde değerlendirilmiştir. Sonuç olarak, geçmiş Kurul kararları, PORT AKDENİZ'in Batı Akdeniz bölgesinde konteyner elleçleme hizmeti veren tek liman olması, demiryolu bağlantısının olmaması, iç taşıma maliyetlerinin öncelikli olması, müşteri tercihleri ve rakip görüşleri çerçevesinde ilgili coğrafi pazar Antalya ili ve en geniş anlamda Batı Akdeniz olarak belirlenmiştir.

Batı Akdeniz Bölgesi Dışındaki Diğer Limanların Rekabetçi Baskı Uygulamadığı Değerlendirmesinin Gerçeklikten Uzak Olduğu İddiası:

- (508) Yapılan savunmada, PORT AKDENİZ'in İzmir Alsancak Limanı'nın olası genişlemelerine karşı fiziki imkânsızlıklarından ötürü cevap veremeyecek konumda olduğu, Batı Akdeniz bölgesinde demiryolu bağlantısı bulunmadığından bu bölgede karayolu taşımacılığı yapılmasının zorunlu olduğu, karayolu taşımacılığı maliyetlerinin demiryolu taşımacılığı maliyetlerine göre daha fazla olduğu göz önünde bulundurulduğunda, PORT AKDENİZ'in söz konusu diğer limanlara göre dezavantajlı olduğu, basına yansıdığı üzere Kocaeli'nde yer alan bir limanın Batı Akdeniz bölgesinde yer alan üç ilden (Burdur, Isparta, Antalya) taşınan mermerlere ilişkin depolama hizmeti verdiğini ve bu hizmeti ile müşterilere maliyet avantajı sağladığını ifade ettiği, bu durumun müşteriler tarafından da sıkça dile getirildiği ifade edilmiştir. Savunmada müşterinin talep yönünden konteyner dolun hizmetlerinin liman hizmetleri içinde sadece bir ara girdi olduğu, deniz taşımacılığını kullanan bir müşterinin öncelikle yükünün yükleneceği veya gemiden tahliye edileceği limanı seçtiği, AKİŞ bedava hizmet sağlasa dahi müşterinin PORT AKDENİZ yerine İzmir'deki limanlardan birini tercih edebileceği ifade edilmiştir.
- (509) Tarafın savunmasında konteyner dolun hizmetlerinin ayrı bir pazar olarak tanımlanamayacağı, konteyner elleçlemeden bağımsız düşünülmemeyeceği konusunda ısrar edilmektedir. Dolayısıyla diğer limanların rekabetçi baskısına yönelik açıklamaların da konteyner elleçleme hizmetleri çerçevesinde yapıldığı anlaşılmaktadır. Soruşturma Raporu'nda gerek sektöre ilişkin açıklamalarda gerekse ilgili pazar tanımlarında sektörün yapısı ve pazar tanımının yapılmasında dikkate alınan unsurlar mevzuat ve içtihat doğrultusunda ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Bu çerçevede konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında birçok alt hizmetin sunulabildiği, bu hizmetlerin liman kapasitesi ve tercihleri doğrultusunda liman tarafından sunulabildiği, esas faaliyeti yükün gemiye yüklenmesi ve boşaltılması olan limanların bu alt hizmetleri alt sunmamayı da tercih edebildiği, bunun yanında liman çevresinde yer alan lojistik sektörünün de bu alt hizmetleri sunabildiği dikkate alınmıştır. Söz konusu alt hizmetler ağırlıklı olarak liman merkezli olarak gelişen sektörlerdir. Teşebbüs savunmasında bu hizmetlerin müşterilerin yükleme ya da boşaltma tercihinin etkisine odaklanarak sektör gerçekleriyle de uyumlu olmayan yanıltıcı bir noktaya gelmektedir.

- (510) Soruşturma sürecinde müşteri tercihlerine yönelik yapılan çalışmada konteyner dolumunun mümkün olduğu kadar yükleme limanına yakın yerde yapılmasının tercih edildiği, yükün konteynere yüklendikten sonra taşınmasının maliyetli ve konteynerlerin hasar görme riski nedeniyle tercih edilmediği görülmüştür. Dolayısıyla müşterinin önce yükleme limanını belirlemesi, ardından konteyner dolum hizmeti veren firmalar arasında tercih yapması bir sektör gerçeğidir.
- (511) Konteyner dolum hizmetlerinin coğrafi kapsamı olarak da limana olan yakınlığın öne çıktığı Soruşturma Raporu'nda belirtilmektedir. Dolayısıyla konteyner dolum hizmetleri bakımından coğrafi pazarın limanın bulunduğu il olan Antalya ve en geniş anlamda Batı Akdeniz olacağı değerlendirilmiştir. Sonuç olarak teşebbüsün savunmasının yerinde olmadığı anlaşılmıştır.

Korelasyon Analizine Yönelik Savunma:

- (512) PORT AKDENİZ tarafından; PORT AKDENİZ'in sunmuş olduğu Çalışma'daki korelasyon ve regresyon analizlerinde teknik bir sorunun bulunmadığı, bu analizlerin sonuçlarına göre, konteyner yükleme sayılarındaki artışların liman dışında yapılan mermer konteyner doluları üzerinde anlamlı ve pozitif etkiye sahip olduğu, PORT AKDENİZ'in İzmir limanlarına karşı verdiği rekabetçi mücadele kapsamında acentelere ve ihracatçı müşterilere sunduğu indirim ve teşviklerin genel olarak Antalya bölgesindeki ihracat hacmini artırmaya fayda sağladığı ölçüde liman dışındaki diğer sektör oyuncularına da fayda sağlayacağı, bu sebeple anılan indirimlerin ve teşviklerin dışlayıcı olarak değerlendirilmek yerine toplam sektörel ve bölgesel çıktıyı ve refahı artırıcı olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.
- (513) EAAD görüş raporunda, teşebbüsün sunduğu Çalışma'da kullanılan korelasyon yönteminin değişkenler özelinde istatistiksel temellerinin ve eksikliklerinin üzerinde durulmasının ertesinde, iddialara ilişkin yine de bu yaklaşım benimsenip sonuçları değerlendirilecekse, bu yöntemin iki aşamada genişletilmesi gerektiği vurgulanmıştır.
- (514) İlk aşama veri setine ilişkindir. Çalışma'da kullanılan veri setinin incelenmesi üzerine, toplam yükleme hacimlerinin limandan yüklenen bütün ürünleri kapsadığı ancak liman ve liman dışı dolum hacimlerinin sadece mermer ürününü kapsadığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla karşılaştırılan değişkenlerin aynı nitelikte olmamasından ötürü analizlerin isabetliliğinin etkilenebileceği öngörülmüş ve teşebbüs yetkililerinden limanda konteyner dolumu yapılan bütün ürünler için aylık iç dolum miktarının (TEU ve adet cinsinden) verisi de talep edilmiştir. Tarafın güncelleyerek gönderdiği veri doğrultusunda tüm ürünler için dış dolum hacmi: toplam yükleme hacminden, liman içi dolum hacminin çıkartılmasıyla elde edilmiştir.³⁶ Ek olarak AKİŞ'ten de dolum hacimleri talep edilmiştir. Korelasyon analizi de hem konteyner dolumu ve liman yüklemesi yapılan mermer için hem de diğer ürünler için ayrı ayrı gerçekleştirilmiştir.
- (515) İkinci aşama ise analizin kapsadığı zaman dilimi ile alakalıdır. Çalışmada yapılan korelasyon analizinin tüm zaman dilimini (2014-2020) kapsayacak şekilde kullanılmasının analizin ulaşmak istediği amaç bakımından soru işaretleri yaratacağı öngörülmüştür. Zira, bu zaman diliminde soruşturmaya konu davranışları içeren uygulamalar yer almaktadır. Bu davranışların da dolum hacimlerini etkilemiş ve aradaki ilişkileri değiştirmiş olması muhtemeldir. Bu bakımından, yapılan analizin 2014-2020

³⁶ Süreç içerisinde yükleme hacimlerinin önemli bir kısmını mermer yüklemelerinin oluşturduğu saptansa dahi analizlerde hem rakibin ana faaliyet alanı olan mermer konteyner dolumuna hem de **bütün** ürünlerin konteyner dolularına dair veri kullanılmış ve bir farklılık olup olmadığı araştırılmıştır.

Haziran döneminin tamamını kapsayacak şekilde yapılmasının eksik sonuçlar verebileceği değerlendirilmiş ve korelasyon sonuçları belirli zaman dilimleri için elde edilmiştir. Bir başka ifadeyle, bütünsel yaklaşım yerine, eğer Çalışma'daki yöntem izlenip korelasyon sonuçları açısından bir değerlendirme yapılacaksa ihlal iddiasına konu davranışların gerçekleştiği dönemlere göre ayrı ayrı korelasyon analizlerinin yapılmasının (*before-and-after method/approach*) ve dönemlere göre elde edilen korelasyon katsayılarının karşılaştırılmasının, davranışların kantitatif etkilerini göstermek bakımından uygun bir yol olacağı değerlendirilmiştir.

- (516) Bu bakış açısıyla yeniden hesaplanan korelasyon sonuçlarına göre ilk olarak, Çalışma'da hesaplanan, liman yükleme hacimleriyle liman dışı mermer konteyner dolumu hacimlerinin arasındaki korelasyonun Çalışma'da da hesaplandığı üzere 0,66 seviyesinde çıktığı bulunmuştur. Çalışma'da bu durum, limandan yükleme talebinin artması ile birlikte liman dışı konteyner dolum talebinin de artacağı şeklinde yorumlanmıştır. EAAD Raporunda kullanılan genişletilmiş korelasyon analiz sonuçları sayısal olarak bu rakamı reddetmemekle birlikte karşılaştırmalı bir analiz ise yükleme hacimleriyle (taleple) açık ara farkla esas ilişkinin liman içi dolum hacimleri arasında olduğunu göstermiştir. Bu rakam 0,95 düzeyindedir. Bu düzey hem mermer hem de bütün ürünlerin toplamı için geçerlidir. Yükleme hacimleriyle AKİŞ'in dolum hacimleri arasındaki korelasyon ise 0,55 civarındadır.
- (517) Hesaplanan korelasyon katsayısı yorumlama tablosuna göre, yükleme (talep) ve dış dolumlar arasındaki korelasyon dereceleri (0,47) düşük (*low*) olarak sınıflandırılırken liman dolum ve dış dolumlar arasındaki korelasyon (0,16) görmezden gelinebilecek (*negligible*) seviyededir AKİŞ'in işlem hacmi ile yükleme hacimleri arasındaki ilişki ise ortalama pozitif olarak nitelendirilmektedir.³⁷ Bu bakımdan, öncelikle liman içi konteyner dolumları ile liman dışı konteyner dolumlarının eş anlı hareket etmemiş olacağı açıktır. İkinci olarak ise Çalışma'da yer bulan doğrusal ilişkilerin (korelasyonun), talepten pozitif etkilenen şekilde bütün değişkenler için aynı oranda olmadığı değerlendirilmiştir. Zamanın bütününde esas ilişki yükleme hacimleriyle liman içi dolum hacimleri arasındadır.
- (518) Korelasyon analizinin genişletilmesi kapsamında ikinci aşama olarak, serbest süre dönemlerinin sayısal olarak etkilerinin ayrıştırılabilmesi bakımından; 2014 Ocak – 2017 Nisan serbest süre öncesi dönem, 2017 Mayıs- 2018 Kasım dönemi daha kısıtlı serbest sürelerin olduğu (*soft*) dönem; 2018 Aralık – 2020 Aralık dönemi daha uzun süreli serbest sürelerin olduğu (*hard*) dönem olarak nitelendirilmiştir. Bu yönde bir nitelendirmenin/isimlendirmenin tamamen hesaplamaya yönelik bir amaca hizmet ettiği belirtilmelidir. Bu da esas olarak Çalışma'da kullanılan yöntemin, soruşturmaya konu davranış dönemleri arasında farklı sonuçlar verip vermeyeceğini araştırmak ve göstermek amaçlıdır.
- (519) Yapılan analiz sonucunda ise, her dönemde, liman dolum hacimleri yükleme hacimleriyle en fazla ilişkili (korele) değişken olmuştur. Dış dolum hacimleri ile yükleme arasındaki ilişki (Çalışma'da sabit olarak bulunan 0,66 rakamı) ise dönemler itibarıyla farklılık göstermiştir. Hatta son döneme gelindiğinde, mermer dolum hacimlerinin yükleme ve liman dolumu hacimleriyle bağlantısı oldukça düşük düzeye inmiştir. Tüm analiz rakamlarının değerlendirilmesi sonucunda, Çalışma'da benimsenen korelasyon yöntemine sadık kalınarak yapılacak bir değerlendirmede bile, limanda yükleme

³⁷ HINKLE, D.E. , W. WIERSMA ve S.G. JURS (2003), Applied Statistics for the Behavioral Sciences (5 th.).

faaliyetleriyle en yakın ve yüksek ilişkinin liman konteyner dolum hacimleri arasında olduğu ve olası talep artışlarının etkisinin de bu şekilde yorumlanması gerektiği belirtilmelidir. Bunun da ötesinde, PORT AKDENİZ'in yükleme hacimleriyle (liman olan taleple) liman dışı konteyner dolum hacimlerinin son dönemlerde ilişkisinin oldukça zayıflamış olduğu ve bu dönemlerin de PORT AKDENİZ'in soruşturmaya konu uygulamalarını içerdiği yinelenmelidir. Bu nedenledir ki, Çalışma'da belirtilen ve savunmada yinelenen iddianın, -limana olan talep artışlarından liman dışı dolum hacimlerinin de pozitif etkileneceğinin- sayısal olarak gösteriminin, bütün zaman aralığını kapsamış olması nedeniyle yetersiz olduğu anlaşılmaktadır. Tarafın talep artırmaya yönelik olarak iddia ettiği soruşturmaya konu davranışlar sonrasında da dış dolumların taleple bağlantısı iddia edilenin aksine zayıflamıştır.

- (520) Sonuç olarak, PORT AKDENİZ'in İzmir limanlarına karşı verdiği rekabetçi mücadele kapsamında acentelere ve ihracatçı müşterilere sunduğu indirim ve teşviklerin genel olarak Antalya bölgesindeki ihracat hacmini artırmaya fayda sağladığı ölçüde liman dışındaki diğer sektör oyuncularına da fayda sağlayacağı, bu sebeple anılan indirimlerin ve teşviklerin dışlayıcı olarak değerlendirilmek yerine toplam sektörel ve bölgesel çıktıyı ve refahı artırıcı olarak değerlendirilmesi gerektiği şeklinde bir iddianın söz konusu Çalışma'da sunulan korelasyon analiz sonuçlarıyla doğrudan desteklenmediği anlaşılmaktadır.

AKİŞ'e İlişkin Ticari Olarak Yaşayabilir Ölçeğin (Commercially Viable Scale) Araştırılmadığı Savunması:

- (521) PORT AKDENİZ tarafından; Soruşturma Raporu'nda AKİŞ'in ortalama mermer konteyner dolum hacminin Mayıs 2017 öncesinde 552 TEU iken sonrasında 315,9 TEU'ya düştüğünün belirtildiği, AKİŞ için bu iş hacminin ticari olarak yaşayabilir bir ölçek teşkil edip etmediğinin incelenmediği, sadece PORT AKDENİZ'den kaynaklanmış olabilecek sebeplerle düşen iş hacminin dışlayıcı etki olarak kabul edildiği, AKİŞ'in liman dışında boş konteyner depolamayı sağlayabilecek karşı stratejilerle iş hacmini artırmaya yönelik girişimlerde bulunup bulunmadığının incelenmediği, böyle bir değerlendirmenin PORT AKDENİZ'in toplam refahı artırıcı etkisi olan uygulamalarına hatalı bir şekilde müdahale edilmesi sonucunu doğurduğu belirtilmiştir.
- (522) Çalışma'daki Tablo 6'da, liman içerisinde doldurulan konteyner hacimleri ile liman dışında doldurulan konteyner hacimlerinin serbest süre dönemi öncesi ve sonrası için ortalama *düzey* değişimleri gösterilmiştir. Sunulan veriler sonrasında ise liman içindeki konteyner dolum hacmindeki düşüşün, dış dolum hacimlerindeki düşüşten daha fazla olduğu; bu bakımdan da serbest süre uygulamalarının limandaki dolumların artmasına yardımcı olmadığı iddia edilmiştir. EAAD raporunda ise, bu iddiaya yönelik olarak yapılan sayısal hesaplamalar farklı bir bakış açısıyla değerlendirilmiştir. PORT AKDENİZ'in savunmasında yer verilen hususların da EAAD raporunun Çalışma'nın bu kısmıyla alakalı değerlendirmelerine yönelik olduğu görülmektedir. Değerlendirmede, sadece düzey değişimi göz önüne alındığında bu yönde bir düşüşün gözlemlendiğinin doğru olduğu ancak, iki değişken karşılaştırılırken hesaplanan düzeyel değişimin, karşılaştırılan değişkenlerin miktarları arasındaki fark çok fazla olduğunda yanıltıcı olacağı belirtilmiştir. Bu nedenle, karşılaştırmayı sağlıklı yapabilmek adına yüzdesel değişimin de göz ardı edilmemesi gerekliliği vurgulanmıştır.
- (523) Çalışma'da sunulan Tablo 6'daki rakamların yüzdesel değişim oranları hesaplandığında, 2017 Mayıs öncesi ve sonrası için, iki dönem kıyaslandığında toplam

yükleme hacminin ve limandaki mermer konteyner dolum hacimlerinin TEU olarak daha fazla düştüğü görülse de yüzdesel olarak bu azalmanın, dış dolumlardan daha düşük düzeyde kaldığı gözlenmiştir. Liman dolumlarındaki düşüş en fazla %7 seviyesinde iken, mermer ürününe yönelik dış dolumlarındaki düşüş %25 ve AKİŞ'in dolum faaliyeti düşüşü %43 seviyesindedir. Sonuç olarak, bu konuya ilişkin değerlendirme savunmada belirtildiği şekliyle, AKİŞ'in 2017 Mayıs sonrası ortalama dolum hacmi olan 315,9 rakamının yorumlanması ile doğrudan alakalı değildir. Değerlendirme, Çalışma'da sunulan rakamların ve değişimlerin sektöre uygun yorumlanmasını önermektedir. Bu yorumlamada da Çalışma'da iddia edilen aksine, liman dolumlarında serbest süre uygulamasından sonraki düşüşün yükleme (talep) hacimleri ile benzer oranlarda gerçekleştiği ancak dış dolumlardaki düşüşün çok daha yüksek olduğu belirtilmiştir.

Dışlamaya Yönelik İddiaların Pazardaki Etkilerinin Somut Bir Şekilde Ortaya Konmadığı Savunması:

- (524) PORT AKDENİZ'in hiçbir uygulamasının, herhangi dışlayıcı bir amaç gütmeyeceği ve uygulanan indirimlerin sadakat yaratıcı nitelikte olmadığı öyle olsa dahi bu uygulamaların dışlayıcı nitelikte olmadığı, PORT AKDENİZ'e atfedilen ihlal iddialarının pazarda herhangi bir etki doğurup doğurmadığına ilişkin değerlendirmenin sektör gerçekleri dikkate alınmaksızın, hatalı bir biçimde ortaya konduğu belirtilmiştir. Rekabet hukuku içtihadında hâkim durumdaki teşebbüsün eylemleri incelenirken özellikle indirim sistemlerinde otoritelerin oldukça temkinli yaklaşması gerektiğine dair hâkim görüşün olduğu ve anılan indirim uygulamaların piyasa dinamikleri ile birlikte ele alınarak dışlama yaratıp yaratmadığının somut bir şekilde ortaya konması ve Soruşturma Raporu'ndaki iddiaların etki temelli bir analize dayanılması gerektiği ve bu çerçevede doğru parametrelere dayanan sağlıklı bir eş etkinlikteki rakip testinin değerlendirmenin temeline alınması gerektiği ifade edilmiştir.
- (525) Paket satışlar kapsamında indirim sistemlerine yönelik süregelen içtihat, liman işletmeciliği sektörünün dinamikleri ve dosya konusu ilgili pazarlar bakımından sektörde faaliyet gösteren oldukça geniş yelpazede tutulmuş üçüncü taraf görüşleri, yapılan ekonomik analiz ve ekonomik analizi doğrulayan pazar yansımaları, teşebbüs eylemlerinin pazarda doğurduğu etki ve tüketicinin bu eylemlerden kaynaklı uğradığı zarar net bir şekilde ortaya konmuş olup tarafın bu konuya yönelik yukarıda yer verdiği beyanının ötesinde ek bilgi ve/veya açıklama olmaksızın yaptığı savunmanın soyut nitelikte kaldığı ve kabul edilebilir olmadığı değerlendirilmiştir.

Soruşturma Raporu'nda Varılan Sonuç ile Yapılan Etki Temelli Değerlendirmenin Çeliştiği Savunması:

- (526) Soruşturma Raporu'nda açıkça eş etkinlikteki rakibin karlı faaliyet gösterememesi halinde PORT AKDENİZ'in incelemeye konu uygulamalarının dışlayıcı olacağı vurgulandığı ve analizi sonucunda da kurgusal bir rakibin aslında pozitif kar elde edebileceğini göstererek rakiplerin pazarda etkin bir şekilde faaliyetlerini gerçekleştirebileceğini ortaya koyduğu, ancak her ne kadar eş etkinlikteki rakiplerin piyasada etkin bir şekilde rekabet edebilecekleri sonucuna varılmış, bir dışlamanın söz konusu olamayacağı görülmüş olsa da, Soruşturma Raporu'nda bu fiilin sonucunun göz ardı edildiği ve AKİŞ'in piyasadan dışlandığı iddiasına devam edildiği belirtilmiştir.

(527) Hâkim durumdaki firmanın uyguladığı dışlayıcı davranışın yıkıcı fiyatlama olması halinde eşit etkinlikte rakip testi bağlamında firmanın fiyat ve maliyetlerine odaklanılmakta, firmanın rakibi dışlaması için maliyet altında fiyatlama yaparak bir fedakârlıkta bulunması gerekmektedir. Bununla birlikte indirim sistemleri kapsamında incelenen paket indirimleri söz konusu olduğunda indirimin piyasa kapama etkisi yaratması için hâkim durumdaki teşebbüsün zarara katlanması gerekli olmamaktadır. Bu kapsamda EAAD tarafından yapılan analiz kapsamında eşit etkinlikteki rakip testi çerçevesinde, kapı giriş/çıkış ücretlerinin de maliyete eklendiğinde hesaplamalardaki varsayımlar tamamen teşebbüs lehine olacak şekilde yorumlansa bile, PORT AKDENİZ'in dolmuş hizmetlerine yönelik kârlılığında %80'lere varan ve bazı aylarda bu oranı aşan belirgin bir azalmanın yaşanacağı, kapı giriş/çıkış ücretleri ve buna yönelik uygulamanın rakiplerin rekabet etme alanını bu şekilde oldukça daralttığı ve bu dar alanda, PORT AKDENİZ'in serbest süre, takozlama indirimi vb. ek uygulamalarından dolayı rakiplerin rekabet etmesinin daha da güçleşeceği ve tüm bu uygulamaların rekabet hukukunda yer alan rakiplerin maliyetini artırma kapsamında incelenebileceği ve yorumlanabileceği değerlendirilmiştir. Sonuç olarak dosya konusunun yıkıcı fiyat olmadığına tekraren belirtilmesi ihtiyacı doğmakta ve paket satışlar kapsamında ele alınan dışlayıcı uygulamaların maliyet altı fiyatlama gidilmeksizin rakibin faaliyetlerini zorlaştırmak suretiyle pazar kapama yarattığının açık bir şekilde ortaya konulduğu ve yapılan savunmanın Soruşturma Raporu kapsamında yapılan değerlendirmeleri değiştirebilecek nitelikte olmadığı değerlendirilmiştir.

Soruşturma Raporu'nda Yer Alan Bulgu ve Değerlendirmelerin PORT AKDENİZ'in İnceleme Konusu Uygulamalarının Pazarda Dışlayıcı Bir Etkiye Sebep Olmadığını Gösterdiği Savunması:

PORT AKDENİZ'in Gemiye Konteyner Yükleme ve Gemiden Konteyner Tahliye Hacimleri Bazında Acentelere Sunduğu İndirimlerin Etkilerinin Hatalı Değerlendirildiği Savunması:

(528) Savunmada, PORT AKDENİZ'in hat acentelerine uyguladığı indirimlerin AKİŞ veya liman dışında yük depolama hizmeti veren olası diğer teşebbüsler bakımından nasıl dışlama etkisine sebep olabileceği konusunun açıklanmadığı, Soruşturma Raporu'nun yalnızca genel değerlendirme başlığı altında PORT AKDENİZ'in "konteyner hatlarına sunduğu teşvik mekanizmaları"nın bir bütün olarak ele alındığı ve bu uygulamaların konteyner depolama bakımından limanı tek adres haline getirdiğinin belirtildiği ve bu görüşün varsayımsal olduğu ifade edilmiştir. İlgili indirimlerin sağlanmasının müşterilerin iç dolmuş, konteyner ve/veya yük depolama hizmetlerini PORT AKDENİZ'den veya liman sahası içinde almaları şartına bağlı olmadığı dolayısıyla dışlamaya yönelik bir uygulama olmadığı ifade edilmiştir.

(529) Teşebbüsün liman sahası içinde dolu konteyner yükleme/boşaltma miktarı bazında ve konteyner depolama faaliyetleri bazında hat acentelerine indirimler uyguladığı teşebbüs tarafından sunulan bilgiler dâhilinde Soruşturma Raporu'nda ortaya koyulmuştur. Bu çerçevede ilk olarak konteyner hatlarının yıllar itibarıyla yükleme ve boşaltma miktarları bazında PORT AKDENİZ'in uyguladığı indirimler incelenmiş ve hatların Antalya Limanı'nda sahip olduğu toplam konteyner hacmine paralel olarak kotaların farklılaşmasının makul olduğu değerlendirilmiştir. İkinci olarak PORT AKDENİZ'in dolu ve boş konteyner depolama indirimleri incelenmiş ve boş konteyner ardiyenin ise diğer ardiye türlerine göre oldukça esnek bir tarife yapısına sahip olduğu görülmüştür. Özellikle 2017 yılından itibaren boş konteyner ardiyenin 30-75 gün arasında giderek artan şekilde serbest süre uygulamasına tabi olduğu görülmüştür. Bu

süreyi aşması halinde gün başına uygulanan tarifenin ise ithal dolu ve ihraç dolu konteyner ardiye tarifelerine göre daha düşük seviyede olduğu görülmüştür. PORT AKDENİZ'in söz konusu uygulamalarının konteyner hatlarının boş konteynerleri limanda depolamayı tercih etme kararında etkide bulunduğu yine Soruşturma Raporu'nda değerlendirilmiştir. Konteyner tedarikinde limanın tek alternatif olması da müşterilerin liman dışında konteyner dolum kararını verirken belirleyici olmaktadır. Zira liman ışında konteyner dolumu yapılması halinde limanda depolanan konteynerlerin liman dışına çıkarılması gerekmektedir. Konteynerlerin limandan çıkışı ve liman dışında konteyner dolumu yapıldıktan sonra limana girişi esnasında kapı ücreti ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla hat acentelerine yönelik uygulanan indirimlerin ve bu indirimlerin konteyner iç dolumu için tedarikine etkisi bakımından dışlama eyleminden bağımsız bir şekilde değerlendirilmesi işin olağan akışına aykırılık teşkil etmektedir. Dolayısıyla hat acentelerine yönelik boş konteyner depolama indirimlerinin bağımsız bir şekilde ele alınması ve ihlal isnadından alakasız olarak değerlendirilmesi rasyonel görünmemektedir.

PORT AKDENİZ Tarafından Sunulan Konteyner Depolama İndirimlerinin Etkilerinin Hatalı Değerlendirildiği Savunması:

- (530) Savunmada, ithal edilerek limandan dolu çıkan konteynerlerin liman dışında, örneğin müşterinin tesisinde, boşaltıldıktan sonra yeniden limana getirilmek zorunda olmadığı, bu konteynerlerin acenteler tarafından bir potansiyel rekabet imkânı olarak AKİŞ gibi liman dışı depolara da indirilebildiği, bu tür bir işlemle liman dışı sahalara indirilen konteynerler için yeni bir müşteri veya yük için dolum yapıldığında önceki liman kapı çıkış terminal bedeli söz konusu olmayacağı, bu konteynerlere ilişkin kapı çıkış terminal ücreti önceki çıkışında ödenmiş olduğundan ve konteynerin iç dolumunun liman dışında yapılması yeni bir işlem olduğundan ilave bir kapı çıkış terminali söz konusu olmayacağı ifade edilmiştir. Savunmanın devamında, AKİŞ'in kendi depolama alanındaki boş konteyner tedarikini, CMA ile yapmış olduğu anlaşma kapsamında ithalattan dönen boş konteynerlerden sağlandığının Soruşturma Raporu'nda da belirtildiği, CMA ile sağlanan bu anlaşmanın ilgili dönemlerde, AKİŞ'in iç dolum pazarının yaklaşık %10'luk kısmı için faaliyet göstermekte olduğu da dikkate alınarak, AKİŞ'in boş konteyner ihtiyacını fazlasıyla karşıladığı, PORT AKDENİZ'in hat bazında konteyner istatistiklerine göre CMA'nın ilgili yıllarda toplam konteyner adedinin yaklaşık %20'si ile %25'ini işgal ettiği ve AKİŞ'in CMA ile anlaşmasının sonlanması sonucu konteyner kısıtı ile karşılaştığı ve bu durumun PORT AKDENİZ'in eylemleri ile bağdaştırılmaması gerektiği belirtilmiştir. İlaveten, boş konteynerlerin limanda belli bir süreliğine ücretsiz olarak depolanabilmesi imkânının, acentelerin ve dolaylı olarak ihracatçı müşterilerin nihai maliyetlerini azaltan ve ihracatı teşvik eden bir uygulama olduğu ve anılan işlemin rakipleri dışlama güdüsüyle yapılmasının mümkün olmadığı ve serbest süre uygulaması sayesinde yaratılan ekonomik faydaların Soruşturma Raporu'nda tümüyle göz ardı edildiği belirtilmiştir.
- (531) Öncelikle belirtmek gerekir ki soruşturma kapsamında incelenen ve teşebbüsün paket satış politikalarının rakibinin faaliyetlerini zorlaştırmak suretiyle dışlama yarattığı isnadına ilişkin paket satış kapsamında ele alınan hizmet konteyner depolama hizmeti değil yük depolama hizmetidir. Bununla birlikte teşebbüsün indirim uygulamaları bütüncül bir değerlendirmeye tabi tutulmakta ve hatlara yönelik uygulanan konteyner depolama indirimleri yapılan değerlendirmenin yalnızca bir basamağını oluşturmaktadır. Antalya'da ithalat ihracat dengesizliği bulunmakta ve liman faaliyetlerinin ihracata dayalı olduğu bilinmektedir. Bu durum ise konteyner tedarikinde

zorluk yaratmaktadır. Bu şartlar altında teşebbüsün yukarıda ileri sürdüğü savunmanın istisnai bir durum için geçerli olduğu anlaşılmaktadır. Zira ithalat sonrasında boşaltılan bir konteynerin yeniden ihracat için kullanılması bölgedeki yoğun ihracat oranı dikkate alındığında oldukça sınırlı bir karşılama oranı sağlamaktadır. Savunmada bahsi geçen AKİŞ'in CMA ile yapmış olduğu anlaşma neticesinde 2017-2018 yıllarında ithalattan gelen konteynerleri tedarik edebilmesi limandan tedarik edilen konteynerler ile kıyaslandığında toplam konteyner tedarikinin oldukça düşük bir oranına tekabül etmektedir. Bir başka deyişle PORT AKDENİZ'in, AKİŞ'in CMA'ya ait ithalattan dönen boş konteynerleri tedarik ettiği ilgili dönemde dahi konteyner tedariki için pazarın büyük bir bölümünü kapladığı görülmektedir. Bu bağlamda PORT AKDENİZ'in konteyner tedarikinde kilit konumda olması ve ithalatın ihracatı karşılama oranının oldukça düşük olması teşebbüsün savunmasını kabul edilebilir olmaktan çıkarmaktadır.

- (532) PORT AKDENİZ'in rakiplerini dışlamaya yönelik eylemleri uyguladığı paket indirimleri kapsamında değerlendirilmiş ve kapı giriş/çıkış ücretleri, konteyner serbest süre uygulamaları, takozlama indirimi vb. uygulamalarının tamamının bir bütün halinde rakibin rekabet etmesini zorlaştırdığı belirlenmiştir. Bir başka deyişle teşebbüs tarafından ihracatı teşvik amaçlı uygulandığı iddia edilen konteyner depolamaya ilişkin serbest süre uygulamaları tek başına ihlal teşkil eden bir uygulama olarak değerlendirilmemiştir. İlâveten teşebbüs, tüketici faydasına vurgu yapmakla birlikte bu hususun ne şekilde ortaya çıktığını somut bir şekilde ortaya koyamamaktadır. Son olarak boş konteyner depolama bakımından teşebbüsün uygulamalarının sadakat arttırıcı etki yarattığı yine Soruşturma Raporu'nda ortaya konmuştur. Dolayısıyla konteyner depolamaya ilişkin serbest süre uygulamalarının dışlama güdüsüyle yapılmadığı yönündeki savunmalar kabul edilebilir nitelikte görülmemiştir.

PORT AKDENİZ'in Kapı Giriş-Kapı Çıkış Terminal Ücretlerinin Düzeylerine Dayanan Bir Soruşturmanın Hukuki Dayanaktan Yoksun Olduğu Savunması:

- (533) Aşırı fiyat soruşturmasında PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetleri pazarında 2016-2018 yılları arasında aşırı fiyat uyguladığına hükmedildiği, konteyner elleçleme hizmetleri içinde yer alan kapı-giriş tarifelerinin aşırı fiyat dosyasında 2019-2020 yıllarında aşırı fiyat teşkil etmediğinin ortaya konduğu, ancak bir önceki dosya ile çelişen şekilde işbu dosyada kapı giriş çıkış tarifelerinin 2019-2020 yıllarında diğer limanlara göre oldukça yüksek belirlendiği ifade edilmiştir.
- (534) Aşırı fiyat soruşturmasında ele alınan konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bilindiği üzere konteynere yönelik verilen tüm hizmetleri kapsamaktadır. Aşırı fiyat soruşturmasında, anılan hizmetlere ilişkin elde edilen toplam gelirler ve toplam giderler bakımından hesaplanan birim maliyet ve birim fiyat kalemleri elde edilmiş olup aşırı fiyat tespiti konteynere yönelik verilen tüm hizmetler bakımından yapılmıştır. Mevcut dosyanın konusu ise konteyner elleçleme hizmetleri pazarını değil bu pazarın alt segmenti olan pazarları ele almaktadır. İlâveten PORT AKDENİZ'in kapı giriş çıkış tarifeleri diğer limanlar ile karşılaştırılmış ve kıyasen oldukça yüksek olduğu tespiti yapılmıştır. Bilindiği üzere bir hizmete ilişkin uygulanan fiyatın aşırı olup olmadığı yalnızca o fiyatın görece yüksek olması ile ilişkilendirilmemektedir. Dolayısıyla teşebbüsün kapı giriş çıkış tarifelerinin görece yüksekliği rakibin maliyetlerini artırma eylemi kapsamında değerlendirilmiş ve kapı giriş/çıkış tarifelerinin yüksekliğine ilişkin aşırı fiyat isnadında bulunulmamıştır. Dolayısıyla teşebbüsün bu yöndeki savunmasının değerlendirmeye konu olmadığı anlaşılmaktadır.

Kapı Çıkış-Kapı Giriş Terminal Hizmetinin “Zorunlu Unsur” Olup Olmadığının İncelenmediği Savunması:

- (535) Her ne kadar Soruşturma Raporu’nda “fiyat sıkıştırması” terimi açıkça anılmıyor olsa dahi EAAD tarafından “eş etkinlikteki rakibin” rekabet alanını tahmin etmeye yönelik olarak yapılan hesaplamalar incelendiğinde, Soruşturma Raporu’nun PORT AKDENİZ’in depolama, konteyner dolun ve diğer terminal hizmetlerinin tarifelerini rekabet hukukunda “fiyat sıkıştırması” olarak bilinen ihlal türü çerçevesinde incelediğinin anlaşıldığı, bu kapsamda fiyat sıkıştırması iddialarının incelenmesinde dikkate alınması gereken unsurlardan birinin “üst pazar ürününün alt pazarda faaliyet gösterebilmek için vazgeçilmez nitelikte olup olmadığı hususu olduğu” belirtilmiştir. Bu kapsamda konteyner tedarikinde PORT AKDENİZ’in vazgeçilmez bir ürünün sağlayıcısı olmadığı zira liman dışında içi boşaltılmış bir konteynerin boş olarak limana dönmek yerine AKİŞ’e veya diğer depo işletmelerin indirilmesinin her zaman potansiyel bir arz kaynağı olduğu ifade edilmiştir. Soruşturma Raporu’nda Tablo 22’de yer alan “İthalat Yoluyla Boş Gelen” konteyner adetlerine dolu ithal edilip liman dışında boşaltılan ve limana boş giren konteyner adetlerini de kapsayacak şekilde hesaplanması gerektiği, bu hesaplama metoduyla PORT AKDENİZ’den dolu çıkan konteyner adetlerinin 2017 öncesi ve sonrasında kayda değer ölçüde değişmediği ve AKİŞ’in pazardaki varlığını sürdürebilmesi için oldukça yeterli bir oran olduğu belirtilmiştir.
- (536) Mevcut dosyanın konusu yıkıcı fiyatlandırma veya fiyat sıkıştırması değildir. Bu itibarla tarafın ikinci yazılı savunma aşamasında açıkça belirtilen ihlal isnadına rağmen olası ihlal türleri bakımından getirdiği savunmaların değerlendirmeye konu olmadığı ve dolayısıyla vazgeçilmez girdi tartışmasının mevcut dosya kapsamında olmadığı değerlendirilmektedir. Öte yandan konteyner tedarikinin vazgeçilmez unsur niteliğini haiz olup olmadığı hususu dosya konusunun fiyat sıkıştırması olmaması sebebiyle yapılan değerlendirmelerin temeline esas teşkil edecek unsurları taşımamaktadır.
- (537) Soruşturma Raporu’nda Tablo 22’de yer verilen “ithal yoluyla gelen boş konteyner adetleri” hâlihazırda dolu ithal edilip liman dışında boşaltılan konteyner adetlerinden ibarettir. Anılan rakamlar teşebbüsler tarafından sağlanan verilerden hesaplanmış olup tarafın savunmasında bahsettiği adetleri kapsamaktadır ve teşebbüslerden edinilen bilgiler kapsamında direkt boş olarak ithal edilen konteynerlerin limanda depolandığı ve AKİŞ’in tedarik metodlarından biri olmadığı bilinmektedir. Bilindiği gibi mermer ürünü dolunu için ağırlıklı olarak 20’ konteyner tedarik edilmektedir. Diğer yandan ithalat yoluyla dolu gelen ve liman dışında boşaltılan konteynerler ağırlıklı olarak 40’ konteynerlerden oluşmakta olup bunların mermer yüklerinde kullanılması mümkün olmamaktadır. Dolayısıyla tabloda AKİŞ’in tedarik ettiği ithal yoluyla boş gelen konteyner adetleri 20’ konteynerlerden oluşmaktadır. Bu çerçevede ithalat yoluyla gelen ve çoğunluğu 40’ olan konteynerlerin AKİŞ tarafından kullanılacak alternatif tedarik kaynakları arasında sayılmasının yanıltıcı olduğu değerlendirilmiştir.

Geçici Gümrüklü Sahada Mermer Depolama Bakımından Serbest Süre Uygulamasının Etkisinin Hatalı Olarak Değerlendirildiği Savunması:

- (538) Teşebbüsün savunmasında; liman sahası içinde verilen yük depolama hizmetinin liman sahası dışında verilen yük depolama hizmetine kıyasla ihracatçının yüke ilişkin planları açısından farklılık arz ettiği, yük depolama hizmetinin limandan alınması kararıyla birlikte diğer hizmetlerin de limandan alınmasının kendiliğinden ortaya çıktığı, zira bu hizmetlerin iç içe olduğu, yükün ihracat sürecinde liman sahası dışına çıkartılmasının

altında yatan sebebin iç dolum hizmetinin dışardan alınması olmadığı, ihracat hedefiyle limana getirilen bir yükün limanda depolanıp konteyner dolumu için liman dışına çıkarılması ve sonradan yeniden gemiye yükleme işlemi için limana getirilmesi gibi bir iş akışının, ihracatçılar için hem zaman kaybı hem de ilave ara nakliye masrafı yaratacağı için zaten ayrı ayrı alınması düşünülebilecek bir hizmetler silsilesi olmadığı, zira yüklerinin konteyner dolumunu en baştan liman dışında yaptırmak isteyen ihracatçıların yükü depolamak üzere önce limana getirip sonra dolum için liman dışına çıkarmak istemelerinin bu pazardaki işlerin doğal akışına aykırı bir tercih olacağı, yükün konteyner dolumunu liman dışında yaptırmayı hedefleyen bir ihracatçının zaten yükün depolanması hizmetini de liman dışındaki işletmelerden alacağı, dolayısıyla limana ihraç edilmesi planıyla giren ve limanda depolanan yükün liman dışına çıkarılmasının sebebinin konteyner dolumunun liman dışında yaptırılmak istenmesi değil sipariş iptali gibi ihracat planındaki diğer değişiklikler olduğu, dolayısıyla, PORT AKDENİZ'in limanda belli bir süre depolandıktan sonra istisnai haller sebebiyle liman dışına çıkarılması gereken yüklerin limanda kaldıkları süre için bir depo ücreti uyguluyor olmasının, müşterilerin yük depolama sonrasındaki hizmetleri de (konteyner iç dolum, takozlama, DBA) limandan almalarını sağlamayı ve bu amaç çerçevesinde yükün liman dışına çıkarılmasını engellemeye yönelik bir ters teşvik yaratmayı hedeflemediği, aksine, böyle durumlar bakımından PORT AKDENİZ'in yalnızca vermiş olduğu hizmetin bedelini alarak, katlandığı maliyeti karşılamayı amaçladığı, AKİŞ depo sahasının Antalya Limanı'na uzaklığının 16 kilometre olduğu dikkate alındığında müşterilerin liman sahasında yük depolamayı veya iç dolum hizmetlerini de yine depolama hizmetleriyle birlikte limanda almayı tercih etmesinin sektörün doğal ve kendinden kaynaklanan özellikleri çerçevesinde makul ticari bir karara işaret ettiği, paket indirimleri sisteminin soruşturmaya konu hizmetlerle kesinlikle uyummadığı, zira Soruşturma Raporu'nda da yer verildiği üzere depolama, iç dolum, takozlama ve DBA tartım hizmetlerinin bütünsel nitelik arz ettiği, paket indirimleri kapsamında bir araya getirilerek sunulan ürünlerin temel niteliğinin normal şartlar altında birlikte sunulması ihtiyacının/gereğinin bulunmayışı olduğu, bir başka ifadeyle paket indirimlerine tabi bir paketteki ürünlerin her birinin kendi başına tüketici bakımından ayrı bir anlam ifade ettiği, dolayısıyla PORT AKDENİZ'in, örneğin iç dolum hizmetinin yanında takozlama hizmetini de sunmak için bu ürünleri bağlayarak paket haline getirmesi şeklinde bir güdüsünün bulunduğu iddia edilmesinin hiçbir yönden rasyonel ve ticari hayatın akışına uygun olmadığı, PORT AKDENİZ'in bir "paket satış" uygulaması yapmak isteseydi, konteyner dolum tarifesini depolamanın ve dolunun her ikisinin de limanda alınıp alınmadığına göre farklılaştırabileceği, daha açık ifadeyle böyle bir niyet olsaydı, konteyner dolum tarifesinin, yükünü liman dışında depolayan müşteriler için yükünü limanda depolayan müşterilere göre daha pahalı olacak şekilde tasarlanmış olacağı, hâlbuki PORT AKDENİZ'in konteyner dolum tarifesinin yükün liman içinde veya dışında depolandığından bağımsız olarak aynı şekilde uygulandığı, 2019 yılından itibaren müşterilere sunulan blok mermer depolama serbest süresinin önce 45 güne daha sonra 60 güne çıkarılmış olmasına rağmen PORT AKDENİZ'de depolanan blok mermerlerin 2019 yılında %91,4'ünün, 2020 yılında %87,2'sinin hâlâ en fazla 14 gün depoda kaldığı, dolayısıyla serbest sürenin 14 günden 45 güne veya 60 güne çıkarılmasının veya süresiz olmasının etkisinin yok denecek kadar düşük olduğu ifade edilmiştir.

- (539) Anılan hizmetlerin aynı yerde bir arada verilmesinin avantajlı olduğu konusunda sektörde ortak kanı var olmakla birlikte PORT AKDENİZ'in de birçok kez dile getirdiği üzere bu hizmetlerin ayrı ayrı satın alınmasının önünde herhangi bir engel

bulunmamaktadır. PORT AKDENİZ'den edinilen bilgilere göre, liman sahası içinde verilen iç dolum hizmeti iki şekilde gerçekleştirilmektedir: İlki liman sahasında depolanmakta olan yüklerin dolumu, ikincisi ise depolama hizmeti alınmaksızın yükün direkt olarak dolumunun yapılmasıdır. Liman içerisinde depolama hizmeti almamış yüklerin konteyner dolum süreci ise liman içinde depolanan yükler bakımından gerçekleşen süreç ile neredeyse aynı olup aralarındaki tek fark liman sahası dışından gelen yükün depoya indirilmesi yerine tartıma girmesi, ardından da doğrudan dolum sahasına götürülmesidir.

- (540) Öte yandan iç dolum, takozlama ve DBA tartım işleminin çoğunlukla aynı yerde alınması esas olmakla birlikte takozlamanın farklı bir sağlayıcıdan alınabildiği veya liman sahası dışında iç dolum yapıldığında DBA tartımının limanda yapılabildiği bilinmektedir. Dolayısıyla anılan hizmetler aynı teşebbüsten ya da ayrı ayrı da alınabilmektedir. Buradaki esas mesele uygulamada sıklıkla birlikte alınması tercih edilen bu hizmetlerin depolama ile başladığı düşünülürse aralarında tamamlayıcılık ilişkisi olduğu raporda belirtilen anılan hizmetlerin sürecin en başından yani yük depolama hizmetiyle birlikte tıpkı PORT AKDENİZ'in gümrüklü sahasında alındığı gibi paket halinde ya da ayrı olarak rakiplerden alınmasının engellenmesidir. Daha açık bir anlatımla hizmetlerin arasında tamamlayıcılık ilişkisi olması anılan hizmetlerin bir bütün olarak aynı teşebbüsten sağlanması konusunda operasyonel kolaylıklar sağlarken PORT AKDENİZ'in indirim uygulamaları neticesinde bu hizmetlerin doğrudan tek adresi PORT AKDENİZ haline gelmiştir. Bir başka ifadeyle birlikte alınması avantajlı olunan bu hizmetlerin PORT AKDENİZ'den farklı teşebbüslerce sağlanması PORT AKDENİZ'in satış politikaları sonucu engellenmiştir.
- (541) Paket indirimleri kapsamında bir araya getirilerek sunulan ürünlerin temel niteliğinin normal şartlar altında birlikte sunulması ihtiyacının/gereğinin bulunmayışı yönündeki savunmanın hangi teorik çerçeveye dayanılarak hazırlandığı anlaşılammıştır. Bilindiği üzere paket satış kapsamında farklı ilgili ürün pazarları teşkil eden ürünler birlikte sunulmaktadır. Bu itibarla birbirinin devamı niteliğinde olan yani peşi sıra izlenen bir süreçte sunulan hizmetlerin tamamlayıcı nitelikte olması bu hizmetler bakımından paket satış yapılamayacağı anlamına gelmemektedir. Zira teşebbüsün de birçok kez ifade ettiği üzere anılan hizmetlerin farklı teşebbüslerden alınmasının önünde bir engel bulunmamaktadır. Yani bu hizmetler fiiliyatta birlikte alınması avantajlı olmakla birlikte aynı sağlayıcıdan ya da farklı sağlayıcılardan ayrı ayrı da alınabilmektedir. Dolayısıyla müşteriler bakımından ayrı ayrı sağlanabilen soruşturma konusu hizmetlerin her birinin tüketici bakımından farklı hizmet olarak görüldüğü anlaşılmakta ve teşebbüsün aksi yöndeki savunmasının somut bir dayanağı olmadığından anılan savunmanın kabul edilebilir olmadığı değerlendirilmektedir.

Paket Satış Rekabeti Varsa Yıkıcı Fiyat Analizinin Geçerli Olduğu Savunması:

- (542) Teşebbüsün savunmasında; PORT AKDENİZ tarafından sunulan Ekonomik Analiz Raporunda ve Soruşturma Raporu'nda EAAD tarafından yapılan kârlılık analizlerinde PORT AKDENİZ tarafından sunulan konteyner dolum hizmetlerinin pozitif kârla sürdürüldüğünün ortaya koyulduğu, yine Soruşturma Raporu'nda PORT AKDENİZ'in paket satışlarının eş etkinlikteki bir rakip tarafından pozitif karla karşılanmasının mümkün olduğu, bir başka deyişle PORT AKDENİZ'in iddia edilen paket satışlarından elde ettiği indirimli gelirlerin paket maliyetinden yukarıda kaldığı, limanda yük depolama hizmetlerinde uygulanan serbest sürelerin 14 günden zaman içinde sırasıyla 21, 45,

60 ve 90 güne uzatılmasının limanda ay başına düşen ortalama konteyner dolum hacimlerinde artış etkisi yaratmadığı, bunun tam tersine serbest sürelerin uzatılmasına rağmen ilgili serbest süre döneminin geçerli olduğu dönemde ay başına limanda doldurulan konteyner hacimlerinin düştüğü, aynı mantıkla yapılan bir hesaplamada, limanda depolama hizmetlerinde uygulanan serbest sürenin 45 günden 60 ve 90 günlere uzatılmasına rağmen liman dışındaki konteyner dolularının ortalamada artış gösterdiği, Soruşturma Raporu'nda dışlayıcı etki bakımından ihlal iddiasının isnat edildiği 2019 ve 2020 yılları incelediğinde bu yıllara denk düşen serbest süre dönemlerinin 45 gün ve daha uzun günleri içeren dönemler olduğu ve bu dönemlerde liman içi konteyner dolularının ay başına ortalamada düştüğü ve liman dışı doluların ay başına ortalamada arttığı, dolayısıyla 2019 ve 2020 yıllarında limanda yük depolanmasında verilen serbest sürelerin uzatılmasının liman dışında yapılan dolum faaliyetleri üzerinde dışlayıcı bir etkiye sahip olmadığı ifade edilmiştir.

- (543) Yerleşik içtihat doğrultusunda hâkim durumdaki bir teşebbüsün paket satışlar yoluyla indirim sistemleri kapsamında maliyet altı fiyatlama gidilmeksizin pazarda dışlayıcı etki doğurması ve bu eylemin kötüye kullanma olarak değerlendirilmesi mümkündür. Sonuç olarak teşebbüsün maliyet altı fiyatlama olmadığından hareketle dışlama olmadığı yönündeki savunması kabul edilebilir bulunmamaktadır. Ayrıca dış doluların ilgili dönemde artış gösterdiği savunmasına cevaben belirtmek gerekir ki, Soruşturma Raporu'nda ortaya koyulduğu üzere liman dışı dolum pazarı ağırlıklı olarak mermer harici yüklerin fabrikada gerçekleşen konteyner dolumundan oluşmaktadır. İlâveten söz konusu dış dolum hizmetleri teşebbüslerin kendi bünyesinde gerçekleşen ve üçüncü taraflara sunulmayan dolum hizmetleri niteliğindedir. Dolayısıyla söz konusu konteyner dolularının artış veya azalışı PORT AKDENİZ ile rekabetten kaynaklanmadığı ve diğer dinamiklerden etkilendiği dikkate alındığında PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in verdiği konteyner dolum hizmeti ile karşılaştırılması yanıltıcıdır. Üçüncü kişilere iç dolum hizmeti veren yalnızca iki teşebbüs olan PORT AKDENİZ ve AKİŞ'in dolum miktarları bazında ve PORT AKDENİZ'den edinilen veriler kapsamında hesaplanan pazar paylarına bakıldığında ise hem PORT AKDENİZ'in hem AKİŞ'in dolum miktarında yıllar itibarıyla azalma olmakla birlikte toplam içinde PORT AKDENİZ'in pazar payında bir azaltma yaşatmamakta aksine teşebbüsün pazar payı 2019 ve 2020 senelerinde %97 ulaşmaktadır. Sonuç olarak 2019 ve 2020 yıllarında limanda yük depolanmasında verilen serbest sürelerin uzatılmasının liman dışında yapılan dolum faaliyetleri üzerinde dışlayıcı bir etkiye sahip olmadığı savunması kabul edilebilir nitelikte görülmemiştir.

Port Akdeniz'in Takozlama İndirimlerine İlişkin Etkilerin Hatalı Değerlendirildiği Savunması:

- (544) Takozlama indirimlerinden Soruşturma Raporu'nda da belirtildiği üzere yalnızca üç firmanın yararlandığı, 2018 yılında bu firmalara verilen indirimden etkilenen konteyner sayısının 6.525 adet ve aynı yılda limana yüklenen konteyner sayısının 87.205 adet olduğu dikkate alındığında bu yılda takozlama indiriminden etkilenen konteyner adedinin tüm yüklenen konteynerlerin sadece %7,5'sine tekabül ettiği, bu orana tekabül eden bir indirim dışlayıcı olduğunu söylemenin mümkün olmadığı, 2019'da ise 2018'den farklı olarak sadece üst dilim indirimleri uygulandığı, ilâveten PORT AKDENİZ tarafından sunulan ekonomik analizde 2019 ve 2020 yıllarında sunulan takozlama indirimleri hakkında etki analizi gerçekleştirildiği, indirimden sonra rakiplerin rekabet edebilmek adına inmeleri gereken "etkin fiyatın" kaçınılabilir maliyetten

yukarıda olduğunun gösterildiği belirtilmiş, bu sonuca göre 2019 ve 2020 yıllarında uygulanan takozlama indirimlerinin dışlayıcı olmadığı ifade edilmiştir.

- (545) Soruşturmanın konusu yalnızca takozlama hizmeti bakımından yapılan indirimleri esas almamakta ve paket satışlar kapsamında yapılan indirimlerin etkilerine odaklanılmaktadır. Dolayısıyla paket olarak sunulan hizmetlerin bir diğeri olmaksızın ayrı ayrı değerlendirilmesi anlamsız sonuçlar doğuracaktır. Haliyle teşebbüsün yalnızca takozlama indirimlerinde yola çıkarak dışlayıcı etkinin oluşmadığı yönündeki savunması kabul edilebilir bulunmamıştır.

Booking No Uygulamasının Kaldırılmasının Yanlış Yorumlandığı Savunması:

- (546) Booking No uygulamasının gümrük mevzuatı açısından yasal bir zorunluluğu bulunmadığı ve PORT AKDENİZ'in müşterilerden gelen talepler doğrultusunda Booking No zorunluluğunu 21.07.2018 tarihinde kaldırdığı, buradaki amacın yalnızca müşteri memnuniyeti sağlamak olduğu, müşterilerinde bu durumdan memnun olduğunun Soruşturma Raporu kapsamında üçüncü taraflardan edinilen bilgilerden anlaşıldığı, ilaveten Booking No uygulamasının kaldırılmasının limana getirilen her blok mermer yükünün hiçbir şarta bağlı olmadan 60 gün bedava depolandığı anlamına gelmediği ifade edilmiştir.
- (547) Her ne kadar teşebbüs *booking no* uygulamasının kaldırılma amacının tamamen müşteri memnuniyeti olduğunu vurgulasa da uygulamanın kronolojisi dikkate alındığında *booking no* kaldırılmasının ve diğer ürünlere ilişkin indirimlerin aynı amaca hizmet eden ve bir bütün halinde değerlendirilmesi gereken uygulamalar olduğu anlaşılmıştır.

İddia Konusu Uygulamalara İlişkin Yapılan Genel Savunmalar:

- (548) Savunmada, PORT AKDENİZ'in uygulamalarının dışlayıcı etki doğurmadığı, PORT AKDENİZ'in 2020 yılının Şubat ayından itibaren blok mermer liman dışı dolumlarda 35 USD indirim uygulamasına gitmesinin bunun göstergesi olduğu, bu indirime rağmen AKİŞ'in pazardan çıkmasının aslında iddia konusu dışlayıcı eylemler ile AKİŞ'in pazarda faaliyet gösterememesi arasında bir illiyet bağı olmadığını gösterdiği, 2017 yılından itibaren mermer depolama hizmetlerine yönelik ciddi oranda artan talebin en önemli nedeninin, Soruşturma Raporu'nda iddia edilen uygulamalardan ziyade, müşterilerin liman sahasında depolama hizmetine talepte bulunması olduğu, ilaveten AKİŞ'in pazardan çıkış kararının PORT AKDENİZ'in iddia konusu uygulamalarının bir sonucu olmadığı ve bunlardan bağımsız gerçekleştiği, AKİŞ'in pazardan çıktığı 2020 yılında pazar payında herhangi bir düşüş yaşanmamasıyla da desteklendiğinin görüldüğü ve Soruşturma Raporu'nda bu hususun: "2020'de ise liman yükleme ve PORT AKDENİZ'in dolum miktarı azalmaya devam etmiş, AKİŞ'in faaliyeti neredeyse sona ermekteyken liman dışı dolum miktarının artmakta olduğu ve bu nedenle pazar payını arttırdığı söylenebilecektir." şeklinde tespit edildiği belirtilmiştir. İlaveten, AKİŞ'in iddia konusu uygulamalar öncesinde de zarar ederek faaliyet gösterdiğinin Soruşturma Raporu'nda da yer alan Grafik 12 ve 13'te görüldüğü, PORT AKDENİZ'in mermer yükleri bakımından serbest süre uygulamasını başlattığı 2017 yılı öncesinde, AKİŞ'in ortalama olarak ya çok düşük kar elde etmiş ya da çokça zarar etmiş olduğu, soruşturma dönemi içerisindeki 2019 yılında AKİŞ'in karlılığında yaşanan düşüşün çok daha fazlasının, iddia konusu serbest süre uygulamasının hayata geçirilmediği 2015 yılında yaşadığının görüldüğü, dolayısıyla AKİŞ'in karlılığındaki düşük seyirin PORT AKDENİZ'in dışlayıcı olduğu iddia edilen uygulamalarından değil AKİŞ'in kendi etkisizliğinden kaynaklandığını ortaya koyduğu ifade edilmiştir.

- (549) Teşebbüsün savunmasında dile getirdiği 35 USD'lik indirimın zamanlaması ve yerinde incelemelerde elde edilen teşebbüsün 16.02.2020 tarihli ve "AKİŞ Denizcilik Hk." konulu yazışma yer alan ifadeler birlikte değerlendirildiğinde anılan indirimın Kuruma yapılan şikâyet başvurusunun öğrenilmesi üzerine gerçekleştirilen bir politikanın parçası olduğu anlaşılmakta ve bu doğrultuda anılan indirimın liman sahası dışındaki dolunları teşvik amaçlı yapıldığı savunması gerçekçi bulunmamaktadır.
- (550) Soruşturma Raporu'nda yer alan "2020'de ise liman yükleme ve PORT AKDENİZ'in dolum miktarı azalmaya devam etmiş, AKİŞ'in faaliyeti neredeyse sona ermekteyken liman dışı dolum miktarının artmakta olduğu ve bu nedenle pazar payını arttırdığı söylenebilecektir" ifadesi ile kastedilen AKİŞ'in pazar payı değil AKİŞ haricindeki gerçekleşen ve ilgili tabloda "diğer dış dolum" olarak ifade edilen dolum oranıdır. Taraflara gönderilen Soruşturma Raporu'ndaki ilgili tablo ticari sır içermesinden ötürü tarafların ilgili tabloya istinaden yapılan değerlendirmeyi yanlış yorumladığı anlaşılmaktadır. İlaveten söz konusu diğer dış dolum oranı Soruşturma Raporu'nda da belirtildiği üzere teşebbüslerin kendi bünyesinde gerçekleştirdikleri ve üçüncü taraflara sunulmayan dolum hizmetleri niteliğinde olmasından dolayı değerlendirmeye alınmamıştır.
- (551) Soruşturma Raporu'nda yer alan grafik 12 ve 13'te ki karlılık kıyaslamasına istinaden teşebbüsün yapmış olduğu savunmaya cevaben belirtmek gerekir ki PORT AKDENİZ'in uygulamalarının dışlayıcı olduğu sonucuna varılırken AKİŞ'in maliyet yapısı ve karlılığı değil piyasada PORT AKDENİZ kadar etkin çalışan kurgusal rakibin dahi PORT AKDENİZ'in kapı giriş çıkış ücretleri vasıtasıyla yarattığı suni maliyetlere katlanması neticesinde karlılığının ciddi bir oranına tekabül eden %80 civarında düşüş göstermesinin hâkim durumdaki teşebbüsün uygulamalarının rakibin maliyetlerin artırma teorisi çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Keza teşebbüsün belirttiği grafik 13'te görüldüğü üzere kapı giriş çıkış ücretlerinin eklendiği durumdaki PORT AKDENİZ'in karlılığının, etkinsiz çalışmasından ötürü zaten zarar ettiği veya düşük kar elde ettiğini ileri sürdüğü AKİŞ'in dahi karlılık oranının kimi zaman altında kaldığı görülmektedir. Bununla birlikte teşebbüsün indirim uygulamaların dışlayıcı olduğu sonucuna etkinsiz çalıştığını iddia ettiği AKİŞ'in karlılıkları ile karşılaştırma yapılarak varılmamış, pazardaki dışlayıcı etki, fiili münhasırlık değerlendirmesi ile tespit edilmiştir. Dolayısıyla teşebbüsün bu yöndeki savunması kabul edilebilir bulunmamıştır.

Amaç Bakımından PORT AKDENİZ'in Uygulamalarının Dışlayıcı Niyet İçermediğine İlişkin Savunmalar:

Soruşturma Kapsamındaki Bulguların Dışlayıcı Niyeti Ortaya Koyamadığı İddiası:

- (552) Teşebbüs tarafından yapılan yazılı savunmada; PORT AKDENİZ'in kapı giriş-çıkış faaliyetlerinde indirim önerileri çerçevesinde tüm dış dolum yapan firmalara fayda sağlanmasını hedeflemesinin başka hiçbir analize gerek kalmaksızın PORT AKDENİZ'in AKİŞ'in faaliyetlerini desteklemeye çalıştığına başlı başına kanıt oluşturduğu, bu durumun bazı yerinde inceleme belgelerinden de açıkça görülebileceği, yerinde incelemede alınan birkaç belgenin bağlamından tamamen koparılarak yorumlanması suretiyle salt PORT AKDENİZ'in gelir odaklı bir yaklaşım izlediği şeklindeki açıklamalara dayanarak AKİŞ'i pazardan dışlama amacı olduğuna hükmetmenin Kurulun geçmiş kararlarıyla ve hakkaniyetle bağdaşmadığı, ticaretin doğasının teşebbüslerin faaliyetlerinden gelir elde etmeye çalışmasını beraberinde

getirdiği ve bunun da rekabetin temel taşı oluşturduğu, AKİŞ'in iç dolum gelirlerinin PORT AKDENİZ'in toplam konteyner elleçleme gelirlerine oranının yaklaşık %2,5 civarında olduğunun tahmin edildiği, PORT AKDENİZ'in toplam konteyner elleçleme gelirlerinin sadece %2,5'ini teşkil eden bir ekonomik faaliyeti pazar dışına çıkarma niyetiyle strateji geliştireceğini ve ona göre davranacağını beklemenin ticari hayatın olağan akışıyla uyumlayacak bir ekonomik güdü tasavvuru olacağı, Soruşturma Raporu'nda iddia konusu serbest sürelerin uzatılması değerlendirilirken özellikle 2019 ve 2020 yıllarında Antalya Limanı'nda yapılmakta olan ihracat hacmindeki düşüşe bağlı olarak liman hizmetlerine ilişkin talepteki ciddi düşüşün göz ardı edildiği, PORT AKDENİZ'in iddia konusu serbest süre uzatım politikasını rakip depo/dolum işletmecilerini dışlama niyetiyle değil talep daralması karşısında müşterilerinin ihracat maliyetlerinde kolaylık yaratmak ve İzmir limanlarına karşı bir rekabet avantajı sunabilmek amacıyla uyguladığı ifade edilmiştir.

- (553) Soruşturma Raporu'nda PORT AKDENİZ'in pazarı kapama amacı ve potansiyeline yönelik niyetini kanıtlayan yerinde inceleme belgelerine dayalı bir değerlendirme yapılmış, ardından yerinde inceleme belgelerinin ışığında PORT AKDENİZ'in indirim stratejisinin dışlayıcı olarak tasarlandığına ilişkin değerlendirmeye yer verilmiştir. Bu çerçevede, PORT AKDENİZ'in kendi içindeki yazışmalarda, liman dışında yapılan mermer doluların tamamen AKİŞ'ten geleceğini varsayarak AKİŞ'in pazar payı azalırken PORT AKDENİZ'in iç dolum paylarının eş zamanlı olarak arttığını karşılaştıran bir tablo paylaştığı, AKİŞ'in fiyatlama yapısı ve seviyelerini PORT AKDENİZ'in kapı giriş-çıkış tarifeleri ile birlikte değerlendirdiği, gelir odaklı bir bakış açısıyla konteyner iç dolum planlamalarını yönlendirdiği, limanda konteyner dolumu halinde gelir ve kar beklentisinin, liman dışında gerek PORT AKDENİZ'in kendine ait deposunda gerekse üçüncü taraf depo olması halinde elde edeceği seviyeden daha iyi durumda olacağını değerlendirdiği, PORT AKDENİZ'de konteyner dolumu halinde ve liman sahası dışındaki konteyner dolumu halinde kapı giriş çıkışlarından kaynaklanan gelir ve karlarının diğer limanlardaki kapı giriş ve çıkış tarifelerini de dikkate alarak analiz ettiği, kapı giriş çıkış indirim alternatifleri değerlendirmesinde gelir kaybı daha az olan yöntemin önerilmesinden PORT AKDENİZ'in genel olarak gelir odaklı fiyatlandırma ve indirim politikaları benimsediği, liman doluların gelir etkisinin dış dolulara oranla gelir etkisinin daha yüksek olduğunu dikkate alarak takozlama hizmetinde yapılacak indirimin liman dolum-dış depo dolum paylarını PORT AKDENİZ lehine arttırmasının öngördüğü açıkça anlaşılmaktadır.
- (554) Buna ek olarak PORT AKDENİZ'in 2020 yılında uyguladığı indirimlerin gelir etkisi yerine liman dışındaki lojistik sektörüne olumsuz etkisi olan tarife yapısı ve indirim uygulamalarının tepki çekmesinin dikkate alınarak planlama yapıldığı PORT AKDENİZ'in Global Holding ile olan yazışmasının MSC ile olan yazışması, BELSTAR'ın iç yazışması ve örnek bir müşteri mesajının birlikte ele alınması durumunda net bir şekilde anlaşılmaktadır.
- (555) Dolayısıyla savunmada soruşturma kapsamındaki bulguların dışlayıcı niyeti ortaya koyamadığı yönünde dile getirilen hususların, Soruşturma Raporu'nda yer alan bahse konu başlık altında detaylarıyla yer verilen ve dışlayıcı niyetin dosya kapsamında mevcut olduğunu gösteren değerlendirmeleri değiştirecek nitelikte olmadığı anlaşılmıştır.

PORT AKDENİZ'in Temel Ticari Stratejisinin Antalya Limanı'nın Hizmet Kapasitesinin ve Ticaret Hacminin Artırılması Yönünde Olduğu İddiası:

- (556) Savunmada; elleçleme faaliyetleri açısından, ilgili müşterinin depolama faaliyetini ve konteyner dolumu için diğer hizmetleri PORT AKDENİZ'den ya da bağımsız bir depodan almasının PORT AKDENİZ açısından bir fark yaratmadığı, aksine mevcut depoların varlığının müşterilerin yüklerini Antalya Limanı'ndan taşımayı cazip kılması bakımından PORT AKDENİZ açısından faydalı olduğu, buna karşın Soruşturma Raporu'nda PORT AKDENİZ'in bu amaç ile çelişen bir politika yürüttüğünün iddia edildiği, müşterilerin AKİŞ'i tercih etmelerindeki düşüşün sebeplerinden birinin AKİŞ'in sınırlı sayıda ara nakliye aracına sahip olması nedeni ile yoğun ihracatın olduğu günlerde dış depodan limana yapılan sevkiyatlarda önemli aksamaların ortaya çıkması olduğu, dolayısıyla AKİŞ'in müşteri sayısındaki düşüşün PORT AKDENİZ'in politikalarıyla ilgisinin bulunmadığı ve hatta tam tersine kendi kapasite eksiklikleriyle bağdaştırılması gerektiği, PORT AKDENİZ'in hizmet verdiği bölgenin diğer limanlara kıyasla çok daha dezavantajlı koşullara sahip olduğu, bu durumun da operasyonel maliyetleri artırdığı, talebin sınırlı, dalgalı ve çok kısıtlı olduğu koşullarda faaliyet gösteren PORT AKDENİZ'in tek amacının Antalya Limanı'nda elleçlenen genel kargo, dökme kuru yük ve konteyner miktarlarının artması olduğu, mermer depolarının sürekli faaliyet göstermesinin ve çeşitliliğinin PORT AKDENİZ için mermer ihracatının devamlılığı bakımından önemli olduğu, zira talebin yoğun olduğu İzmir, Mersin ve İskenderun gibi yoğun mermer ihracatı yapılan bölgelerde çok sayıda mermer deposu olmakla birlikte Antalya'da üç firmanın bu hizmeti verdiği, depolama dışındaki yan hizmetleri ise sadece bir firmanın sağladığı, bu durumun Soruşturma Raporu'ndaki tespitler ile de sabit olduğu, AKİŞ'e ve NATURELTAŞ'a ait depolama alanlarının liman içi geçici gümrüklü sahada mermer için fiziki olarak kullanılabilen alandan daha büyük olduklarının tahmin edildiği, dolayısıyla söz konusu depoların sayılarının ve kapasitelerinin artmasının iddia edilenlerin aksine ticari açıdan PORT AKDENİZ'in son derece lehine bir gelişme olacağı, liman içi depolama hizmetinden yararlanan müşterilerin büyük çoğunluğunun daha önce AKİŞ ile hiç çalışmamış ve depolama hizmeti almamış firmalardan oluştuğu, müşterilerin liman içi depolama hizmetlerini tercih etmelerinin temelinde kendilerine liman tarafından sunulan kolaylığı da kullanarak ihracat planlamasını daha kolay yapar hale gelmelerinin yattığı, PORT AKDENİZ'in serbest süre uygulamasındaki asıl ve tek amacın mermer ihracatı yapan firmalara destek olmak ve kolaylık sunmak olduğu, gerçekleşen veriler incelendiğinde; 2016 yılında limanda depolama hizmeti verilen mermerin toplam ihracat yapılan mermere oranı yalnızca %0,59 iken 2020 yılında bu oranın %74,21 seviyesine ulaştığı, bu artışın zaten limanda iç dolum yapan müşterilerin limanın kendilerine sunmuş olduğu uygulamanın avantajlarından yararlanarak kendilerine fayda yaratması sebebiyle gerçekleştiği, kapı-giriş çıkış tarifeleri, serbest sürenin uzatılması, *booking no* kaldırılması gibi uygulamaların müşteri talebi üzerine yapıldığı, Soruşturma Raporu'nda da müşteri cevapları incelendiğinde *booking no* uygulamasının müşteriler tarafından olumlu karşılandığının belirtildiği, dolayısıyla buradaki temel ve tek amacın rakipleri dışlamak değil müşteri refahını artırmak olduğu belirtilmiştir.
- (557) PORT AKDENİZ'in paket satışlarının, takozlama indirimlerinin, kapı giriş çıkış tarifeleri ile buna yönelik indirimlerin ve *booking no* zorunluluğunun kaldırılmasının PORT AKDENİZ'in konteyner iç dolum pazarındaki dışlayıcı etkisi olan tek bir stratejinin parçaları olduğu değerlendirilmektedir. Soruşturma Raporu'nda liman dışında konteyner iç dolumu faaliyeti gösteren tek firmanın AKİŞ olduğu, piyasaya bunun dışında yeni giriş olmadığı, bununla birlikte AKİŞ'in de toplam konteyner iç dolum

pazarının yaklaşık %10'luk kısmı için faaliyet gösterebildiğinin anlaşıldığı belirtilmiştir. Konteyner tedarikinin uzun yıllardır limandan sağlandığı sektördeki AKİŞ'in pazarda kalmak için gereken minimum ölçekte müşteriye erişebilmek için mermer depolama hizmetini ücretsiz sunduğu anlaşılmaktadır. 2017 yılında PORT AKDENİZ'in de geçici depolama serbest süre uygulamasına başlamasıyla piyasadaki rekabetin olumsuz etkilendiği, müşterilerin maliyet avantajını dikkate alarak rakiplere olan talebinin değiştiği, 2019 yılına gelindiğinde ise AKİŞ'in müşterilerinin büyük bölümünün PORT AKDENİZ'e kaydığı belirlenmiştir.

- (558) PORT AKDENİZ'in paket satışları çerçevesinde serbest süre mermer depolama uygulamaları, takozlama indirimleri, kapı giriş çıkış tarifeleri ile buna yönelik indirimleri ve *booking no* zorunluluğunun kaldırılması uygulamalarının konteyner iç dolum hizmetleri pazarında fiili münhasırlık yaratarak piyasanın rakiplere kapanması sonucunu doğurduğu, piyasada PORT AKDENİZ'in yanı sıra konteyner iç dolum hizmeti veren tek teşebbüs olan AKİŞ'in 2020 yılı sonunda faaliyetlerine son verdiği anlaşılmaktadır. Söz konusu dönemde piyasaya yeni firmalar girmediği gibi var olan tek firmanın da faaliyetlerine son vermiş olmasının piyasada PORT AKDENİZ'den başka alternatif kalmayan müşterilerin alternatif tedarik kaynaklarına erişimini kısıtladığı; bu yönüyle teşebbüsün uygulamalarının tüketici zararı oluşturma potansiyeline sahip olduğu değerlendirilmiştir. Buna ilaveten PORT AKDENİZ'in rakiplerinin yıllar itibarıyla iş hacmini takip ettiğini gösteren belgeler de dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in rakiplerini dışlama güdüsüne sahip olduğu söylenebilecektir.

I.7. GENEL DEĞERLENDİRME

- (559) MSC ve MEDLOG'un PORT AKDENİZ ile anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde birlikte hareket ederek liman sahası dışında konteyner iç dolum hizmeti veren firmaların faaliyetlerini zorlaştırmak ve/veya pazar paylaşımında bulunmak suretiyle Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğine yönelik olarak iddiaları kanıtlayacak nitelikte bilgi ve belgeye ulaşılamadığından MSC ve MEDLOG ile PORT AKDENİZ'in 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmedikleri sonucuna ulaşılmıştır.
- (560) PORT AKDENİZ'in tarifeleri inceleme dönemi boyunca kamuya açıklanmamakta, işbu kararda ele alınan ve konteyner iç dolumu etkileyecek bazı tarife bedellerinin hizmeti liman tarafından verilse de müşteriye doğrudan değil acente kanalıyla yansıtılmaktadır. Müşteriler hangi hizmete hangi miktarda ücret ödediğini bilmemekte, bu anlamda şeffaf bir fiyatlandırma politikası uygulanmamaktadır.
- (561) PORT AKDENİZ'in konteyner hatlarına sunduğu teşvik mekanizmaları, konteyner depolamasının liman dışında yapılmasının tercih edilmemesine sebep olmakta ve limanı konteyner depolanan tek depo haline getirmektedir. Liman dışında faaliyet gösteren lojistik sektörü ve fabrikada konteyner iç dolumu yapan firmalar bu uygulamadan etkilenmekte, konteyner tedarikinde limana mecbur kalınmaktadır.
- (562) PORT AKDENİZ'in tarife yapısı ve konteyner tedarikindeki vazgeçilmezliği kapsamında konteyner iç dolumun limanda yapılması halinde acentenin müşteriye yansıttığı toplam bedel ile konteyner iç dolumun limanda yapılmaması halinde konteyner tedarik masrafı nedeniyle acentenin müşteriye yansıttığı tutar değişmemektedir. Diğer bir ifade ile müşteriler konteyner iç dolumu limanda yaptırsa da yaptırmasa da acenteye aynı bedeli ödemektedir.

- (563) Liman dışında konteyner iç dolumu faaliyeti gösteren tek firma AKİŞ olup, piyasaya bunun dışında yeni giriş olmamıştır. Bununla birlikte AKİŞ'in de toplam konteyner iç dolum pazarının yaklaşık %10'luk kısmı için faaliyet gösterebildiği anlaşılmaktadır.
- (564) Konteyner tedarikinin uzun yıllardır limandan sağlandığı sektördeki AKİŞ'in pazarda kalmak için gereken minimum ölçekte müşteriye erişebilmek için mermer depolama hizmetini ücretsiz sunduğu anlaşılmaktadır. 2017 yılında PORT AKDENİZ'in de geçici depolama serbest süre uygulamasına başlamasıyla piyasadaki rekabet olumsuz etkilenmiş, müşterilerin maliyet avantajını dikkate alarak rakiplere olan talebi değişmiştir. 2019 yılına gelindiğinde AKİŞ'in müşterilerinin büyük bölümü PORT AKDENİZ'e kaymıştır.
- (565) Yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler çerçevesinde, PORT AKDENİZ'in indirim uygulamaları yoluyla konteyner iç dolum hizmetleri pazarında fiili münhasırlık uyguladığı ve bu şekilde 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği sonucuna ulaşılmıştır.
- (566) 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrasında *"Bu Kanun'un 4, 6 ve 7 nci maddelerinde yasaklanmış davranışlarda bulunanlara, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin nihai karardan bir önceki mali yılsonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali yılsonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onuna kadar idarî para cezası verilir"* hükmü yer almaktadır.
- (567) Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik (Ceza Yönetmeliği) çerçevesinde nihai para cezası miktarı belirlenirken, öncelikle temel para cezası belirlenmeli ve ardından varsa ağırlaştırıcı ve hafifletici unsurlar uygulanarak nihai para cezası tespit edilmelidir. Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasına göre temel para cezası hesaplanırken ihlale taraf olan teşebbüslerin Kurul tarafından saptanacak yıllık gayri safi gelirlerinin karteller için %2'si ile %4'ü, diğer ihlaller için %0,5 ile %3'ü arasında bir oran esas alınacaktır. Bu çerçevede PORT AKDENİZ'in 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal eden eylemleri "diğer ihlaller" kategorisinde olduğu tespit edilmiştir. Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin *"Birinci fıkrada yazılı oranların belirlenmesinde, ilgili teşebbüs veya teşebbüs birliklerinin piyasadaki gücü, ihlal neticesinde gerçekleşen veya gerçekleşmesi muhtemel zararın ağırlığı gibi hususlar dikkate alınır."* şeklindeki ikinci fıkrası dikkate alınarak, temel para cezasının oranının belirlenmesinde PORT AKDENİZ'in yüksek pazar gücüne sahip olduğu ve bu nedenle teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal eden eylemlerinin etkisinin fazla olacağı dikkate alınmıştır. Bu çerçevede temel para cezası oranı **%(.....)** olarak belirlenmiştir.
- (568) Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasına göre temel para cezasının belirlenmesinde bir diğer kıstas ihlalin süresidir. Bu fıkraya göre, ihlalin bir yıldan uzun beş yıldan kısa süreli olması halinde birinci fıkra çerçevesinde belirlenen para cezasının yarısı oranında, beş yıldan uzun süreli ihlallerde ise bir katı oranında arttırılacağı ifade edilmiştir. Dosya kapsamında teşebbüsün ihlal teşkil eden fiyatlama davranışının pazardaki etkisini ortaya koyabilmek için 2014 yılından bu yana teşebbüsün ilgili pazarı etkileyen faaliyetleri ele alınmış, şikâyet edilen ücretsiz mermer depolama uygulamasının başladığı 2017 yılından itibaren pazardaki etkilerine odaklanılmış ve teşebbüsün dışlayıcı amacı olan davranışlarının 2019 ve 2020 yıllarında iki yıl boyunca etki gösterdiği ortaya konulmuştur. Bu dönem dikkate

alındığında PORT AKDENİZ'in 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal eden eylemlerinin bir yıldan uzun beş yıldan kısa süreli olduğu tespit edilmiş olup belirlenen temel para cezası Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasının (a) bendi uyarınca yarısı oranında artırılmış ve %(.) olarak tespit edilmiştir.

- (569) Teşebbüsün, ilgili ürün pazarları olan "konteyner iç dolum hizmetleri", "konteyner içi lashing/takozlama hizmetleri", "DBA tartım hizmetleri" ve "yük depolama hizmetleri"nden elde ettiği cironun toplam cirosunun çok az bir bölümünü oluşturması hususu hafifletici unsur olarak dikkate alınmış ve temel para cezası, Ceza Yönetmeliğinin 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca %50 oranında indirilmiş ve teşebbüse verilecek para cezasının oranı %(.) olarak tespit edilmiştir.

J. SONUÇ

- (570) Rekabet Kurulunun 24.07.2020 tarih ve 20-35/459-M sayılı kararı uyarınca yürütülen soruşturma kapsamında düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. MSC Gemi Acenteliği A.Ş., Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş. ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğine ilişkin bilgi ve belgeye ulaşamadığından adı geçenlere 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde Kanun'un 4. maddesi bakımından idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına,

bununla birlikte,

2. a) Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin konteyner iç dolum hizmetleri pazarında hâkim durumda olduğuna,

b) Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin bu pazardaki rakibinin faaliyetlerini zorlaştırıcı uygulamalarının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğine,

c) Bu nedenle Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'ye, 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar İle Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik'in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, ikinci fıkrası ve üçüncü fıkrasının (a) bendi ile 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca 2020 yılı gayrisafi gelirleri üzerinden %(.) oranında olmak üzere 3.502.401,19 TL tutarında idari para cezası verilmesine,

d) T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına konuya ilişkin görüş gönderilmesi için Başkanlığa yetki verilmesine

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