

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2008-4-24 (Nihai İnceleme)  
Karar Sayısı : 08-71/1150-447  
Karar Tarihi : 15.12.2008

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

10 **Başkan** : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
**Üyeler** : Tuncay SONGÖR, M. Sıraç ASLAN,  
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN,  
Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE

**B. RAPORTÖRLER** : Süleyman CENGİZ, Orçun SENYÜCEL, Murat AYBER,  
Evren SESLİ, Sinan BOZKUŞ

**C. BİLDİRİMDE  
BULUNAN**

20 : Global Liman İşletmeleri A.Ş.  
Temsilcisi: Av. Ahmet Levent ÇELEPÇİ  
Rıhtım Cd. Galata Şarap İskelesi Sk. 6. Vakıfhan No:10  
K:4 34425 Karaköy/İstanbul

**D. TARAFLAR** : - Global Liman İşletmeleri A.Ş.  
Rıhtım Cd. No:51 34425 Karaköy/İstanbul  
- ERS İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.  
Nergis Sk. No:10/6 Çankaya/Ankara

30 **E. DOSYA KONUSU:** ERS İnşaat Sanayi Ticaret A.Ş. (ERS)'nin Bodrum Liman İşletmeleri A.Ş. (Bodrum Liman)'de sahip olduğu % 60 oranındaki hissenin Global Liman İşletmeleri A.Ş. (Global Liman) tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.

**F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Bildirim üzerine hazırlanan Ön İnceleme Raporu'nda ve takiben ilgili Kurul kararı üzerine hazırlanan Nihai İnceleme Raporu'nda, söz konusu işlemin ilgili pazarda hakim durum yaratacağı veya mevcut hakim durumu güçlendireceği görüşüne yer verilmiştir.

40 **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına en son 3.3.2008 tarih ve 1331 sayılı ile giren bildirim üzerine, 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 7. maddesi ile 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ"nin ilgili hükümleri uyarınca düzenlenen 13.3.2008 tarih ve 2008-4-24/Öİ-08-SC sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu 14.3.2008 tarih ve REK.0.08.00.00-120/68 sayılı Başkanlık Önergisi ile Kurulun 20.3.2008 tarih ve 08-25 sayılı toplantısında görüşülerek, işlemin 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca bildirim sahiplerine 28.3.2008 tarih ve 1088 sayılı yazı ile işlemin nihai incelemeye alındığı, süreç tamamlanıncaya kadar devir işleminin askıda olduğu bildirilmiş ve hazırlanan Ön İnceleme Raporu'na ilişkin savunmalarının 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca en geç bir ay içerisinde gönderilmesi istenmiştir. Taraf vekillerince gönderilen birinci yazılı savunma ve ekleri süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Konuya ilişkin 21.7.2008 tarih ve 2008-4-24/Nİ-08-SC sayılı Nihai İnceleme Raporu'nun tarflara gönderilmesini takiben ikinci savunma yazısı ve ekleri süresi içinde Kurum kayıtlarına girmiş ve 2.12.2008 tarihinde sözlü savunma toplantısı yapılmıştır.

Dosya konusu 08-71 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

#### **H. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da,

- Bildirimi yapılan işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ'in 4. maddesi çerçevesinde izne tabi olduğu,
- İşlemin Türkiye kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri ulusal pazarında hâkim durum yaratarak ve Ege Bölgesi kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri yerel pazarında hakim durumu güçlendirerek rekabeti önemli ölçüde azaltmasının kuvvetle muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmemesi gerektiği görüşü ifade edilmiştir.

### **I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

#### **I.1. İlgili Pazar**

##### **I.1.1. İlgili Ürün Pazarı**

Bodrum Liman tarafından işletilen Bodrum Limanı'nda esas itibarıyla kruvaziyer gemilerine hizmet verileceğinden ilgili ürün pazarı "kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir. Liman hizmetleri, gemilerin limana yanaşma işleminden limandan ayrılma işlemine kadar ilgili liman işletmesi tarafından gemiye ve yolcuya sunulan tüm hizmetleri kapsamaktadır. Bodrum Limanı'nda; kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, barınma hizmetleri, katı ve sıvı atık tesisi, tatlı su hizmeti, yakıt hizmeti ve talep olması halinde kumanya hizmeti verilecek olup ilgili hizmet pazarı da bu hizmetlerden oluşmaktadır. Çeşitli limanlarda söz konusu hizmetlerin birbirinden bağımsız teşebbüsler tarafından verilmesi mümkün olabilmektedir. Bu nedenle, limanlarda kruvaziyer gemilerine ve bu gemilerin yolcularına sunulan çeşitli hizmetlerin her birinin diğerlerinden ayrı bir ilgili ürün ya da hizmet pazarı olarak da değerlendirilmesi mümkündür. Ancak Bodrum Limanı'nda bu hizmetler toplu olarak tek bir teşebbüs tarafından sunulduğundan, "kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı" olarak tek bir ana başlık altında toplanmaları uygun bulunmuştur.

##### **I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar**

Liman hizmetlerinin verildiği ilgili coğrafi pazarlar gerek limanın bulunduğu coğrafi konum gerekse limanın hizmet verdiği diğer liman ve hatlar ile yakın ilişkilidir.

Anılan durum, limanlarla ilgili olarak kullanılan ve yakalama alanları (catchment areas) olarak tabir edilen, ilgili limana hizmet veren ya da ilgili limanın hizmet verdiği limanlar ve/veya coğrafi alanları kapsayan, diğer bir deyişle limanın rekabet edebileceği coğrafi aralıklar ile açıklanabilir.

Kruvaziyer limanlarının sundukları hizmetlerin en büyük müşterisi kruvaziyer gemileridir. Dosya mevcudu bilgilere göre, Türkiye'nin henüz standart kruvaziyer imkânlarına sahip bir gemisi bulunmamakta, bu nedenle kruvaziyer sektörü uluslararası kruvaziyer hatları tarafından organize edilmekte ve yönetilmektedir.

100 Kruvaziyer gemilerinin güzergâhlarındaki bir limanda, liman hizmetlerinin fiyatlarının yükselmesi gibi birtakım olumsuzluklarla karşılaşmaları durumunda, güzergâh değişikliği ile koşulları uygun başka bir limanı uğrak limanı yapmaları rastlanılan bir durumdur. Ancak, elbette bu tür liman değişiklikleri turistlerin yolculuk amacının gerçekleşmesini önlememelidir. Bu bakımdan, çizilen rotalarda limanın bulunduğu bölge, bölgenin tarihi ve doğa güzellikleri, yolcuların diğer tercih nedenleri ve ayrıca limanın kapasitesi, su derinliği gibi bir takım unsurlar da dikkate alınmaktadır.

Türkiye'de kruvaziyer turizmine hizmet eden başlıca limanlar, İstanbul, İzmir, Kuşadası, Marmaris, Antalya ve Alanya limanlarıdır.

110 Nihai inceleme kapsamında raportörlerce yapılan araştırma ve görüşmeler dikkate alınarak, kruvaziyer gemilerine yönelik hizmetler açısından coğrafi pazarın tespitinde Türkiye limanlarını yakınlarında buldukları çekim merkezlerine göre gruplandırmak gerektiği neticesine varılmıştır. Buna göre, İstanbul Limanı Türkiye'de kruvaziyer turizmine hizmet veren diğer limanlardan farklı bir konuma sahip olduğundan, anılan Limanı diğer limanlardan ayrı konumlandırmak mümkün olabilmektedir. Buna göre İstanbul, diğer limanlardan daha uzak bir konumda bulunduğu ve ulaşılması için boğazlardan geçilmesi gerektiği için, İstanbul'a gelen gemiler, bu şehri ayrıca seyahat planlarına eklemekte, buna karşılık Ege limanlarına çoğu zaman uğramamayı tercih edebilmektedir. Benzer şekilde, Akdeniz limanlarının da coğrafi pazar tespitinde farklı bir yeri bulunmakta olup, 120 genellikle Mısır ve İsrail gibi ülkeleri güzergâhına alan kruvaziyer gemileri Antalya ve Alanya limanlarına uğramayı tercih etmektedirler. Kruvaziyer turizmine hizmet veren diğer iki liman, Kuşadası ve İzmir limanları Meryem Ana Evi ve Efes Harabeleri'ne yakınlıkları nedeniyle, bu tarihi yerlere gitmek isteyenleri taşıyan kruvaziyer gemilerinin uğrak noktalarıdır. Dosya konusu, Bodrum Limanı ise eğlence için tercih edilen bir liman olup, diğer limanların aksine kruvaziyer gemileri Bodrum'a gece yavaşmaktadır. Gece eğlenceleri için Bodrum Limanı'na alternatif oluşturan tek Türk Limanı Marmaris Limanı'dır. Bu bilgiler çerçevesinde, ilgili coğrafi pazar "Bodrum ve Marmaris limanları" olarak tespit edilmiştir.

130 Esasen, Yunanistan'a ait bir çok limanın da eğlence turizmine hizmet ettiği dikkate alındığında Bodrum ve Marmaris limanlarına alternatif oluşturabilecekleri düşünülebilir. Ancak kruvaziyer gemilerinin anılan limanlara uğradığında ödediği ücretlerin Türk limanlarının çok altında olduğu dikkate alınarak bu limanlar coğrafi pazara dahil edilmemiştir.

## I.2. Tespit ve Savunmalar

### I.2.1. Yapılan Görüşmeler

140 Bodrum Limanı'nın Global Liman tarafından devralınması işlemi ile ilgili olarak, raportörler Türkiye'de faaliyet gösteren çeşitli acente, kruvaziyer firma temsilcileri ve deniz ticaret odası yetkilileri ile görüşerek konu hakkında bilgi almışlardır. Bu kapsamda İstanbul'da Deniz Ticaret Odası, Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği, MSC Cruises Türkiye, Tura Turizm A.Ş., International Travel Services ve Setur Servis Turistik A.Ş. yetkilileriyle; İzmir'de ise Deniz Ticaret Odası, Ticaret Odası ve Karavan Turizm A.Ş. ile görüşülmüştür. Ayrıca Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. İstanbul Liman İşletmesi, TCDD İzmir Limanı ve Bodrum Limanı'nda yetkiler ile görüşülmüştür. Yapılan görüşmelerden ortaya çıkan sonuçları aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür:

150 Kruvaziyer turizmi genel itibarıyla gelir seviyesi ortalamanın üzerinde olan turistlere hitap etmektedir. Ancak son yıllarda 3.000 ve üzeri yolcu kapasiteli gemilerin inşa edilmesiyle beraber bu algı değişmiş ve ortalama bir gelir seviyesine sahip turistler de kruvaziyer turizmine katılmaya başlamışlardır. Kruvaziyer turizmine katılan yolcuların bir kısmı için "gemi" başlı başına bir tercih nedeni olurken, bir diğer kısmı için uğrak limanlar ve etrafında bulunan tarihi/doğal güzellikler çekim merkezi olabilmektedir. Bu nedenle ilgili firmalar hem kruvaziyer gemileriyle turistlerin ilgisini çekebilecek yerlere seferler düzenlenmekte, hem de bu gemileri turistlerin rahatı ve eğlencesi için gerekli her türlü ekipmanla donatmaktadır. Kruvaziyer firmaları bu anlamda daha büyük ve konforlu gemilerle hizmet vermek ve yeni çekim alanları bularak turist götürebilmek amacıyla birbirleriyle sıkı bir rekabet içindedirler. Ülkemizin kruvaziyer turizmi bakımından potansiyeli henüz yeterince kullanılamamakla beraber, son yıllarda ülkemize gelen gemi sayısı ve yolcu sayısında artışlar yaşanmaktadır. Ancak yaşanan bu artışın asıl sebebinin, ülkemizdeki limanların ya da imkanların gelişmesinden ziyade, her yıl hizmete giren yeni gemilerin farklı yerler arama çabaları olduğu sektör yetkililerince dile getirilmektedir.

160 Görüşülen acenteler kruvaziyer turizminin ülkemizde halen çok bilinmediğini, ancak son birkaç yılda önemli ilerlemeler kaydedildiğini ifade etmişlerdir. Türkiye'de henüz yerli kruvaziyer firmaları olmadığından, sektörde faaliyet gösterenler yabancı gemi işletmecilerinin acentesi olarak hizmet vermektedirler. Sektörde yerli turistlerin kruvaziyer turlarına katılımına ilişkin net bir rakam olmamakla beraber, dışarıdan satın alınan turlarla birlikte yaklaşık 30.000 kişinin kruvaziyer turizmine katıldığı belirtilmiştir.

170 Yapılan görüşmelerde, ülkemiz limanlarının genel itibarıyla kruvaziyer gemilerin yanaşabilmeleri açısından henüz yeterli altyapıya sahip olmadığı ifade edilmiştir. Kruvaziyer gemilerin bir limanı tercih ederken göz önüne aldıkları faktörler arasında ilk sıralarda güvenlik, altyapı, liman ücretleri ve uğrak liman çevresindeki mekânlar yer almaktadır. Bu unsurlar kısaca açıklanacak olursa güvenlik hem liman hem de limandan ayrıldıktan sonra turistlerin taşınması esnasında meydana gelebilecek olumsuz durumlar karşısında alınabilecek önlemleri içermektedir. Liman içinde güvenlik hizmetleri uluslararası standart olan ISPS kodları ile ölçülmektedir.

- 180 Kruvaziyer gemileri yanaşırken limanlarda bu standartlara uyulup uyulmadığını kontrol ederken, limanın bulunduğu şehrin de güvenli olup olmadığını kontrol etmektedirler. Güvenlik açısından zafiyet bulunan yöreler fiyat gibi unsurlar bakımından avantajlı olsa dahi işletmeciler tarafından tercih edilmemektedir. Özellikle 11.9.2001 sonrası ABD merkezli kruvaziyer firmaları güvenlik unsuruna daha fazla önem vermeye başlamış ve limanlardan da daha fazla güvenlik önlemi almalarını istemişlerdir. Ülkemizde kruvaziyer gemilerinin yanaştığı limanlarda ISPS standartları bulunmaktadır. Ancak bazı limanlarda (genellikle kamu tarafından işletilen) ekstra güvenlik önlemi alma ve özel güvenlik elemanı temini noktasında sıkıntılar bulunduğu sektör temsilcileri tarafından ifade edilmiştir.
- 190 Altyapı olarak ise gemiler limana yanaşırken uygun uzunlukta iskele veya rıhtım bulunması ve yolcular için bekleme salonlarının olması önem taşımaktadır. Günümüzde inşa edilen gemilerin uzunlukları genellikle 300 metrenin üzerinde olduğundan bu tip gemilerin yanaşabileceği liman sayısı açısından ülkemizde çok fazla alternatif bulunmamaktadır. Yukarıda sayılan özelliklerden sonra kruvaziyer işletmecileri açısından önem taşıyan diğer bir unsur ise liman ücretleridir. Liman ücretleri, geminin limana yanaşırken almak zorunda olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, ayakbasta ücretleri gibi ücretlerden oluşmaktadır. Bunun yanında devlet tarafından tahsil edilen sağlık ve fener hizmetleri ücretleri de bulunmaktadır. Ülkemizde uygulanan liman ücretleri çevre ülkelerdeki benzer limanlara göre oldukça pahalıdır. Bir geminin Yunan limanlarına uğradığında ödediği ücret Türk limanlarının üçte biri kadar olup, ayakbasta ücretlerinde de 10 kata varan farklar bulunmaktadır. Bu ücretlerin diğer ülke limanları ile aynı seviyelere çekilmesi durumunda ülkemize gelen gemi sayısında artış olacağı gibi hâlihazırda sefer düzenleyen gemiler de sefer sıklığını artırmaya çalışmaktadır.
- 200

## **I.2.2. İlgili Tarafın Savunması**

Tarafların 1. ve 2. savunma yazılarında ve sözlü savunma toplantısında aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:

### **I.2.2.1. Usule İlişkin Savunma**

#### **210 - Zımnî Kabulün Gerçekleştiği Savunması**

- 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesinde Kurul'un 30 gün içinde bildirim konusu işleme herhangi bir cevap vermediği yahut işlem yapmadığı takdirde birleşme ve devralmanın yürürlüğe girdiği ifade edilmektedir. Somut olayda Bildirim Formu 17.1.2008 tarihinde Rekabet Kurumu kayıtlarına intikal etmiş ve idarenin zımnî kabulü için öngörülen süre bu tarihte işlemeye başlamıştır. Her ne kadar Ön İnceleme Raporu'nda eksikliklerin 14.2.2008 ve 3.3.2008 tarihlerinde Kurum kayıtlarına intikal eden yazılarla tamamlandığı iddia edilmekte ise de taraf vekillerine sunulan (25.2.2008 ve 29.2.2008 tarihlerinde) Bilgi Sağlama Yazılarından ilk bilgi talebinin 20.2.2008 tarihinde ve sözlü olarak yapıldığı anlaşılmaktadır. Eğer ilk bilgi talebi 20.2.2008 tarihinde gerçekleşmiş ise 30 günlük süreyi geçtikten sonra Kurum ilk işlemi yapmış, dolayısıyla bildirim konusu devralma işlemi zımnî yürürlüğe girmiş demektir. Bu bağlamda mevcut durumda ayrıca izin alınmasına gerek bulunmamaktadır.
- 220

### I.2.2.2. Esasa ilişkin savunmalar

#### - Pazar payının tespit edilmesinde hataya düşüldüğü savunması

230 Global Lİman'ın pazar payını tespit ederken Global Holding'in tek kontrole sahip olduğu limanların hesaplama dâhil edilmesi gerektiği halde, Ön İnceleme Raporu'nda Global Lİman'ın tek başına kontrol etmediği Antalya ve İzmir Limanları da hesaplama dâhil edilmiştir. Bu bağlamda Global'in tek başına kontrol etmediği limanlara ait pazar payları inceleme dışında bırakıldığında, Global'in pazar payı yolcu sayısı esasına göre % (...), gemi sayısı esasına göre de % (...) olacağından, iddia edildiği gibi yüksek çıkmayacaktır.

Burada göz önüne alınması gereken unsurlardan biri de İzmir Limanı'nın hukuki statüsüdür. Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun yürütmeyi durdurma kararı sebebiyle, fiziki devir işlemi gerçekleşmediği için Global Lİman gerçekte İzmir Limanı'nı işleten bir teşebbüs değildir.

240 Göz önüne alınması gereken hususlardan bir diğeri de teşebbüslerin pazar paylarının sürekli olmaması ve yıllar itibarıyla değişiklik göstermesidir. Hâkim durum tespitinde incelenmesi gereken unsurlardan olan bu hususun Global Liman'ın hâkim durumda olup olmadığı ile ilgili değerlendirmede göz önüne alınması gerekmektedir.

#### - Piyasaya giriş önünde engel bulunmadığı ve potansiyel rekabetin var olduğu savunması

250 Liman hizmetleri bakımından piyasaya giriş engeli çok düşük seviyededir. Yatırım maliyetlerinin pazara giriş önünde engel olarak kabul edilmemesi gerekmektedir. Zira bu harcamalar pazarda aktif olarak faaliyet gösteren firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir. Ayrıca yeni kruvaziyer limanı inşa etmek yerine, yeterli rıhtım uzunluğuna sahip mevcut limanlar da küçük yatırımlarla kruvaziyer gemilerin yanaşmasına uygun hale getirilebilir. Batık maliyetler de limanlar açısından söz konusu değildir, zira son 5 yıl içinde Kuşadası, Trabzon, Dikili, Mersin ve İzmir limanları yüksek bedellerle satılmıştır.

Ön İnceleme Raporu'nda göz ardı edilen en önemli hususlardan biri Çeşme Limanı'dır. Ulusoy Grubu tarafından Çeşme Limanı'na kruvaziyer gemilerin yanaşabilmeleri için dolgu çalışmaları devam etmekte olup, mevcut 150 metrelik ana iskelenin 315 metreye çıkarılması ve 212,5 metrelik ikinci bir iskelenin inşa edilmesi söz konusudur.

260 Potansiyel rekabet açısından önem taşıyan limanlardan biri de halen inşaatı devam eden Didim Yat Limanı'dır. 2009 yılında inşaatı tamamlanması beklenen Didim Yat Limanı mevcut kruvaziyer limanlara ciddi bir alternatif olabilecektir.

Yine Fethiye Limanı da bulunduğu konum itibarıyla kruvaziyer turizm açısından elverişli bir limandır. Söz konusu liman, rıhtım uzunluğunun artırılması durumunda küçük ve orta boy kruvaziyer gemiler için uğrak yeri olabilecektir. Ön İnceleme Raporu'nda Bodrum Limanı'na 700 ila 1000 kişilik kruvaziyer gemilerin yanaşabileceği belirtilmiş olup, bu tür gemiler küçük gemiler olarak

adlandırılmaktadır. Dolayısıyla Bodrum Limanı'na yanaşabilen gemilerin Fethiye Limanı'na da yanaşması mümkündür.

270 Dikili Limanı, raporda mevcut limanlara güçlü bir alternatif olmadığı şeklinde değerlendirilmesine rağmen 178 metre uzunluğa ve 8 metre derinliğe sahip olan bu liman bir hudut kapısıdır ve ISPS güvenlik planına sahiptir. Dolayısıyla, Bodrum Limanı'na yanaşabilecek bir kruvaziyer gemi Dikili Limanı'na da yanaşabilecektir.

Güllük Limanı kruvaziyer gemiler bakımından önemli bir potansiyele sahiptir. Her biri 10-12 metre derinliğe ve 173,2 metre uzunluğa sahip olan 2 rıhtım ve 1 iskele bulunmaktadır. Aynı zamanda deniz hudut kapısı olan bu liman Bodrum'a olan yakınlığı sebebiyle kruvaziyer liman hizmetleri pazarı açısından önemli bir potansiyele sahiptir.

*- Coğrafi pazar ve rekabet eden yabancı limanlar savunması*

280 Ön İnceleme Raporu'nda coğrafi pazarın tespitinde hinterlanddan ziyade dinamik unsurun esas alınması gerektiği ifade edilmiştir. Dinamik unsur limanı kullanan gemilerin izlediği hatlardan oluşmakta olup anılan hatlar sadece Türkiye ile sınırlı olmayıp, yakın coğrafya olarak görülebilecek Yunanistan'ı da kapsamaktadır. Zira Akdeniz çanağında faaliyet gösteren kruvaziyer gemilerinin ilk çıkış ve son varış limanları arasında Türkiye ve Yunanistan limanları çoğunlukla bulunmaktadır. Bu bağlamda Yunanistan'da bulunan Mikanos, Santorini, Corfu, Piraeus limanları ve Makedonya'da bulunan Thessalonica Limanı kruvaziyer turizm açısından Türk limanlarına ikame olarak değerlendirilmelidir.

*- Talep elastikiyetinin yüksekliği hakkındaki savunmalar*

290 4054 sayılı Kanun'da yapılan hâkim durum tanımı dikkate alındığında bir firmanın hâkim durumda sayılabilmesi için o firmanın rakiplerinden ve müşterilerinden bağımsız bir şekilde fiyat, arz, üretim gibi faktörleri belirleyebilmesi gerekmektedir. Bu durum pazar gücü olarak da ifade edilebilmektedir. Bir firmanın fiyatını katı bir biçimde yükseltebilmesi için ise karşı karşıya olduğu talebin, fiyat esnekliğinin düşük olması gerekmektedir. Kruvaziyer liman hizmetleri bakımından talep elastikiyetinin yüksek oluşu, bu pazarda, pazar gücünün kullanılması suretiyle fiyatların yükseltilmesini önlemektedir. Ön İnceleme Raporu'nda da belirtildiği gibi kruvaziyer gemilerin değişen şartlara kolayca uyum sağlayabilmesi mümkündür. Bir limanda ücretlerin yükselmesi durumunda güzergâh değişikliği ile uygun olan başka bir limanı uğrak liman yapabilmektedirler. Dolayısıyla ilgili pazarda talebin fiyat ve diğer parametrelere duyarlı oluşu bir hâkim durumun oluşmasını 300 önlemektedir.

*- İç pazarın etkilenmediği savunması*

Hâlihazırda Türkiye'de standart kruvaziyer gemisinin bulunmaması nedeniyle ülkemizde kruvaziyer turizmi hemen hemen tamamıyla yabancı kruvaziyer hatları tarafından kontrol edilmektedir. Kruvaziyer turizmine katılan yolcuları da Ön İnceleme Raporu'nda belirtildiği gibi Kuzey Amerika ve Avrupa ülkelerinin vatandaşları oluşturmaktadır. Türkiye'den katılımın 10.000 kişi gibi sınırlı bir sayıda olması nedeniyle varlığı iddia edilen hâkim durumun ulusal refah dağılımı üzerindeki etkisi son derece sınırlı olacaktır. İnceleme konusu işlemlerde hizmetlerin

310 ağırlıklı olarak yabancı turistlere yönelik olması nedeniyle iç pazarda hissedilir derecede bir etki doğurmayacağı Ön İnceleme Raporu'nda da ifade edilmektedir. Her ne kadar raporda varlığı iddia edilen hâkim durumun turizm gelirlerini önemli ölçüde etkileyeceği ifade edilmiş olsa da, böyle bir senaryonun gerçekleşmesi ancak kruvaziyer hatlarının limanı tercih etmesinde etkili olunabilmesi halinde mümkün olabilecektir. Alım gücü yüksek olan kruvaziyer liman hizmetlerinde liman işletmecilerinin doğrudan bir belirleyiciliği bulunmamaktadır.

*- Hâkim durumun güçlendirilmesinin söz konusu olmadığı savunması*

320 İnceleme konusu işlemde Global Liman'ın hâkim durumda olduğu kabul edilse dahi Bodrum Limanı'nın devralınması bu durumunu güçlendiren unsurlardan biri değildir. Zira Bodrum Limanı'nın inşaatı yeni tamamlanmış olup faaliyete henüz geçmemesi nedeniyle ilgili pazarda cirosu ya da pazar payı bulunmamaktadır. Ön İnceleme Raporu'nda potansiyel rekabet açısından mevcut kruvaziyer limanlarına alternatif bir liman olabileceği gerekçesi ile hâkim durumun güçlendirileceği ifade edilmiştir. Ancak 1997/1 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi" başlıklı 7. maddesi uyarınca bir işlemin yasaklanabilmesi için o işlem sonucunda etkin rekabetin yani faal rekabetin etkilenmesi gerekmektedir. Somut olayda Bodrum Limanı'nın hâlihazırda ilgili pazarda herhangi bir faaliyeti olmaması nedeniyle devralma sonucunda pazar yapısında bir değişiklik meydana gelmeyecektir. Ön İnceleme Raporu'nda Bodrum Limanı'na geleceği tahmin edilen ve kesin olmayan bir pazar payı nazara alınarak bugünden bir değerlendirme yapılmıştır. Bu şekilde öngörüye dayalı, geleceğe yönelik bir değerlendirmeye dayanarak, devralmanın yapıldığı tarihte pazar yapısında hiçbir değişikliğe neden olmayan bir işlemin yasaklanması mümkün ve gerekli değildir. Raporu iddia edilen hususların aksini ifade eden Rekabet Kurulu kararları da bulunmaktadır. 9.10.2006 tarih ve 06-72/951-273 sayılı Kurul kararında "...mevcut iskelesiyle Bodrum Limanı da kruvaziyer limanı olarak anılsa da rıhtım uzunluklarının yetersiz olması nedeniyle orta veya büyük boy kruvaziyer gemileri yaşamadığı için dikkate degecek ölçüde bir pazara sahip bulunmamaktadır." ifadeleri yer almaktadır.

340 Devralma işleminin gerçekleştirilmesi sonucu ortaya çıkan yapısal ve davranışsal durum ve dinamikler ancak 4054 sayılı Kanun ve 1997/1 sayılı Tebliğ çerçevesinde incelenebilir. Gelecekte meydana gelebilecek gelişmelerin ilgili hükümler çerçevesinde incelenmesi mümkün değildir. Ön İnceleme Raporu'nda bahsedilen öngörü gerçekleştiği takdirde 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde işlem yapılması söz konusu olabilecektir.

*- Düzenleyici ve denetleyici tedbirlerin bulunduğu savunması*

350 İlgili piyasada rekabetçi davranışların sergilenmesini sağlayacak düzenleyici ve denetleyici tedbirler bulunmaktadır. Bu tedbirlerin başında Bodrum Yolcu İskelesi Uygulama Sözleşmesi'nde yer verilen düzenlemeler gelmektedir. Sözleşme uyarınca İdarenin geniş bir denetim yetkisi bulunmaktadır. Anılan Sözleşme'de ücretlerin belirlenmesinin yürürlükteki mevzuata uygun olmasının zorunlu tutulduğu ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın 3348 sayılı Kanun uyarınca liman ve iskelelerde uygulanacak ücret tarifelerini incelemek ve gerekli düzenlemeleri yapmak gibi



yetkilerinin bulunduğu göz önüne alındığında piyasadaki rekabetin kısıtlanması mümkün değildir. Ayrıca Bodrum Liman Yönetmeliği'nde yer alan düzenlemeler de Liman Başkanlığı'na her türlü yetkiyi vermektedir. Liman Başkanlığı gemilerin limana yanaşması ve limandan ayrılması hususunda limanın ve gemilerin elverişli olup olmadığını tespit etmeye ve yanaşma ya da ayrılmaya izin vermeye yetkili olan tek mercidir.

- *Global Liman'ın limanı devralması durumunda etkinlik sağlayacağı savunması*

360 Global Liman'ın kruvaziyer liman işletmeciliğinde sahip olduğu tecrübe ve uluslararası ağ sayesinde Bodrum Limanı uluslararası bir pazar olan kruvaziyer liman hizmetleri pazarından önemli bir pay alabilecektir.

### **I.2.3. Hukuki Değerlendirme**

Dosyanın konusu, ERS'nin Bodrum Limanı'nda sahip olduğu % 60 oranındaki hissenin Global Liman tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebine ilişkindir.

370 Konuya ilişkin bildirim üzerine hazırlanan Devralma Ön İnceleme Raporu'nda, raportörlerce "pazardaki rekabeti önemli ölçüde kısıtlamasının kuvvetle muhtemel olduğu kanaatine" varılarak, konunun 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesi çerçevesinde nihai incelemeye alınmasının yerinde olacağı sonucuna varılmıştır.

Kurulun nihai inceleme yapılması kararı üzerine hazırlanan Nihai İnceleme Raporu'nda ilgili ürün pazarı "kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı" şeklinde tespit edilmiş, ilgili coğrafi pazar olarak ise hem Türkiye geneli (ulusal pazar) hem de Ege Bölgesi (yerel pazar) dikkate alınmıştır. Bu veriler çerçevesinde yapılan değerlendirme sonucunda, "İşlemin Türkiye kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri ulusal pazarında hâkim durum yaratarak ve Ege Bölgesi kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri yerel pazarında hakim durumu güçlendirerek rekabeti önemli ölçüde azaltmasının kuvvetle muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmemesi gerektiği" kanaatine varıldığı belirtilmiştir.

380 Söz konusu Rapor, dosyada mevcut tespitler ve Savunmalar dikkate alınarak konuya ilişkin değerlendirme yapılmıştır:

#### **I.2.3.1. Usule İlişkin Değerlendirme**

Taraf vekillerince yapılan savunmalarda, Kurul'un yapılan bildirim 30 gün içinde herhangi bir cevap vermediği ve işlem yapmadığı, bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesi uyarınca devralmanın yürürlüğe girdiği iddia edilmiştir.

390 Bodrum Limanı'nın devrine ilişkin Bildirim Formu ve ekleri 17.1.2008 tarih ve 388 sayılı Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Yapılan incelemede tespit edilen eksiklikler bildirim sahiplerine ilk olarak 29.1.2008 tarih ve 380 sayılı yazı ile bildirilmiştir. Anılan Kurum yazısı üzerine taraf vekillerince gönderilen cevabi yazı ve ekleri 14.2.2008 tarih ve 1030 sayılı Kurum kayıtlarına girmiştir. Daha sonra, gönderilen belgelerde tespit edilen eksikliklerin düzeltilmesi için 26.2.2008 tarih ve 691 sayılı yazı taraf vekillerine gönderilmiş, buna ilişkin cevabi yazı ve ekleri ise 3.3.2008 tarih ve 1331 sayılı Kurum kayıtlarına intikal ederek bildirim

400 tamamlanmıştır. Bunun üzerine hazırlanan 13.3.2008 tarih ve 2008-4-24/Öİ-08-SC sayılı Ön İnceleme Raporu, Rekabet Kurulu'nun 20.3.2008 tarih ve 08-25 sayılı toplantısında görüşülerek işlemin 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesi çerçevesinde Nihai İncelemeye alınmasına karar verilmiştir. Başvuru konusu işlemin nihai incelemeye alındığı, nihai karar verilene kadar askıda olduğu hakkındaki ve ön inceleme raporunda belirtilen hususlara ilişkin savunmaların en geç 30 gün içinde Kuruma gönderilmesini isteyen yazılarımız ise bildirim sahiplerine 24.03.2008 tarih, 1048 sayı ve 28.03.2008 tarih, 1088 sayı ile iletilmiştir.

410 1997/1 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralmaların Bildirilmesi" başlıklı 5. maddesinin beşinci fıkrasında "Bildirim Rekabet Kurumunca alındığı tarihte yapılmış sayılır. Yetkisiz kişiler tarafından yapılmış bildirimler yapılmamış sayılır. Formda istenen bilgilerin yanlış ve eksik olması halinde bildirim, Kurul'un talebi üzerine bu bilgilerin tamamlandığı tarihte yapılmış sayılır." hükmü yer almaktadır. Yukarıda yer verilen dosya evrelerinde belirtildiği üzere bildirim sahiplerine yazılan ilk eksiklik yazısı 29.1.2008 tarihlidir. Bildirim Formu'nun Kurum kayıtlarına intikal ettiği tarih olan 17.1.2008 tarihi dikkate alındığında, geçen süre 12 gün olup, 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesi ve 1997/1 sayılı Tebliğ uyarınca öngörülen 15 günlük ön inceleme ve 30 günlük zımni kabul süreleri dışına çıkmadığı açıktır. Anılan Kurum yazısı üzerine bildirim sahipleri tarafından iletilen cevabi yazı Kurum kayıtlarına 14.2.2008 tarihinde intikal etmiştir. Dolayısıyla başvuru konusu işleme ilişkin süre 1997/1 sayılı Tebliğ uyarınca bu tarihten itibaren yeniden işlemeye başlamıştır. Gönderilen belgelerde tespit edilen eksiklikler bu defa 26.2.2008 tarihli yazı ile bildirim sahiplerine gönderilmiş ve yine anılan Tebliğ ve Kanun hükmü uyarınca öngörülen 15 günlük ön inceleme ve 30 günlük zımni kabul süresi dışına 420 çıkmamıştır. Bunun üzerine Kuruma gönderilen cevabi yazı ve ekleri 3.3.2008 tarihinde gönderildiğinden başvuru konusu işleme ilişkin süre bu tarihten itibaren işlemeye başlamıştır.

İşlemin nihai incelemeye alındığına dair yazımız bildirim sahiplerine 26.3.2008 tarihinde iletiğinden zımni kabulün gerçekleşmesi için gereken 30 günlük süre dolmamıştır. Dolayısıyla bahse konu işlemin zımnen yürürlüğe girdiğini ve ayrıca izin alınmasına gerek olmadığı şeklindeki savunmanın muteber olmadığı kanaatine varılmıştır.

### **I.2.3.2. Esasa İlişkin Değerlendirme**

430 1997/1 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralma Sayılan Haller" başlıklı 2. maddesinin (b) bendine göre, "*herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün malvarlığını ya da ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları devralması veya kontrol etmesi*" 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde teşebbüsler arası birleşme ve devralma olarak kabul edilmektedir.

Bildirim konusu işlem, devre konu şirketin kontrol yapısında değişikliğe neden olacağından, 1997/1 sayılı Tebliğ'in 2. maddesi anlamında bir devralma işlemidir.

Öte yandan, anılan Tebliğ'in 1998/2 sayılı Tebliğ ile değişik 4. maddesinde yer alan, "*...birleşme veya devralmayı gerçekleştiren teşebbüslerin ülkenin tamamında*

440 veya bir bölümünde ilgili ürün piyasasında, toplam pazar paylarının, piyasanın %25'ini aşması halinde veya bu oranı aşmasa bile toplam cirolarının yirmibeş trilyon Türk Lirası'nı aşması halinde Rekabet Kurulundan izin almaları zorunludur." hükmü ile izne tabi birleşme ve devralmalara pazar payı ve ciro eşiği getirilmiştir.

Devralan Global Liman İşletmeleri A.Ş.'nin, ilgili ürün pazarındaki 2007 cirosu (.....) YTL. olduğundan, anılan işlemin Kurul'un iznine tabi olduğu anlaşılmıştır.

450 Dosya konusuna ilişkin coğrafi pazar limanların yakınlarında buldukları çekim merkezlerine göre, dolayısıyla alıcıların tercihleri dikkate alınarak Bodrum ve Marmaris Limanları ile sınırlandırılmıştır. Diğer bir deyişle, ilgili pazarın tespitinde alıcıların davranışları belirleyici olduğundan, coğrafi pazar belirlenirken bu kriter dikkate alınmıştır. Söz konusu pazarda, devralan Global Liman'ın faaliyetinin bulunmaması nedeniyle, devir işlemi sonucunda pazarın yapısında herhangi bir değişiklik olmayacak, dolayısıyla bir yoğunlaşma da söz konusu olmayacaktır.

460 Coğrafi pazar tespitinde hizmeti kullananların tercihlerini esas almamız halinde de, tüm limanların hinterlandlarının Türkiye'den özellikler taşıması nedeniyle, alıcı konumundaki kruvaziyer gemiler açısından söz konusu hizmeti veren limanlar arasında fark olmayacaktır. Bu durumda pazarı belirlerken, coğrafi yakınlığı kriter olarak kullanmak da anlamlı olmayacağından, Ege Bölgesin'deki limanları diğerlerinden ayırmak mümkün olmayacak, Türkiye'nin kruvaziyer hizmeti veren, başta İstanbul olmak üzere, tüm limanları ve hatta fiyat benzerliği bulunan Yunanistan'ın Ege adalarındaki limanlarını da kapsayan çok geniş bir pazar tanımlamak gerekecek ki, bu takdirde de işlemin hiç bir şekilde yoğunlaşma doğurması söz konusu olmayacaktır.

Öte yandan, Dünya'da kruvaziyer gemi hizmetleri 3'ü (Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises ve Star Cruise Group) çok büyük olmak üzere az sayıda teşebbüs tarafından verilmekte olup, bu tip gemilere yönelik liman hizmetleri pazarında herhangi bir liman işletmecisinin fiyat gibi ekonomik parametreleri belirlerken söz konusu teşebbüslerden bağımsız hareket edebilmesi, dolayısıyla hakim duruma gelmesi mümkün görülmemektedir.

470 Rekabet hukuku açısından belirtilmesi gereken son bir husus da kruvaziyer hizmetlerinin neredeyse tamamının yurt dışından gelen turistlere yönelik olması nedeniyle, devir işleminin 4054 sayılı Kanun'un uygulama alanına etkisinin son derece sınırlı olacağıdır.

## J. SONUÇ

480 Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre; bildirim konusu işlemin 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi olduğuna; işlem sonucunda aynı Kanun maddesinde belirtilen nitelikte hakim durum yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece ilgili pazarda rekabetin

**08-71/1150-447**

önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmadığına, bu nedenle bildirim konusu işleme izin verilmesine OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

**Rekabet Kurulu'nun 15.12.2008 Tarih ve 08-71/1150-447 Sayılı Kararına**

**KARŞI OY GEREKÇESİ**

ERS İnşaat Sanayi Ticaret A.Ş.'nin (ERS) Bodrum Liman İşletmeleri A.Ş.'de (Bodrum Limanı) sahip olduğu %60 oranındaki hissenin Global Liman İşletmeleri A.Ş. (Global Liman) tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebine ilişkin olarak Rekabet Kurulu tarafından 15.12.2008 tarihinde alınan karara katılmamaktayım. Şöyle ki;

Kruvaziyer turizmi, turizmin diğer dalları gibi gerek ekonomiye sağladığı döviz girdisi gerekse de işgücüne katkısı nedeniyle ülkemiz açısından önem arz eden sektörlerden biri konumundadır. Kaldı ki, kruvaziyer turizminin turizm sektörünün genel ortalamasından daha hızlı bir büyüme eğiliminde olduğu dikkate alındığında, sektörün özellikle önümüzdeki yıllarda daha da ön plana çıkabileceğini söylemek mümkündür. Ne var ki, kruvaziyer turizminin önemli ayaklarından biri olan kruvaziyer limanlarına baktığımızda ülkemizde büyük kruvaziyer gemilerine hizmet verebilecek limanların hâlihazırda İstanbul, Kuşadası, İzmir, Antalya, Alanya, Marmaris ve devre konu Bodrum limanları ile sınırlı olduğunu görmekteyiz. Bu durum kanaatimce, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde inşası 2007 yılında biten ve 2008 yılında hizmet vermeye başlayan Bodrum Limanı'nın devrini ve dolayısıyla "kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri" pazarındaki rekabetin varlığını oldukça önemli kılmaktadır.

21.7.2008 tarihli Nihai İnceleme Raporu'nun (Rapor) "İlgili Coğrafi Pazar" başlıklı bölümünde de belirtildiği üzere ülkemizin hâlihazırda kruvaziyer gemisi bulunmamaktadır. Bu çerçevede, Doğu Akdeniz çanağındaki ülkelere (İtalya, Yunanistan ve Türkiye) seferleri bulunan kruvaziyer gemileri gerekli altyapı şartlarını sağlayan ülkemiz limanlarını uğrak limanı olarak tercih edebilmektedir. Nitekim Rekabet Kurulu'nun ilgili pazara yönelik önceki kararlarında da kruvaziyer gemileri için ülkemiz limanlarının birbirine alternatif oluşturabileceği sonucuna ulaşılmıştır. Raportörler tarafından yapılan değerlendirmelerde ise Türkiye pazarına yönelik değerlendirmelerin yanı sıra devralma işleminin pazara olan rekabetçi etkilerini daha iyi görebilmek amacıyla sektör yetkililerinden alınan bilgiler ve yapılan araştırmalar neticesinde İstanbul, Ege Bölgesi, Akdeniz Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi şeklinde bölgesel bir ayırımın da etkileri incelenmiştir. Böylelikle, İstanbul'un dünya tarafından da kabul gören bir marka olarak kendine özgü turizm potansiyeli, İzmir ve Kuşadası'nın Meryem Ana ve Efes Harabelerine yakınlığı nedeniyle sahip olduğu dini ve kültürel turizm potansiyeli, Antalya, Alanya, Marmaris ve Bodrum'un deniz-güneş ve eğlence turizmi potansiyeli de

değerlendirmelere katılabılmıştır. Diğer taraftan, söz konusu limanların hinterlandlarından kaynaklanan çeşitli özelliklerinin yanı sıra kruvaziyer hatları tarafından belirlenen güzergâhlar (dinamik unsur) da ilgili coğrafi pazarın tespitinde aynı derecede önem arz etmektedir. Örneğin Akdeniz Bölgesi'nde bulunan Antalya ve Alanya limanları daha ziyade Mısır ve İsrail gibi ülkeleri güzergahına alan kruvaziyer gemileri tarafından tercih edilebilirken, Yunanistan'a uğrayan gemiler açısından ise söz konusu iki limana uğranabilmesi mümkün olabilmekle beraber denizde seyir halinde geçecek süre fazla olabileceğinden ekseriyetle Ege Bölgesi'ndeki limanlar güzergaha dahil edilmektedir. Dolayısıyla, Karar'da ilgili **coğrafi pazarın dinamik unsurlar dikkate alınmaksızın sadece limanın hinterlandında sunulan EĞLENCE TURİZMINE YÖNELİK HİZMETLERLE SINIRLANMIŞ bir biçimde "Bodrum ve Marmaris limanları" olarak tespit edilmesi doğru değildir. Kruvaziyer hatlarının destinasyonları göz önünde bulundurulmaksızın yapılan bu ilgili coğrafi pazar tespitinin, pazardaki yapıyı yeterli derecede ortaya koyamayacak biçimde dar olduğu açıktır.** Globalin pazardaki payına nazaran izin verilmesi olanaksız olan bu devralma işlemine ancak böyle bir coğrafi pazarın kabulü halinde izin verilmesi mümkün olacağı için, bugüne kadar Rekabet Kurulu tarafından uygulanmamış olan bir ölçü nazara alınmış ve işleme izin verilmiştir.

Karar'da ilgili coğrafi pazarın "Bodrum ve Marmaris limanları" olarak dar bir biçimde belirlenmesi pazardaki yapının incelenmesinde ve dolayısıyla devralma işleminin pazardaki etkilerinin değerlendirilmesinde oldukça önemli eksikliklere neden olmuştur. Bu çerçevede, üzerinde durulması gereken en önemli konunun işlemin devralan konumunda bulunan Global Liman'ın ilgili pazardaki faaliyetleri olduğu düşüncesindeyim. Ülkemizde hâlihazırda büyük kruvaziyer gemilerine hizmet verebilen kruvaziyer limanlarının devre konu Bodrum Limanı haricinde İstanbul, Kuşadası, İzmir, Antalya, Alanya ve Marmaris limanları ile sınırlı olduğu ve devralan Global Liman'ın söz konusu altı limandan üçünde (Türkiye'nin en büyük kruvaziyer limanı konumundaki Kuşadası Limanı, Türkiye'nin en büyük üçüncü kruvaziyer limanı konumundaki İzmir Limanı ve Antalya Limanı) ortak veya tek başına kontrole sahip olduğu dikkate alındığında, işlemin pazardaki rekabete olan etkisinin ne derece önemli olduğu net bir biçimde ortadadır.

Devralma işlemi neticesinde Global Liman'ın Türkiye pazarındaki payı 2008 yılında yolcu sayılarına göre %(...)’ye ve gemi sayılarına göre ise %(...)’ye ulaşmış olacaktır. Ege pazarında ise Global Liman'ın payı 2008 yılında yolcu sayılarına göre %(...)’e ve gemi sayılarına göre ise %(...) olacaktır. Global Liman'ın ortak kontrolünde bulunan İzmir ve Antalya limanları, ortak girişim olarak bağımsız birer teşebbüs şeklinde kabul edilmekle beraber oldukça yoğunlaşmış olan ilgili pazardaki koordinasyon riskini ortaya koymak açısından yer verilen pazar payları önemli bir gösterge niteliğindedir. Zira Rapor'un 40.-43., sayfalarında Herfindahl-Hirshmann Endeksi kullanılarak pazarın aşırı yoğunlaşmış olduğu ve pazarda gerçekleştirilecek

birleşme ve devralma işlemlerinin ne derece önem arz ettiği raportörler tarafından net bir şekilde ortaya konulmuştur. Öte yandan, devralma işlemi sonrasında Global Liman'ın tek başına kontrolünde bulunan Türkiye'nin en büyük kruvaziyer limanı olan Kuşadası Limanı ile Bodrum Limanı'nın Türkiye pazarındaki payı 2008 yılında yolcu sayısına göre (...)’ya ve gemi sayısına göre %(...)’ye ulaşacak; Ege Bölgesi’nde ise pazar payı yolcu sayısına göre %(...) ve gemi sayısına göre %(...) olacaktır. Kaldı ki, Kuşadası Limanı'nın önemli rakiplerinden biri olan İstanbul Limanı ise özelleştirme programında olması nedeniyle yeterli yatırım yapamadığından yaratabileceği rekabetçi baskı oldukça sınırlı kalmaktadır.

Devir işleminin önemini ortaya koyan bir diğer önemli husus ise devre konu Bodrum Limanı'nın henüz faaliyete geçmiş bir liman olmasına rağmen kısa sürede pazarda faaliyet gösteren diğer birçok limandan daha yüksek bir pazar payına (Türkiye pazarında yolcu sayısına göre %(...) ve gemi sayısına göre %(...); Ege pazarında yolcu sayısına göre %(...) ve gemi sayısına göre %(...)) yaklaşık ulaşmış olmasıdır. Kruvaziyer turizmde rotaların birkaç yıl öncesinden belirlendiği dikkate alındığında Bodrum Limanı'nın potansiyeli ve devir işleminin pazarda yaratabileceği etki daha net bir şekilde görülebilmektedir.

Diğer taraftan; yeni kruvaziyer limanı inşa edebilmek için uygun yer bulunmasının güçlüğü, uygun kıyı şeridi bulunması halinde dahi liman yatırımlarının gerektirdiği yüksek maliyetler ve yatırımların tabi olduğu hukuki ve bürokratik süreçler de liman yatırımları yapılmasını güçleştirmektedir.

Bu şartlar altında Bodrum Limanı'nın %60 hissesinin hâlihazırda ülkemizdeki en büyük kruvaziyer limanı işletmecisi konumunda bulunan Global Liman'a devredilmesinin pazardaki rekabeti önemli ölçüde azaltacağı düşüncesiyle devir işlemine izin verilmesine karşıyım.

M. Sıraç ASLAN

Kurul Üyesi

Rekabet Kurulu'nun 15.12.2008 günlü ve 08-71/1150-447 Sayılı Kararına;

### KARŞI OY

İzin istemi, ERS İnşaat Sanayi Ticaret A.Ş.(ERS)'nin Bodrum Liman İşletmeleri A.Ş. (Bodrum Limanı)'nda sahip olduğu %60 oranındaki hissenin Global Liman İşletmeleri A.Ş.(Global Liman)'a devredilmesi işlemine ilişkindir.

1997/1 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralma Sayılan Haller" başlıklı 2 inci maddesinin (b) bendinde "herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını ya da ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları devralması veya kontrol etmesi" 4054 sayılı Kanun'un 7 inci maddesi çerçevesinde teşebbüsler arası birleşme ve devralma kabul edilerek, bunlar hakkında Tebliğin 4 üncü maddesindeki koşullara bağlı olarak Rekabet Kurulundan izin alınması gerektiği belirtilmiştir.

Bildirim konusu işlem, devre konu şirketin kontrol yapısında değişikliğe neden olacağından 1997/1 sayılı Tebliğin 2 inci maddesi kapsamında bir devralma işlemi olduğu tartışılmazdır.

Diğer taraftan anılan Tebliğin 1998/2 sayılı Tebliğ ile değişik 4 üncü maddesinde yer alan "... birleşme veya devralmayı gerçekleştiren teşebbüslerin ülkenin tamamında veya bir bölümünde ilgili ürün piyasasında, toplam pazar paylarının, piyasanın % 25 ini aşması halinde veya bu oranı



aşmasa bile toplam cirolarının yirmi beş trilyon Türk Lirasını aşması halinde Rekabet Kurulu'ndan izin almaları zorunludur.” hükmü ile izne tabi birleşme ve devralmalara pazar payı ve ciro eşiği getirilmiştir.

Devralan Global Liman İşletmeleri A.Ş.'nin ilgili ürün pazarındaki 2007 yılı cirosu 30.641.988 Türk Lirası olduğundan söz konusu işlem Kurul'un iznine tabi olmuştur.

Bodrum yolcu limanını, inşaat ve işletmesine ilişkin olarak Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)'ndan 13 yıl 4 ay (süre uzatmaları dahil 49 yılı aşamayacak şekilde) için devralan ERS İnşaat San. ve Tic. A.Ş. %(...) hissesini Global Liman İşletmeleri A.Ş.'ye devretmektedir.

Türkiye'de kruvaziyer turizmine hizmet eden başlıca limanlar; İstanbul, İzmir, Kuşadası, Marmaris, Antalya ve Alanya limanlarıdır. Bodrum Limanı da bu kapsamda kruvazier turizmine yönelik hizmet verecektir.

Ege denizine uğrayan kruvaziyer gemilerin Türkiye ile Yunanistan arasında paylaşılmasına yönelik bir rekabet bulunmaktadır. Bu açıdan Türk limanlarının işletim modeli önem taşımaktadır .

Bu noktada değerlendirilmesi gereken husus, Ege denizinde sunulan kruvaziyer liman hizmetleri pazarından Türkiye'nin daha çok pay alması için bu hizmeti sunabilecek limanların merkezi bir teşebbüs tarafından koordine edilmesi ile Türk limanlarının kendi aralarında rekabet etmelerinin Türk turizmi için oluşturacakları faydanın analizi ve tercihidir.

Rekabet Kurulunun önceki kararlarında, kruvaziyer gemileri için bu limanlardan herhangi birinin uğrak limanı olarak belirlenebileceği, dolayısıyla her bir limanın diğerine alternatif olabileceği değerlendirilmiştir. Nitekim geçmiş yıllarda Kuşadası Limanındaki hizmet fiyatlarının artışı nedeniyle bazı kruvaziyer gemileri alternatif olarak İzmir Limanına uğramayı tercih etmişlerdir.

Bu limanların her birinin yakın hinterlandında, kruvaziyer gemisi yolcularına hitap edebilecek farklı doğa ve tarihi güzellikler bulunmaktadır.

İstanbul’da günübürlük turlar için Topkapı Sarayı, Ayasofya Müzesi ve Sultanahmet Camii, Kuşadası ve İzmir’den Meryem Ana Evi ve Efes harabeleri; Antalya, Marmaris ve Alanya’da ise deniz, güneş veya eğlence turizmi tercih edilmektedir.

Bu durumda “kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri” pazarında coğrafi pazar’ın tespitinde Türkiye limanlarını yakınlarında buldukları çekim merkezlerine göre gruplandırmak daha doğrudur. Dosya konusu Bodrum Limanı ise Ege Bölgesindeki tarih, doğa, deniz, güneş veya eğlence için tercih edilebilecek limanlardan biridir. Bu nedenle ilgili coğrafi pazarın “Ege Bölgesi Kruvazier gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarları” olarak benimsenmesi gerekir.

Bodrum Limanını devralan Global Liman Hizmetleri A.Ş.’in ilgili pazarda Kuşadası Limanındaki pazar payının gemi ve yolcu sayısı dikkate

**08-71/1150-447**

alındığında %(...) , Antalya Limanında %(...) İzmir Limanında %(...) ve Bodrum Limanında %(...) olduğu bilinmektedir.

Global'in tek veya ortak kontrolünde bulunan limanların pazar paylarının bir bütün olarak kabul edilmesiyle hesaplanan HHI değerleri; yolcu sayısına göre 4.594 ve gemi sayısına göre (...) dir.

HHI değerinin 1.800'ü aşması halinde pazarın aşırı yoğunlaşmış kabul edildiği bilinmektedir.

Devralma öncesi pazarın genel yapısının belirlenmesi için rekabet uzmanlarınca nihai inceleme sürecinde yapılan hesaplamalarda ulaşılan HHI değerleri sektörün rekabetçi bir yapıdan uzak olduğunu göstermekteyken devralma sonrası Global için hesaplanan HHI değerleri daha da yükselmiştir.

Yoğunlaşmayı ortaya koyan değerlerdeki bu artış, sektördeki ortak girişimler ağının rekabet üzerine etkisinin bir göstergesidir.

Bodrum limanı henüz faaliyete geçmiş olmasına rağmen limanlarımızın 2008 yılı pazar payları değerlendirildiğinde sektörde uzun zamandır faaliyet gösteren pek çok limandan daha yüksek bir pazar payına ulaştığı görülmektedir.

Kruvaziyer işletme sektöründe rotalar birkaç yıl öncesinden belirlenerek oluşturulmaktadır.

Kruvaziyer işletmecileri bakımından cazip olabilecek bütün limanların tek bir teşebbüs çatısı altında birleştirilmesi, bu teşebbüsün kontrolü dışındaki liman işletmelerinin rekabet imkanlarını kısıtlayacaktır.

Bağımsız limanların rekabet etme imkanı ancak diğer bağımsız limanlarla bir araya gelerek alternatif paketler geliştirmeleriyle oluşabilecektir.

Kruvaziyer liman işletmeciliği pazarında talebin fiyat esnekliğinin yüksek olduğu yolundaki tespit; Türkiye'deki liman hizmetlerinin fiyatları arttığında kruvaziyer işletmecilerinin alternatif yabancı limanlara yöneleceği anlamına gelmektedir.

Ulusal pazarlar kapsamında yapılan değerlendirmelerde tüketimin bir teşebbüse yada bir diğerine yönelmesi; genel refah bakımından olumlu bir süreç olarak değerlendirilse de aynı değerlendirme limanların turistik amaçlı kullanılmaları bakımından yerinde değildir. Çünkü yabancı limanlara yönelen talep ancak ülkenin rekabet gücünün düştüğünün bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

Kruvaziyer turizminin dünya çapında hızla gelişen ve gelişmesi beklenen bir iş kolu olması ve kruvaziyer gemilerinin çok çeşitli turizm alt sektörlerini etkilemekte olması karşısında; iç talebin henüz düşük olduğundan bahisle söz konusu devralma işleminin iç pazarı etkilemeyeceğinden söz edilmesi yanlış, 4054 sayılı Yasanın uygulama alanına etkisinin sınırlı olacağı söylemi de gerçeğe aykırıdır.

**08-71/1150-447**

Bu nedenlerle söz konusu devralma işlemi sonucunda Global Liman İşletmeleri A.Ş.'nin Türkiye'de hakim duruma gelmesi ve Ege Bölgesi kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında hakim durumunun güçlendirilerek rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının muhtemel olacağı, devralma işlemine izin verilmemesi gerektiği görüşüyle karara karşıyım.

Süreyya ÇAKIN

Kurul Üyesi