

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2014-4-30
Karar Sayısı : **15-29/421-118**
Karar Tarihi : 09.07.2015

(Nihai İnceleme)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Reşit GÜRPINAR, Fevzi ÖZKAN,
Dr. Metin ARSLAN, Doç. Dr. Tahir SARAÇ, Kenan TÜRK

B. RAPORTÖRLER: Sinan BOZKUŞ, Çiğdem TUNÇEL, Abdurrahman TEPELİ,
Şevket GÜLTEKİN

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN

: - Setur Servis Turistik A.Ş.
Temsilcileri:
- Av. Müge CANPOLAT EROL
Kısıklı Cad. No:24 34662 Altunizade Üsküdar İstanbul
- Av. Haluk ARI
Mustafa Kemal Mahallesi 2146. Sokak Demirler Atlas Plaza
No:14/13 Çankaya Ankara

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş. ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin tüm hisselerinin Setur Servis Turistik A.Ş. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 27.05.2014 tarih ve 3009 sayı ile giren bildirim üzerine hazırlanan 25.07.2014 tarihli ve 2014-4-30/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu Rekabet Kurulunun 07.08.2014 tarihli toplantısında görüşülerek, 14-26/522-M sayı ile işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına karar verilmiştir.
- (3) Söz konusu karar, Setur Servis Turistik A.Ş.'ye (SETUR) 12.08.2014 tarihli ve 8891 sayılı yazı ile bildirilerek SETUR'dan 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca ilk yazılı savunmasını yapması talep edilmiştir. Anılan yazıyı 14.08.2014 tarihinde tebellüğ eden SETUR'un ilk yazılı savunması 15.09.2014 tarihinde 5291 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (4) Nihai inceleme sürecinde elde edilen bilgi ve belgeler çerçevesinde hazırlanan 03.02.2015 tarihli ve 2014-4-30/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu ve ekleri, 04.02.2015 tarihinde 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi gereğince, Kurul üyelerine ve SETUR'a tebliğ edilmiş ve SETUR'un ikinci yazılı savunması talep edilmiştir. SETUR'un savunması, süresi içinde 02.03.2015 tarih ve 1047 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (5) SETUR'un ikinci yazılı savunmasına karşı, 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi gereğince hazırlanan Ek Yazılı Görüş, 17.03.2015 tarihinde, Kurul üyelerine ve bildirim sahibine tebliğ edilmiştir. SETUR, üçüncü yazılı savunmasını aynı tarihte Kurum kayıtlarına intikal ettirmiştir.
- (6) 03.02.2015 tarihli ve 2014-4-30/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu ile SETUR'un Kurum kayıtlarına 24.03.2015 tarihinde 1564 sayı ile intikal ettirdiği ek bilgiler üzerine hazırlanan

25.03.2015 tarihli ve 2014-4-30/BN/2 sayılı Bilgi Notu, Rekabet Kurulunun 09.07.2015 tarihli toplantısında görüşülerek 15-29/421-118 sayı ile karara bağlanmıştır.

(7) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;

- Dosya konusu işlemin 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in (2010/4 sayılı Tebliğ) 7. maddesi uyarınca Rekabet Kurulunun iznine tabi bir devir işlemi olduğu,
- Söz konusu işlemin, Koç Holding A.Ş.'nin İstanbul City Port Marina bakımından tanımlanan ilgili pazarda hakim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak bir işlem olduğu,
- Bu nedenle, devralma işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca yasaklanması gerektiği

ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İşlemin Konusu

- (8) Bildirim konusu işlem, Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin (BETA TURİZM) ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin (PENDİK TURİZM) hisselerinin tamamının SETUR tarafından devralınmasına ilişkindir. Söz konusu işlem, Sağlam İnşaat Taahhüt Ticaret A.Ş. (SAĞLAM İNŞAAT) ve Çakır Yapı San. Tic. A.Ş. (ÇAKIR YAPI) ile SETUR arasında PENDİK TURİZM'in hisselerinin devrine ilişkin olarak 21.05.2014 tarihinde imzalanmış olan "Pay Alım Satım Sözleşmesi" ve SAĞLAM İNŞAAT ile SETUR arasında BETA TURİZM'in hisselerinin devrine ilişkin olarak 21.05.2014 tarihinde imzalanmış olan "Pay Alım Satım Sözleşmesi" uyarınca gerçekleştirilmektedir.

G.2. Taraflar

G.2.1. Devralan: Setur Servis Turistik A.Ş.

- (9) 1965 yılında Koç Holding A.Ş. (KOÇ HOLDİNG) bünyesinde kurulmuş olan SETUR, turizm sektöründe faaliyet göstermektedir. SETUR'un %55,4 oranındaki hissesi, KOÇ HOLDİNG kontrolünde olan Zer Merkezi Hizmetler ve Ticaret A.Ş.'ye; %24 oranındaki hissesi KOÇ HOLDİNG'e; %13,2 oranındaki hissesi Koç Ailesi tarafından kontrol edilen Temel Ticaret ve Yatırım A.Ş.'ye; %5,8 oranındaki hissesi Koç Ailesi mensubu gerçek kişilere ve %1,6 oranındaki hissesi Koç Sistem Bilgi ve İletişim Hizmetleri A.Ş.'ye aittir.
- (10) SETUR'un da bünyesinde bulunduğu KOÇ HOLDİNG, Türkiye'de "Setur Marinaları" marka adı altında dokuz adet marina işletmektedir. SETUR, Setur Çeşme Marina'yı, Setur Kuşadası Marina'yı ve Setur Finike Marina'yı kendi tüzel kişiliği altında işletmektedir. Bunların dışında, diğer marina işletmecilerinden Setur Yalova Marina İşletmeciliği A.Ş.'nin %90 oranındaki hissesi SETUR'a, kalan hisseleri KOÇ HOLDİNG bünyesindeki diğer şirketlere; Ayvalık Marina ve Yat İşletmeciliği San. Tic. A.Ş.'nin %87,9 oranındaki hissesi SETUR'a, kalan hisseleri KOÇ HOLDİNG bünyesindeki diğer şirketlere ve Koç Ailesi üyesi gerçek kişilere; Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı'nın (Kalamış Marina)¹

¹ Özelleştirme Yüksek Kurulunun, Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin kararı ile söz konusu marinanın işletme hakkının 30 yıl süreyle TEK-ART A.Ş.'ye devredilmesine hükmedilmiştir. Ancak ihaleyi kazanan TEK-ART A.Ş., 19.03.2015 tarihli yazısıyla Özelleştirme İdaresi Başkanlığına Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı'nın Özelleştirilmesine İlişkin İhale Şartnamesi'nin 19. maddesi uyarınca işletme hakkı devri sözleşmesinin imzalanmasından vazgeçtiğini bildirmiştir. Bununla birlikte, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından sunulan bilgiler çerçevesinde, hâlihazırda Kalamış Marina'nın işletmecisi olan TEK-ART A.Ş.'nin Özelleştirme İdaresi

işleticisi Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri A.Ş.'nin (TEK-ART A.Ş.) ise %75,9 oranındaki hissesi KOÇ HOLDİNG'e, %24,1 oranındaki hissesi ise Koç Ailesi'nin kontrolünde olan Temel Ticaret ve Yatırım A.Ş.'ye ait bulunmaktadır. Bir başka deyişle, Kalamış Marina, Setur Yalova Marina, Setur Ayvalık Marina, Setur Çeşme Marina, Setur Kuşadası Marina, Setur Finike Marina ve Setur Antalya Marina KOÇ HOLDİNG'in tek kontrolünde bulunmaktadır.

- (11) Netsel Marmaris Marina'nın işletmecisi Netsel Turizm Yatırımları A.Ş.'nin ise %55 oranındaki hissesi KOÇ HOLDİNG kontrolündeki TEK-ART A.Ş.'ye, %45 oranındaki hissesi ise Torunlar Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'ye ve Torun Ailesi mensubu gerçek kişilere ait bulunmaktadır. Bildirimde, şirketin, esas sözleşmesi gereği tarafların ortak kontrolünde olduğu belirtilmiştir. Makmarin Kaş Marina'nın işletmecisi olan Makmarin Kaş Marina İşletmeciliği Tur. ve Tic. A.Ş.'nin hisseleri ise TEK-ART A.Ş. ve Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret A.Ş. arasında %50-%50 oranında paylaşılmıştır. Bildirim kapsamında, şirketin, esas sözleşmesi gereği hisse sahiplerinin ortak kontrolünde bulunduğu ifade edilmiştir. Diğer bir deyişle, KOÇ HOLDİNG, Netsel Marmaris Marina'yı ve Makmarin Kaş Marina'yı sırasıyla Torunlar Grubu ve Makyol Grubu ile ortaklaşa kontrol etmektedir.

G.2.2. Devralınanlar

G.2.2.1. Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş.

- (12) Dosya mevcudu bilgilere göre, paylarının tamamına SAĞLAM İNŞAAT'ın sahip olduğu BETA TURİZM, kiralama yoluyla marina işletmeciliği yapmaktadır. BETA TURİZM'in sahibi olan SAĞLAM İNŞAAT'ın hisselerinin tamamı Murat ÜLKER'in olup, söz konusu şirket dolaylı olarak Yıldız Holding A.Ş. (YILDIZ HOLDİNG)² bünyesinde bulunmaktadır.
- (13) Halihazırda BETA TURİZM, Marintürk markası adı altında İstanbul City Port Marina, Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina olmak üzere üç marina işletmektedir. Bu marinalardan İstanbul City Port Marina İstanbul ilinde, diğerleri ise Muğla ilinde yer almaktadır. İstanbul City Port Marina'nın kullanma iznine sahip olan şirket PENDİK TURİZM'dir. Göcek Village Port'un kullanma izni MCI Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'ye³, Göcek Exclusive Marina'nın kullanma izni ise RAM Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'ye⁴ aittir. Dosya kapsamında yer alan bilgilerden,

Başkanlığı ile yaptığı protokol gereğince, anılan marinanın işletme hakkını devralacak teşebbüse üçüncü kişilerle yapılmış olan tüm gelir getirici sözleşmeleri (bağlama sözleşmeleri, kira sözleşmeleri gibi) devretme yükümlülüğü bulunduğu anlaşılmıştır. Bir başka deyişle, TEK-ART A.Ş., Kalamış Marina'nın işletme hakkı devri sözleşmesi imzalanıncaya ve tüm gelir getirici sözleşmelerini marinanın yeni işleticisine devredinceye kadar Kalamış Marina'yı Maliye Bakanlığına ödeyeceği ecrimisil bedeli karşılığında işletmekle yükümlü kılınmıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ya da SETUR, özelleştirme sürecinin tamamlanma tarihine ilişkin bir öngöründe bulunamamaktadır.

² Dosya mevcudu bilgilere göre, YILDIZ HOLDİNG'in %57 oranındaki hissesi Kökler Yatırım Holding A.Ş.'ye, %24,5 oranındaki hissesi Üs Holding A.Ş.'ye, kalan hisseleri ise Özokur ve Ülker Aileleri'ne mensup gerçek kişilere aittir. Kökler Yatırım Holding A.Ş.'nin ve Üs Holding A.Ş.'nin hissedarları da yine Ülker ve Özokur Aileleri'ne mensup gerçek kişilerdir.

³ YILDIZ HOLDİNG bünyesinde bulunan MCI Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş., Göcek Village Port Marina'nın ve ilgili çekek sahası ile diğer kara sahasının hak sahibi ve yatırımcısı şirkettir. Şirket, kara alanlarını Fethiye Orman İşletme Müdürlüğünden, deniz alanlarını ise Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğünden 2033 yılının sonuna kadar kiralamıştır. Daha sonra bu alanların marina operasyonları için olan kısmı işletilmek üzere BETA TURİZM'e kiralanmıştır.

⁴ YILDIZ HOLDİNG bünyesinde bulunan RAM Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş., Göcek Exclusive Marina'nın ve kara sahasının hak sahibi ve yatırımcısı şirkettir. Şirket, Fethiye Orman İşletme Müdürlüğünden kara alanlarını, Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğünden deniz alanlarını 2033 yılı sonuna kadar kiralamıştır. Daha sonra bu alanların marina operasyonları için olan kısmı işletilmek üzere BETA TURİZM'e kiralanmıştır.

BETA TURİZM'in ilgili ürün pazarında doğrudan veya dolaylı olarak kontrol ettiği bir şirketin bulunmadığı anlaşılmaktadır.

G.2.2.2. Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.

- (14) %99,95 oranındaki hissesi YILDIZ HOLDİNG bünyesindeki SAĞLAM İNŞAAT'a, %0,05 oranındaki hissesi ise ÇAKIR YAPI'ya ait olan PENDİK TURİZM, hâlihazırda İstanbul City Port Marina'nın kullanım iznine sahip olup⁵, söz konusu marinayı BETA TURİZM'e kiralamış durumdadır.

G.2.3. Devredenler: Sağlam İnş. Taah. Ticaret A.Ş. ve Çakır Yapı San. Tic. A.Ş.

- (15) Devre konu BETA TURİZM'in hisseleri SAĞLAM İNŞAAT'a, PENDİK TURİZM'in hisseleri ise SAĞLAM İNŞAAT'a ve ÇAKIR YAPI'ya ait olup, devre konu şirketler SAĞLAM İNŞAAT'ın tek kontrolünde, YILDIZ HOLDİNG bünyesinde bulunmaktadır.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. Pazar Hakkında Genel Bilgiler

- (16) Yukarıda açıklandığı üzere, devredilen BETA TURİZM Marintürk markası altında üç adet marina işletmektedir. Devredilen konumundaki diğer şirket olan PENDİK TURİZM ise İstanbul City Port Marina'nın kullanım iznine sahip bulunmaktadır. Bu çerçevede bildirim konu işlemle birlikte, İstanbul City Port Marina'nın kullanım izni ile işletme hakkının, Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Marina'nın ise işletme hakkının devredilecek olması nedeniyle, devralma işlemi marina⁶ işletmeciliği sektöründe gerçekleşecektir.

Türkiye'deki Marina İşletmeciliği Faaliyetleri

- (17) Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla Türkiye'de, Muğla'da 19, İstanbul ve İzmir'de yedi, Antalya'da sekiz, Aydın'da iki, Mersin'de üç ve Yalova, Balıkesir, Çanakkale'de birer adet olmak üzere toplam 49 adet marina bulunmaktadır. Bu marinaların 15.871 adet yat bağlanabilecek deniz kapasitesi, 5.620 adet de kara kapasitesi bulunmakta ve bu kapasitenin önemli bir bölümü Ege kıyılarında yer almaktadır.
- (18) Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla İstanbul'daki marinaların ise toplam deniz kapasitesi 3.960, toplam kara kapasitesi 820'dir. Söz konusu kapasite Türkiye'deki toplam deniz kapasitesinin yaklaşık %25'ine, toplam kara kapasitesinin ise yaklaşık %15'ine karşılık gelmektedir. Bu kapasitenin İstanbul'da bulunan marinalar bakımından dağılımına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

⁵ PENDİK TURİZM ile Pendik Belediye Başkanlığı arasında imzalanan 25.04.2007 başlangıç tarihli "Pendik Yat Limanı Alanının Kullanım İzni Devri ile Yat Limanı İnşa Edilmesi ve İşletilmesi İş Sözleşmesi" uyarınca ilgili alanda yat limanı ve alışveriş merkezi inşa edilmesi ve PENDİK TURİZM'den işletme bedeli alınması karşılığında PENDİK TURİZM'e 30 yıllığına kullanım izni verilmiştir.

⁶ İtalyanca kökenli bir sözcük olan "marina" kavramı, "yat limanı" kavramını karşılamak üzere dilimize girmiş ve yerleşmiş olup hâlihazırda bu iki sözcük birbirinin yerine geçecek şekilde kullanılmaktadır. Yat limanları, Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 6., 7. ve 9. maddelerinde belirtilmiş altyapı ve üstyapı niteliklerini haiz olan; yatlara bağlama, bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet; yatçılara ise dinlenme, konaklama, eğlence, spor gibi sosyal hizmetler sunan deniz turizmi tesisleri olup, münhasıran deniz turizmi araçlarına hizmet vermektedir.

Tablo 1: İstanbul'daki Kapasitenin Marinalar Bazında Dağılımı

Marinanın Adı ve Konumu	Hizmete Giriş Tarihi	İşletmeci	Deniz Kapasitesi	Toplam Kapasite
Kalamış Marina (Kadıköy)	1987	TEK-ART A.Ş.	1.291	1.511
Ataköy Marina (Bakırköy)	1988	ATAKÖY A.Ş.	700	800
İstanbul City Port Marina (Pendik)	2009	BETA TURİZM	790	870
Güzelce Marina (Büyükçekmece)	2010	MOTORYAT TURİZM	250	370
West İstanbul Marina (Beylikdüzü)	2012	ENELKA	600	900
İspark Teknepark (Tarabya, İstinye)	2012	İSPARK	329	329
TOPLAM			3.960	4.780

Kaynak: Bildirim Formu ve ilgili marinalardan alınan bilgiler.

- (19) Yukarıdaki tabloda yer verildiği üzere, Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla İstanbul'da beş farklı teşebbüs tarafından işletilmekte olan beş marina ve İspark İstanbul Otopark İşletmeleri A.Ş. (İSPARK) tarafından işletilmekte olan iki adet tekne park bulunmakta olup, bu marinalardan en yüksek kapasiteye sahip olanı 1.291'i deniz, 220'si kara olmak üzere toplam 1.511 kapasite ile Kalamış Marina'dır.
- (20) Turizm açısından coğrafi olarak önemli bir konumda bulunan ülkemizde, yıllar itibarıyla yat sayısının ve yatların boyutunun arttığı görülmekle birlikte, yat limanı kapasitesi aynı hızla artmamaktadır. Yat limanı kapasitesinin yeterli düzeyde artmamasının önemli bir nedeni, yeni yat limanları kurulmasında ve mevcut yat limanlarının kapasitelerinin artırılmasında söz konusu olan bürokratik işlemlerin çokluğu ve bu işlemlerin gerektirdiği sürenin uzunluğudur. Yeni bir yat limanı yapımı için çeşitli bakanlıkların ve diğer ilgili kuruluşların onayının alınması gerekmektedir. Yat limanları, içinde buldukları alanın bir kıyı şeridi olması nedeniyle Maliye Bakanlığı Millî Emlak Genel Müdürlüğü'nün, birer turizm tesisi olmaları nedeniyle Kültür ve Turizm Bakanlığının ve nihayet birer ulaşım altyapısı niteliği taşıdıklarından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgi alanına girmektedir. Öte yandan gerek inşaat döneminde gerekse de daha önceki izin aşamasında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile marinanın bulunduğu belediyeler de bu süreçte yer alan önemli aktörlerden sayılmaktadır. Yapılan görüşmeler ve bildirim kapsamında sunulan bilgilere göre yeni bir yat limanı yapımı için izin süreci asgari olarak üç yıl sürmekte, gerekli izinlerin alınmasının ardından inşaat süreci yaklaşık iki-üç yıl içinde bitirilebilmektedir. Bu çerçevede, herhangi bir bürokratik engele takılmaksızın, yeni bir marinanın faaliyete geçmesi beş yıl gibi bir süre almaktadır.

Marinalara Yönelik Talep Yapısı

- (21) Yatçılık faaliyetleri marina yatçılığı ve gezici yatçılık olarak iki ana başlık altında incelenmektedir⁷. Marina yatçılığı, tekne sahiplerinin vakitlerinin önemli bir kısmını teknede geçirdikleri ve yıl içinde marina dışına uzun süreli çıkışların az olduğu durumu ifade etmektedir. Gezici yatçılık ise yaz aylarında yaygın olarak yapıldığı şekliyle belirli bir dönemde farklı marinalara uğrayarak yeni yerler keşfetme amacıyla gerçekleştirilen bir yatçılık faaliyetidir. Raportörler tarafından sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde, Ege ve Akdeniz sahillerinde gezici yatçılığın yapılabildiği, ancak özellikle İstanbul'da marina yatçılığının oldukça yaygın olduğu ifade edilmiştir. Nitekim SETUR tarafından

⁷ Marina işletmeciliği faaliyetlerini konu alan 10.01.2005 tarihli ve 05-03/20-10 sayılı ve 03.08.2011 tarihli ve 11-44/992-338 sayılı Rekabet Kurulu kararlarında da yatçılık faaliyetleri marina yatçılığı ve gezici yatçılık ayrımı çerçevesinde incelenmiştir.

bildirim formunda, Ege'deki ve güney sahillerindeki marinalara olan talebin kaynağını gezici tipteki yatların oluşturduğu, İstanbul ilinde bulunan marinaların müşterilerinin çoğunluğunun ise İstanbul'da ikamet eden yat sahipleri olduğu ve bu kişilerin yatlarını özellikle İstanbul'da bağlamayı tercih ettikleri belirtilmiştir.

- (22) Bu açıklamalara paralel olarak, yat sahiplerinin marina tercihinde etkili olan faktörler ele alındığında, bu faktörlerin başında marinanın konumunun geldiği görülmektedir. Marinanın konumu yat sahiplerinin tercihlerini iki şekilde etkilemektedir. Bunlar, marinanın yat sahibinin ikametgâhına yakınlığı ve marinanın yat ile seyahat edilecek destinasyona olan yakınlığıdır. İstanbul'da, yat sahipleri genellikle ikametgâhlarına yakın olan marinaları tercih etmektedir. Ege ve Akdeniz kıyılarında ise gezici yatçılığın yaygınlığının etkisi ile marinanın konumunun yat sahibinin ikametgâhına olan yakınlığının etkisi azalmaktadır. Yat ile seyahat edilecek destinasyonun marinaya uzaklığı ise marina seçiminde etkili olan diğer bir unsurdur. Bu bağlamda İstanbul'da Boğaziçi ve Adalar iki ana destinasyon olup, marina dışına çıkan tekneler genelde bu bölgelere açılmaktadır. Dolayısıyla Boğaz'a ve Adalar'a yakın olan marinalar diğerlerine göre tercih sebebi olmaktadır. Ege ve Akdeniz kıyılarında ise daha geniş bir coğrafi alanda tercih yapma imkânı bulunmaktadır.
- (23) Yat sahiplerinin marina tercihinde, uygulanan bağlama ücretleri, marinanın konumundan sonra ikinci etkili faktördür. Bununla birlikte, dosya mevcudu bilgilerden, küçük oranlarda yapılan artışlara müşteri duyarlılığının çok düşük olduğu, ancak yüksek oranda bir artış durumunda diğer marinaların tercih edilebileceği anlaşılmaktadır. Nitekim İSPARK tarafından işletilen tekne parklarda birim fiyat olarak diğer marinalardan daha yüksek fiyat uygulanmasına rağmen, bu tesisler pazara girişlerinden itibaren neredeyse tam kapasite çalışmakta, West İstanbul Marina ve Güzelce Marina ise görece düşük fiyatlarına rağmen kapasitelerinin hayli altında çalışmaktadır.

Marinaların Sunduğu Hizmetler

- (24) Yat limanlarında sunulan hizmetler, deniz hizmetleri, kara hizmetleri ve kiralama hizmetleri olarak gruplandırılmaktadır.
- (25) Deniz hizmetleri esas olarak bağlama hizmetinden oluşmakta, bunun yanında yatlara palamar, su, elektrik, internet, atık toplama hizmeti gibi yan hizmetler sunulmaktadır. Marinalar, yat sahipleri ile akdettikleri günlük, aylık, 3 aylık ya da yıllık olmak üzere farklı sürelerdeki sözleşmelerle yatların marina sahasına giriş çıkışına izin vermektedirler. Gezici yatçılık faaliyetlerinin yaygın olduğu Ege ve Akdeniz kıyılarında nispeten kısa süreli sözleşmelerin yapıldığı görülmekle birlikte İstanbul'da uzun süreli sözleşmeler ağırlıklıdır. Bağlama hizmetine ilişkin ücretler marinalar tarafından belirlenmekte ve uygulanmaktadır. Bununla birlikte her bir marina bir sonraki dönemde uygulayacağı fiyatları Kültür ve Turizm Bakanlığına onaylatmak zorundadır. Bu tarife ilgili marina bakımından belirlenen dönemde geçerli olan tavan fiyat niteliğindedir.
- (26) Kara hizmetleri kapsamında, yatların karada bağlanması (kışlama) hizmeti, bakım-onarım hizmeti, kara-park hizmeti⁸ ve çekme-atma⁹ hizmeti verilmektedir. Bununla birlikte, inceleme sürecinde edinilen bilgilerden, genellikle ülkemizde yat sahiplerinin yatlarını karada bağlamayı tercih etmediği, marinaların kara sahasının ve kara

⁸ Kara park hizmeti, yatların bakım-onarım ya da kışlama gibi amaçlarla karada muhafaza edilmesi hizmetidir.

⁹ Çekme-atma hizmeti, kara park hizmeti ya da bakım-onarım hizmeti almak üzere karaya çıkacak bir yatın denizden karaya çıkarılması ve karada alacağı hizmet sona erdikten sonra tekrar denize bırakılması işlemidir.

kapasitesinin, neredeyse, tamamen bakım-onarım işlemleri için kara park alanı olarak kullanıldığı anlaşılmıştır.

- (27) Kiralama hizmetleri kapsamında ise, marinaların kara sahasında bulunan açık ve kapalı alanlar, marinalar tarafından restoran, satış mağazası, market, otel, atölye gibi işletmelere kiraya verilebilmektedir.

G.3.2. İlgili Ürün Pazarı

- (28) Yukarıda açıklandığı üzere, marina işletmeciliği kapsamında sunulan temel hizmetler deniz hizmetlerinden, kara hizmetlerinden ve kiralama hizmetlerinden oluşmaktadır. Söz konusu üç hizmet grubunun yatların, yat sahiplerinin ve diğer tüketicilerin farklı ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak sunulan ayrı hizmetler olduğu, bu hizmetlerin, tüketiciler bakımından birbirine ikame olarak değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır.
- (29) Bu çerçevede, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'da yer alan açıklamalardan yola çıkarak, marinalar tarafından sunulan hizmetlerin, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından tüketicilerin gözünde ikame olmaması nedeniyle, ayrı ilgili ürün pazarları teşkil ettiği değerlendirilmektedir. Bu bakımından, deniz hizmetleri, kara hizmetleri ve kiralama hizmetleri bakımından daha detaylı bir değerlendirmeye aşağıda yer verilmektedir.

Deniz Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı

- (30) Yatlarını güvenli bir şekilde denizde bağlayabilmek yat sahiplerinin öncelikli ihtiyacı, bağlama hizmetleri ise marinaların sunduğu en önemli hizmettir. Bununla birlikte, bağlama hizmeti, marinaların yanı sıra tekne parklarda ve balıkçı barınaklarında da sunulabilmektedir. Bu çerçevede, aşağıda sırasıyla tekne parklarda ve balıkçı barınaklarında sunulan bağlama hizmetlerinin marinalarda sunulan bağlama hizmetlerine ikame olup olmadığına ve dolayısıyla tekne parklar ile balıkçı barınaklarının marinalarla aynı ilgili ürün pazarında yer alıp almadığına ilişkin değerlendirmelere yer verilecektir.

Marinalarda Sunulan Bağlama Hizmetleri

- (31) Marinalar, münhasıran deniz turizmi araçlarına hizmet veren ve nitelikleri ile faaliyetleri Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde düzenlenmiş olan deniz turizmi tesisleridir. Bu Yönetmelik'e göre, bağlama hizmetleriyle ilgili olarak deniz turizmi tesislerinde aranan temel nitelikler; deniz araçlarının emniyetli yaşmalarına imkân veren rıhtım ve iskele, bu araçların marinaya emniyetli girişini sağlayacak fener ve işaretler ile aydınlatma sistemi, yangın ihbar, ikaz, önleme ve söndürme sistemleri, deniz araçlarının bağlanma noktalarında bulunan su, elektrik, televizyon ve internet kutuları ile atık depolama ve arıtma tesisleri olarak sıralanabilecektir. Yine bu Yönetmelik çerçevesinde bağlama hizmetiyle ilgili olarak marinalarda bulunması şart koşulan temel üst yapı nitelikleri ise marina sahasına kontrollü giriş sistemi, akaryakıt ikmal sistemi ve palamar botu olarak sıralanabilecektir.
- (32) Deniz Turizmi Yönetmeliği çerçevesinde zorunlu kılınan bu alt yapı ve üst yapı niteliklerinden hareketle, marinalarda temel olarak yatların marinaya güvenli şekilde yaşması ve denizde güvenli bağlanması, elektrik, su, televizyon ve internet, atık toplama, palamar ve akaryakıt ikmal hizmeti verilmekte ve ayrıca marinalarda yangın ve hırsızlık gibi olaylara karşı gerekli tedbirler alınmaktadır. Bu çerçevede, deniz hizmetleri kapsamında sunulan ve mevzuat ile zorunlu kılınan tüm bu hizmetlerin bağlama hizmetleriyle ayrılmaz bir bütün olduğu ve tümünün marinalar tarafından sunulan bağlama hizmetleri kapsamında ele alınması gerektiği değerlendirilmektedir.

- (33) Marinalar, bağlama hizmetlerinin yanı sıra sahip oldukları üst yapıları ile de yatçıları cezbetmekte ve yatçıların içinde zaman geçirmeyi tercih ettikleri bir sosyal ortam oluşturmaktadır. Marinaların münhasıran deniz turizmi araçlarına hizmet veren tesisler olmasının, istenen bu sosyal ortamın oluşmasına imkân sağladığı değerlendirilmektedir.

Tekne Parklarda Sunulan Bağlama Hizmetleri

- (34) Tekne parklar, deniz araçlarına otopark hizmeti verilen alanlar olarak tanımlanmaktadır. Hâlihazırda, Türkiye’de İSPARK tarafından “İstmarin” markası altında işletilmekte olan ve İstanbul’da İstinye ile Tarabya koylarında bulunan iki adet tekne park faaliyet göstermektedir.
- (35) Tekne parklar, Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 10. maddesinde “diğer deniz turizmi tesisleri” kapsamında düzenlenmiş olan “rıhtım ve iskeleler” kategorisinde değerlendirilmektedir. Bu bakımdan bir deniz turizmi tesisinde bulunması gereken ve yukarıda marinalar için denize bağlama hizmeti ile ilgili olarak sayılan tüm temel alt yapı ve üst yapı nitelikleri tekne parklar için de zorunludur. Bu bakımdan, tekne parklar ile marinaların hukuki statüleri ve temel fiziksel nitelikleri bakımından birbirinin yerine geçebilir olduğu değerlendirilmektedir.
- (36) Tekne parklar, Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 17. maddesi uyarınca İSPARK tarafından yayımlanan “İstmarin Tekne Park İşletme Yönetmeliği” (Tekne Park Yönetmeliği) çerçevesinde idare edilmektedir. Tekne Park Yönetmeliği’nin C.1.2. maddesinde İstmarin Tekne Parkları tanımlanmıştır. Bu tanım incelendiğinde, tekne parklarda mendirek bulunmadığı için tekne parkların rüzgâr, dalga, akıntı ve etkilerine maruz kalma olasılığı olduğu, tekne parkların boğazdan geçen yük gemilerinin ve benzeri deniz taşıtlarının oluşturmuş olduğu dalgaların etkisinde kalabildiği ve bu nedenlerle yatların bağlanması esnasında ve bağlı bulunduğu süre içinde belirli bir konfor kaybının yaşanabileceği anlaşılmaktadır. Konfor kaybına ilişkin bu risk, bir deniz turizmi tesisi olmakla birlikte, tekne parkların fiziksel özellikleri bakımından marinalardan farklılaşıp farklılaşmadığı sorusunu akla getirmektedir. Raportörler tarafından İSPARK yetkilileriyle yapılan görüşmede, konuyla ilgili olarak, İstinye’deki ve Tarabya’daki tekne parklarda mendirek olmamasının bir güvenlik riski olmadığı, ancak belli durumlarda konfor riski oluşturabileceği, bununla birlikte, yat sahiplerinin yatlarda yaşamamasından ötürü arızı durumlar haricinde bu konfor kaybından etkilenmeyeceği, bu nedenle ortaya çıkabilecek konfor kaybının talebi etkileyen bir unsur olmadığı belirtilmiştir. Benzer şekilde, West İstanbul Marina ve Güzelce Marina yetkilileri tarafından da, tekne parklarda mendirek bulunmamasının tekne parklarda bağlı yatlar bakımından bir zarar ortaya çıkarmayacağı, ancak bir miktar konfor kaybı yaratabileceği, ancak bu konfor kaybının bu alanların yat sahipleri bakımından tercih edilmesi noktasında olumsuz bir etki yaratmayacağı ifade edilmiştir. Bu açıklamalar çerçevesinde, tekne parklarda mendirek bulunmamasının, fiziksel özellikler bakımından, marinalar ile tekne parklar arasındaki ikame edilebilirliği ortadan kaldırmadığı değerlendirilmektedir.
- (37) Bağlama hizmetleri bakımından, tekne parkların marinalara ikame olup olmadığı noktasında üzerinde durulması gereken en önemli husus, bu alanlarda bağlama hizmeti kapsamında sunulan hizmetlerin niteliğidir.
- (38) Tekne parklarda sunulması hukuken beklenen hizmetlerin niteliği, Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 10. maddesinde düzenlenmiştir. Anılan düzenleme, rıhtım ve iskele kategorisindeki deniz turizmi tesislerinde deniz araçlarının güvenli yanaşabilmesi ve bağlanması imkânının, idare ofisinin, rıhtımın, sabit veya sökülebilir iskelenin, atık toplama ünitesinin, satış ünitesinin, duş ile tuvaletin ve emniyet tedbirlerinin bulunmasını;

tesis bünyesinde bulunmaması halinde ise, duş, tuvalet, yeme ve içme hizmetleri için dışarıdan alım imkânının bulunmasını şart koşturmaktadır.

- (39) İSPARK tarafından, tekne parkların kara alanının bulunmadığı ve operasyonlarının bağlama hizmetleri ile sınırlı olduğu ifade edilmiştir. Bu çerçevede bağlama hizmetleri kapsamında 180 bağlama kapasitesine sahip bulunan İstinye Tekne Park'ta 30 metreye kadar olan yatlarla, 208 bağlama kapasitesine sahip olan Tarabya Tekne Park'ta ise 16 metreye kadar olan yatlarla denizde güvenli bağlama, elektrik, su, dalgıçlık ve palamar hizmeti ile ön büro hizmetinin verildiği belirtilmiştir¹⁰. Ayrıca, İstinye Tekne Park'ta sintine atık yağ ve tehlikeli atık geçici depolama alanının yapılmış olduğu ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile atık alım protokolü işlemleri tamamlandıktan sonra yatlardan atık alımına başlanacağı ifade edilmiştir. Bu çerçevede, tekne parklarda bağlama hizmetleri bakımından temel ve zorunlu olan ve marinalar tarafından sunulmakta olan tüm hizmetlerin sunulduğu ve bağlama hizmetleri bakımından tekne parkların tüketici gözünde marinalara ikame olduğu değerlendirilmektedir.
- (40) Bu noktada, tekne parklarda kara hizmetlerinin ve yeme-içme gibi diğer imkânların bulunmamasının tekne parklara olan talebi olumsuz etkileyerek, bu alanları marinalara ikame olmaktan çıkarıp çıkarmayacağı değerlendirilmelidir. Raportörlerce İSPARK yetkilileriyle yapılan görüşmede, tekne parklarda bağlı olan yatların bakım-onarım hizmetlerini istedikleri diğer bir marinalardan ya da tersaneden alabilecekleri, bu nedenle kara hizmetlerinin sunulmamasının tekne parkları talep bakımından marinalardan farklılaştırmayacağı belirtilmiştir¹¹. Yine İSPARK tarafından, tekne parkların kara alanı bulunmamasına rağmen, İstinye'deki ve Tarabya'daki tekne parkların şehir içinde olmaları nedeniyle yat sahiplerinin her türlü imkâna erişebilecekleri bir konumda buldukları ve yatçıların ihtiyaçlarını çevrede bulunan esnaflar aracılığıyla giderebildiği belirtilmiştir. Bu açıklamalar çerçevesinde, bağlama hizmetleri bakımından tekne parkların marinalara ikame olduğu ve tekne parklarda kara hizmetleri ile yeme içme gibi diğer imkânların bulunmamasının bu ikame ilişkisini azaltmayacağı sonucuna ulaşılmaktadır.
- (41) Tekne parklar ile marinalar arasındaki ikame ilişkisinin varlığı değerlendirilirken göz önünde bulundurulması gereken bir diğer unsur ise bu tesisler ile yat sahipleri arasında yapılan sözleşmelerin niteliği ve süresidir. Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin "Bağlama Sözleşmesi" başlıklı 18. maddesine göre, deniz turizmi tesisleri ile deniz turizmi araçlarının donatanları veya kaptanları arasında, tesislerine bağlanan veya karaya çekilen deniz araçları ile ilgili olarak bağlama sözleşmesi yapılması zorunludur. Bu kapsamda tekne parklar da yat sahipleri ile bir "tekne park bağlama sözleşmesi" imzalamaktadır. Bağlama sözleşmelerinin niteliği bakımından tekne parklar ile marinaların ikame ilişkisini gösteren en önemli unsurun sözleşme süreleri olduğu değerlendirilmektedir. Zira "deniz araçlarına otopark hizmeti verilen alanlar" olarak yapılabilecek tekne park tanımından yola çıkarak marinaların uzun süreli bağlamalar için kullanılırken tekne parkların kısa süreli bağlamalar için tercih edileceği algısı oluşabilecektir. Uygulamaya bakıldığında tekne parklarla da marinalarla olduğu gibi günlükten yıllığa kadar devam eden geniş bir aralıkta, isteğe bağlı sürelerle bağlama sözleşmeleri yapılabildiği görülmektedir. Bununla birlikte, İSPARK yetkilileri,

¹⁰ İSPARK tarafından, İstinye Tekne Park'ın kapasitesinin 34 adetlik, Tarabya Tekne Park'ın kapasitesinin ise 25 adetlik kısmının ayrı yüzer iskelelerde balıkçı teknelerine ayrılmış olduğu ifade edilmiştir.

¹¹ Tekne parklarda kara hizmetlerinin sunulmamasının tekne parklara olan talebi olumsuz etkilemeyeceği ve bağlama hizmetleri bakımından, tekne parkları tüketici gözünde marinalara ikame olmaktan çıkarmayacağı hususu Güzelce Marina, West İstanbul Marina ve Ataköy Marina yetkilileri tarafından da belirtilmiştir.

sözleşmelerin tamamına yakınının yıllık yapıldığını, yıllık sözleşme yapan teknelerin yıl boyu tekne parklarda kaldığını ancak yaz tatili için birkaç aylık sürelerle tekne parktan ayrıldıklarını, bu sürelerde ise kısa süreli olarak tekne parklardan faydalanmak isteyen yatlarla kısa süreli sözleşmeler yapılabildiğini ifade etmiştir. Nitekim İSPARK tarafından işletilen tekne parklar için 2012 ve 2013 yıllarında yapılmış olan sözleşmelerin süreleri incelendiğinde 2012 yılında imzalanan sözleşmelerin % (.....)'inin, 2013 yılında imzalanan sözleşmelerin ise % (.....)'inin yıllık olduğu görülmüştür. Bu açıklamalar çerçevesinde, marina yatçılığının yaygın olduğu İstanbul'da bulunan tekne parkların yat sahiplerinin konaklama ve tekne parklardan faydalanma süreleri bakımından da marina yatçılığı faaliyetinin yaygın olduğu marinalara ikame olduğu değerlendirilmektedir.

- (42) Tekne parklarla marinaların ikame olup olmadığı bakımından, ele alınması gereken bir diğer husus ise söz konusu tesislerin müşteri profilidir. Yukarıda belirtildiği üzere, tekne parklar deniz turizmi tesisi niteliğinde tesisler olup, ilgili mevzuat gereği münhasıran deniz turizmi araçlarına hizmet vermektedir. Nitekim Tekne Park Yönetmeliğinin C.1.1. maddesinde Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin ilgili maddesine atıfla "yat" tanımı yapılmış, D.3. maddesinde ise, kural olarak, yat tanımına girmeyen balıkçı, yolcu, gezinti tekneleri ile çevreye rahatsızlık veren, yüksek sesle müzik yayınlayan, çevreye kötü kokular yayan, tekne park içerisinde ticari faaliyet gösteren tekneler ile sözleşme yapılamayacağı, yapılmış bir sözleşme var ise de tekne park yönetimi tarafından feshedilebileceği düzenlenmiştir. İstisnai durumlarda ise, yat tanımı dışında kalan yatların tekne parka bağlanmalarına tekne park müdürünce izin verilebileceği belirtilmiştir. Bu düzenlemeden hareketle, tekne parkların müşteri profilinin yat sahipleri olduğu ve tekne parkların da marinalar gibi, kural olarak, münhasıran yatlarla ve yatçılara hizmet verdiği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, bu noktada, hâlihazırda İstinye ve Tarabya tekne parklarda balıkçı teknelerine ayrılmış kapasitenin, tekne parkları müşteri profili bakımından marinalardan farklılaştırıp farklılaştırmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir. İstinye Tekne Park'ta balıkçı teknelerine ayrılan kapasitenin tekne parkın toplam kapasitesinin %18'i, Tarabya Tekne Park'ta ise %12'si düzeyinde olması, balıkçı teknelerinin ayrı bir yüzer iskelede konumlandırılmış olması ve tekne parkta balıkçılara yönelik balıkçı lokali, balıkxane veya balık satış yeri, soğuk hava deposu gibi herhangi bir kara tesisinin bulunmaması gibi nedenlerle tekne parkların müşteri profili değişmemekte ve tekne parklarda balıkçı teknelerine ayrılmış sınırlı bir kapasitenin bulunması tekne parkların marinalara ikame olma niteliğini azaltmamaktadır.
- (43) Tekne parkların marinalara ikame olup olmadığı noktasında değinilmesi gereken son husus ise söz konusu tesislerin fiyatları bakımından birbirine ikame olup olmadığıdır. Tekne Park Yönetmeliği'nin D.15. maddesinde tekne parklarda sunulan hizmetlere ilişkin ücretlerin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Emlak Yönetimi Daire Başkanlığı Ücret Tarife Komisyonu tarafından belirlenip, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe giren fiyat tarifesinde belirlenen fiyatlara göre Türk Lirası cinsinden tahakkuk ettirileceği düzenlenmiştir. Bu çerçevede, rastgele seçilen tekne büyüklükleri için tekne parklara ilişkin fiyat tarifesinde yer alan m² başına geçerli olan TL cinsinden fiyatlar ile Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla İstanbul'da faaliyet gösteren marinalara ilişkin fiyat tarifelerinde yer alan m² başına geçerli olan TL cinsinden fiyatları karşılaştıran tabloya aşağıda yer verilmektedir¹².

¹² Tablo 2'nin hazırlanmasında küçük, orta ve büyük sayılabilecek rastgele üç örnek tekne büyüklüğü belirlenmiş ve yine örnek teşkil edebilecek dört farklı kalış süresine göre bir katsayı hesaplanmıştır. Bu katsayıların hesaplanmasında aylık bağlamalar 31 gün, 6 aylık bağlamalar 182 gün ve yıllık bağlamalar 365 gün kabul edilmiştir. Avro cinsinden yayınlanan tarifeler ise 2013 yılı TCMB yıllık ortalama Avro efektif satış kuru esas alınarak TL'ye çevrilmiştir. Tabloda görülen büyüklükteki yatların, yine tabloda görülen

Tablo 2: 2013 Yılına İlişkin Yat Bağlama Tarifeleri (Birim Fiyatlar)

Marina/(m ²)	Günlük (TL)			Aylık (TL)			6 Aylık (TL)			Yıllık (TL)		
	40	80	120	40	80	120	40	80	120	40	80	120
İspark	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataköy	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İ. City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
West	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güzelce	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan bilgilerden hareketle yapılan hesaplama.

- (44) Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere, 40 m², 80 m² ve 120 m² büyüklüğündeki yatların günlük, aylık, altı aylık ve yıllık bağlamaları bakımından değerlendirildiğinde, tekne parkların fiyatlarının her örnek büyüklük ve süre eşleşmesinde en yüksek birim fiyatlı üç tesisten biri olduğu, bazı büyüklük ve süre eşleşmelerinde ise en yüksek birim fiyata sahip olduğu görülmektedir. Buradan hareketle, tekne park fiyatlarının genel olarak İstanbul'da bulunan marinalarla karşılaştırılabilir düzeyde olduğu ve bu nedenle tekne parkların fiyat düzeyleri bakımından da marinalara ikame teşkil edebileceği sonucuna ulaşılmıştır.
- (45) Tekne parklarla marinaların ikame olup olmadığı bakımından yukarıda yapılan tespitler ve değerlendirmeler ışığında;
- Hukuki olarak "yat limanı" statüsünde olmamakla birlikte, tekne parkların da Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında deniz turizmi tesisi olduğu ve bu nedenle kural olarak münhasıran deniz turizmi araçlarına hizmet verdiği,
 - Deniz Turizmi Yönetmeliği çerçevesinde, her ikisi de deniz turizmi tesisi olan tekne parklar ve marinalar için bağlama hizmetleriyle ilgili olarak aynı alt yapı ve üst yapı niteliklerinin bulunmasının zorunlu tutulduğu,
 - Tekne parkların marinaların sunduğu temel ve zorunlu bağlama hizmetlerinin tamamını sunduğu,
 - Tekne parklarda kara hizmetleri ile yeme-içme hizmetlerinin sunulmamasının, bağlama hizmetlerine yönelik olarak tekne parklara olan talebi olumsuz etkilemediği,
 - Tekne parkların teknelerin bağlanma amaçları, sözleşme süreleri ve tekne parkta konaklama süreleri bakımından İstanbul'da bulunan marinalarla büyük ölçüde benzeştiği,
 - Tekne parkların da büyük ölçüde, marinalar gibi, yatlara ve yatçılara hizmet verdiği, bu nedenle tekne parkların müşteri profilinin marinaların müşteri profiline benzediği, tekne parklarda balıkçı teknelerine ayrılan sınırlı kapasitenin tekne parkların müşteri profilini değiştirmediği,
 - Tekne parkların İstanbul'daki diğer marinalarla karşılaştırılabilir fiyat düzeyleriyle hizmet verdiği
- sonuçlarına ulaşılmıştır.
- (46) Bu çerçevede, bağlama hizmetleri bakımından, tekne parkların, tüketiciler gözünde, fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından marinalara ikame olduğu ve bu nedenle aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilebileceği kanaatine ulaşılmıştır.

sürelerle konaklaması halinde söz konusu olacak toplam sözleşme bedeli, ilgili katsayının geçerli olduğu m² büyüklüğü ile çarpılması sonucunda bulunabilecektir.

Balıkçı Barınaklarında Sunulan Bağlama Hizmetleri

- (47) Bağlama hizmeti veren ve bu hizmet itibarıyla marinalarla aynı ilgili ürün pazarında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğinin üzerinde durulması gereken bir diğer tesis ise balıkçı barınaklarıdır.
- (48) Balıkçı barınakları, Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 3. maddesinde *“her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermek maksadı ile mendireklerle korunmuş, yeterli havuz ve geri saha ile barınacak gemilerin manevra yapabilecekleri su alanı ve derinliğe sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurtarma sahası, satış yeri, idare binası, ön soğutma ve çekek yeri bulunan, büyüklüğüne ve sağladığı imkânlarla göre balıkçı limanı, barınma yeri veya çekek yeri olarak adlandırılan kıyı yapıları”* olarak tanımlanmıştır. Her ne kadar bu tanımdan balıkçı barınaklarının balıkçı gemilerine hizmet vermek üzere kurulan yapılar olduğu anlaşılrsa da, aynı Yönetmelik'in “İşletme Esasları” başlıklı 9. maddesinin birinci fıkrasının (h) bendinde yer verilen *“[Barınak işletmecisi] Barınağın müsait olması halinde, balıkçı gemilerinden başka Ulaştırma Bakanlığınca belirlenen teknik işletme kriterleri dikkate alınmak kaydıyla kum motorları, nakliye gemileri, yatlar gibi gemilerin ücret karşılığı barınaktan geçici olarak yararlanmasına izin verir. Bu izin süresi balıkçı gemilerinin, barınaktan yararlanmalarını engelleyecek süre ve koşullarda olamaz.”* hükmünden bazı koşulları sağlamak suretiyle balıkçı barınaklarının yatlara da hizmet vermesinin önünde mevzuattan kaynaklanan bir engel olmadığı anlaşılmaktadır.
- (49) Bu çerçevede, balıkçı barınaklarının yatlara verilen bağlama hizmetleri bakımından tüketici gözünde marinalara ikame olup olmadığına ilişkin değerlendirmeler aşağıda sunulmaktadır¹³.
- (50) Öncelikle belirtmelidir ki, balıkçı barınaklarına ilişkin hususlar, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından düzenlenmekte ve balıkçı barınakları genelde su ürünleri kooperatifleri ve bunların birlikleri tarafından işletilmektedir. Balıkçı Barınakları Yönetmeliği kapsamında balıkçılık kıyı yapısı olarak tanımlanan balıkçı barınaklarının, bu çerçevede bir deniz turizmi tesisi olduğundan ve dolayısıyla deniz turizmi araçlarına hizmet vermek üzere kurulduğundan bahsedilemeyecektir.
- (51) Bu nedenle balıkçı barınaklarının taşınması gereken asgari alt yapı ve üstyapı nitelikleri, deniz turizmi tesislerinde aranan temel niteliklerden farklılaşmaktadır. Balıkçı barınaklarının sahip olması gereken nitelikler, Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 5. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, balıkçı barınaklarının, deniz tesirlerine karşı korunmuş olması, yakın yerleşim merkezi ile karayolu bağlantısının olması ve barınağın barınma alanı büyüklüğüne bağlı olarak yeterli büyüklükte kara alanına sahip bulunması; barınaklarda barınağa denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler, balıkçı gemilerinin düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler, rıhtım ve iskelelerde gemileri bağlamaya elverişli mapa ve babalar, yeterli derecede

¹³ Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 4. maddesi çerçevesinde sağladıkları imkânlarla, barındırdığı gemi sayısına ve büyüklüğüne göre balıkçı limanı, barınma yeri ve çekek yeri olarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırmaya göre, çekek yeri; *“balıkçı barınakları içerisinde veya müstakil olarak mendireklerle korunmuş ya da dalga tesiri olmayan koy, göl ve nehirler gibi doğal ortamlarda balıkçı gemilerinin bakım ve onarımlarının yapılabilmesi için karaya alınmalarına imkân sağlayan, teçhizatı ve/veya ekipmanı bulunan ve karaya alındıktan sonra da bakım ve onarım çalışmalarına yetecek kadar kumsal, dolgu alanı veya betonlanmış meyilli alana sahip olan kıyı yapısı”* olarak tanımlanmıştır. Bu tanımdan hareketle, çekek yeri statüsündeki alanlarda bağlama hizmeti verilmediği söylenebilecektir. Bu nedenle, balıkçı barınaklarının bağlama hizmetleri bakımından marinalara ikame olup olmadığına ilişkin olarak yapılan değerlendirmede balıkçı barınağı kavramı altında esas olarak bağlama hizmetleri sunan balıkçı limanları ve barınma yerleri incelenmiştir.

aydınlatılmasını sağlayacak elektrik direkleri ve gerektiğinde gemilere su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat ve ağ kurutma alanları bulunması; imkânlar dahilinde, işletme binası, balıkçı lokali, soğuk hava deposu ve buz üretim alanı, balıkthane veya balık satış yeri, kasa yıkama yeri ve deposu, ağ tamir yeri ve deposu, balıkçı gemisi tamir yeri, balıkçı gemilerinin ihtiyacını karşılayacak akaryakıt pompası, ilk yardım imkânı ve yangın söndürme sistemi bulunması zorunlu kılınmıştır.

- (52) Yönetmelik ile balıkçı barınakları için yapılan sınıflandırma ve bu barınaklarda bulunması zorunlu tutulan nitelikler göz önünde bulundurulduğunda, balıkçı barınaklarında marinaların en temel hizmeti olan bağlama hizmetinin verildiğini söylemek mümkün olmakla birlikte, belli bir uzunluğa kadar olan yatlarla temel bağlama hizmetini sunabiliyor olmaları, balıkçı barınaklarını marinalara ikame olarak değerlendirmek bakımından tek başına yeterli görülmemektedir. Balıkçı barınakları ile marinalar arasındaki ikame ilişkisinin değerlendirilebilmesi için bu tesisler tarafından sunulan hizmetlerin, nitelikleri ve fiyatları bakımından tüketiciler gözünde ikame olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir.
- (53) Bu çerçevede öncelikle üzerinde durulması gereken unsur, marinalar tarafından bağlama hizmeti kapsamında sunulan su, elektrik, televizyon, internet, atık toplama, dalgıçlık ve palamar hizmetleri gibi diğer hizmetlerin balıkçı barınaklarında ne derece sunulabildiğidir. Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 5. maddesi ile balıkçı barınaklarında aranan asgari şartlar arasında "gerektiğinde gemilere su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat"ın bulunması zorunlu tutulmuş ve ayrıca imkânlar dahilinde "balıkçı gemilerinin ihtiyacını karşılayacak akaryakıt pompası, ilk yardım imkânı ve yangın söndürme sistemi"nin bulunması zorunluluğu getirilmiştir.
- (54) Bununla birlikte, 2013 yılında yayımlanan ve İstanbul balıkçılık kıyı yapılarının mevcut durumunu analiz eden bir akademik çalışma¹⁴, balıkçı barınaklarındaki fiili durumun ifade edildiği gibi olmadığını göstermektedir. Zira Eylül 2009-Mayıs 2010 döneminde İstanbul'da bulunan 31 adet balıkçılık kıyı yapısının mevcut durumunun incelendiği çalışma sonucunda; bu yapılardan sadece %12,9'unda fener bulunduğu, %51,6'sında tatlı su hizmeti sağlanabildiği ve %77,4'ünde elektrik hizmeti verilebildiği ve İstanbul'da altyapı imkânlarının tam olduğu yalnızca bir adet barınak olduğu tespit edilmiştir. İlâveten çalışmada, İstanbul'da ideal bir balıkçı barınağının bulunmadığı, ekonomik bakımdan güçlü olan barınakların standartlara yakınsadığı, ancak diğerlerinin standartların çok altında kaldığı; yeterli alt ve üst yapısı bulunmayan kıyı yapılarının yalnızca olumsuz hava şartlarından korunmayı ve barınmayı sağladığı değerlendirilmiştir.
- (55) Konuyla ilgili olarak, İstanbul Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği'nden (İSTBİRLİK) İstanbul'daki balıkçı barınaklarının hâlihazırda sahip oldukları altyapı ve üstyapı imkânlarına ilişkin bilgi talep edilmiştir. Bu talep çerçevesinde, İSTBİRLİK tarafından, anılan Birlik'e üye olan su ürünleri kooperatiflerince işletilmekte olan ve hâlihazırda kiralama sözleşmeleri devam eden 18 adet balıkçı barınağına ilişkin bilgiler sunulmuştur. İSTBİRLİK tarafından sunulan bu bilgiler incelendiğinde, 18 adet balıkçı barınağının 10 adedinde yangın ihbar ve söndürme sistemlerinin, diğer bir 10 adedinde ise barınakta bulunan deniz araçlarına elektrik ve tatlı su sağlamak üzere kullanılan servis kutularının bulunmadığı, ayrıca bu barınakların hiçbirinde akaryakıt ikmal olanaklarının olmadığı anlaşılmıştır.

¹⁴ YILDIZ T. ve F.S. KARAKULAK (2013), "İstanbul Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Durumu", GÜFBED/GUSTİJ 3(1), s.16-28.

- (56) Bu çerçevede, Balıkçı Barınakları Yönetmeliği ile balıkçı barınakları için zorunlu kılınan niteliklerin marinalarda aranan temel niteliklerle paralel olduğu ve bu durumun temel bağlama hizmetleri bakımından balıkçı barınaklarını marinalara ikame hale getirebileceği kabul edilse dahi mevcut durumda balıkçı barınakları mevzuatla zorunlu kılınan nitelikleri taşımamakta ve sunulan bağlama hizmetleri bakımından marinalara ikame olmaktan uzaklaşmaktadır.
- (57) Marinalarda bağlama hizmetleri kapsamında sunulan hizmetler bu temel hizmetlerle de sınırlı değildir. Televizyon, internet, atık toplama, palamar ve dalgıçlık hizmetleri de bağlama hizmetleri kapsamında değerlendirilmektedir. Balıkçı barınaklarını düzenleyen mevzuatta balıkçı barınaklarının bu hizmetleri sunması gibi bir zorunluluk getirilmemiştir. Fiiliyatta ise bu hizmetlerin barınaklar tarafından sunulmadığı, İSTBİRLİK tarafından sunulan bilgilerden anlaşılmaktadır. Bilgileri verilen 18 adet balıkçı barınağının hiç biri tarafından bağlanan deniz araçlarına televizyon ve internet hizmeti sunulmadığı, barınakların iki adedinde atık depolama ve arıtma hizmetinin verilmediği ve 18 adet barınağın sadece iki adedinde palamar botu bulunduğu görülmektedir. Bu çerçevede sunulan hizmetler bakımından balıkçı barınaklarının marinalara ikame olarak değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır.
- (58) Ayrıca marinalarda sunulan ve yine bağlama hizmetlerini bütünleyen bir hizmet olan güvenlik hizmetleri de balıkçı barınaklarında yeterince sunulmamaktadır. İSTBİRLİK tarafından sunulan bilgilerden söz konusu Birlik'e ait 18 adet barınağın beş adedinde kontrollü giriş sisteminin, iki adedinde güvenlik kamerasının bulunmadığı anlaşılmaktadır. Söz konusu bilgiler kapsamında ayrıca bu barınakların hiçbirinde güvenlik personeli bulunmadığı belirtilmiş, yapılan görüşmelerde ise bazı barınakların güvenliğinin bekçiler tarafından sağlandığı belirtilmiştir. Bu çerçevede balıkçı barınaklarının güvenlik imkânları bakımından marinalara kıyasla hayli yetersiz kaldığı değerlendirilmektedir.
- (59) Balıkçı barınaklarını marinalara ikame olmaktan uzaklaştıran bir diğer unsurun ise bu tesislerin müşteri profili ve müşterilerine sunduğu ortam olduğu değerlendirilmektedir. Yukarıda izah edildiği üzere, balıkçı barınakları esasen balıkçı gemilerine ve balıkçılara hizmet vermek üzere kurulmuş ve bünyesinde imkânlar dahilinde balıkçı lokali, balık satış yeri, ağ kurutma yeri, soğuk hava deposu gibi üst yapıların bulunması beklenen tesislerdir. Dosya kapsamında raportörlerce yapılan görüşmelerden, balıkçı barınaklarının genel olarak, denizciliğe meraklı ancak sınırlı bir bütçeye sahip olan görece küçük teknelere sahip kimselerce temel bağlama hizmetini almak üzere tercih edildiği anlaşılmıştır. Bir başka deyişle, balıkçı barınaklarının müşteri kitlesini, görece düşük fiyatları nedeniyle temel bağlama hizmeti almak üzere balıkçı barınaklarını tercih eden ve barınaklardan bu temel hizmetin dışında bir beklentisi olmayan yat sahipleri oluşturmaktadır. Oysa marinaların müşteri kitlesini turizm amaçlı yatçılık faaliyetiyle uğraşan yat sahipleri oluşturmakta ve bu kitle, marinalardan temel bağlama hizmetlerinin sağlanmasının yanı sıra yatçıların marina içinde zaman geçirmesini mümkün kılacak nitelikli bir sosyal ortam oluşturulmasını da beklemektedir. Balıkçı barınaklarının yatçıların bu beklentilerini karşılayamayacağı ve bu nedenle marinalara ikame olarak kabul edilemeyeceği değerlendirilmektedir.
- (60) Balıkçı barınaklarıyla marinaların tüketici gözünde birbirine ikame olmadığı en önemli göstergesi, balıkçı barınaklarının uyguladığı fiyatlar ve bu fiyatlar karşısında söz konusu olan doluluk oranlarıdır.
- (61) Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin "Ücret" başlıklı 11. maddesine göre; balıkçı barınaklarında uygulanacak barınma ücretleri, balıkçı barınağının kiralanmasını müteakiben Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı İl Müdürlükleri ile barınak işletmecisi

arasında belirlenmekte ve valilik tarafından onaylandıktan sonra kiralama tarihinden geçerli olmak üzere bir yıl süre ile uygulanmaktadır. Daha sonraki yıllardaki ücretlerin tespitinde ise üretici fiyat endeksi artış oranı esas alınmaktadır. İstanbul İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü'nün yazısında da işaret edildiği üzere, fiyat tespitine ilişkin bu mekanizma nedeniyle tüm balıkçı barınaklarında farklı fiyat tarifeleri uygulanabilmektedir. İSTBİRLİK tarafından, Birlik'e ait ve kiralama sözleşmeleri devam eden 18 adet balıkçı barınağının 2013 yılında geçerli olan fiyat tarifeleri sunulmuştur. Söz konusu tarifeler incelendiğinde, balıkçı gemilerinin ve balıkçı gemileri dışındaki diğer gemilerin barınma ücretlerinin ayrı ayrı belirlenmiş olduğu ve her bir barınak bakımından barınma ücretlerinin farklı düzeylerde belirlenmiş olduğu görülmektedir. Bu çerçevede, anılan tarifelerin en pahalısı olduğu tespit edilen Büyükada Balıkçı Barınağı'na ait fiyat tarifesinde yer alan yat barınma fiyatları ve Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla İstanbul'da bulunan marinaların ve tekne parklarının bağlama fiyat tarifeleri üzerinden yapılan hesaplamalar çerçevesinde bağlama fiyatlarının karşılaştırıldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 3: 2013 Yılına İlişkin Yat Bağlama Tarifeleri (Toplam Bedel)

Marina/(m ²)	Günlük (TL)			Aylık (TL)			Yıllık (TL)		
	40	80	120	40	80	120	40	80	120
Ataköy	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İspark	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İ. City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
West	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güzelce	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Büyükada BB ¹⁵	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan bilgiler.

- (62) Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, balıkçı barınakları içinde yatlarla en yüksek ücret tarifesinin uygulandığı Büyükada Balıkçı Barınağı'nda uygulanan fiyatlar en düşük fiyatlara sahip Güzelce Marina'nın fiyatlarının dahi çok altındadır. İlgili ürün pazarı tanımında, aynı ilgili ürün pazarına dahil edilecek mal ve hizmetlerin fiyatları bakımından da birbirine ikame olmasının arandığı¹⁶ göz önünde bulundurulduğunda, balıkçı barınaklarının marinalara ikame olarak değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.
- (63) Balıkçı barınaklarında uygulanan çok düşük fiyat düzeylerine rağmen, İstanbul'daki balıkçı barınaklarının mevcut doluluk oranları da bu tespiti doğrulamaktadır. Şöyle ki; Su Ürünleri Kooperatifleri Merkez Birliğinin 12.05.2014 tarihli verilerine göre, İstanbul'da faaliyet gösteren 48 adet balıkçılık kıyı yapısı bulunmaktadır¹⁷. Kara hizmetlerine yönelik olan çekek yerleri dışarıda bırakıldığında, bağlama hizmeti veren 43 adet balıkçılık kıyı

¹⁵ Marina ücretlerinden farklı olarak, balıkçı barınaklarında barınma ücretleri teknenin alanına ve konakladığı süreye göre değil, boyuna ve konakladığı süreye göre belirlenmektedir. Tabloda marinaların bağlama ücretleri ile balıkçı barınaklarının bağlama ücretleri bakımından tutarlı bir karşılaştırma yapabilmek amacıyla 40 m² alana sahip bir teknenin boyunun 10 m, 80 m² alana sahip bir teknenin boyunun 15,99 m ve 120 m² alana sahip bir teknenin boyunun 20 m olduğu varsayılmış ve hesaplamalar bu varsayım üzerinden yapılmıştır.

¹⁶ 06.04.2006 tarih ve 06-24/304-71 sayılı Rekabet Kurulu kararında, farklı mal ve hizmetlerin fiyatları arasındaki farklılığın ilgili ürün pazarı tespitinde dikkate alınması gerekliliğine ilişkin detaylı değerlendirmelerde bulunulmuş ve nihai olarak fiyatları arasında önemli farklılık olan ürünlerin aynı ilgili ürün pazarında ele alınamayacağına hükmedilmiştir.

¹⁷ Bu kıyı yapılarından 29 adedi balıkçı barınağı, 14 adedi barınma yeri, beş adedi ise çekek yeri konumundadır.

yapısından toplam 2.391 kapasiteye sahip olan 17 adedinin %50'den az doluluk oranıyla çalıştığı ve toplam 655 deniz aracına hizmet sunduğu; toplam 1.622 kapasiteye sahip olan 12 adedinin¹⁸ %50-%100 aralığında bir doluluk oranıyla çalıştığı ve toplam 1.102 adet deniz aracına hizmet sunduğu; toplam 1.121 kapasiteye sahip olan 14 adedinin ise %100 ve üzerinde kapasiteyle çalışarak toplam 2.262 adet deniz aracına hizmet sunduğu görülmektedir. Bu çerçevede, 12.05.2014 tarihi itibarıyla 29 adet (%67) balıkçı barınağının kapasitesinin altında çalıştığı anlaşılmaktadır.

(64) Bu çerçevede, balıkçı barınaklarının bağlama hizmetleri bakımından marinalara ikame olup olmadığına ilişkin olarak yapılan analiz neticesinde;

- Balıkçı barınaklarının Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından yayımlanan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği çerçevesinde düzenlenen balıkçılık kıyı yapıları oldukları ve bunların bir deniz turizmi tesisi olarak kabul edilemeyeceği,
- Bununla birlikte, anılan Yönetmeliğin 9. maddesinin (h) bendi uyarınca balıkçı barınaklarının yatlarla da bağlama hizmeti verebilmesinin mümkün olduğu,
- Ancak, balıkçı barınakları tarafından sunulan bağlama hizmetinin temel hizmetlerle sınırlı olduğu ve altyapı ve üstyapı yetersizliklerinden dolayı bu temel hizmetlerin dahi standartlar çerçevesinde sunulmadığı,
- Marinalarda bağlama hizmeti kapsamında sunulan televizyon, internet, atık toplama, palamar ve dalgıçlık gibi diğer yan hizmetlerin balıkçı barınaklarında sunulmasına yönelik bir yasal düzenleme ya da buna yönelik bir uygulama bulunmadığı,
- Balıkçı barınaklarının ortamlarının yatçıların deniz turizmine ilişkin beklentilerini karşılamaktan uzak olduğu,
- Balıkçı barınaklarının marinalara kıyasla çok düşük fiyatlarla hizmet vermesine rağmen önemli bir kısmının kapasitelerinin hayli altında çalıştığı

sonuçlarına ulaşılmıştır.

(65) Bu sonuçlardan hareketle, balıkçı barınaklarının tüketici gözünde, fiyat, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından marinalarla ikame olmadığı ve dolayısıyla aynı ilgili ürün pazarında kabul edilemeyecekleri kanaatine varılmıştır. Nitekim geçmiş tarihli Rekabet Kurulu kararlarında¹⁹ da marinaların güvenlik olanakları ve hizmet ağları bakımından balıkçı barınaklarından ayrıldığı değerlendirilmiştir ve marinalar ile balıkçı barınakları aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilmemiştir.

(66) Bu değerlendirmeler ışığında, bağlama hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı" olarak tanımlanmıştır.

Kara Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı

(67) Marinaların kara sahasında sunulan hizmetler; çekme-atma hizmeti, kara park hizmeti ve bakım-onarım hizmeti olarak gruplandırılmaktadır. Kara hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde ilk olarak, devre konu marinalar tarafından sunulan çekek alanı hizmetleri²⁰ ile karada sunulan diğer hizmetler olan bakım-onarım hizmetlerinin aynı ilgili ürün pazarı içinde yer alıp almayacağı değerlendirilmiştir.

(68) Marinaların çoğunda çekek alanında verilen bakım-onarım hizmetleri, marina bulunan kiracı atölyeler tarafından ya da dışarıdan marinaya gelen işletmeler tarafından

¹⁸ Büyükada Balıkçı Barınağı bu grup içerisinde yer almakta ve 12.05.2014 tarihli veriler itibarıyla %88,8 doluluk oranıyla hizmet verdiği anlaşılmaktadır.

¹⁹ Rekabet Kurulunun 10.01.2005 tarihli ve 05-03/20-10 sayılı, 24.04.2008 tarihli ve 08-30/373-123 sayılı, 03.08.2011 tarihli ve 11-44/992-338 sayılı kararları.

²⁰ Çekme-atma ve kara park hizmetleri birlikte "çekek alanı hizmetleri" olarak adlandırılmıştır.

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

- (69) Çekek alanı hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde, pazarın sınırlarının doğru bir şekilde belirlenebilmesi açısından, bu marinalar dışındaki tersane, tekne imal ve çekek yeri niteliğindeki tesislerde sunulan çekek alanı hizmetlerinin marinaların kara sahasında sunulan çekek alanı hizmetleriyle ikame olup olmadığı incelenmiştir.
- (70) Yatlara çekek alanı hizmeti verilebilecek tesisler marinalarla sınırlı değildir. Marinaların yanı sıra, tersane, tekne imal ve çekek yeri niteliğindeki tesislerde de çekek alanı hizmetleri verilebilmektedir. Bu nitelikteki tesisler Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan “Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği” çerçevesinde düzenlenmektedir. Bu tesislerin çekek alanı hizmetleri bakımından marinalara ikame olup olmadığı noktasında göz önünde bulundurulması gereken husus, tesislerin fiziki imkânları ve nitelikleridir. Anılan Yönetmeliğin 3 ila 6. eklerinde bu tesislerin sahip olması gereken asgari nitelikler özetle; tesis fiziki korunma, tesis girişi ve kontrol, otopark, tesis içi yollar, idari, teknik birimler binası, sosyal tesisler, atık kabul tesisi, enerji tesisi, yangın söndürme donanımı, su deposu, bakım-onarım alanı olarak sıralanabilecektir.
- (71) Söz konusu tesislerde aranan bu niteliklere bakıldığında, bunların Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında kara hizmetleri ile ilgili olarak marinalarda aranan niteliklerle örtüştüğü görülmektedir. Bu nedenle, anılan mevzuat ile öngörülen asgari kriterleri sağlayan tüm diğer çekek yerlerinin çekek alanı hizmetleri bakımından marinalara ikame olabileceği değerlendirilmektedir. Nitekim raportörlerce yapılan görüşmelerde de yat sahiplerinin çekek alanı hizmetlerini marinaların yanı sıra diğer çekek yerlerinden de alabileceği hususu vurgulanmıştır.
- (72) Bu değerlendirmeler ışığında, marinaların kara sahalarında sunulan çekek alanı hizmetlerini diğer tesislerde sunulan çekek alanı hizmetlerinden ayıracak bir unsur bulunmadığı kanaatine varılmış, bu nedenle kara hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı çekme-atma ve kara park hizmetlerini kapsayacak şekilde “çekek alanı hizmetleri pazarı” olarak tanımlanmıştır.

Kiralama Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı

- (73) Kiralama hizmetleri çerçevesinde marinalar, bünyelerinde bulunan alanları ve tesisleri restoran, kafe, otel, satış mağazası, bakım-onarım atölyesi gibi işletmelere kiraya vermekte ve bunun karşılığında kira geliri elde etmektedir. Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla, devre konu İstanbul City Port Marina’da toplam 68 adet ticari ünite, yiyecek-içecek, market, tekstil ve giyim, kozmetik ve sağlık, elektronik, aksesuar, optik, tekne satış ve bakım-onarım alanlarında faaliyet gösteren işletmelere; Göcek Village Port

Marina'da ise 21 adet ticari ünite yat kiralama, tekne bakım-onarım ve yiyecek-içecek alanlarında faaliyet gösteren işletmelere kiralanmış durumdadır²¹.

- (74) Kiralama hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde, marinalar tarafından sunulan alan kiralama hizmetlerinin, bu hizmetlerin tüketicileri olan işletmeler bakımından marinalar dışında sunulan alan kiralama hizmetleriyle ikame olup olmadığı incelenmiştir.
- (75) Bu bağlamda, raportörler tarafından, marina işletmecileriyle ve marinada alan kiralanmış olan çeşitli işletmelerin yetkilileriyle görüşmeler yapılmış ve bu görüşmeler neticesinde, marinada yer alan yiyecek-içecek, giyim ve aksesuar, elektronik gibi alanlarda faaliyet gösteren işletmelerin müşteri kitlesinin önemli bir kısmını buldukları marinadan bağlama hizmeti alan yat sahipleri dışındaki kimselerin oluşturduğu ve bu işletmelerin pek çoğunun AVM'ler ve şehirlerin işlek caddeleri başta olmak üzere marina dışındaki alanlarda şubeleri bulunduğu tespit edilmiştir. Bu çerçevede, kiralama hizmetleri bakımından marinaların AVM'lerden ve şehirlerin uygun kesimlerindeki diğer alanlardan ayrı tutulamayacağı değerlendirilmiştir.
- (76) Öte yandan, söz konusu değerlendirmenin marinalarda kiracı konumunda bulunan bakım-onarım atölyeleri bakımından da geçerli olup olmadığı incelenmiş ve yapılan görüşmeler neticesinde, yatlara yönelik bakım-onarım hizmetlerinin mobil hizmetler olduğu, bu nedenle genellikle atölyelerin çalışanlarının bakım-onarım hizmeti alacak yatın çekek alanına alınacağı yere gelerek çalıştığı, dolayısıyla marinaların dışında faaliyet gösteren pek çok bakım-onarım atölyesi ve usta bulunduğu anlaşılmıştır. Ayrıca yukarıda da ifade edildiği üzere, bakım-onarım hizmetlerinin sunulduğu alanlar marinalarla sınırlı olmayıp, tersaneler, tekne imal yerleri ve çekek yerleri gibi pek çok tesiste bakım-onarım hizmetleri verilmektedir. Bu nedenle, bakım-onarım atölyeleri bakımından da faaliyet göstermek üzere kiralanabilecek alanların marinalarda yer alan alanlarla sınırlı olmadığı görülmüştür.
- (77) Bu açıklamalar çerçevesinde, kiralama hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı tanımının marinalar tarafından verilen kiralama hizmetleriyle sınırlanmasına gerek bulunmadığı değerlendirilerek ilgili ürün pazarı "alan kiralama hizmetleri pazarı" olarak tanımlanmıştır.

G.3.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (78) Dosya konusu bakımından coğrafi pazar analizi, "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı", "çekek alanı hizmetleri pazarı" ve "alan kiralama hizmetleri pazarı" olarak tanımlanmış olan ilgili ürün pazarları bakımından ayrı ayrı yapılmıştır.

Marinalarda ve Tekne Parklarda Sunulan Bağlama Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (79) Bildirime konu devralma işlemi kapsamında devre konu şirketlerden biri olan BETA TURİZM, İstanbul'da bulunan İstanbul City Port Marina'nın ve Muğla'nın Fethiye ilçesine bağlı Göcek Mahallesi'nde bulunan Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Marina'nın işletmeciliğini yapmaktadır. Dolayısıyla devralma işlemi sonucunda bu marinaların işletme hakları da SETUR'a geçecektir. Yukarıda da açıklandığı üzere, Türkiye'deki yatçılık faaliyetlerinin niteliği bölgeden bölgeye farklılık arz etmektedir. Devre konu İstanbul City Port Marina'nın bulunduğu İstanbul'da marina yatçılığı yaygın iken, devralma işlemi sonucunda kontrolü değişecek diğer iki marinanın bulunduğu kıyı

²¹ Devir kapsamında bulunan Göcek Exclusive Marina'da ise herhangi bir kiralık alan bulunmadığı belirtilmiştir.

şeridinde gezici yatçılık faaliyetleri önemli ağırlığa sahiptir. Yatçılık faaliyetlerindeki bu farklılık, ilgili coğrafi pazar tanımı bakımından önem arz etmektedir.

- (80) Marina yatçılığı, yatçıların yılın her döneminde yatlarına ulaşma talebinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle İstanbul'da bulunan yatçıların büyük bölümü açısından yatların sürekli olarak ulaşılabilir bir mesafede bulunması önem taşımaktadır. Dolayısıyla, yat sahipleri kendi ikametgâhlarına yakın olan marinaları tercih etmektedir. Bu nedenle, yatlarını yalnızca yaz ayları ile sınırlı kalmaksızın kullanmak isteyen yatçılar bakımından İstanbul ile Ege'de ve Akdeniz'de yer alan marinalar birbirine ikame değildir. Bu hususu destekleyen diğer bir gösterge de İstanbul'da bulunan marinalarla yapılan sözleşmelerin ortalama süreleri ile Ege ve Akdeniz kıyılarında bulunan marinalarla yapılan sözleşme süreleri arasındaki farktır. İstanbul'da bulunan marinalarda bağlama sözleşmelerinin büyük bir kısmı uzun süreli (yıllık) yapılırken, Ege'de ve Akdeniz'de yer alan marinalarda sözleşme süreleri daha kısadır. Aşağıdaki tablolarda, 2012 ve 2013 yıllarında, sırasıyla İstanbul ile Ege'deki ve Akdeniz'deki marinaların sözleşme sürelerinin dağılımına yer verilmiştir.

Tablo 4: İstanbul'da Bulunan Marinaların Sözleşme Süreleri

Sözleşme Süresi	2012		2013	
	Adet	Oran (%)	Adet	Oran (%)
Toplam 32 Güne Kadar	1.535	35,9	1.892	39,0
Toplam 32-91 Gün	178	4,2	154	3,2
Toplam 92-181 Gün	99	2,3	120	2,4
Toplam 181-365 Gün	2.468	57,6	2.688	55,4
Toplam	4.280	100	4.854	100

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan bilgiler.

Tablo 5: Ege ve Akdeniz'de Bulunan Marinaların Sözleşme Süreleri

Sözleşme Süresi	2012		2013	
	Adet	Oran (%)	Adet	Oran (%)
Toplam 32 Güne Kadar	19.521	77,6	19.991	77
Toplam 32-91 Gün	475	1,9	463	1,8
Toplam 92-181 Gün	426	1,7	443	1,7
Toplam 181-365 Gün	4.732	18,8	5.058	19,5
Toplam	25.154	100	25.955	100

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan bilgiler.

- (81) Yukarıda yer verilen tablolardan da görüleceği üzere, Ege'deki ve Akdeniz'deki marinalarda kısa süreli sözleşme oranı İstanbul'daki marinalar ile kıyaslandığında oldukça fazladır. Bu husus, yukarıda marina yatçılığına ve gezici yatçılığa ilişkin olarak sunulan bilgilerle de uyum göstermektedir. Zira gezici yatçılık faaliyetinde yat sahipleri kısa aralıklarla farklı marinalarda konaklamakta, buna karşın marina yatçılığı faaliyetinde ise yat sahipleri uzun süreli sözleşmeleri tercih etmektedir. Bu bağlamda marina yatçılığının yaygın olduğu İstanbul'da yer alan İstanbul City Port Marina ile gezici yatçılığın yaygın olduğu Ege'de yer alan Göcek Village Port Marina'ya ve Göcek Exclusive Marina'ya ilişkin coğrafi pazar değerlendirmesinin ayrı ayrı yapılması gerekmektedir.

İstanbul City Port Marina Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (82) İstanbul City Port Marina, İstanbul'un Pendik ilçesinde bulunmaktadır. Yukarıda Tablo 1'de de yer verildiği üzere, İstanbul'da Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla, her biri farklı

teşebbüslerin kontrolünde bulunan beş adet marina ve her ikisi de İSPARK'ın kontrolünde olan iki adet tekne park faaliyet göstermektedir. Söz konusu marinaların iki adedi Anadolu Yakası'nda, üç adedi ise Avrupa Yakası'nda konumlanmıştır. Tekne parklar ise Avrupa Yakası'nda bulunmaktadır. İstanbul City Port marina bakımından yapılacak ilgili coğrafi pazar değerlendirmesinde öncelikle, İstanbul'daki mevcut marinaların ve tekne parkların müşterilerinin coğrafi dağılımı incelenmiştir.

- (83) İlgili coğrafi pazar tespitinde ve daha sonraki değerlendirmelerde kullanılmak üzere, İstanbul'da faaliyet gösteren marinaların ve tekne parkların işletmecilerinden, 2010-2014 döneminde yapılan bağlama sözleşmelerinin her birine ilişkin olarak çeşitli bilgiler talep edilmiştir. İstanbul'da bulunan marinalar ve tekne parklar tarafından 2010, 2011, 2012, 2013 ve 2014 yıllarında yapılan toplam 13.487 adet bağlama sözleşmesine ilişkin veri sunulmuştur. Toplam 13.487 adet sözleşmenin 9.512 adedinin, bir başka deyişle %70'inin yıllık (361-366 gün) olarak imzalandığı tespit edilmiş ve bu nedenle analizde yıllık sözleşmeler esas alınarak kısa süreli sözleşmeler dışarıda bırakılmıştır. Ayrıca yıllık olarak imzalanan 3.420 adet sözleşmenin yurt dışında bulunan bir adres taşıdığı, ya da sözleşmeye ilişkin adres bilgisinin bulunmadığı tespit edilerek bu sözleşmeler veri setine dahil edilmemiştir. Bu ayrıştırma neticesinde veri setini oluşturan 6.092 adet sözleşmeden İstanbul dışı bir adres belirtilen 286 adet sözleşme ve İstanbul'da olan adreslerden ilçe bilgisi tespit edilemeyen 221 adet sözleşme veri setinden çıkarılmıştır.
- (84) Neticede teşebbüslerce gönderilen 13.487 adet verinin, yukarıda belirtilen nedenlerden ötürü İstanbul City Port Marina bakımından yapılacak ilgili coğrafi pazar değerlendirmesinde kullanılabilme üzere, elenmesinden sonra veri setinde 2010-2014 dönemine ait toplam 5.585 adet sözleşmeye ilişkin veri kalmıştır. Bu sayı, marinalar ve tekne parklar tarafından ilgili dönemde imzalanmış olan toplam sözleşme adedinin %41'ine tekabül etmektedir.
- (85) Veri setinin bu şekilde belirlenmesinin ardından, öncelikle İstanbul'da bulunan marinaların ve tekne parkların müşterilerinin hangi ilçelerdeki yat sahiplerinden oluştuğu incelenmiştir. Aşağıda yer alan tabloda, 2010-2014 döneminde İstanbul'daki marinalarla yapılmış tüm bağlama sözleşmelerinin ilçelere ve marinalara göre dağılımına yer verilmektedir.

Tablo 6: İstanbul'daki Marina Müşterilerinin İlçe Bazında Dağılımı (2010-2014 Toplam)²²

İlçe	Yaka	Ataköy (%)	Güzelce (%)	İspark (%)	Kalamış (%)	İst. City Port (%)	West (%)
Adalar	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Arnavutköy	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataşehir	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Avclar	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bağcılar	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bahçelievler	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bakırköy	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Başakşehir	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bayrampaşa	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beşiktaş	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beykoz	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beylikdüzü	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beyoğlu	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Büyükçekmece	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çatalca	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çekmeköy	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Esenler	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Esenyurt	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Eyüp	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Fatih	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GOP	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güngören	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kadıköy	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kağıthane	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kartal	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kasımpaşa	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Küçükçekmece	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Maltepe	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pendik	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sancaktepe	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sarıyer	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Silivri	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sultanbeyli	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Şişli	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Tuzla	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ümraniye	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Üsküdar	Anadolu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Zeytinburnu	Avrupa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Toplam		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan bilgiler.

²² Her bir marina bakımından toplam müşteri sayısının %80'ini oluşturan ilçeler renkli gösterilmiştir.

- (86) Tablodan görüleceği üzere, İstanbul City Port Marina hariç olmak üzere, marinaların müşterilerinin çoğunluğunun, ilgili marinanın bulunduğu ilçedeki yat sahiplerinden oluştuğu tespit edilmiştir. Örneğin Kadıköy ilçesinde bulunan Kalamış Marina'nın müşterilerinin % (.....)'si aynı ilçede ikamet eden yat sahiplerinden, Bakırköy ilçesinde bulunan Ataköy Marina'nın ise toplam müşterilerinin % (.....)'si aynı ilçede ikamet eden yat sahiplerinden oluşmaktadır. İstanbul City Port Marina'nın ise müşterileri içinde en yüksek paya % (.....) sahip kesim Kadıköy'de ikamet eden yat sahiplerinden oluşmakta iken, anılan marinanın bulunduğu Pendik ilçesinden gelen yat sahipleri marinanın müşterilerinin % (.....)'lük bir kısmını oluşturmakta ve ikinci sırada yer almaktadır²³.
- (87) Her ne kadar, devre konu İstanbul City Port Marina'nın durumu bu bakımdan diğer marinalardan kısmen farklılaşsa da, bu farklılığın genel resmi değiştirecek düzeyde olmadığı değerlendirilmektedir. Zira elde edilen veriler incelendiğinde, her bir marina bakımından, o marinanın müşterilerinin çoğunluğunun marinanın bulunduğu ilçeye yakın ilçelerden geldiği görülmektedir. Dolayısıyla, müşterilerin ikametgâh adreslerine en yakın olan marinayı tercih ettiği savı, elde edilen bilgilerle de doğrulanmıştır.
- (88) İstanbul açısından dikkate alınması gereken ikinci unsur ise marina müşterilerinin marinaya ulaşmada yaka değiştirmeyi göze alıp almadığıdır. Aşağıdaki tabloda her bir marina bakımından, 2010-2014 yılları arasında bağlama sözleşmesi imzalayan müşterilerin hangi yakada ikamet ettikleri bilgisi yer almaktadır.

Tablo 7: Marina Bazında Müşterilerin Yaka Dağılımı (2010-2014 Toplam)

Marina	Anadolu (%)	Avrupa (%)	Genel Toplam (%)
Ataköy	4	96	100
Güzelce	7	93	100
İspark	8	92	100
Kalamış	73	27	100
İstanbul City Port	84	16	100
West İstanbul	2	98	100

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan bilgiler.

- (89) Yukarıda yer alan tablodan görüleceği üzere, Anadolu Yakası'nda bulunan marinaların müşterilerinin %70'inden fazlası aynı yakada ikamet eden yat sahiplerinden oluşmaktadır. Bu tercih Avrupa Yakası'nda bulunan marinalar bakımından daha da belirgin hale gelmektedir. Zira Avrupa Yakası'nda yer alan her bir marinanın (Ataköy, İspark, Güzelce, West İstanbul) müşterilerinin %92'sinden fazlası aynı yakada ikamet eden yat sahiplerinden oluşmaktadır. Bu çerçevede, yat sahipleri açısından ikametgâh adresleriyle bağlama hizmeti alacakları marinanın aynı yakada olması önem taşımaktadır.
- (90) Yat sahiplerinin ikametgâhlarının bulunduğu yaka ile bağlama hizmeti almayı tercih ettikleri yaka arasındaki ilişki yıllar itibarıyla incelendiğinde bu durum daha belirgin hale gelmektedir. Dosya kapsamında elde edilen bilgilerden, Anadolu Yakası'nda oturan yat sahiplerinin 2010 yılında %98'inin, 2014 yılında ise %95'inin yine Anadolu Yakası'nda bulunan bir marinanın bağlama hizmeti aldığı görülmektedir. Avrupa Yakası'nda oturan yat sahiplerinin ise 2010 yılında %47'si aynı yakada bulunan bir marinayı tercih etmekteyken, bu oran 2014 yılı itibarıyla Avrupa Yakası'nda yeni marinaların da açılmış olmasının etkisiyle %83'e yükselmiştir. Bu açıklamalar çerçevesinde, yat sahiplerinin

²³ Bu durumun en önemli nedeni, Kadıköy adresli sözleşme sayısı ile Pendik adresli sözleşme sayısının farklılığıdır. Örneğin, 2013 yılı itibarıyla Kadıköy adresli sözleşmelerin sayısı (.....) iken, Pendik adresli sözleşmelerin sayısı yalnızca (.....)'dir.

büyük ölçüde, ikametgâh adresleriyle aynı yakada bulunan ve ikametgâh adresine en yakın konumdaki marinayla bağlama sözleşmesi imzaladıkları anlaşılmaktadır.

- (91) Bununla birlikte, İstanbul'da bulunan tüm yat sahipleri içinde görece düşük bir oran oluştursa da, bazı yat sahiplerinin ikamet ettikleri ilçeyle komşu olmayan ve hatta aynı yakada dahi bulunmayan ilçelerdeki marinalarla da bağlama sözleşmesi yapabildiğini göstermektedir. Bu durum karşısında, ilgili coğrafi pazar tespitinde göz önünde bulundurulması gereken bir başka etken olarak yat sahiplerinin ikametgâhlarının, bağlama hizmeti aldıkları marinaya uzaklığı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle yat sahiplerinin sözleşme yaptıkları marinaya ulaşmak için kat ettikleri karayolu mesafesi değerlendirilmiştir. Aşağıdaki tabloda yatları İstanbul'daki marinalarda bağlı bulunan tüm yat sahipleri bakımından, ikametgâhlarından yatlarının bağlı bulunduğu marinaya ulaşabilmeleri için karayoluyla almaları gereken ortalama mesafeler sunulmaktadır.

Tablo 8: İkametgâh-Marina Mesafesinin Yat Sahipleri Bakımından Dağılımı (2010-2014)

Mesafe (km)	2010 (%)	2011 (%)	2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)
<10	46	44	41	40	29
10-15	20	21	27	26	28
15-20	12	11	11	10	10
20-25	5	5	6	6	10
25-30	3	4	3	5	8
30-35	8	7	6	6	5
35-40	3	4	4	4	5
40-45	2	2	1	1	1
45-50	1	1	0	1	2
>50	1	1	1	1	1
Genel Toplam	100	100	100	100	100

Kaynak: Dosya kapsamında elde edilen bilgiler.

- (92) Yukarıda yer alan tablo incelendiğinde, 2014 yılı itibarıyla İstanbul'da oturan tüm yat sahiplerinin %29'unun ikamet adreslerine 10 km ve altındaki mesafedeki marinaları, %28'inin ikamet adreslerine 10-15 km mesafedeki marinaları, %10'unun ise ikamet adreslerine 15-20 km mesafedeki marinaları tercih ettiği görülmüştür. Bu dağılım çerçevesinde İstanbul'daki tüm marina müşterilerinin 2010 ve 2011 yıllarında %96'sının, 2012 yılında %98'inin, 2013 yılında %97'sinin, 2014 yılında ise %96'sının ikametgâhlarına 40 km ve altındaki mesafelerde bulunan marinaları tercih ettiği görülmüştür.
- (93) Bu çerçevede, İstanbul'da bulunan bir marina bakımından o marinaya en fazla 40 km mesafede olan ilçelerin ilgili coğrafi pazar kapsamında olduğu değerlendirilmektedir. İstanbul'daki tüm marinalar esas alınarak ortaya konan bu durum, İstanbul City Port Marina için somutlaştırmak bakımından, 2010-2014 yıllarında İstanbul City Port Marina'dan bağlama hizmeti alan yat sahiplerinin ikamet ettiği ilçelerin anılan marinaya uzaklıklarına aşağıda yer verilmiştir.

Tablo 9: İstanbul City Port Marina Müşterilerinin İlçe Bazında Dağılımı ve Mesafe Bilgileri

İlçe	Mesafe (km)	2010 (%)	2011 (%)	2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)
Adalar	8,0	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kartal	8,6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Maltepe	11,2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pendik	12,2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sultanbeyli	15,6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Tuzla	16,6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataşehir	20,4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kadıköy	20,5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sancaktepe	24,5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Üsküdar	27,4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ümraniye	27,5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beşiktaş	33,5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Şişli	34,2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çekmeköy	35,7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beyoğlu	36,0	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kağıthane	37,4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Fatih	43,7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Zeytinburnu	44,7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beykoz	45,3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sarıyer	49,9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güngören	51,2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bağcılar	52,1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bahçelievler	54,4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bakırköy	55,8	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Eyüp	57,5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bayrampaşa	58,4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Başakşehir	58,4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Küçükçekmece	60,9	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Büyükçekmece	82,2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam		100	100	100	100	100

Kaynak: Dosya kapsamında elde edilen bilgiler.

- (94) Yukarıda yer alan tablo incelendiğinde, devre konu İstanbul City Port Marina'nın müşterilerinin 2010 yılı itibarıyla %89'unun, 2011 yılı itibarıyla %92'sinin, 2012 ve 2013 yılları itibarıyla %93'ünün, 2014 yılı itibarıyla ise %90'ünün marinaya 40 km ve altında mesafelerde bulunan ilçelerden geldiği görülmektedir. Bu doğrultuda İstanbul City Port Marina bakımından müşterilerin %90'ünün üzerinde bir bölümünün ikamet adreslerinin aşağıda belirtilen ilçelerde ve yakada bulunduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 10: İstanbul City Port Marina Müşterilerinin İkamet Ettikleri İlçeler ve Mesafeler

İlçe	Yaka	Ortalama mesafe (km)
Adalar	Anadolu	8,0
Kartal	Anadolu	8,6
Maltepe	Anadolu	11,2
Pendik	Anadolu	12,2
Sultanbeyli	Anadolu	15,6
Tuzla	Anadolu	16,6
Ataşehir	Anadolu	20,4
Kadıköy	Anadolu	20,5
Sancaktepe	Anadolu	24,5
Üsküdar	Anadolu	27,4
Ümraniye	Anadolu	27,5
Beşiktaş	Avrupa	33,5
Şişli	Avrupa	34,2
Çekmeköy	Anadolu	35,7
Beyoğlu	Avrupa	36,0
Kağıthane	Avrupa	37,4

Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

- (95) Yukarıda yer alan tablo ışığında, İstanbul City Port Marina'nın müşterilerinin oturdukları ilçelerin her iki yaka arasındaki dağılımı incelendiğinde, ilgili coğrafi pazar kapsamında kabul edilebileceği düşünülen 16 ilçenin 12'sinin Anadolu Yakası'nda, 4'ünün ise Avrupa Yakası'nda bulunduğu görülmektedir.
- (96) İstanbul City Port Marina'ya yönelik ilgili coğrafi pazar değerlendirmesi kapsamında, bu noktaya kadar yapılan açıklamalar ışığında, yat sahiplerinin marina tercihinde marinanın yat sahibinin oturduğu yakada bulunmasının önemli bir etken olduğu, bununla birlikte İstanbul'un Avrupa Yakası'nda İstanbul City Port Marina'ya uzaklığı 40 km ve altında olan ilçelerde oturan ve bağlama hizmeti almak üzere İstanbul City Port Marina'yı tercih eden müşterilerin varlığı karşısında yaka bazında bir coğrafi pazar tanımı yapılmasının uygun olmadığı, bu nedenle yat sahiplerinin ikametgâhı ile hizmet alacakları marina arasındaki mesafenin ilgili coğrafi pazar tanımında ana değişken olarak kabul edildiği değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda, İstanbul City Port Marina'ya 40 km ve altında mesafede bulunan ilçeler tespit edilmiştir. Sonuç olarak, İstanbul City Port Marina'nın müşterilerinin 2014 yılı itibarıyla %90'ının oturduğu "Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri" ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.
- (97) İlgili coğrafi pazar değerlendirmesinin bundan sonraki kısmında, İstanbul'da faaliyet gösteren diğer marinaların İstanbul City Port Marina'nın müşteri kitlesini oluşturan ilçelerde yer alan yat sahipleri bakımından ikame teşkil edip etmediği değerlendirilecek ve böylece hitap ettikleri coğrafi alan bakımından İstanbul City Port Marina'ya rakip konumdaki marinalar belirlenecektir. Aşağıdaki tabloda ilgili coğrafi pazar olarak belirlenen 16 ilçede ikamet eden yat sahiplerinin hangi marinaları tercih ettiğine ilişkin oransal bilgiler yer almaktadır.

15-29/421-118

Tablo 11: İlçe Bazında Müşterilerin Marina Tercihleri (Oran) (%)

	Adalar	Ataşehir	Beşiktaş	Beyoğlu	Çekmeköy	Kadıköy	Kağıthane	Kartal	Maltepe	Pendik	Sancaktepe	Sultanbeyli	Şişli	Tuzla	Ümraniye	Üsküdar
2010																
İst. City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataköy	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2010 Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2011																
İst. City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataköy	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güzelce	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2011 Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2012																
İst. City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataköy	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İspark	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
West													(.....)			
2012 Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2013																
İst. City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataköy		(.....)	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)						(.....)			(.....)
Güzelce			(.....)			(.....)							(.....)			
İspark			(.....)	(.....)		(.....)	(.....)		(.....)				(.....)		(.....)	(.....)
Kalamış	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
West			(.....)	(.....)		(.....)							(.....)			
2013 Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2014																
İst. City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ataköy		(.....)	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)						(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güzelce				(.....)		(.....)			(.....)							
İspark			(.....)	(.....)		(.....)	(.....)		(.....)				(.....)		(.....)	(.....)
Kalamış		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)			(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
West			(.....)			(.....)							(.....)			
2014 Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan belgeler.

- (98) Yukarıda yer alan tabloya göre örneğin, Ataşehir’de oturan ve İstanbul’daki marinalarla bağlama sözleşmesi yapan yat sahiplerinin 2010 yılında %(.....)’i İstanbul City Port Marina’yı, %(.....)’i Kalamış Marina’yı, diğer bir %(.....)’lik kısmı ise Ataköy Marina’yı tercih etmiştir. 2011 yılında ise bu oranlar İstanbul City Port Marina için %(.....), Kalamış Marina için %(.....), Ataköy Marina için ise %(.....) olacak şekilde değişmiştir. Bu şekilde incelendiğinde tablodan açıkça anlaşılacak ilk husus, her bir yıl için İstanbul City Port Marina’nın ve Kalamış Marina’nın incelenen tüm ilçeler bakımından birbirine en yakın rakip olduklarıdır. İkinci husus ise İstanbul City Port Marina ile West İstanbul Marina ve Güzelce Marina’nın aynı ilçelerde oturan müşterilerinin ihmal edilebilecek bir düzeyde olduğudur. Bu çerçevede, İstanbul City Port Marina’nın Kalamış Marina ile aynı coğrafi alana hitap ettiği, buna karşın West İstanbul Marina ve Güzelce Marina ile farklı coğrafi pazarlarda olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Ataköy Marina ve tekne parklar bakımından ise kısmi bir çakışma söz konusudur. İstanbul City Port Marina ile Ataköy Marina özellikle Avrupa yakasında bulunan Beşiktaş, Şişli, Kağıthane ve Beyoğlu ilçelerinde ikamet eden müşteriler bakımından ikame olarak görülebilecek niteliktedir. Aşağıdaki tabloda söz konusu ilçelerde ikamet eden yat sahiplerinin marina bazında dağılımına yıllar itibarıyla yer verilmiştir.

Tablo 12: Beşiktaş, Beyoğlu, Kağıthane ve Şişli İlçelerinde İkamet Edenlerin Marina Tercihleri (%)

Marina	2010	2011	2012	2013	2014
Ataköy	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güzelce	-	-	-	(.....)	(.....)
İspark	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İstanbul City Port	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
West İstanbul	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Toplam	100	100	100	100	100

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan belgeler.

- (99) Yukarıda yer alan tablodan, Beşiktaş, Beyoğlu, Kağıthane ve Şişli ilçelerinde ikamet eden yat sahiplerinin 2010 ve 2011 yıllarında tamamının Ataköy Marina, Kalamış Marina ve İstanbul City Port Marina’yı tercih ettiği; 2012 yılında %99,60’ının; 2013 yılında %97,39’unun, 2014 yılında ise %94,03’ünün Ataköy Marina, İSPARK tekne parklar, Kalamış Marina ve İstanbul City Port Marina arasında dağıldığı görülmektedir. Güzelce Marina’nın ve West İstanbul Marina’nın ise anılan dört ilçeden aldığı müşterilerin oranının ihmal edilebilir düzeyde olduğu değerlendirilmektedir. Kalamış Marina, yaka farkı olmasına rağmen, dört ilçe toplamında oldukça yüksek bir oranda müşteri alabilmiştir. Bu durum yaka farkının -genel olarak etkili bir unsur olmakla birlikte- ikametgâh ile marina arasındaki mesafe ile kıyaslandığında müşteri tercihlerinde ikinci derecede önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Diğer bir ifade ile müşteriler yaka farkı olmasına karşın Kalamış Marina’nın ikametgâhlarına yakınlığı nedeniyle bu farkı daha az dikkate almışlardır. Bu husus anılan ilçelerin İstanbul’daki marinalara uzaklıklarını gösteren aşağıdaki tablonun incelenmesiyle daha açık bir şekilde görülebilecektir. Zira Anadolu Yakası’nda bulunan Kalamış Marina’nın anılan dört ilçenin her birine uzaklığı 20 km’nin altındayken, Avrupa Yakası’nda bulunmalarına rağmen Güzelce Marina’nın ve West İstanbul Marina’nın bu ilçelere uzaklığı 37,6 ila 53,9 km arasındadır.

Tablo 13: İlçe Merkezlerinin İstanbul'daki Marinalara Uzaklıkları (km)

İlçe	Ataköy	Güzelce	İspark	Kalamış	İstanbul City Port	West
Beşiktaş	18,6	53,9	12,9	14,6	33,5	45,4
Beyoğlu	14,8	48,0	15,1	17,1	36,0	39,5
Kağıthane	20,2	48,3	12,4	18,5	37,4	37,6
Şişli	18,8	49,1	11,7	15,3	34,2	40,6

Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

- (100) Bu açıklamalar çerçevesinde, Ataköy Marina'nın Beşiktaş, Beyoğlu, Kağıthane ve Şişli ilçeleri bakımından İstanbul City Port Marina ile aynı coğrafi pazarda kabul edilebileceği kanaatine ulaşılmıştır.
- (101) İlgili coğrafi pazar değerlendirmesi kapsamında, son olarak, İstanbul City Port Marina ile tekne parkların hitap ettikleri coğrafi alan bakımından birbirine ikame olup olmadığı değerlendirilecektir. Tablo 11'de ve Tablo 12'de yer alan bilgilerden tekne parklar ile İstanbul City Port Marina'nın, Ataköy Marina ile benzer şekilde Beşiktaş, Beyoğlu, Kağıthane ve Şişli ilçelerinde örtüştüğü görülmektedir. İlave olarak Üsküdar ilçesi bakımından da kısmi bir örtüşme bulunmaktadır²⁴. Söz konusu ilçelerin tekne parklara uzaklığına bakıldığında Beşiktaş, Beyoğlu, Kağıthane ve Şişli'nin tekne parklara 16 km'nin altında mesafede bulunduğu, Üsküdar'ın ise tekne parklara uzaklığının 17 km olduğu görülmektedir. Anılan ilçelerle tekne parklar arasındaki mesafenin kısalığı da, mevcut örtüşme ile birlikte düşünüldüğünde İstanbul City Port Marina ile tekne parkların Beşiktaş, Beyoğlu, Kağıthane, Şişli ve Üsküdar ilçeleri bakımından aynı ilgili coğrafi pazarda kabul edilebileceği kanaatine ulaşılmıştır.
- (102) Yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler çerçevesinde;
- Marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarına yönelik olarak, İstanbul City Port Marina bakımından ilgili coğrafi pazarın "Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri" şeklinde tanımlanabileceği,
 - İstanbul City Port Marina ile Kalamış Marina'nın, ilgili coğrafi pazarın önemli bir bölümü bakımından birbirine ikame olarak değerlendirilebileceği,
 - İstanbul City Port Marina ile Güzelce Marina'nın ve West Marina'nın ise ihmal edilebilir düzeyde bir coğrafi alan örtüşmesi nedeniyle farklı coğrafi pazarlarda değerlendirilmesi gerektiği,
 - Buna karşın, İstanbul City Port Marina'nın Ataköy Marina ile Beşiktaş, Beyoğlu, Kağıthane ve Şişli ilçelerine ikamet eden müşteriler bakımından; İstinye ve Tarabya tekne parklar ile de, bu ilçelere ilave olarak Üsküdar ilçesi bakımından -sınırlı dahi olsa- bir örtüşme bulunması nedeniyle aynı ilgili coğrafi pazarda kabul edilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Göcek Village Port ve Göcek Exclusive Marina Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (103) Devralma kapsamında yer alan bu iki marina Muğla'nın Fethiye İlçesine bağlı Göcek Mahallesi'nde yer almaktadır. Türkiye'nin Ege ve Akdeniz kıyılarında yer alan marinaları konu alan geçmiş tarihli Kurul kararlarında²⁵ ilgili coğrafi pazar "Ege ve Akdeniz kıyıları"

²⁴ Tekne parkların, ilgili coğrafi pazarda bulunan Kadıköy, Maltepe ve Ümraniye ilçelerinden oldukça az sayıda yat sahibi ile sözleşme yapmaları nedeniyle bu ilçeler, yapılan değerlendirmede göz ardı edilmiştir.

²⁵ Rekabet Kurulunun 21.07.2005 tarihli ve 05-48/688-181 sayılı, 17.08.2005 tarihli ve 05-52/796-216 sayılı, 04.02.2010 tarihli ve 10-13/152-63 sayılı kararları.

olarak belirlenmiştir. Nihai İnceleme Raporu tarihi itibarıyla Ege ve Akdeniz kıyılarında, 19'u Muğla'da, sekizi Antalya'da, yedisi İzmir'de, ikisi Aydın'da, üç tanesi Mersin'de ve birer tanesi de Balıkesir'de ve Çanakkale'de olmak üzere toplam 41 adet marina bulunmaktadır. Bu kıyılarda yaygın olan yatçılık faaliyeti, gezici yatçılık olarak nitelendirilmektedir. Gezici yatçılıkta marinanın ikametgâh gibi sabit bir lokasyona yakınlığı marina tercihinde etkili olmadığından, ilgili coğrafi pazarın marina yatçılığına kıyasla daha geniş bir coğrafi alanı kapsayacağı değerlendirilmektedir.

- (104) Bu bilgiler çerçevesinde, Göcek Village Port Marina'nın ve Göcek Exclusive Marina'nın bulunduğu bölge bakımından ilgili coğrafi pazarın "Ege ve Akdeniz kıyıları" olarak tanımlanması mümkün olmakla birlikte, ilgili coğrafi pazarın daha dar tanımlanması halinde de yoğunlaşma değerlendirmesinin esaslı bir biçimde değişmeyecek olmasından hareketle, net bir ilgili coğrafi pazar tanımlanmasına gerek duyulmamıştır.

Çekek Alanı Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (105) Dosya kapsamında raportörlerce yapılan görüşmelerde, yat sahiplerinin özellikle periyodik bakım-onarım işlemleri için öncelikle yatların denize bağlı bulunduğu marinaları tercih ettiği anlaşılmıştır. Bununla birlikte, ihtiyaç duyulan bakım-onarım işleminin niteliği ya da yatın denize bağlı bulunduğu marinanın çekek alanının bulunmaması ya da altyapısının/ekipmanlarının yetersiz olması gibi nedenlerle yatın başka bir marında ya da çekek alanında çekek alanı hizmeti almak amacıyla bağlı bulunduğu marından ayrılmayı tercih eden ya da ayrılmak zorunda kalan yatların hangi coğrafi bölgedeki marinaları ya da çekek alanlarını tercih ettikleri değerlendirilmiştir. Bu tercihte belirleyici unsur, yatın bağlı bulunduğu marından karaya çıkarılacağı alana ulaşmak için katlanacağı yakıt masrafı ve ortaya çıkacak zaman kaybı nedeniyle iki alanın coğrafi yakınlığıdır. Sektör temsilcilerinin dosya kapsamında yer alan görüşlerinden hareketle, çekek alanı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarın yatın bağlı bulunduğu il esas alınmak suretiyle bölgesel olarak tanımlanabileceği değerlendirilmektedir.
- (106) Bu çerçevede, çekek alanı hizmetlerine yönelik olarak İstanbul City Port Marina bakımından ilgili coğrafi pazar, İstanbul, Kocaeli, Yalova, Tekirdağ, Bursa, Balıkesir ve Çanakkale illerini kapsayacak şekilde "Marmara Denizi'ne kıyısı olan iller" olarak belirlenmiştir. Diğer taraftan, Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina bakımından yapılacak farklı coğrafi pazar tanımlarının değerlendirmeyi değiştirmeyecek olması nedeniyle, çekek alanı hizmetlerine yönelik olarak, bu marinalar bakımından net bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmasına gerek görülmemiştir.

Alan Kiralama Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (107) Yukarıda "İlgili Ürün Pazarı" bölümünde yapılan değerlendirmelerden hareketle alan kiralama hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazarın "Türkiye" olarak tanımlanabileceği düşünülse de, il bazında ve İstanbul bakımından yaka bazında yapılacak dar bir coğrafi pazar tanımının dahi değerlendirmeyi değiştirmeyecek olması nedeniyle anılan hizmetlere yönelik net bir ilgili coğrafi pazar tanımlanmasına gerek görülmemiştir.

G.3.4. Etkilenen Pazarlar

- (108) Bildirim konusu işlemten etkilenme ihtimali olan ve taraflardan iki veya daha fazlasının aynı ürün pazarında ticari faaliyette bulunduğu ve taraflardan en az bir tanesinin bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ürün pazarının alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu ilgili ürün pazarları etkilenen pazarları oluşturmaktadır.

- (109) Bildirime konu devralma işleminde devredilen konumundaki BETA TURİZM'in ve devralan konumundaki SETUR'un marina işletmeciliği sektöründe faaliyet gösterdiği ve dosya kapsamında tanımlanan ürün pazarlarının tümünde de faal olduğu göz önünde bulundurulduğunda işlemde etkilenen pazarlar; marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı, çekek alanı hizmetleri pazarı ve alan kiralama hizmetleri pazarı olarak belirlenmiştir.

G.4. Değerlendirme

G.4.1. İşlemin Niteliğine İlişkin Değerlendirme

- (110) 2010/4 sayılı Tebliğ'in birleşme veya devralma sayılan hallerin belirlendiği 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendine göre, *"Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı kontrolünün, hisse ya da mal varlığının satın alınmasıyla, sözleşmeyle veya diğer bir yolla bir ya da daha fazla teşebbüs veya hâlihazırda en az bir teşebbüsü kontrol eden bir ya da daha fazla kişi tarafından devralınması"* 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında birleşme veya devralma işlemi sayılmaktadır.
- (111) Bildirim konusu işlem ile YILDIZ HOLDİNG bünyesindeki SAĞLAM İNŞAAT tarafından kontrol edilen BETA TURİZM'in ve PENDİK TURİZM'in hisselerinin tamamının KOÇ HOLDİNG bünyesinde yer alan SETUR'a devredilmesi planlanmaktadır. Bir başka deyişle, bildirim konu işlem neticesinde, BETA TURİZM'in ve PENDİK TURİZM'in tam kontrolü kalıcı olarak SETUR'a geçecektir. Bu çerçevede bildirim konusu işlem, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi uyarınca 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında bir devralma işlemidir.

G.4.2. İşlemin İzne Tabi Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme

- (112) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasında yer alan;
- "a) İşlem taraflarının Türkiye ciroları toplamının yüz milyon TL'yi ve işlem taraflarından en az ikisinin Türkiye cirolarının ayrı ayrı otuz milyon TL'yi veya*
- b) Devralma işlemlerinde devre konu varlık ya da faaliyetin, birleşme işlemlerinde ise işlem taraflarından en az birinin Türkiye cirosunun otuz milyon TL'yi ve diğer işlem taraflarından en az birinin dünya cirosunun beş yüz milyon TL'yi,*
- aşması halinde söz konusu işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kuruldan izin alınması zorunludur..."*

hükmü ile hangi birleşme ve devralma işlemlerinin Rekabet Kurulunun iznine tabi olduğu düzenlenmiştir.

- (113) İşlem taraflarından KOÇ HOLDİNG'in 2013 yılında elde etmiş olduğu dünya cirosu (.....) TL'dir. BETA TURİZM'in 2013 yılı cirosu (.....) TL; PENDİK TURİZM'in 2013 yılı cirosu ise (.....) TL olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla KOÇ HOLDİNG'in 2013 yılında elde etmiş olduğu dünya cirosu beş yüz milyon Türk Lirası'nın ve devre konu birimler olan BETA TURİZM'in ve PENDİK TURİZM'in 2013 yılına ilişkin Türkiye ciroları toplamı otuz milyon Türk Lirası'nın üzerindedir. Dolayısıyla bildirim konusu işlem, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi çerçevesinde hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Rekabet Kurulundan izin alınması zorunlu bir işlemidir.

G.4.3. Yoğunlaşma Değerlendirmesi

- (114) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde, teşebbüsler tarafından, hâkim durum yaratmaya veya mevcut bir hakim durumu güçlendirmeye yönelik olarak rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde gerçekleştirilen birleşme ve devralma işlemleri

yasaklanmaktadır. 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde hâkim durum, "*Bir ya da birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" olarak tanımlanmaktadır. Uygulamada ise hakim durumda bulunmanın teşebbüslere fiyatları artırma, üretim miktarını, ürün çeşitliliğini ve kalitesini azaltma imkânı verdiği ve hakim durumdaki teşebbüslerin bu davranışlarının tüketici refahını azalttığı kabul edilmektedir.

- (115) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesindeki yasaklama ve 3. maddesindeki hakim durum kavramı bir arada ele alındığında, 2010/4 sayılı Tebliğ uyarınca Rekabet Kurulunun iznine tabi olan birleşme ve devralma işlemlerinin, işlem sonucunda teşebbüslerin, tek başına veya birlikte, hakim durum kavramının işaret ettiği güce ulaşip ulaşamayacakları veya işlem öncesinde mevcut olan bu nitelikteki bir gücü artırıp artıramayacakları açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (116) Rekabet Kurulu mevcut veya potansiyel rakipler arasındaki birleşme ve devralma işlemlerinin değerlendirilmesinde dikkate alınacak genel ilkeleri Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Kılavuz) açıklamaktadır. Kılavuz'da yer verilen genel ilkeler çerçevesinde bir birleşme veya devralma işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde değerlendirilmesinde öncelikli olarak ele alınması gereken unsur, işlemi gerçekleştiren teşebbüslerin işlem öncesindeki ve sonrasındaki pazar payları ile pazarın yoğunlaşma seviyesidir.
- (117) Kılavuz'a göre işlem sonrasında oluşacak %50'den yüksek pazar payları hakim durumun göstergesi olarak kullanılabilir. Bununla birlikte, işlem sonrasında tarafların toplam pazar payının %50'nin altında kaldığı durumlarda da rekabetçi kaygıların söz konusu olabileceği belirtilmektedir.
- (118) Dosya konusu devralma özelinde, teşebbüslerin pazar paylarını ölçmede en uygun göstergenin ilgili dönemde elde edilen ciro olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Teşebbüslerin ilgili faaliyetlerinden elde ettikleri gelirin, gerek kapasitenin gerekse de sözleşme adedinin yetersiz kaldığı hususları kapatabilecek nitelikte bir gösterge olduğu değerlendirilmektedir. Ancak gerekli görüldüğü takdirde kapasite ve sözleşme adedi bilgilerinden de faydalanılmıştır.
- (119) Aşağıda, öncelikle marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı bakımından yapılan yoğunlaşma değerlendirmesine; ardından çekek alanı hizmetleri ve alan kiralama hizmetleri bakımından yapılan yoğunlaşma değerlendirmesine yer verilecektir.

G.4.3.1. Marinalarda ve Tekne Parklarda Sunulan Bağlama Hizmetleri Bakımından Yapılan Yoğunlaşma Değerlendirmesi

G.4.3.1.1. İstanbul City Port Marina Bakımından Değerlendirme

- (120) Yukarıda belirtildiği üzere, bağlama hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı", İstanbul City Port Marina bakımından ise ilgili coğrafi pazar "Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri" olarak belirlenmiştir. İlgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin 2012-2014 döneminde sahip oldukları cirolarını ve ciroları esas alınarak hesaplanan pazar paylarını gösteren tablolara aşağıda yer verilmektedir²⁶.

²⁶ Bayraktar Kardeşler İnş. Taah. A.Ş. tarafından inşa edilen ve işletilmesi planlanan Tuzla Marina, Nihai İnceleme Raporu'nun ve Ek Görüş'ün tamamlanmasından sonra, ancak nihai karar tarihinden önce kısmen

Tablo 14: İlgili Pazarda Faaliyet Gösteren Marinaların Ciro Bilgileri (TL)

Marina	Bağlama Ciro		
	2012	2013	2014 ²⁷
Ataköy Marina	(.....)	(.....)	(.....)
İspark (İstinye, Tarabya)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış Marina	(.....)	(.....)	(.....)
İstanbul City Port Marina	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Toplam	39.141.337,54	47.014.344,43	50.243.738,40

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan belgeler.

Tablo 15: İlgili Pazarda Faaliyet Gösteren Marinaların Pazar Payları (%)

Marina	Bağlama Pazar Payı		
	2012	2013	2014 ²⁸
Ataköy Marina	(.....)	(.....)	(.....)
İspark (İstinye, Tarabya)	(.....)	(.....)	(.....)
Kalamış Marina	(.....)	(.....)	(.....)
İstanbul City Port Marina	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Toplam	100	100	100

Kaynak: Tablo 14

- (121) Yukarıda yer alan tablolardan görüleceği üzere, 2012-2014 döneminde ilgili pazarda faaliyet gösteren marinaların içinde her bir yıl itibarıyla en yüksek pazar payına sahip marina Kalamış Marina'dır. Kalamış Marina'yı sırasıyla Ataköy Marina, İstanbul City Port Marina ve İSPARK tekne parklar izlemektedir. Tabloda bilgileri sunulan yıllar itibarıyla, pazar paylarının marinalar arasındaki dağılımında önemli değişiklikler olmadığı görülmektedir.
- (122) İlgili pazarın yapısı incelendiğinde, pazarın mevcut dört teşebbüs ile yoğunlaşmış bir pazar özelliği gösterdiği görülmektedir. Nitekim pazardaki yoğunlaşma düzeyinin önemli bir göstergesi kabul edilen CR₃ oranı hesaplandığında, pazarın 2014 yılı itibarıyla %(.....) oranındaki kısmının üç teşebbüs tarafından kontrol edildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bildirim konu devralma işlemi öncesinde dahi pazarın yoğunlaşma düzeyinin oldukça yüksek olduğu değerlendirilmektedir.
- (123) Bildirim konu işlemin gerçekleşmesi durumunda KOÇ HOLDİNG'in bağlama hizmetleri bakımından ilgili pazarda elde edeceği toplam pazar payı ise aşağıda sunulmaktadır.

Tablo 16: İşlem Sonrasında KOÇ HOLDİNG Marinalarının İlgili Pazardaki Payı (%)

Marina	Bağlama Pazar Payı		
	2012	2013	2014
Kalamış Marina	(.....)	(.....)	(.....)
İstanbul City Port Marina	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam ²⁹	62-67	60-65	60-65

Kaynak: Tablo 15

faaliyete başlamıştır. Anılan marina, faaliyetine yeni başlamış olması nedeniyle, nihai karar tarihinde değerlendirmeye esas teşkil edebilecek bir ciro ve pazar payı elde etmemiştir. Bu nedenle yapılan yoğunlaşma değerlendirmesinde Tuzla Marina potansiyel bir rakip olarak incelemeye dahil edilmiştir.

²⁷ 2014 yılı ciro tutarları Ocak-Kasım dönemini kapsamaktadır.

²⁸ 2014 yılı pazar payı Ocak-Kasım dönemi baz alınarak hesaplanmıştır.

²⁹ Bu satırda ticari sır niteliği taşıyan veriler aralıklar şeklinde gösterilmiş olup, kararın takip eden ilgili yerlerinde de bu şekilde gösterilmiştir.

- (124) Pazar paylarına ilişkin olarak yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde, bildirim konu devralma işleminin gerçekleşmesi durumunda ilgili pazarda bulunan ve KOÇ HOLDİNG'in kontrolünde olan marinaların bağlama hizmetleri pazar payının 2014 yılı verileri itibarıyla yaklaşık (.....) puan artarak %60-65'e ulaşacağı görülmektedir.
- (125) Kılavuz'da işlem sonrasında oluşacak %50'nin üzerindeki pazar paylarının hakim durumun göstergesi olacağı ve dolayısıyla işlemin rekabetçi kaygılar doğurabileceği belirtilmektedir. Dolayısıyla, işlem sonrasında bağlama hizmetlerine ilişkin olarak oluşacak pazar payları bakımından işlemin hakim durum yaratabilecek bir işlem olduğu ve bu nedenle bağlama hizmetleri bakımından ortaya çıkacak yoğunlaşmanın daha yakından incelenmesi gerektiği değerlendirilmektedir.
- (126) Bir yoğunlaşma işleminin analizinde ikinci olarak incelenmesi gereken unsur, ilgili pazarın işlem öncesindeki ve sonrasındaki yoğunlaşma düzeyi ile işlemle birlikte ortaya çıkacak olan yoğunlaşma artışıdır. İşlemle birlikte ilgili pazardaki oyuncu sayısı dörtten üçe düşecek, dolayısıyla işlem öncesinde %(.....) seviyesinde hesaplanan CR₃, %100'e çıkacaktır.
- (127) Pazardaki yoğunlaşma düzeyinin diğer bir göstergesi ise HHI endeksidir. Yoğunlaşma seviyelerine ve yoğunlaşma artışına ilişkin olarak Kılavuz'da yer verilen açıklamalar incelendiğinde, işlem sonrasında HHI endeksi 1.000'in altında olan işlemlerde, HHI endeksi 1.000 ila 2.000 arasında olan ancak HHI endeksindeki değişim 250'nin altında kalan işlemlerde ve HHI endeksi 2.000'in üzerinde olan ancak HHI endeksindeki değişim 150'nin altında kalan işlemlerde istisnai durumlar haricinde rekabetçi kaygıların oluşma ihtimalinin düşük olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır. Tablo 15'te ilgili pazara ilişkin olarak sunulan pazar paylarından hareketle hesaplanan, bildirim konu işlem öncesindeki ve sonrasındaki HHI değerleri ile HHI endeksi artışına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 17: İşlem Öncesindeki ve Sonrasındaki HHI Değerleri

HHI Seviyesi	2012	2013	2014
İşlem Öncesindeki HHI Endeksi	3.009,55	2.898,79	2.863,69
İşlem Sonrasındaki HHI Endeksi	4.973,75	4.646,66	4.597,65
HHI Fark	1.964,20	1.747,87	1.733,97

Kaynak: Tablo 15

- (128) Yukarıda yer alan tablodan, bildirim konu işlemin gerçekleşmesinden önceki durumda ilgili pazar için hesaplanan yoğunlaşma endeksinin 2.000'in üzerinde olduğu görülmektedir. Bu durumda, ancak, işlemle birlikte gerçekleşecek endeks artışının 150'nin altında kalması halinde, işlemin rekabetçi bir kaygı oluşturması beklenmeyecektir. Fakat dosya kapsamında yer alan bilgilerden 2014 yılı verileri itibarıyla, işlem sonrasında HHI endeksinin yaklaşık 4.500 seviyesine çıkacağı ve endeksteeki artışın 1.734 olarak gerçekleşeceği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, hâlihazırda yoğunlaşmış bir pazarda meydana gelen devralma işlemi sonucunda, ilgili pazardaki yoğunlaşma düzeyinin çok daha yüksek bir seviyeye çıkacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, işlem çerçevesinde hesaplanan HHI seviyeleri ile HHI endeksi artışlarının, işlem sonrasında oluşacak pazar paylarının ortaya çıkardığı, işlemin rekabetçi kaygılar yaratabilecek bir devralma olduğu hususunu pekiştirdiği değerlendirilmektedir.
- (129) Bir yoğunlaşma işlemi çerçevesinde bu tür rekabetçi kaygıların oluşması halinde, işlemin daha yakından incelenmesi ve pazarda işlem sonrasında oluşacak teşebbüsün olası fiyat artışlarını baskılayacak rekabetçi unsurların bulunup bulunmadığının analiz edilmesi gerekmektedir. Bu analiz çerçevesinde, pazardaki diğer teşebbüslerin sayıları ve güçleri,

yoğunlaşma işlemine taraf olan teşebbüslerin birbirlerine yakın rakip olup olmadıkları, rakip teşebbüslerin ürünlerinin/hizmetlerinin birleşik teşebbüsün ürünlerine/hizmetlerine ikame edilebilirlik düzeyi, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının bulunup bulunmadığı, rakiplerin olası fiyat artışları karşısında üretimlerini artırmalarının mümkün olup olmadığı, birleşik teşebbüsün rakiplerin büyümesini önleyebilecek kapasitede olup olmadığı, birleşmenin önemli bir rekabetçi gücü ortadan kaldırıp kaldırmadığı, dengeleyici alıcı gücünün bulunup bulunmadığı ve pazara yeni girişlerin mümkün olup olmadığı önem taşımaktadır. Buna ilaveten, rekabetçi kaygılar doğuran bir işlemin etkinlik kazanımları yaratıp yaratmayacağına da ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Aşağıda, sırasıyla bu unsurlara ilişkin değerlendirmelere yer verilmektedir.

Pazardaki diğer teşebbüslerin sayıları ve güçleri:

- (130) Yukarıda yer verilen bilgiler, KOÇ HOLDİNG'in gerek kapasite gerekse de ciro bakımından ilgili pazardaki en büyük marina olan Kalamış Marina'ya sahip olduğunu göstermektedir. Bildirime konu işlemin gerçekleşmesi halinde, KOÇ HOLDİNG pazardaki dört oyuncudan biri olan ve 2014 yılı itibarıyla yaklaşık %(.....) pazar payına sahip olan İstanbul City Port Marina'yı bünyesine katarak pazar payını yaklaşık %60-65'e yükseltecek ve konumunu güçlendirerek pazarın en büyük oyuncusu olmaya devam edecektir. İşlemi takiben pazarın ikinci büyük oyuncusu, yaklaşık %(.....) pazar payı ile Ataköy Marina olmaya devam edecektir.
- (131) Hakim durum değerlendirmelerinde, genellikle en yakın rakibinden %20 seviyesinin üzerinde pazar payına sahip bulunan teşebbüslerin pazarda faaliyet gösteren diğer teşebbüsler tarafından oluşturulacak rekabetçi baskılardan yalıtılmış olduğu ve bu nedenle hakim durumda bulunmaları olasılığının daha yüksek olduğu kabul edilmektedir. Bu çerçevede, bildirim konusu işlemin gerçekleşmesi halinde birleşik teşebbüsün pazar payından (.....) puan daha az pazar payına sahip olacak en yakın rakibinin dahi birleşik teşebbüs üzerinde, muhtemel fiyat artışı olasılığını bertaraf edecek bir rekabetçi baskı oluşturamayacağı değerlendirilmektedir.

Yoğunlaşma işlemine taraf olan teşebbüslerin birbirlerine yakın rakip olup olmadıkları

- (132) Yoğunlaşma işleminin taraflarının ürettikleri ürünler ya da sundukları hizmetler arasındaki ikame oranı ne kadar yüksek ise, işlem sonrasında oluşan teşebbüsün fiyatları önemli ölçüde artırma olasılığının da o derece yüksek olduğu kabul edilmektedir. Bildirim konusu işlem bakımından Kalamış Marina ile İstanbul City Port Marina'nın birbirlerine yakın rakip olup olmadıklarına ilişkin değerlendirme bakımından yukarıda yer alan, yat sahiplerinin marina tercihleri bakımından öncelikli belirleyici unsurun ikamet ettikleri adres ile bağlama hizmeti alacakları marinanın uzaklığı olduğuna yönelik tespit önemlidir. Nitekim bu unsur, yat sahiplerinin %95'inden fazlasının ikametgâhlarına 40 km ve altında mesafede bulunan marinaları tercih etmesine yol açmıştır. Bu durum, her ikisi de İstanbul'un Anadolu Yakası'nda bulunan ve aralarında 22 km mesafe olan Kalamış Marina ile İstanbul City Port Marina'nın müşterilerinin ikamet ettiği ilçelerin neredeyse bütünüyle örtüşmesine yol açmıştır. Şöyle ki; 2013 yılı itibarıyla, İstanbul City Port Marina müşterilerinin yaklaşık %90'ının ikamet ettiği ilçeler, Kalamış Marina açısından toplam müşterilerinin yaklaşık %84'ünün oturduğu ilçelere tekabül etmektedir. Söz konusu oran, Ataköy Marina için %13, İSPARK tekne parkları için ise %32'dir. Bu durum İstanbul City Port Marina'nın, Kalamış Marina'nın ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler arasında en yakın rakibi konumunda bulunduğunu ortaya koymaktadır.

- (133) Dolayısıyla, bildirim konu işlemle birlikte KOÇ HOLDİNG, Kalamış Marina'nın en yakın rakibini devralmış olacak ve böylece İstanbul Anadolu Yakası'nda bulunan marinalar aynı teşebbüs tarafından kontrol edilecektir. Dosya kapsamında yer alan veriler ışığında, Anadolu Yakası'nda ikamet eden yat sahiplerinin yaklaşık %95'inin anılan yakada bulunan marinalardan bağlama hizmeti almayı tercih ettiği göz önünde bulundurulduğunda bu durumun, özellikle Anadolu Yakası'nda ikamet eden tüketicilerin tercihlerinin önemli oranda sınırlanmasına sebep olacağı ve işlem sonrasında birleşik teşebbüse fiyatları önemli ölçüde artırma imkânı vereceği değerlendirilmektedir.

Rakip teşebbüslerin ürünlerinin/hizmetlerinin birleşik teşebbüsün ürünlerine/hizmetlerine ikame edilebilirlik düzeyi:

- (134) Rakip teşebbüslerin ürünlerinin/hizmetlerinin işlem sonrasında oluşan teşebbüsün ürünleriyle/hizmetleriyle olan ikame edilebilirliğinin yüksek olduğu durumlarda, birleşik teşebbüsün fiyatları artırma güdüsünün sınırlanacağı ve bu nedenle işlemin hâkim durum yaratmak ya da mevcut bir hâkim durumu güçlendirmek suretiyle rekabeti önemli ölçüde azaltma olasılığının o kadar düşük olacağı varsayılmaktadır.
- (135) Bildirime konu devralma işlemi bakımından değerlendirildiğinde, işlemin gerçekleşmesi durumunda Anadolu Yakası'nda bulunan marinalar KOÇ HOLDİNG tarafından kontrol edilecek ve birleşik teşebbüse en yakın marina Avrupa Yakası'nda bulunan Ataköy Marina ya da İstinye ve Tarabya tekne parklar olacaktır. Ancak daha önce de belirtildiği üzere, yat sahiplerinin büyük kısmı ikametgâhlarına belli bir mesafede bulunan marinaları tercih etmektedir. Bu durum ilgili coğrafi pazarı oluşturan ilçelerin ilgili pazarda faaliyet gösteren marinalar bakımından kısmen örtüşmesi ile de kendini göstermektedir. Zira işlem neticesinde birleşik teşebbüsün rakibi olan Avrupa Yakası'ndaki marinaların birleşik teşebbüse sadece Beşiktaş, Şişli, Beyoğlu, Kağıthane ve Üsküdar ilçelerinde rakip durumda olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle ilgili pazarı oluşturan 16 ilçenin 11'i bakımından rakiplerin sunduğu hizmetlerin birleşik teşebbüsün hizmetlerine ikame edilebilirliğinin pazarın bütününe kıyasen düşük düzeyde olacağı değerlendirilmektedir.
- (136) Bu açıklamalar ışığında, rakip teşebbüslerin ürünlerinin/hizmetlerinin birleşik teşebbüsün ürünlerine/hizmetlerine ikame edilebilirlik düzeyinin oldukça düşük seviyede olacağı; bu nedenle, işlem sonrasında mevcut rakiplerin birleşik teşebbüsün fiyat artırma güdüsünü sınırlayacak bir rolü olmayacağı değerlendirilmektedir.

Müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının bulunup bulunmadığı:

- (137) İşlem sonrasında oluşan teşebbüsün fiyat artışına gitmesi durumunda pazarda alternatif sağlayıcıların varlığı ve alternatif sağlayıcılara geçiş yapmanın önemli geçiş maliyetlerine katlanmayı gerektirmemesi halinde birleşik teşebbüsün fiyat artışına gitme güdüsü sınırlanacaktır.
- (138) Marina hizmetlerinde işletmeciler ile yat sahipleri arasında günlükten yıllığa kadar değişen sürelerde sözleşmeler imzalanmaktadır. Bu noktada, akdedilen sözleşmelerin birer geçiş maliyeti yaratacağı ifade edilebilirse de yapılan sözleşmelerin yat sahipleri tarafından feshedilmesi –bazı durumlarda cezai şart ödenmek şartıyla- mümkündür. Diğer taraftan sözleşme süresi sonunda yat sahiplerinin diğer marinaları tercih etmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır. Dolayısıyla yat bağlama sözleşmeleri tüketici geçişlerini belli bir müddet (en fazla bir yıl) zorlaştırmakta, ancak engellememektedir.
- (139) Bununla birlikte, müşterilerin önemli bir geçiş maliyetine katlanmaksızın başka sağlayıcılara geçiş yapması olanağının bulunmasının pazarda anlamlı bir sonuç doğurabilmesi ve birleşik teşebbüsün fiyat artışına gitme güdüsünü sınırlayabilmesi için,

pazarda alternatif sağlayıcıların bulunması ve bu sağlayıcıların fiyat artışından kaçan müşterilere ürün ya da hizmet sunabilecek durumda olması gerekmektedir. Bu hususa ilişkin olarak yapılan değerlendirme aşağıda sunulmaktadır.

Rakiplerin olası fiyat artışları karşısında arz miktarlarını artırmalarının mümkün olup olmadığı:

- (140) Rakip teşebbüslerin yeterli kapasiteye sahip olması ve/veya arz miktarlarını artırmalarının mümkün olması halinde, birleşik teşebbüsün fiyat artışına gitmesi durumunda müşteriler diğer teşebbüslere geçiş yapabilecek, bu durum da yoğunlaşma işleminin hâkim durum yaratmak ya da mevcut bir hakim durumu güçlendirmek suretiyle rekabeti önemli ölçüde azaltması olasılığını düşürecektir. Ancak, rakip teşebbüslerin kapasite kısıtı altında olmaları ve kapasite artırımının maliyetli olması halinde rakip teşebbüslerin arzlarını artırmaları mümkün olamayacağından işlemin rekabeti önemli ölçüde azaltma olasılığından bahsedilebilecektir.
- (141) Diğer taraftan, İstanbul'da bulunan marinaların 2012-2014 dönemindeki üçer aylık doluluk oranları incelendiğinde, ilgili pazardaki marinaların ve tekne parkların neredeyse tam kapasite çalıştığı görülmektedir. Ataköy Marina'nın 2012 ve 2013 yıllarında her bir çeyrekte %(.)'in üzerinde doluluk oranıyla çalıştığı, 2014 yılında ise bu oranın %(.)'ye kadar düştüğü görülmektedir. Tekne parklar ve Kalamış Marina ise 2013 ve 2014 yıllarında her bir çeyrek itibarıyla kapasitesinin %(.)'ından fazlasını kullanmıştır. Hatta Kalamış Marina'nın 2014 yılında kapasitesinin üzerinde yata ev sahipliği yaptığı görülmektedir. Bu bilgiler ışığında, İstanbul City Port Marina'nın rakiplerinin tamamının yüksek doluluk oranlarıyla hizmet verdiği, işlem sonucunda birleşik teşebbüsün olası fiyat artışından kaçmak isteyen yat sahiplerinin rakip marinalarda yeterli kapasite olmaması nedeniyle bu marinalara yönelmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Neredeyse tam kapasiteyle çalışan bu marinaların kısa vadede kapasite artırma imkânına sahip olmadıkları da dikkate alındığında, işlem sonucunda birleşik teşebbüsün fiyat artışına gitmesi durumunda rakip teşebbüslerin kapasitelerini artırarak birleşik teşebbüs karşısında rekabetçi bir baskı oluşturacağından söz edilemeyecektir.
- (142) Bu noktada, üzerinde durulması gereken bir konu da, 2014 yılı itibarıyla kapasite kullanım oranı %(.)'lere gerileyen Ataköy Marina'nın birleşik teşebbüsün olası fiyat artışlarından kaçmak isteyen yat sahipleri bakımından bir alternatif olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceğidir. Öncelikle, yukarıda "İlgili Coğrafi Pazar" kısmında ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, Ataköy Marina, İstanbul City Port Marina'nın hitap ettiği ilçeler bakımından sınırlı bir ikame teşkil etmektedir. Bir başka deyişle, ilgili coğrafi pazarda yer alan 16 ilçenin 12'si bakımından Ataköy Marina bir alternatif değildir. İkinci olarak, Ataköy Marina'nın toplam bağlama kapasitesi 700 olup, bu kapasitenin ancak %(.)'sine tekabül eden (.) yat kadarlık kısmı kullanılmaya müsait görünmektedir. Kullanılabilecek bu boş kapasitenin ise 2.081 yat bağlama kapasitesine sahip olacak birleşik teşebbüs karşısında yeterli bir rekabetçi baskı oluşturamayacağı açıktır. Son olarak, Ataköy Marina'nın 2010-2014 döneminde uyguladığı fiyatlandırma politikasının da Ataköy Marina'yı fiyat artışından kaçacak müşteriler için bir alternatif olmaktan çıkaracağı değerlendirilmektedir. Zira ilgili pazarda bulunan marinaların yat başına uyguladığı ortalama sözleşme bedelleri incelendiğinde, Ataköy Marina'nın ilgili pazarda bulunan diğer marinalara kıyasen yüksek sözleşme bedelleri uygulamakta olduğu görülmektedir.
- (143) Bu açıklamalar ışığında, yüksek bir doluluk oranıyla çalışan ve kısa vadede kapasite artışına gitmesi mümkün görünmeyen rakiplerin arz miktarlarını artırarak birleşik

teşebbüs üzerinde bir rekabetçi baskı yaratma imkânına sahip olmadıkları değerlendirilmektedir.

Dengeleyici alıcı gücünün bulunup bulunmadığı:

- (144) Dengeleyici alıcı gücü, Kılavuz'da, müşterilerin büyüklükleri, sağlayıcı açısından önemli olmaları ve alternatif sağlayıcılara geçme becerileri sayesinde ticari işlem yaparken sağlayıcıları karşısında elde ettikleri pazarlık gücü olarak tanımlanmakta ve müşterilerin önemli bir alıcı gücüne sahip oldukları durumlarda çok yüksek pazar payına sahip teşebbüslerin dahi hakim durumda olamayacakları kabul edilmektedir. Bununla birlikte, Kılavuz'da, yoğunlaşma işleminin yaratacağı yüksek fiyatlardan sadece pazarlık gücüne sahip sınırlı bir müşteri kitlesinin korunabildiği hallerde, işlemin yaratacağı rekabeti sınırlayıcı etkileri dengeleyici bir alıcı gücünden bahsedilemeyeceği vurgulanmıştır.
- (145) Marina hizmetlerinde alıcı gücünden bahsedebilmek için toplu bir alım yapabilme gücüne sahip bireylerin/teşebbüslerin bulunması gerekmektedir. Bu bakımdan, kişisel tekneleri ile marinalardan hizmet alan kişilerin bir alıcı gücünden bahsetmek olanaklı değildir. Zira inceleme kapsamında elde edilen görüşlerde de belirtildiği üzere, yat sahiplerinin ikinci bir yata sahip olmaları dahi istisnai bir durum olarak görülmektedir. Bu nedenle dosya mevcudu bilgilerden, birleşik teşebbüsün fiyat artırma güdüsünü sınırlayacak nitelikte dengeleyici alıcı gücünün varlığından bahsedilemeyecektir.

Pazara yeni girişlerin mümkün olup olmadığı:

- (146) Kılavuz'da bir pazara girişlerin yeterince kolay olması halinde birleşme işlemlerinin rekabeti sınırlayıcı etkiler doğurma riskinin az olacağı, ancak piyasaya girişlerin birleşme işlemine taraf olan teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmeleri için gerçekleşmelerinin muhtemel, zamanında ve yeterli düzeyde olması gerektiği belirtilmiştir.
- (147) Piyasaya girişlerin muhtemel olabilmesi için, girişlerin yeterince kârlı olması ve önemli giriş engellerinin bulunmaması gerekmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere, marina işletmeciliği sektörü, ülkemizde gelişen sektörlerden biri olarak kabul edilmekte ve ülkemizdeki marina sayısı yıllar itibarıyla artış göstermektedir. Ancak yeni bir marinanın hizmete girebilmesi için girişimcilerin oldukça zorlu sayılabilecek bir süreçten geçmesi gerekmektedir. Diğer taraftan, marinaların kıyı yapıları olmaları nedeniyle, marina inşaatı ancak ilgili kamu kurumlarınca belirlenen alanlara yapılabilmektedir. Bu bakımdan uygun deniz kıyılarının sınırlı olması ve uygun nitelikteki alanların tamamının marina inşaatı için ayrılamayacağı hususu da göz önüne alındığında, pazara girişlerin sınırlı olacağı değerlendirilmektedir.
- (148) Kılavuz'da piyasaya girişlerin normal olarak iki yıl içerisinde hayata geçirilebildiği takdirde zamanında gerçekleştiğinden bahsedilebileceği ifade edilmektedir. İnceleme kapsamında raportörler tarafından sektör temsilcileriyle yapılan görüşmelerde, marina hizmetleri bakımından bir marinanın faaliyete başlaması için izin ve inşaat süreci dâhil asgari beş yıllık bir süreye ihtiyaç duyulduğu, bu sürenin izinlerin alınması aşamasında yaşanabilecek gecikmeler sebebiyle 10 yıla kadar çıkabildiği de ifade edilmiştir. Dolayısıyla gelecek iki-üç yıl içinde faaliyete başlaması beklenen bir marinanın hâlihazırda inşaatının başlamış olması ya da izin aşamasının son evreye gelmiş olması gerekmektedir. Aksi takdirde, dosya konusu devralma işleminin değerlendirilmesi bakımından piyasaya girişlerin zamanlı olmasından bahsedilemeyecektir.
- (149) İnceleme kapsamında gelecek yıllarda gerçekleşecek pazara girişleri tespit etmek amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel

Müdürlüğü'nden alınan bilgiler çerçevesinde, İstanbul'da Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile ihale edilerek halen devam eden bir yat limanı inşaatının bulunmadığı anlaşılmaktadır. Bakanlık tarafından gönderilen bilgilerde, ihale edilmesi planlanan marinalar arasında İstanbul'da yalnızca Silivri'de 450 yat kapasiteli bir marinanın bulunduğu ifade edilmektedir. Ancak, henüz ihalesi gerçekleştirilmemiş olan bu marinanın inşaatının muhtemel tamamlanma süresi göz önünde bulundurulduğunda, marinanın hizmete girişinin "zamanında" olmayacağı değerlendirilmektedir³⁰. Ayrıca söz konusu marina Silivri ilçesinde yer alacağından, dosya kapsamında tanımlanan ilgili coğrafi pazarın dışında kalacak ve bu nedenle potansiyel rakip olarak değerlendirilemeyecektir.

- (150) Bakanlık tarafından, etüt proje çalışmaları yürütülen yeni yat limanlarına ilişkin olarak sunulan bilgilerden ise bu projeler arasında İstanbul için tasarlanan bir proje bulunmadığı, bu projelerin tamamının İzmir il sınırları içinde yer aldığı görülmektedir.
- (151) İstanbul'da devam eden marina projeleri incelendiğinde, en yakın tarihte faaliyete geçmesi beklenen marina projesinin, Bayraktar Kardeşler İnş. Taah. A.Ş. tarafından inşaatı devam eden ve Anadolu Yakası'nda bulunan Tuzla Marina projesi olduğu görülmektedir. İstanbul'da bulunan projelerin çoğu İSPARK tarafından iki adedi Avrupa Yakası'nda, diğer ikisi ise Anadolu Yakası'nda olmak üzere planlanan, İspark Paşabahçe Teknepark, İspark Beykoz Teknepark, İspark Bebek Teknepark ve İspark Kuruçeşme Teknepark'tır. Bu tekne parkların 2016 yılında hizmete açılması öngörülmektedir. İstanbul'da inşaatı devam eden bir diğer marina projesi ise 2020 yılında faaliyete geçmesi planlanan Haliç Marina projesidir. Kılavuz'da yer alan, bir girişin zamanında kabul edilebilmesi için normal şartlarda iki yıl içinde tamamlanması gerektiği kabulünden hareketle, planlanan zamanda tamamlansa dahi, Haliç Marina projesinin "zamanında" bir giriş olarak nitelendirilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.
- (152) Bu çerçevede, 2016 yılına kadar faaliyete başlaması öngörülen Tuzla Marina'nın ve dört adet tekne parkın ilgili coğrafi pazarda bulunmaları halinde potansiyel rakip olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, ilgili coğrafi pazar analizinin temelinde İstanbul City Port Marina'nın müşteri kitlesinin oturduğu ilçelerin ve bu ilçelerde oturan yat sahiplerine hitap eden diğer marinaların belirlenmesi suretiyle yapıldığı dikkate alındığında, henüz faaliyete geçmemiş marinalar bakımından benzer bir analiz gerçekleştirilemeyeceği açıktır. Bu nedenle, potansiyel rekabete ilişkin değerlendirmede, 2016 yılında ve öncesinde hizmete girecek tüm marinaların ilgili coğrafi pazar içerisinde yer aldığı varsayılmıştır.
- (153) Bu aşamada, Kılavuz'a paralel olarak, söz konusu girişlerin "yeterli" olup olmadığı değerlendirilecektir. Kılavuz çerçevesinde, yoğunlaşma işlemlerinin rekabeti sınırlayıcı etkilerini ortadan kaldıracak güçte ve kapsamda olan yeni girişlerin yeterli olduğu kabul edilmektedir. Aşağıdaki tabloda bahse konu projelerin hizmete girmesi durumunda İstanbul bakımından oluşacak pazar yapısına yer verilmektedir.

Tablo 18: İlgili Pazardaki Mevcut Marinalar ve İki Yıl İçerisinde Pazara Girecek Marinalar

Marina	Hizmete Giriş Tarihi	Toplam Deniz Kapasite	Pazar Payı (%)
Ataköy Marina	1988	1.040	21,25
İspark (İstinye, Tarabya)	2012	329	6,72
Kalamış Marina	1987	1.291	26,37

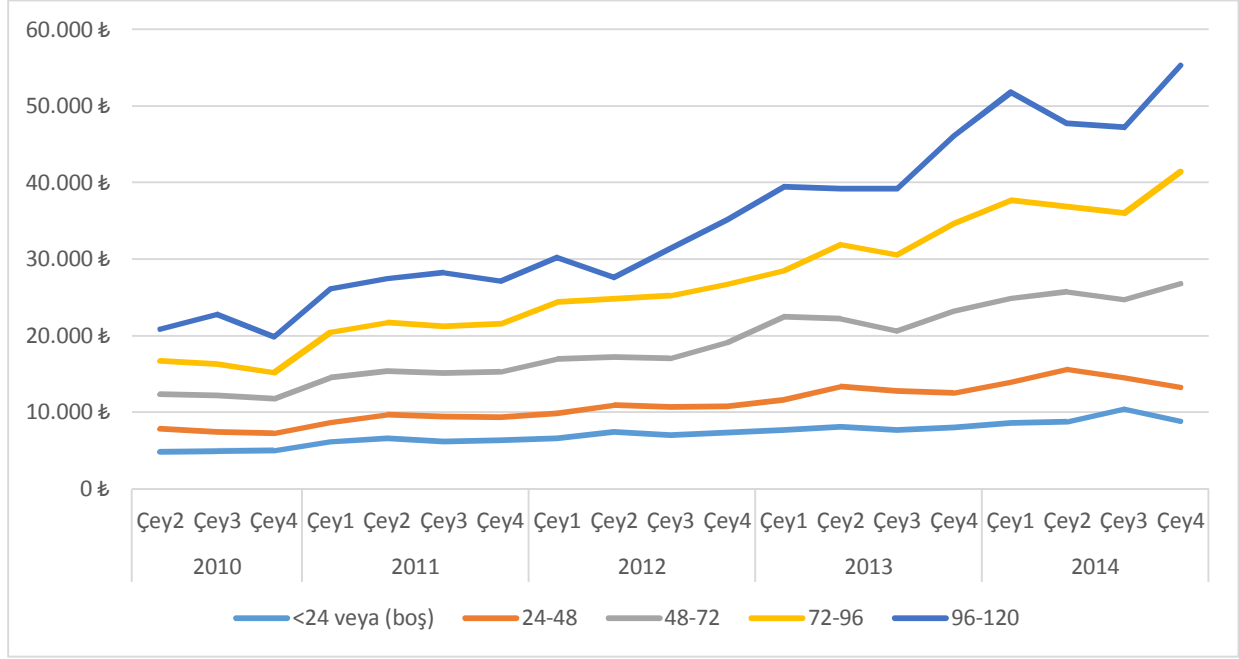
³⁰ Silivri Belediyesi tarafından sunulan bilgiler çerçevesinde, Silivri Yat Limanı için daha önce ihaleye çıkıldığı, ancak teklif veren olmadığı için hâlihazırda ilçelerinde inşaat aşamasında olan ya da işletilen bir marina olmadığı belirtilmiştir.

İstanbul City Port Marina	2011	790	16,14
Tuzla Marina	2015	720	14,71
İspark Teknepark (Paşabahçe, Beykoz)	2016	400	8,17
İspark Teknepark (Bebek, Kuruçeşme)	2016	325	6,64
Genel Toplam		4.895	100

Kaynak: Dosya kapsamında sunulan belgeler.

- (154) Buna ilaveten, dosya kapsamında elde edilen bilgilerden, Ataköy Mega Yat Limanı projesinin 2016 yılı içinde kademeli olarak faaliyete başlamasının planlandığı anlaşılmıştır. Dolayısıyla bu proje de dahil olmak üzere yukarıdaki tabloda yer verilen tüm projelerin 2016 yılı sonuna kadar faaliyete başlayacağı varsayıldığında, işlem sonrasında oluşacak olan birleşik teşebbüsün kapasite bazında toplam pazar payı %42,5 olacaktır. Ancak kapasite bilgileri teşebbüslerin pazar payını ölçmekte doğru bir gösterge olarak kabul edilememektedir. Zira, marinaların doluluk seviyeleri marinanın seyahat edilecek destinasyonlara yakınlığı, marinanın bulunduğu ilçedeki ve komşu ilçelerdeki yat sayısı gibi unsurlara bağlı olarak değişebilmekte ve bu nedenle marinaların doluluk oranları birbirinden farklılaşmaktadır. Dolayısıyla, kapasite bilgilerinin pazarın beklenen durumunu göstermekte birtakım noksanlıkları olduğu değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, potansiyel rekabetin pazara muhtemel etkisini ölçmede ciro bilgisi esas alınmayacağı için aşağıdaki değerlendirmeler kapasite bilgileri üzerinden hesaplanan pazar paylarıyla yapılacaktır.
- (155) Bu durumda, potansiyel rekabet dikkate alındığında dahi ilgili pazarın %85,29 CR₃ oranı ve 2.475 düzeyindeki HHI endeksi ile yoğunlaşmış bir pazar olma özelliğini koruyacağı görülmektedir. Bunun yanı sıra, yeni girişler olduğunda dahi birleşik teşebbüs %42,5 pazar payı ile pazarın en büyük oyuncusu olmaya devam edecektir. 2016 yılında Paşabahçe, Beykoz, Bebek ve Kuruçeşme tekne parkların faaliyete geçmesiyle birlikte, birleşik teşebbüsü %21,5 oranında pazar payı ile İSPARK izleyecektir. Ataköy Marina ise 2016 yılında gerçekleştireceği kapasite artışı ile birlikte %21,3 oranındaki pay ile pazarın üçüncü büyük oyuncusu konumunda olacaktır. Bu bilgiler ışığında, birleşik teşebbüs ile en yakın rakibi konumundaki İSPARK arasında 21 puanlık pazar payı farkı olacaktır. Bu durum da, pazara yeni giriş yapacak en büyük oyuncunun dahi birleşik teşebbüs üzerinde yeterli bir rekabetçi baskı yaratacak güce sahip olmadığını göstermektedir. Pazara girecek oyuncuların sunduğu hizmetlerin birleşik teşebbüsün hizmetleriyle ikame edilebilirlik düzeyi incelendiğinde ise, ilgili pazardaki marinaların mevcut müşteri dağılımı ışığında, bu potansiyel rakiplerin bir kısmı ile coğrafi bakımdan, ancak sınırlı bir ikame edilebilirlikten bahsedilebilecektir. Dolayısıyla, pazara yeni girecek marinaların birleşik teşebbüsün üzerinde fiyat artışına gitmesine engel olacak güçte ve kapasitede bir rekabetçi baskı oluşturamayacağı değerlendirilmektedir.
- (156) İlgili pazarda 2010-2014 döneminde görülen fiyat düzeyleri de yukarıda yapılan değerlendirmenin doğruluğunu göstermektedir. Zira, ilgili pazardaki tüm marinaların farklı tekne büyüklükleri için uyguladığı ortalama sözleşme bedelini gösteren aşağıdaki grafikten de görüleceği üzere, ilgili dönemde 96-120 m² aralığındaki yatlar için söz konusu olan sözleşme bedelleri başta olmak üzere, tüm büyüklükteki yatlar bakımından istikrarlı bir artış yaşanmıştır. 2012 yılının üçüncü çeyreğinde hizmete giren tekne parklar bu artış trendini aşağı yönde baskılamamış, aksine artış ivmesi 2012 yılının yarısı itibarıyla hız kazanmıştır. Bu durum bir gösterge olarak kabul edildiğinde, ilgili pazara girişlerin pazardaki teşebbüsler üzerinde fiyatları düşürme yönünde bir güdü oluşturmayacağı değerlendirilmektedir.

Şekil 1: İlgili Pazardaki Marinalarda Uygulanan Yıllık Sözleşme Bedellerinin Seyri



Kaynak: Dosya kapsamında elde edilen belgeler.

(157) İlgili pazara girişler ve bu girişlerin birleşik teşebbüs üzerinde oluşturacağı rekabetçi baskılara ilişkin olarak yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde;

- İstanbul ilinde 2016 yılının sonuna kadar olan dönemde kademeli olarak beş adet marinanın faaliyete geçeceği, bu yeni marinaların pazara girmesiyle birlikte birleşik teşebbüsün pazar payının kapasite bakımından %42,5'e düşmesinin beklendiği,
- Bununla birlikte, pazara yeni girişlerin pazarın yoğunlaşmış bir pazar olma niteliğini değiştirmeyeceği, birleşik teşebbüsle en yakın rakibi arasında yaklaşık 21 puan pazar payı farkı olacağı,
- Pazara giriş yapacak tekne parkların İstanbul City Port Marina'ya ancak kısmi olarak ikame olabileceği,
- Geçmiş yıllarda hizmete giren teşebbüslerin pazardaki fiyat seyrini değiştirmemiş olduğu

görülmüştür. İlaveten, yeni açılacak marinaların planlanan doluluk oranlarını dikkate almaması nedeniyle, teşebbüslerin azami kapasiteleri esas alınarak yapılan pazar payı hesaplamalarının pazarın gerçek durumunu doğru olarak yansıtmayacağı ve bu çerçevede, yeni girişler sonrasında oluşacak pazar paylarının rekabetçi kaygıları bütünüyle ortadan kaldırmayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, yeni açılacak marinaların konumları bakımından birleşik teşebbüse yakın rakip olarak değerlendirilemeyecek olması ve daha önceki yıllarda yaşanan girişlerin pazardaki fiyat artış seyrini değiştirmemiş olmasının gelecek için de bir gösterge teşkil etmesi nedeniyle, söz konusu yeni girişlerin birleşik teşebbüsün fiyat artışı güdüsünü azaltmayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

(158) Devralma işlemiyle birlikte bağlama hizmetleri bakımından yaşanacak yoğunlaşmaya ilişkin olarak yukarıda yapılan değerlendirme sonucunda;

- İşlem sonucunda birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar payının ve pazarda gerçekleşecek yoğunlaşma artışının Kılavuz ile öngörülen eşiklerin oldukça üzerinde olması nedeniyle devralma işleminin rekabetçi kaygılar yaratacak nitelikte bir işlem

olduğu,

- İşleme birlikte KOÇ HOLDİNG'in ilgili pazarda işletmeciliğini yaptığı Kalamış Marina'nın en yakın rakibi olan İstanbul City Port Marina'nın da kontrolünü elde edeceği, bu şekilde oluşan birleşik teşebbüsün ilgili pazarda önemli bir pazar gücüne sahip olacağı ve bu pazar gücünü fiyatları artırmak amacıyla kullanabileceği,
- KOÇ HOLDİNG'in Kalamış Marina'da ve İstanbul City Port Marina'da uygulayacağı fiyatları artırma yönünde oluşacak güdüsünün halihazırda piyasada mevcut olan oyuncular ya da pazara yeni girecek olan oyuncular tarafından işlemten doğan rekabetçi kaygıları ortadan kaldıracak ölçüde sınırlanamayacağı,
- Olası fiyat artışları karşısında pazarda dengeleyici bir güç olarak alıcı gücünün bulunmadığı

sonucuna varılmıştır. Bu nedenle bildirim konu devralma işleminin, "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri" pazarı bakımından "Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri" olarak tanımlanan coğrafi pazarda hakim durum yaratabilecek ve böylece pazardaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak bir işlem olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

G.4.3.1.2. Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina Bakımından Değerlendirme

- (159) Bildirime konu devralma işlemi kapsamında bulunan marinalardan ikisi Muğla'nın Fethiye İlçesinin Göcek Mahallesiinde yer almaktadır. Yukarıda bağlama hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazar değerlendirmesinin yapıldığı bölümde Göcek'te bulunan bu iki marinaya ilişkin olarak, değerlendirmeyi değiştirmeyeceğinden hareketle, net bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmamış ve coğrafi pazarın "Ege ve Akdeniz kıyıları" olarak belirlenebileceği ya da daha da daraltılabileceği belirtilmiştir.
- (160) Alternatif ilgili coğrafi pazar tanımlarına göre, pazardaki oyuncuların işlem öncesinde mevcut olan ve sonrasında oluşacak olan pazar payları incelendiğinde;
- İlgili coğrafi pazarın devre konu marinaların bulunduğu il olan Muğla ile sınırlı olarak tanımlanması halinde, bu ilde devralan taraf olan KOÇ HOLDİNG'in tek kontrolünde bulunan bir marina olmaması nedeniyle işlemin herhangi bir yoğunlaşma artışına yol açmayacağı,
 - İlgili coğrafi pazarın Muğla ve komşu illerini kapsayacak şekilde "Aydın, Muğla, Antalya" olarak tanımlanması halinde işlem sonrasında KOÇ HOLDİNG'in kapasite bakımından pazar payının %17, ciro bakımından pazar payının ise 2012 yılı verileriyle %(.), 2013 yılı verileriyle ise %(.) olacağı,
 - İlgili coğrafi pazarın İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya illerini içerecek şekilde "Ege ve Akdeniz kıyıları" olarak tanımlanması halinde ise işlem sonrasında KOÇ HOLDİNG'in kapasite bakımından pazar payının %16, ciro bakımından pazar payının ise 2012 yılı verileriyle %(.), 2013 yılı verileriyle ise %(.) olacağı

görülmektedir³¹.

- (161) Bu nedenle, BETA TURİZM'in işletmeciliğini yaptığı, Göcek'te bulunan marinaların SETUR tarafından devralınmasının bağlama hizmetlerine yönelik olarak, bu marinalar

³¹ Muğla'da bulunan Netsel Marmaris Marina ve Antalya'da bulunan Makmarin Kaş Marina, Koç Holding A.Ş. ile sırasıyla Torunlar Gay. Yat. Ort. A.Ş.'nin ve Makyol İnş. San. Tur. ve Tic. A.Ş.'nin ortak kontrolünde bulunmaları ve tam işlevsel bir ortak girişim olmaları nedeniyle yoğunlaşma analizinde dikkate alınmamıştır.

bakımından yapılacak alternatif coğrafi pazar tanımları çerçevesinde, bir hakim durum oluşturmak ya da mevcut bir hakim durumu güçlendirmek suretiyle ilgili pazardaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına neden olmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

G.4.3.2. Çekek Alanı Hizmetleri Bakımından Yapılan Yoğunlaşma Değerlendirmesi

- (162) Bu hizmetlerle ilgili olarak yukarıda ilgili coğrafi pazar değerlendirmesinin yapıldığı bölümde İstanbul City Port Marina bakımından, ilgili coğrafi pazar "Marmara Denizi'ne kıyısı olan iller" olarak tanımlanmış, Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina bakımından ise, yoğunlaşma değerlendirmesini değiştirmeyecek olması nedeniyle net bir ilgili coğrafi pazar tanımlanmasına gerek duyulmamıştır. Bu çerçevede aşağıda öncelikle çekek alanı hizmetlerine yönelik olarak İstanbul City Port Marina bakımından yapılan yoğunlaşma değerlendirmesine yer verilecek, ardından Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Marina bakımından yoğunlaşma değerlendirmesi yapılacaktır.

G.4.3.2.1. İstanbul City Port Marina Bakımından Yoğunlaşma Değerlendirmesi

- (163) Yukarıda ilgili pazar bölümünde açıklandığı üzere, çekek alanı hizmetleri pazarına yönelik olarak İstanbul City Port Marina bakımından ilgili coğrafi pazar Marmara Denizi'ne kıyısı olan iller olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede, bu coğrafi pazarda yer alan tüm marinalar³² ile tersane, tekne imal yeri ve diğer çekek yeri niteliğindeki tesisler anılan ilgili pazarda faaliyet gösteren oyunculardır.
- (164) Yapılan yoğunlaşma değerlendirmesinde işlem taraflarının işlem öncesindeki pazar payları ve işlemin gerçekleşmesi halinde ortaya çıkacak birleşik teşebbüsün pazar payları incelenmiştir³³.
- (165) Buna göre ilgili pazardaki oyuncuların 2013 yılı verileri esas alınarak hesaplanan pazar paylarına bakıldığında, KOÇ HOLDİNG kontrolünde bulunan Kalamış Marina'nın ve Yalova Marina'nın 2013 yılında elde etmiş olduğu pazar payının sırasıyla %(.....) ve %(.....) düzeyinde olduğu görülmektedir. Devre konu İstanbul City Port Marina'nın pazar payı ise aynı yılda %(.....) seviyesinde gerçekleşmiştir. Diğer çekek yerlerinin ise pazardan %42,8 oranında pay aldığı görülmektedir. 2013 yılına ilişkin pazar payı verileri ışığında, bildirim konu devralma işleminin gerçekleşmesi halinde, KOÇ HOLDİNG'in ilgili pazardaki payını %(.....) artırarak yaklaşık %(.....) düzeyine çıkaracağı görülmektedir.
- (166) Kılavuz'da, işlem sonrası ortaya çıkacak birleşik teşebbüsün pazar payının %50'nin altında olduğu durumlarda da rekabetçi kaygıların söz konusu olabileceği ifade edilmiş ve böyle durumlarda, pazardaki diğer teşebbüslerin sayılarının ve güçlerinin, kapasite

³² Balıkesir ilinde bulunan ve KOÇ HOLDİNG tarafından işletilmekte olan Setur Ayvalık Marina, anılan ilin Ege Denizi kıyısında bulunmakta olup, bu nedenle ilgili coğrafi pazar içinde değerlendirilmemiştir.

³³ İnceleme sürecinde anılan pazarda yer alan ve marinalar dışında kalan oyuncuların büyüklüklerinin tam olarak tespit edilmesi mümkün olmamıştır. Bu sebeple, yapılan yoğunlaşma değerlendirmesinde birtakım varsayımlarda bulunulmuştur. Öncelikle ilgili pazarda faaliyet gösteren marinaların çekek alanı hizmeti verdiği yat sayısı ve bu hizmetlerden elde ettiği yıllık gelir tespit edilebilmiş olmasına rağmen, ilgili pazarda kabul edilen diğer çekek yerlerine ilişkin olarak bu bilgilerin tam olarak sağlanması mümkün olmamıştır. Bu nedenle, yoğunlaşma analizinde pazar büyüklüğü, İstanbul Liman Başkanlığı'na kayıtlı toplam Türk bayraklı özel yat sayısı ile 2013 yılı verileri itibarıyla İstanbul'daki marinalarla 32 gün ve üzerinde bağlama sözleşmesi yapılmış olan yabancı bayraklı yat sayısına dayanılarak yaklaşık 4.500 yat olarak esas alınmıştır. Bu noktadan hareketle, ilgili pazara dahil edilen 4.500 yatın tamamının yılda bir defa karaya çıkarıldığı varsayılmıştır. Bu doğrultuda, pazar payına ilişkin olarak yapılan hesaplamalarda ilgili pazardaki toplam yat sayısından ilgili pazardaki marinalardan çekek hizmeti almış olan yat sayısı çıkarılmış ve aradaki fark kadar yatın diğer çekek yerlerinden hizmet aldığı varsayılmıştır.

kısıtı altında olup olmadıklarının ve birleşme işlemine taraf olan teşebbüslerin birbirlerine yakın rakip olup olmadıklarının incelenmesi gerektiği vurgulanmıştır.

- (167) İşlemle birlikte, çekek alanı hizmetleri bakımından “Marmara Denizi’ne kıyısı olan iller” olarak tanımlanan ilgili coğrafi pazarda ortaya çıkacak yoğunlaşmanın Kılavuz’da belirtilen bu unsurlar çerçevesinde değerlendirilmesine aşağıda yer verilmiştir.
- (168) Mevcut durumda KOÇ HOLDİNG, Kalamış Marina’nın ve Yalova Marina’nın kontrolüne sahip olup, ilgili pazardaki en büyük oyuncu konumundadır. Bildirime konu işlem sonrasında İstanbul City Port Marina da pazarın en büyük oyuncusu konumunda olan KOÇ HOLDİNG’in kontrolüne geçecektir. KOÇ HOLDİNG’in yanı sıra ilgili pazarda faaliyetlerine devam edecek diğer oyuncular ise Ataköy Marina, West İstanbul Marina ve Güzelce Marina ile diğer çekek yerleri olacaktır. Bu teşebbüslerin kara kapasiteleri incelendiğinde birleşik teşebbüsün olası fiyat artışlarından kaçmak isteyen yat sahiplerinin bu alanlarda çekek hizmeti almasının önünde bir engel olmadığı değerlendirilmektedir. Şöyle ki, işlemten sonra KOÇ HOLDİNG’in toplam kara kapasitesi 380 olacaktır. Buna karşın diğer çekek yerleri dahil edilmeksizin dahi pazardaki diğer oyuncuların mevcut toplam kapasitesi 520’dir. Bunların içinde en büyük pay 300 yat kapasitesi ile West İstanbul Marina’ya aittir. 2015 yılında faaliyete geçmesi planlanan Tuzla Marina’nın sahip olacağı 150 yatlık kara kapasitesi de dikkate alındığında ilgili pazardaki rakiplerin kapasitesinin 670 yata çıkacağı ve neredeyse birleşik teşebbüsün kara kapasitesinin iki katına ulaşacağı söylenebilecektir. Yatların bakım-onarım işlemlerinin genelde bir haftadan kısa sürede tamamlandığı ve bu nedenle çekek alanlarında hizmet alan yatların devir hızının yüksek olduğu dikkate alındığında, işlem sonrasında rakiplerin kapasitelerinin birleşik teşebbüsün olası fiyat artışından kaçmak isteyen müşterilerin talebini karşılamada yeterli olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, yine bakım-onarım işlemlerinin uzun aralıklarla yapılması, bakım-onarım sürecinin kısıtlılığı ve bu süreçte önemli olanın tesisin sosyal imkânlarından ziyade altyapı ve ekipman olarak uygunluğu olduğu dikkate alındığında çekek alanının konumunun yat sahiplerinin tercihinde öncelikli belirleyici olmadığı görülmektedir.
- (169) Bu çerçevede, ilgili pazarda, anılan marinalar dışında çekek alanı hizmeti sunan çok sayıda tersane, tekne imal yeri ve diğer çekek yeri olduğu ve bu alanların çoğunun işlemten sonra KOÇ HOLDİNG’in kontrolünde olacak marinalara yakın mesafede bulunan Tuzla Tersaneler Bölgesi ile Yalova Tersaneler Bölgesi’nde bulunduğu göz önünde bulundurulduğunda³⁴ birleşik teşebbüsün olası fiyat artışlarından kaçmak isteyen yat sahipleri için pek çok alternatif olduğu ifade edilebilecektir.
- (170) Bu nedenlerle, bildirim konu devralma işleminin Marmara Denizi’ne kıyısı olan illerde sunulan çekek alanı hizmetleri olarak tanımlanan ilgili pazar bakımından hakim durum yaratılması ya da mevcut bir hakim durumun güçlendirilmesi suretiyle anılan pazardaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağı kanaatine varılmıştır.

G.4.3.2.2. Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina Bakımından Yoğunlaşma Değerlendirmesi

- (171) Yukarıda “İlgili Pazar” kısmında, çekek alanı hizmetleri bakımından marinalar ile diğer çekek yerleri aynı ilgili ürün pazarında kabul edilmiş, ancak çekek alanı hizmetleri

³⁴ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının internet sayfasında yer alan “Gemi İnşa Sanayi İstatistikleri” çerçevesinde İstanbul’da 26 adet, Yalova’da 22 adet, Kocaeli’de ise 6 adet tersane bulunduğu anlaşılmıştır. Bkz. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/files/DIGER_ISTATISTIKLER/GEMI_INSA_SANAYI_ISTATISTIKLERI/Tesis_sayisinin_yillara_gore_degisimi.doc, Erişim Tarihi: 10.01.2015.

bakımından Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina için net bir ilgili coğrafi pazar belirlenmemiştir. Yukarıda belirtildiği üzere, çekek alanı hizmetleri pazarında faaliyet gösteren oyuncularla ilgili kesin bilgiler elde etmek mümkün olmamıştır. Bununla birlikte, çekek alanı hizmetlerine yönelik olarak Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina bakımından tanımlanabilecek alternatif ilgili coğrafi pazarlarda bu hizmetlerin sadece marinalar tarafından verildiği varsayımı altında dahi yapılacak yoğunlaşma değerlendirmesi değişmeyecektir³⁵. Bu çerçevede, salt marinalara ilişkin veriler esas alınarak, alternatif ilgili coğrafi pazar tanımlarına göre belirlenmiş 2012-2013 yıllarına ait pazar payları incelendiğinde;

- İlgili coğrafi pazarın devre konu marinaların bulunduğu il olan Muğla ile sınırlı olarak tanımlanması halinde, bu ilde devralan taraf olan KOÇ HOLDİNG'in tek kontrolünde bulunan bir marina olmaması nedeniyle işlemin herhangi bir yoğunlaşma artışına yol açmayacağı,
- İlgili coğrafi pazarın Muğla ve komşu illerini kapsayacak şekilde "Aydın, Muğla, Antalya" olarak tanımlanması halinde işlem sonrasında KOÇ HOLDİNG kontrolündeki marinaların kapasite bakımından pazar payının %19, ciro bakımından pazar payının ise 2012 yılı verileriyle %(.), 2013 yılı verileriyle ise %(.) olacağı,
- İlgili coğrafi pazarın İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya illerini içerecek şekilde "Ege ve Akdeniz kıyıları" olarak tanımlanması halinde ise işlem sonrasında KOÇ HOLDİNG kontrolündeki marinaların kapasite bakımından pazar payının %22, ciro bakımından pazar payının ise 2012 yılı verileriyle %(.), 2013 yılı verileriyle ise %(.) olacağı

tespit edilmiştir.

- (172) Bu çerçevede, BETA TURİZM'in işletmeciliğini yaptığı, Göcek'te bulunan marinaların SETUR tarafından devralınmasının çekek alanı hizmetleri bakımından bir hakim durum oluşturmak ya da mevcut bir hakim durumu güçlendirmek suretiyle ilgili pazardaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına neden olmayacağı değerlendirilmektedir.

G.4.3.3. Alan Kiralama Hizmetleri Bakımından Yapılan Yoğunlaşma Değerlendirmesi

- (173) Yukarıda "İlgili Ürün Pazarı" bölümünde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, marinalardan alan kiralayabilecek nitelikteki restoran, satış mağazası, kafe/bar işletmeciliği gibi faaliyetlerde bulunan teşebbüsler, marinaların yanı sıra AVM'lerde ya da şehirlerin işlek caddelerinde de alan kiralayarak faaliyetlerini sürdürebilmektedir.
- (174) İstanbul'da ve Muğla'da bulunan AVM'lerin sayısına ve bu AVM'lerde bulunan toplam kiralanabilir alan büyüklüklerine ilişkin 2013 verileri incelendiğinde, İstanbul City Port Marina'nın bulunduğu Anadolu Yakası'nda 31 adet AVM'de toplam 1.084.851 m² kiralanabilir alan bulunduğu görülmektedir. İstanbul City Port Marina (.) m², alıcı konumundaki SETUR'un işletmesinde olan ve yine İstanbul Anadolu Yakası'nda bulunan Kalamış Marina ise (.) m² kiralanabilir alana sahiptir. Bu bilgiler çerçevesinde, işlem sonrasında SETUR'un İstanbul Anadolu Yakası'nda sahip olacağı toplam kiralanabilir alan büyüklüğünün 23.727 m²'ye ulaşacağı, bu büyüklüğün de İstanbul Anadolu Yakası'nda mevcut toplam AVM kiralanabilir alan büyüklüğünün ancak %2,18'i kadar olduğu anlaşılmaktadır. İstanbul ili esas alındığında ise bu oran %0,6'ya kadar gerilemektedir. Diğer marinalarda ve şehrin işlek caddelerinde yer alan kiralanabilir

³⁵ Göcek Exclusive Marina'da kara sahası bulunmamakta ve dolayısıyla çekek alanı hizmetleri sunulmamaktadır.

alanları dahil etmeden yapılan bu analiz çerçevesinde, en dar pazar tanımında dahi işlemin alan kiralama hizmetleri pazarında İstanbul City Port Marina bakımından kayda değer bir yoğunlaşma yaratmayacağı değerlendirilmektedir. Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Marina'nın bulunduğu Muğla ili bakımından ise, bu ilde KOÇ HOLDİNG'in tek kontrolünde olan bir marinanın bulunmaması nedeniyle alan kiralama hizmetleri pazarı bakımından bir yoğunlaşma yaşanmayacaktır.

- (175) Bu çerçevede, bildirim konu devralma işlemi sonucunda, alternatif ilgili pazar tanımlarında alan kiralama hizmetleri bakımından söz konusu olacak yoğunlaşma artışının bir hakim durum yaratmak ya da mevcut bir hakim durumu güçlendirmek suretiyle pazardaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucuna yol açmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

G.4.4. Genel Değerlendirme

- (176) Bildirim konu işlem ile başta SETUR olmak üzere bünyesinde bulunan şirketler aracılığıyla, halihazırda, ikisi ortak kontrol yoluyla, Türkiye'de faaliyet gösteren dokuz adet marınayı işleten KOÇ HOLDİNG, bu marinalara ilave olarak mevcut durumda YILDIZ HOLDİNG bünyesinde bulunan BETA TURİZM ile PENDİK TURİZM'in hisselerini devralmak suretiyle İstanbul City Port Marina ile Göcek Village Port Marina'nın ve Göcek Exclusive Marina'nın işletme hakkını elde edecektir. Anılan devralma işleminin gerçekleşmesi durumunda KOÇ HOLDİNG, iki tanesi İstanbul'da ve bir tanesi de Yalova'da olmak üzere Marmara Bölgesi'ndeki üç adet marinanın; bir tanesi Balıkesir'de, bir tanesi İzmir'de, bir tanesi Aydın'da ve üç tanesi Muğla'da olmak üzere Ege Bölgesi'ndeki altı adet marinanın ve tamamı Antalya'da olmak üzere Akdeniz Bölgesi'ndeki üç adet marinanın işletme hakkını elde etmiş olacaktır. Böylece işlem sonrasında Türkiye'deki 12 adet marinanın işletme hakkı KOÇ HOLDİNG'e ait olacaktır. Dosya kapsamında belirlenen ilgili pazarlar bakımından 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Tebliğ çerçevesinde yapılan değerlendirme aşağıda özetlenmektedir.
- (177) Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçelerine yönelik olarak "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı" bakımından;
- İşlem sonucunda birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar payının ve pazarda gerçekleşecek yoğunlaşma artışının Kılavuz ile öngörülen eşiklerin oldukça üzerinde olması nedeniyle devralma işleminin rekabetçi kaygılar yaratacak nitelikte bir işlem olduğu,
 - İşleme birlikte KOÇ HOLDİNG'in ilgili pazarda işletmeciliğini yaptığı Kalamış Marina'nın en yakın rakibi olan İstanbul City Port Marina'nın da kontrolünü elde edeceği, bu şekilde oluşan birleşik teşebbüsün ilgili pazarda önemli bir pazar gücü elde edeceği ve bu pazar gücünü fiyatları artırmak amacıyla kullanabileceği,
 - KOÇ HOLDİNG'in Kalamış Marina ve İstanbul City Port Marina'da uygulayacağı fiyatları artırma yönünde oluşacak güdüsünün halihazırda piyasada mevcut olan oyuncular ya da pazara yeni girecek olan oyuncular tarafından işlemten doğan rekabetçi kaygıları ortadan kaldıracak ölçüde sınırlanamayacağı,
 - Olası fiyat artışları karşısında pazarda dengeleyici bir güç olarak alıcı gücünün bulunmadığı
- kanaatine varılmıştır.
- (178) Söz konusu ilgili pazara ilişkin değerlendirme çerçevesinde göz önünde bulundurulan diğer bir unsur ise, KOÇ HOLDİNG'in Kalamış Marina'nın işletme hakkı devri

sözleşmesini imzalamaktan vazgeçmiş olmasının ilgili pazarda yaratacağı etkidir. Yukarıda belirtildiği üzere, TEK-ART A.Ş., Kalamış Marina'nın işletme hakkı devri sözleşmesi imzalanıncaya ve tüm gelir getirici sözleşmelerini marinanın yeni işleticisine devredinceye kadar Kalamış Marina'yı Maliye Bakanlığına ödeyeceği ecrimisil bedeli karşılığında işletmekle yükümlü kılınmıştır. Bildirime konu devralma işleminin gerçekleşmesi durumunda KOÇ HOLDİNG, süresi belirsiz bir geçiş dönemi boyunca, İstanbul City Port Marina bakımından tanımlanmış olan ilgili pazarda faaliyet gösteren Kalamış Marina ile İstanbul City Port Marina'yı birlikte işletecektir. Bu çerçevede, geçiş dönemi boyunca, yoğunlaşma değerlendirmesine esas olan pazar koşullarında bir değişiklik olmayacağı, SETUR'un da geçiş dönemindeki rekabetçi kaygıları ortadan kaldırmaya yönelik bir taahhütte bulunmadığı dikkate alındığında, TEK-ART A.Ş.'nin Kalamış Marina'nın işletme hakkının devri sözleşmesini imzalamaktan vazgeçmesinin yapılan değerlendirmeleri değiştirmeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.

(179) Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Marina için yapılabilecek alternatif coğrafi pazar tanımlarında "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı" bakımından işlemin önemli bir yoğunlaşma artışına yol açmayacağı değerlendirilmiştir.

(180) Marmara Denizi'ne kıyısı olan illere yönelik olarak sunulan çekek alanı hizmetleri bakımından;

- Yapılacak en dar kapsamlı pazar büyüklüğü tahmininde dahi işlem sonrasında birleşik teşebbüsün pazar payının yaklaşık %(.....) olması,
- İşlem sonrasında ilgili pazarda faaliyet gösterecek teşebbüslerin sayıca fazlalığı ve rakip teşebbüslerin hizmetlerinin birleşik teşebbüsün hizmetlerine ikame edilebilecek seviyede olması,
- Rakiplerin birleşik teşebbüsün olası fiyat artışlarından kaçacak müşterilerin talebini karşılayabilecek yeterli kapasiteye sahip olması

nedeniyle işlem sonrasında birleşik teşebbüsün müşterilerinin rakip teşebbüslere yönelme imkânı bulunduğu ve bu durumun birleşik teşebbüsün fiyat artırma güdüsünü ortadan kaldıracak kanaatine varılmıştır.

(181) Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Marina için yapılabilecek alternatif coğrafi pazar tanımlarında "çekek alanı hizmetleri pazarı" bakımından işlemin önemli bir yoğunlaşma artışına yol açmayacağı değerlendirilmiştir.

(182) İstanbul City Port Marina, Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina için yapılabilecek alternatif coğrafi pazar tanımlarında "alan kiralama hizmetleri pazarı" bakımından işlemin önemli bir yoğunlaşma artışına yol açmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

(183) Bu bağlamda, bildirime konu devralma işleminin "Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri"ne yönelik olarak "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı"nda bir hâkim durum yaratılmasına veya mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesine ve böylece ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

(184) Yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler çerçevesinde, SETUR'un BETA TURİZM'in ve PENDİK TURİZM'in hisselerinin tamamını devralması işlemi sonucunda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde belirtilen şekilde, bir hakim durum yaratılmasının veya mevcut bir hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının

söz konusu olacağı, bu nedenle bildirim konu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde yasaklanması gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.

H. SAVUNMALAR

H.1. Devralma işleminin rekabetçi endişe yaratan bölümü olan İstanbul City Port Marina'nın devrinin izne tabi olmadığı savunması

(185) SETUR tarafından yapılan savunmalarda özetle;

- Devralma işleminin rekabetçi endişe yaratan bölümü olan İstanbul City Port Marina'nın 2013 yılında elde ettiği toplam cironun (.....) TL olduğu ve bu cironun sadece (.....) TL'lik kısmının rekabetçi endişe oluşturan bağlama hizmetlerinden elde edildiği, SETUR'un sadece İstanbul City Port Marina'yı devralması halinde işlemin Rekabet Kurulunun iznine tabi olmayacağı, 2010/4 sayılı Tebliğ ile benimsenen ve ciroya dayalı eşik sisteminin temelinde belli ciro eşiklerinin altında kalan yoğunlaşma işlemlerinin pazar payından bağımsız olarak rekabetçi endişe doğurmayacağına ilişkin kabulün yattığı, bu çerçevede esas olarak rekabetçi endişe doğurmayacak bir işlemin başka bir işlem nedeniyle aksi yönde değerlendirilmesinin rekabet hukukunun amacına aykırılık teşkil ettiği

iddia edilmektedir.

(186) Yukarıda ilgili bölümde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, bildirim konu olan ve BETA TURİZM ile PENDİK TURİZM'in bir bütün olarak SETUR tarafından devralınmasının öngörüldüğü devralma işlemi 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen ciro eşiklerinin aşılması nedeniyle izne tabi bir devralma işlemidir.

(187) Öte yandan 4054 sayılı Kanun'da ya da ilgili ikincil mevzuatta, rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak nitelikteki bir işlemin rekabetçi endişe yaratan kısmının işlemin bütününden ayrı tutularak eşikler bakımından ayrıca bir değerlendirmeye tabi tutulacağına dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle, Rekabet Kurulunun önüne bir bütün olarak getirilen ve farklı pazarlarda etki yaratacak olan bir işlemin incelenmesinde, rekabetçi endişe doğuran ilgili pazarlar ile rekabetçi endişe doğurmayan pazarların birbirinden ayrılarak bu pazarlar bakımından bildirim eşiklerinin aşılıp aşılmadığının ayrı ayrı incelenmesine imkân bulunmamaktadır. Rekabet Kurulunun önüne BETA TURİZM'in (ve dolayısıyla bu şirketin işletmekte olduğu üç marinanın) ve PENDİK TURİZM'in birlikte devralınmasına izin verilmesi talebiyle getirilen işlem bakımından, bu işlem kısmen gerçekleştirilseydi Rekabet Kurulunun iznine tabi olmayacağı yönündeki savunmanın bir geçerliliği bulunmamaktadır.

H.2. Bağlama hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarının yanlış belirlendiği, balıkçı barınaklarının da ilgili ürün pazarı kapsamında yer alması gerektiği savunması

(188) SETUR tarafından yapılan savunmalarda;

- Bağlama hizmetleri kapsamında sunulan güvenli bağlama hizmeti ile diğer hizmetler arasında bir ayırım yapılması gerektiği, diğer hizmetler arasında yer alan ve tekne sahiplerinin temel ihtiyaçları olan elektrik ve su hizmetlerinin marinalarda ve balıkçı barınaklarında benzer şekilde tedarik edildiği, elektrik ve su hizmeti dışında kalan diğer hizmetlerin ise başka kaynaklardan da temin edilmesinin mümkün olduğu, bu nedenle görünüş ve nitelik itibarıyla marina bağlanması gereken çok sayıda yatın uygulamada marinalar yerine balıkçı barınaklarını tercih ettiği, dolayısıyla ilgili ürün pazarının sadece marinalarla sınırlı tutulmasının rekabet hukuku bakımından gerçekçi olmadığı

iddia edilmiştir.

- (189) Bağlama hizmetleri bakımından yapılan ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde öncelikle marinalarla balıkçı barınaklarının kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından birbirine ikame olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği üzerinde durulmuştur. Bu bakımdan yapılan incelemede, balıkçı barınaklarının yatlara denizde güvenli bir yer sağlanmasından ibaret olan temel bağlama hizmetini sunabildiği ve bazı yat sahiplerinin bu hizmetle yetinerek yatlarını bu tesislerde bağlayabildiği görülmüş olmakla birlikte, marinaların altyapı ve üstyapı nitelikleri ile sundukları hizmetler bakımından balıkçı barınaklarından büyük ölçüde farklılaştığı tespit edilmiş ve söz konusu tesislerin aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır. Öte yandan, marinaların bağlama hizmetleri bakımından balıkçı barınaklarına ikame olup olmadığına ilişkin yapılan değerlendirmede balıkçı barınaklarının ikame niteliği sadece bu tesislerin altyapı/üstyapı nitelikleri ve sunduğu hizmetler bakımından değil, aynı zamanda fiyat düzeyleri bakımından da incelenmiştir. Fiyat düzeyleri bakımından yapılan incelemede, İstanbul'da faaliyet gösteren en pahalı balıkçı barınağının dahi, İstanbul'da faaliyet gösteren en ucuz marinanın fiyatlarının çok altında olduğu ve buna rağmen İstanbul'daki çok sayıda balıkçı barınağının kapasitelerinin kısmen boş olduğu tespit edilmiştir.
- (190) Bu nedenlerle, bağlama hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarının balıkçı barınaklarını da içerecek şekilde tanımlanması gerektiği yönündeki savunmaya itibar etmek mümkün olmamıştır.

H.3. Bağlama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarın tekne sahiplerinin adreslerinden hareketle belirlenmesinin doğru bir yöntem olmadığı, bu nedenle ilgili pazarın yanlış tespit edildiği, bu hizmetler bakımından ilgili coğrafi pazarın Türkiye olarak belirlenmesi gerektiği savunması

- (191) SETUR tarafından yapılan savunmalarda;
- Pazara ilişkin olarak yapılan marina yatçılığı ve gezici yatçılık ayrımının anlamlı olmadığı, bu ayırmadan hareketle İstanbul City Port Marina ile Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Marina bakımından ilgili coğrafi pazarın belirlenmesinde farklı değerlendirmeler yapılmasının haklı gerekçeleri bulunmadığı,
 - İlgili coğrafi pazarın tanımlanması için izlenen yaklaşım dahilinde, Ege ve Akdeniz'deki marinalardan bağlama hizmeti alan tekne sahipleri arasında İstanbul'da ikamet edenlerin oranının yüksek olması nedeniyle, bu marinaların müşterilerinin adres bilgilerinin de coğrafi pazar analizine dahil edilmesi gerektiği,
 - Marinalardaki yatların önemli bir kısmının yabancı bayraklı olması, bağlama sözleşmesi akdedilirken yat sahiplerini resmi/gerçek adres bilgilerini vermeye zorlayan bir düzenleme olmaması, adreslerden bir kısmının kaptanlar tarafından verilmesi gibi nedenlerle yat sahiplerinin adres bilgilerinin sağlıklı olmayabileceği ve sağlıklı olup olmadıkları kesin olarak belirlenemeyen ikamet bilgilerine dayanarak ilgili coğrafi pazarın belirlenmesinin hatalı olduğu

ifade edilmiştir.

- (192) Ülkemizde süregelen yatçılık faaliyetlerine ilişkin olarak yapılan marina yatçılığı ve gezici yatçılık ayrımı, yat sahiplerinin yatlarını ne amaçla kullandıkları esasına göre yapılmış bir ayırmadır. Zira yat sahiplerinin bir kısmı yatlarını günlük hayatlarında gerek marina içinde gerekse denizde sıklıkla kullanmak istemekte iken, bir kısmı yatını bahar ve yaz aylarında çoğunlukla denizde ve tatil amaçlı kullanmaktadır. Eğer yat sahibi, yatını her an ulaşabileceği bir konumda bulundurmak ve sıklıkla yatında vakit geçirmek istiyorsa ikamet ettiği adrese yakın bir marınadan bağlama hizmeti alacaktır. Bu tercihe sahip yat

sahiplerinin seçimleri marina yatçılığı yönünde olmaktadır. Ancak, yat sahibi yatının her an ulaşılabilir durumda olmasını aramıyor ve yatına bahar ve yaz mevsimlerinde daha uzun sürelerle ihtiyaç duyuyorsa, Ege ve Akdeniz kıyılarındaki marinalardan bağlama hizmeti almayı tercih etmektedir. Bu nedenle bu bölgelerdeki marinalardan bağlama hizmeti alan yatların çoğunluğunu gezici tipteki yatlar oluşturmaktadır. SETUR, bildirim formunda yer alan,

“Ege ve güney sahillerindeki marinalara olan talebin kaynağını gezici tipteki yatlar oluştururken, İstanbul ilinde bulunan marinaların müşterilerinin çoğunluğunun İstanbul’da ikamet eden yat sahipleri olduğu ve bu kişilerin yatlarını özellikle İstanbul’da bağlamayı tercih ettikleri gözlemlenmektedir.”

ifadeleriyle bu tespitin doğruluğunu teyit etmektedir.

- (193) Yukarıda açıklanan nedenlerle, marina yatçılığı ve gezici yatçılık ayrımının iki farklı talep yapısına işaret ettiği açıktır. Bu iki farklı talep yapısının pazarda farklı sonuçlar doğurması nedeniyle birbirine karıştırılmaması gerekmektedir. İlgili coğrafi pazarın tanımlanmasında başlangıç noktasının bu ayırım olması nedeniyle, savunmada ileri sürülen, Ege ve Akdeniz’deki marinaların müşterilerinin adres bilgilerinin de coğrafi pazar analizine dahil edilmesi gerektiği yönündeki görüş yerinde görülmemiştir.
- (194) Savunmada ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasına esas alınan adres verilerinin hatalı olabileceğinden bahisle, bu verilere dayanılarak analiz yapılmasının yanlış sonuçlar vereceği ileri sürülmüştür. Ancak, ilgili coğrafi pazar analizinde kullanılan veriler her bir marina bakımından benzer sonuçlar ortaya çıkarmış, bu sonuçlar ise gerek işlem taraflarından gerek sektör temsilcilerinden edinilen bilgiler ile örtüşmüştür. Bu nedenle, ilgili coğrafi pazar analizinde kullanılan veri setinin pazarın bütünü hakkında tutarlı sonuçlar ürettiği görülmüştür. Dolayısıyla, ilgili coğrafi pazarın tespitinde kullanılan adres bilgilerinin yanlış sonuçlar vereceği yönündeki savunma muteber kabul edilmemiştir.

H.4. Yapılan değerlendirme kapsamında hesaplanan yoğunlaşma oranlarının hatalı tanımlanan ilgili coğrafi pazar esas alınarak hesaplandığı, ilgili coğrafi pazarın Türkiye olarak alınması halinde söz konusu olacak yoğunlaşma oranları çerçevesinde (%29,6) işlem sonucunda bir hakim durum yaratılmasının ya da mevcut bir hakim durumun güçlendirilmesinin söz konusu olmayacağı savunması

- (195) Yukarıda ilgili bölümlerde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, bağlama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar Türkiye olarak değil, İstanbul City Port Marina bakımından “Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri” olarak tanımlanmış, Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Marina bakımından ise net bir pazar tanımı yapılmamıştır. İşlem sonrasında ilgili pazarda ortaya çıkacak yoğunlaşma oranları ise yapılan bu ilgili pazar tanımları çerçevesinde hesaplanmıştır. Bu hesaplama sonucunda, işlemin gerçekleşmesi durumunda KOÇ HOLDİNG’in İstanbul City Port Marina bakımından ilgili pazardaki payının 2012 yılı verileri itibarıyla (.....) puan artarak %62-67, 2013 yılı verileri itibarıyla (.....) puan artarak %60-65, 2014 yılı verileri itibarıyla ise (.....) puan artarak %60-65 düzeyine ulaşacağı tespit edilmiştir. İşlemlerle birlikte ortaya çıkacak bu yoğunlaşma artışının ise diğer pazar verileriyle birlikte değerlendirildiğinde “Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri”ne yönelik “marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı”nda KOÇ HOLDİNG’i hakim duruma getirerek rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağı kanaatine varılmıştır. Bu çerçevede, savunmada bağlama hizmetleri bakımından ilgili

coğrafi pazarı Türkiye kabul ederek hesaplanan yoğunlaşma oranlarının işlemin değerlendirilmesi bakımından bir dayanağı bulunmamaktadır.

H.5. Marinalar bakımından dengeleyici alıcı gücü bulunup bulunmadığı değerlendirilirken göz önüne alınması gereken unsurun yat sahiplerinin toplu alım yapabilme imkânları değil, alıcıların hareket özgürlüğü bulunup bulunmadığı ve marinaya bağlı olup olmadıkları olduğu savunması

- (196) Yukarıda ilgili bölümde yer verildiği üzere Kılavuz'da alıcı gücü "*müşterilerin büyüklükleri, sağlayıcı açısından önemli olmaları ve alternatif sağlayıcılara geçme becerileri sayesinde ticari işlem yaparken sağlayıcıları karşısında elde ettikleri pazarlık gücü*" olarak tanımlanmıştır. Bir ilgili pazarda dengeleyici alıcı gücünün bulunup bulunmadığı değerlendirilirken Kılavuz'da alıcıların pazarlık gücünün kaynağı olarak sıralanan bu faktörler ayrı ayrı değil, birlikte değerlendirilmelidir. Zira müşteriler ne kadar büyük ya da sağlayıcı için ne kadar önemli olurlarsa olsunlar, alternatif sağlayıcılara geçme imkânları olmadıkça bir pazarlık güçleri olduğundan bahsedilemeyecektir. Benzer şekilde, her bir müşterinin tek başına alternatif bir sağlayıcıya geçme imkânı bulunsa da, görece küçük olan ve sağlayıcı için önem arz etmeyen müşterilerin alternatif temin kaynaklarına yönelebileme imkânları sağlayıcı karşısında alıcılara pazarlık gücü sağlayacak bir tehdit oluşturmayacaktır. Bu nedenle, alıcı gücü bulunup bulunmadığı değerlendirilirken, toplu alım imkânı olmayan bireysel müşterilerin alternatif sağlayıcılara geçme olanağı bulunmasının sağlayıcı karşısında alıcıya pazarlık gücü oluşturacak bir tehdit oluşturmayacağından hareketle, dengeleyici alıcı gücünün varlığı için toplu alım yapabilme gücüne sahip bireylerin/teşebbüslerin bulunması aranmıştır. Bu nedenle, SETUR'un alıcı gücünün değerlendirilmesine ilişkin olarak ortaya koyduğu savlar kararda dengeleyici alıcı gücüne ilişkin olarak yapılan değerlendirmeyi değiştirecek nitelikte değildir.

H.6. İstanbul City Port Marina ile Kalamış Marina arasında bulunan 22 km'lik mesafe nedeniyle söz konusu iki marinanın yakın rakip kabul edilmesinden hareketle, 30 km uzaklıkta bulunan Ataköy Marina'nın da Kalamış Marina'ya yakın rakip olarak kabul edilmesi gerektiği savunması

- (197) Kararın ilgili bölümünde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, bağlama hizmetlerine yönelik olarak İstanbul City Port Marina bakımından ilgili coğrafi pazar, İstanbul'daki marinalardan bağlama hizmeti alan yat sahiplerinin ikamet adreslerinin anılan hizmeti aldıkları marinaya olan uzaklığından hareketle tanımlanmış, bu çerçevede İstanbul'daki marinalardan bağlama hizmeti alan yat sahiplerinin %95'inden fazlasının ikametgâhlarına en fazla 40 km mesafedeki marinaları tercih ettikleri tespit edilmiş ve bu tespitten yola çıkarak İstanbul City Port Marina'ya 40 km ve altındaki mesafelerde bulunan ilçelerde oturan yat sahiplerinin marina tercihleri incelenmiştir. Bu veriler esas alınarak yapılan değerlendirme neticesinde bağlama hizmetlerine yönelik olarak İstanbul City Port Marina bakımından ilgili coğrafi pazar, "Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri" olarak tanımlanmış ve Ataköy Marina da Beşiktaş, Şişli, Kağıthane ve Beyoğlu ilçelerindeki örtüşme nedeniyle İstanbul City Port Marina'ya rakip olarak kabul edilmiştir. Yapılan tespit detayları yukarıda yer aldığından, söz konusu savunmaya ilişkin olarak ayrıca bir değerlendirmede bulunulmasına gerek görülmemiştir.

H.7. Potansiyel rekabetin yeterince dikkate alınmadığı savunması

- (198) SETUR tarafından yapılan savunmada;

- (...) potansiyel rekabete ilişkin değerlendirmelerde sadece Anadolu Yakası'ndaki marina projelerinin dikkate alınmasının hatalı olduğu; Avrupa Yakası'ndaki projelerin yanı sıra İSPARK tarafından Avrupa yakasında açılması planlanan toplam 325 yat kapasiteli tekne parkların, 140 yat kapasiteli Haliç Marina projesinin, 450 kapasiteli Silivri Yat Limanı projesinin ve 700 kapasiteli Büyükçekmece Yat Limanı projesinin de potansiyel rekabet bağlamında değerlendirilmesi gerektiği; anılan projelerin hayata geçmesiyle birlikte Kalamış Marina ile İstanbul City Port Marina'nın pazar payının %29'a düşeceği

iddia edilmektedir.

- (199) Kararın ilgili kısmında yer verildiği üzere, potansiyel rekabete ilişkin değerlendirmede İstanbul City Port Marina bakımından tanımlanan ilgili coğrafi pazar içinde bulunan ve önümüzdeki üç yıl içerisinde faaliyete geçmesi öngörülen tüm marina projelerinin kapasiteleri göz önünde bulundurulmuştur. Bu marina projeleri; İSPARK'ın Anadolu Yakası'nda ve Avrupa Yakası'ndaki tekne park projeleri ve Tuzla Marina Projesi'dir. Savunmada işaret edilen Haliç Marina projesi, 2020 yılında hizmete girecek olması ve işlemin gerçekleşmesinden beş yıl sonra faaliyete geçecek bir projenin pazara "zamanında" bir giriş olarak kabul edilemeyecek olması nedeniyle analize dahil edilmemiştir. Savunmada belirtilen Silivri Yat Limanı Projesi ile Büyükçekmece Yat Limanı projesinin potansiyel rekabet değerlendirmesine dahil edilmemesinin iki nedeni bulunmaktadır. Bu nedenlerden ilki, söz konusu projelerin bağlama hizmetlerine yönelik olarak tanımlanan ilgili coğrafi pazarın dışında kalmasıdır. Ancak, daha da önemlisi, dosya kapsamında edinilen bilgiler çerçevesinde Silivri Yat Limanı projesinin henüz ihale edilemediği ve ihalenin ne zaman yapılacağı'nın belli olmadığı, Büyükçekmece Yat Limanı Projesi'nin inşaatının ise idare tarafından durdurulduğu ve inşaata yeniden ne zaman başlanacağı'nın belli olmadığı anlaşılmıştır. Bir başka deyişle, söz konusu marina projelerinin ne zaman hayata geçebileceği ile ilgili bir öngöründe bulunulamamaktadır. Bu bilgiler ışığında, savunmada ifade edilen, potansiyel rekabet dikkate alındığında Kalamış Marina ile İstanbul City Port Marina'nın bu kapasite içindeki toplam payının %29'a düşeceği yönündeki iddianın ilgili pazardaki muhtemel gelişmeleri doğru bir şekilde yansıttığı kabul edilmemektedir.

I. SONUÇ

(200) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş. ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin tüm hisselerinin Setur Servis Turistik A.Ş. tarafından devralınması işleminin 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" uyarınca izne tabi olduğuna,
2. Bahse konu işlemin Koç Holding A.Ş.'nin İstanbul City Port Marina bakımından tanımlanan ilgili pazarda hakim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak nitelikte olması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca işleme izin verilmemesine

OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

KARŞI OY GEREKÇESİ

(09.07.2015 tarihli ve 15-29/421-118 sayılı Kurul Kararı)

Kurul'un 09/07/2015 tarih ve 15-29 sayılı toplantısında görüşülen Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş. ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin tüm hisselerinin Setur Servis Turistik A.Ş. (Setur) tarafından devralınmasına izin verilmesi talebine yönelik olarak hazırlanan rapor ve incelenen dosya kapsamına göre Kurulca alınan,

1. Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş. ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin tüm hisselerinin Setur Servis Turistik A.Ş. tarafından devralınması işleminin 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" uyarınca izne tabi olduğuna,

2. Bahse konu işlemin Koç Holding A.Ş.'nin İstanbul City Port Marina bakımından tanımlanan ilgili pazarda hâkim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak nitelikte olması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca işleme izin verilmemesine..." kararının 2. maddesine aşağıdaki gerekçeler nedeniyle karşıyız.

1. Karara konu Rapor'da ilgili ürün ve ilgili coğrafi pazar tanımı hatalı yapılmış ve bu hatalı tanıma dayanılarak hâkim durum oluşacağı gerekçesiyle işleme izin verilmemiştir. Kurul'un marina işletmeciliği ile ilgili bundan önceki kararlarına bakıldığında, İstanbul ilinde faaliyette bulunan teşebbüsler için ilgili coğrafi pazarın İstanbul olarak tespit edildiği görülmektedir. Rapor'da ise ilgili coğrafi pazar tanımlanırken devre konu marinalardan ikisinin Göcek'te, birinin ise İstanbul Pendik'te bulunması nedeniyle iki ayrı pazar tanımı yapılmış; Göcek'teki marinaların devri bakımından değerlendirmeyi değiştirmeyeceği gerekçesiyle net bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmamış, buna karşılık Pendik Marina bakımından ilgili coğrafi pazar marinalardaki tekne sahiplerinin adres bilgileri esas alınmak suretiyle "Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kâğıthane,

Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar ilçeleri olarak tanımlanmıştır. Bu tespit yapılırken, marinalardan elde edilen 2010-2014 dönemine ait sözleşmelerin başlangıç-bitiş tarihi ile adres bilgilerinden bir veri seti kullanılmıştır. Rapor'un 137. paragrafına göre elde edilen toplam 13.487 adet sözleşmenin önemli bir bölümü çeşitli saiklerle değerlendirme dışı bırakılmış ve kalan 5.585 adet sözleşmeden (toplam sözleşme adedinin %41'inden) oluşan veri seti esas alınarak ilgili coğrafi pazar tespiti yapılmıştır. Sözleşmelerin yarısını dahi temsil etmeyen bir verinin belirleyici olması ilgili coğrafi pazar tanımı yetersizdir.

İlgili ürün pazarının tespitine ilişkin olarak ortaya çıkan bir başka inceleme eksikliği, pazara dahil olup olmadığı tartışmalı olan balıkçı barınaklarına ilişkin yeterli araştırmaların yapılmamış olmasıdır. Rapor'un 103. paragrafındaki "*Bu çerçevede, 12.05.2014 tarihi itibarıyla 29 adet (%67) balıkçı barınağının kapasitesinin altında çalıştığı söylenebilecektir.*" ifadesi yer alırken, Rapor'un 95 sıra numaralı ekinde 110 Belge No ile yer alan ve İstanbul Su Ürünleri Kooperatifleri Bölge Birliği'nin 05.11.2014 tarihli yazısı ekinde yer alan üye kooperatiflerin doluluk oranlarına ilişkin tablodaki verilerle açık bir şekilde çelişmektedir. 18 adet balıkçı barınağına ilişkin, kapasite, özel yat adedi ve balıkçı tekneleri bilgilerini içeren söz konusu tabloya bakıldığında; balıkçı barınaklarının toplam kapasitesinin 1674 olduğu, bu kapasitenin 869 adedinin yatlar, 756 adedinin ise balıkçı tekneleri tarafından kullanıldığı görülmektedir. Devre konu Pendik Marina'nın kapasitesine eşit büyüklükteki bir kapasitenin yeterli inceleme ve değerlendirme yapılmaksızın göz ardı edilerek ilgili ürün pazarı tanımı yapılması, tanımı tartışmalı hale getirmiştir.

2. Raporun 133. maddesinde, tüketici tercihlerinin sınırlanacağı ve birleşik teşebbüsün fiyatları önemli ölçüde artırma olanağı vereceği belirtilmektedir. Yukarıda ifade edildiği üzere ilgili coğrafi pazar, "*Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kâğıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye ve Üsküdar*" ilçeleri olarak tanımlanmıştır. Raporda yer verilen Tablo 3'e bakıldığında ilgili pazarda yer alan Adalar'daki marinanın fiyatlarının (yıllık (.....) TL) birleşik teşebbüsün olacak iki marinanın fiyatlarından (Kalamış (.....) TL, İst. City Port (.....) TL) oldukça düşük olduğu görülmektedir. Yine Raporun 141. paragrafında verilen bilgiye göre Kalamış Marina halen % (.....) kapasite ile çalışmaktadır. Eğer bu marinalar aynı pazarda yer alıyorsa, yüksek fiyattan daha düşük fiyatlı teşebbüslere bir kayış olması beklenir. Bu gerçekleşmediği gibi, % (.....) kapasite ile çalışan bir işletmenin halihazırda bile fiyatları artırma imkanı mevcuttur. Oysa bu marinadan daha düşük bir kapasiteye sahip Ispark çok daha yüksek fiyatlama (yıllık (.....) TL) yapabilmektedir. Öte yandan, devre konu İst. City Port marinanın bağlama kapasitesi 790 yattır. 2015 yılında aynı pazarda yer alan Tuzla'da 720 yat kapasiteli Tuzla Marina faaliyete geçmiştir. Pazara aynı kapasitede yeni bir yatırımın girmesine ve ayrıca aynı coğrafi pazarda daha düşük fiyatlı tesisler mevcutken tüketici tercihlerinde bir sınırlamadan söz etmek kanımızca çelişkilidir. Burada yer verilen rakamlardan anlaşılacağı üzere tüketicilerin aslında fiyata duyarlı olmadıkları söylenebilir. Dolayısıyla aksine yeterli somut gerekçe ortaya konulmadan fiyatlarda önemli artış olanağı (yani bir ihtimal) dikkate alınarak işleme izin verilmemesi doğru değildir. Kaldı ki, hâkim duruma gelen firmanın fiyatları önemli ölçüde artırması halinde, rekabet mevzuatı (örneğin aşırı fiyatlama) çerçevesinde Rekabet Kurulunun böyle bir duruma müdahale imkanı her zaman mevcuttur. İşlemin yasaklanması kararı, zayıf ihtimaller ve varsayımlar üzerinden değil, ekonomik analizler de dahil olmak üzere daha

somut ve gerçekçi verilere dayanılarak ve ortaya çıkabilecek rekabet ihlaline başkaca şekilde müdahale imkanı bulunmadığı takdirde verilmelidir.

3. Kurul ile mutabık olmadığımız bir diğer husus bildirim eşiklerinin aşılmayıp aşılmadığının tespiti noktasındadır. Bildirime konu işlem kapsamında ikisi Göcek'te biri ise İstanbul Pendik'te olmak üzere toplam üç marina devredilmektedir. Raporla, Göcek'teki marinaların rekabet açısından herhangi bir sakınca yaratmayacağını, buna karşılık İstanbul'daki Pendik Marina'nın devrinin ilgili coğrafi pazarda hâkim durum yaratarak rekabeti önemli ölçüde azalttığı ve bu nedenle izin verilmemesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Bilindiği üzere bir işlemin izne tabi olması için işlem taraflarının ciroları toplamının 100 Milyon TL'yi ve taraflardan her birinin cirolarının ayrı ayrı 30 Milyon TL'yi aşması gerekmektedir. Rapor'un "4.2.İşlemin İzne Tabi Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme" başlıklı bölümünde yer alan Tablo 25'e göre devre konu Beta Marina'nın cirosu (.....) TL'dir. Bu rakam içerisinde Raporla rekabeti önemli ölçüde azaltacağı değerlendirilen *Pendik Marina'nın toplam cirosu ise (.....) TL'dir*. Ayrıca bu ciro içerisinde Rapor'da ve Kurul kararında sakıncalı görülen deniz bağlama hizmetlerinden elde edilen ciro *sadece (.....)TL'dir*. Buna göre Pendik Marina'nın tek başına alınması ya da örneğin marina bulanan alışveriş alanı dışarıda bırakılarak işlemin gerçekleştirilmesi halinde 30 Milyon TL eşiği aşılmayacağı için işlem izne tabi olmamaktadır. Tek başına alınması halinde izne tabi olmayacağı için Kurul'un önüne dahi gelmeyecek bir işlemin, ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmaya dahi gerek görülmemesi ve rekabetçi endişe doğurmayacağı kabul edilen bir başka coğrafi pazardaki (Göcek) marinaların devri nedeniyle yasaklanmasının rekabet hukukunun amacına aykırılık teşkil ettiği düşüncesindeyiz. Bu yaklaşımla teşebbüsler kanuna karşı hile yoluna itilmiş olacaklar ve izne tabi devralma işlemlerini devre konu teşebbüsleri bölmek suretiyle Kurul'un iznine tabi olmaktan çıkarabileceklerdir. Ayrıca Kurul kararının ertesini gününde aynı taraflar söz konusu marinanın tek başına devrine dair bir anlaşma yaptıklarında işlem izne tabi olmayacağı için verilen yasaklama kararının hiçbir anlamı kalmayacak ve Kurul kararının ciddiyeti ve etkisi sorgulanır hale gelecektir. Bu gerekçelerle de Kurul kararına katılma imkânımız olmamıştır.

4. Kurul kararında, Setur'un Kalamış ve Fenerbahçe Marina'nın işletme hakkından vazgeçtiğine dair 23.3.2015 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal eden yazısı dikkate alınmamıştır. Setur tarafından gönderilen yazıda özetle; Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 21.07.2014 tarih ve 2014/65 sayılı 2014/65 sayılı kararı ile Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkını almış oldukları, ancak söz konusu alana ilişkin imar planı aleyhine Kadıköy Belediye Başkanlığı tarafından açılan iptal davası üzerine verilen yürütmeyi durdurma kararının sonucu olarak 28.02.2014 tarihli İhale Şartnamesi'nin 19. maddesine dayanarak suretiyle İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi'nden vazgeçtiklerini 19.03.2015 tarihli bir yazıyla Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na (ÖİB) sundukları ve aynı gün Kamuyu Aydınlatma Platformu'na da konuya dair açıklama yapıldığı, dosyanın nihai incelemeye alınmasına ve Rapor'da işaret edilen rekabeti ortadan kaldırıcı endişeler yaratması nedeniyle işleme izin verilmemesine gerekçe teşkil eden Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı ile birlikte Pendik Marina'nın alınması sonrasında ortaya çıkacak pazar payının artık söz konusu olmayacağı belirtilerek, bu gelişmenin ışığında karar verilmesi talep edilmiştir. Yazıda ifade edilen şekilde, Setur'un Kalamış ve Fenerbahçe Marina'sından vazgeçtiğini ÖİB'ye bildirmesiyle beraber yeni bir hukuki durum doğmuştur. Setur'un vazgeçmesi ile birlikte artık ihalede ikinci en yüksek teklifi veren teşebbüs için hak doğmuştur ve ÖİB hukuki süreci işletmek suretiyle sırasıyla diğer

teklif sahiplerine işletme hakkını önerecek ve buna göre işlem tesis edilecektir. Dolayısıyla artık Kalamış ve Fenerbahçe Marinasi'nin işletme hakkı Setur'a ait olmadığı için bütünüyle ÖİB'nin kararına bağlı olarak marinayı boşaltmak zorundadır. Hukuken artık kendisine ait olmayan ve tahliyesi bir başka Kurum'un tesis edeceği karara bağlı olan bir marina gerekçe gösterilmek suretiyle işleme izin verilmemesini hukuka ve hakkaniyete uygun bulmadığımız için karara katılma imkânımız olmamıştır.

Fevzi ÖZKAN
Kurul Üyesi

Doç. Dr. Tahir SARAÇ
Kurul Üyesi

Kenan TÜRK
Kurul Üyesi