

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2010-4-171  
**Karar Sayısı** : **10-73/1518-580**  
**Karar Tarihi** : 25.11.2010

**(Önaraştırma)**

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
**Üyeler** : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, Mehmet Akif ERSİN,  
İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY,  
Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

**B. RAPORTÖRLER** : Mehmet YANIK, Bekir KOCABAŞ

**C. BAŞVURAN** : İhbar

**D. HAKKINDA İNCELEME**

**YAPILANLAR** : Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.  
Yenimahalle 101. Cad. 5307 Sk. No:5 33100 Mersin

**E. DOSYA KONUSU:** Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP)'nin Mersin Limanı'nda sunduğu hizmetlerin tarifelerinde aşırı fiyat uyguladığı iddiası.

**F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikâyet başvurusunda özetle; MIP'in Mersin Limanı'ndaki hizmet tarifelerinde aşırı fiyat uygulamak suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği iddia edilmektedir.

**G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 2.7.2010 tarih ve 5139 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 29.7.2010 tarih ve 2010-4-171/İİ-10-HG sayılı İlk İnceleme Raporu, 5.8.2010 tarih ve 10-52 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, 4054 sayılı Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 10-52/1046-M sayı ile karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca düzenlenen 9.11.2010 tarih ve 2010-4-171/ÖA-10-140.MY sayılı Önaraştırma Raporu 23.11.2010 tarih ve REK.0.08.00.00-110/474 sayılı Başkanlık önergesi ile 10-73 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da;

- MIP'in; Akdeniz Bölgesi'nin Doğusu, İç Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi "dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı", "dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı" "genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı" ve "konteynır elleçleme hizmetleri pazarı" ilgili pazarlarından, sadece "konteynır elleçleme hizmetleri pazarı"nda hâkim durumda olduğu;

- Bununla birlikte, söz konusu teşebbüsün "konteynır elleçleme hizmetleri pazarı"nda uyguladığı tarifelerin, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde aşırı fiyat yoluyla hâkim durumun kötüye kullanılması olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığı,

- Dolayısıyla başvuru konusuna ilişkin olarak herhangi bir işlem yapılmasına gerek bulunmadığı

görüşüne yer verilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### I.1. İlgili Pazar

#### 50 I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Başvuru konusu ve Mersin Limanı'nda sunulan hizmetler dikkate alınarak, dosya kapsamında ilgili ürün pazarları, "dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı", "dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı" "genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı" ve "konteynır elleçleme hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir.

#### I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

Doğu Akdeniz'de önemli bir liman olan Mersin Limanı'nın, ihracat ve ithalat yükleri bakımından hinterlandı, Akdeniz Bölgesi'nin doğusu, İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu bölgelerinden oluşmaktayken, transit yükler bakımından bu alan, Kuzey Irak ve İran'a kadar uzanabilmektedir. Bu çerçevede dosya 60 kapsamında ilgili coğrafi pazar, "Akdeniz Bölgesi'nin doğusu, İç Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi" olarak tespit edilmiştir.

### I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

#### I.2.1. MIP Yetkilileri ile Yapılan Görüşme

Raportörlerin görüştüğü MIP yetkilisi konuya ilişkin olarak aşağıdaki hususları ifade etmiştir:

- Mersin Limanı'ndaki yükleme boşaltma faaliyetlerimiz genel kargo, dökme kuru, dökme sıvı, konteynır ve Ro-Ro yükleme ve boşaltmasından oluşmaktadır. Çevremizde çok sayıda liman, genel kargo, dökme yük ve Ro-Ro yükleme boşaltması yapmaktadır. Kargo yükleme boşaltma hizmetlerinde hinterlandımız, İç 70 Anadolu (Konya Ankara Kayseri bölgesi), Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi'nden oluşmaktadır. Transit yükler açısından ise Kuzey Irak Bölgesi ve İran'a hitap etmekteyiz. Özellikle Konya Ankara Bölgesi'ndeki yükler, başka limanlara da gidebilmektedir. Genel kargo'daki pazar payımızı kesin olarak bilemiyoruz. İskenderun Körfezi'nde genel kargo yüklemesi yapan 15 liman bulunmaktadır. Ayrıca Taşucu Limanı'ndan da genel kargo yüklemesi yapılmaktadır.

- Konteynır taşımacılığında hinterlandımız da genel kargo ile aynıdır. Taşucunda ve İskenderun Limanı'nda Atakaş Limanı, Assan Limanı, TCDD İskenderun Limanı ve İsdemir Limanı'nın konteynır elleçleme potansiyeli bulunmaktadır. Halihazırda İskenderun Limanı'nda küçük çapta konteynır elleçlemesi yapılmaktadır. Ancak ihale 80 şartnamesi'nde 6 yıllık dönem içerisinde 400 bin TEU konteynır kapasitesinin oluşturulması şart koşulmuştur. Şu anda fiilen kayda değer bir konteynır elleçlemesi yapan liman yoktur; bunun sebebi ise, mevcut rakamlarla konteynır elleçlemesi için yapacakları yatırımları karşılayamayacaklarını bilmeleridir. Önümüzdeki dönemde konteynır elleçleme hizmetleri sektöründe rekabetin artmasını bekliyoruz. Şirketimizin özelleştirmeden sonraki ... yıllık dönem içerisinde kapasiteyi ... TEU'ya konteynır veya TEU karşılığında kuru veya sıvı yük'e çıkartması gerekmektedir. Ancak bu kadarlık bir işin limanımıza gelebileceğinden emin değilim. Bu yıl elleçleme faaliyetlerimizin ... artmasını bekliyoruz. Ortalama büyüme ise, yıllık %...'dur. Şirketimiz önümüzdeki ... yılda, ... yapmayı planlamaktadır. Şu anda 5-6 bin TEU'luk 90 gemiler gelmektedir. Bu yatırımla birlikte, önümüzdeki dönemde 14-15 bin TEU'luk gemilerin gelmesi hedeflenmektedir.

- 100 - Konteynır yüklemesinde, en az fiyat kadar hizmet kalitesi önemlidir. Gerekli yatırımlar yapılmadığı sürece fiyat düşük de olsa daha iyi hizmet sunan limanlar tercih edilmektedir. Zira yk sahipleri bakımından, limana ödenen elleçleme bedelinden çok daha fazla, bekleme için demoraj bedelinin ödenmemesi önem arz etmektedir. Örneğin İzmır'de ... Euro demoraj maliyeti ortaya çıkmaktadır. Bir "gantry crane" 10 milyon ABD Doları iken, mobil vinç 2-3 milyon ABD Doları'dır; ancak "gantry crane" ile hızınız artmaktadır. İyi hizmet sunabilmek için bu yatırımları yapmanız gerekir.
- Özelleştirme bedelinin peşin ödenen tutarı 755 milyon ABD Doları'dır, %... 'si peşin ve geri kalanı banka kredisi ile ödenmiştir. Ayrıca ilk dönem yatırımlarını gerçekleştirmek için de ayrı bir kredi kullanılmıştır. Kredi, ... deme planı vardır. Bugüne kadar yapılan yatırımlar ... milyon TL'dir ve dökümü teslim edilmiştir. Ancak bu yatırımlara bakım/onarım giderleri dâhil değildir.
- 110 - İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi'ne göre yerine getirilmesi gereken kapasite taahhüdü ... milyon TEU'dur. Buna göre 5 yıl sonunda ulaşılması gereken kapasite ... milyon TEU konteynır veya ... milyon TEU konteynıra ek olarak ... milyon ton konvansiyonel yk kapasitesidir.
- Özelleştirme evraklarında limanın konteynır kapasitesinin devir esnasında 835.000 TEU olduğu belirtilmiştir. Mevcut konteynır kapasitesi ise yaklaşık ... TEU'dur. Geçtiğimiz aylarda 2 adet Mobil Riştim Vinci (MHC) teslim alınmıştır, ... Alınan MHC'ler şu anda dökme yük ellelemesini desteklemek için kullanılmaktadır.
- 120 - Yatırımın ana sebebi Mersin Limanı'nın Akdeniz'de her türlü kargoyu elleleyebilen bir aktarma limanı haline gelmesidir. şu andaki alternatif limanlar Beyrut ve Mısır'daki limanlardır. MIP olarak avantajımız gelecek olan ana gemiler olacaktır. Mersin Limanı'nda ithal, ihraç ve transit yüklerin payı da çok fazladır, büyük gemiler bu kargolarla birlikte transshipment yük de getirerek tek bir uğrak yapmış olacak dolayısıyla Mersin Limanı'nı tercih edeceklerdir. İlk aşama olarak ... yıl sonunda yaklaşık ... ABD Doları yatırım tamamlanacak, sonrasında talebe bağlı olarak yatırımların devamı planlanmaktadır. Mersin Limanı'nın aktarma limanı olmasından sonra ana gemi doğrudan MIP'ye geleceğinden temel olarak navlun maliyetlerinde avantaj sağlanacaktır. Mersin Limanı'nın diğer limanlara tercihen kullanılmasında müşterilere sağlanacak mevcut avantajı konteynır başına yaklaşık ... ABD Doları'dır. Diğer ve daha önemli bir avantaj ise zamandan avantaj sağlanacak olması, yüklerin nihai müşterilere daha çabuk ulaşacak olmasıdır.
- 130 - Sadece İskenderun olarak düşünmemek gerekir, diğer tüm limanlarla rekabette önemli olan 2 unsur fiyat ve hizmet kalitesidir. MIP temel olarak hizmet kalitesini artırmayı hedefleyecektir. Daha büyük ve kapasitesi daha fazla vinçlerle işlem hızını ve dolayısıyla hizmet kalitesini artırmak fiyattan ziyade temel öncelik olacaktır. Ayrıca ithalatçı/ihracatçı için daha önemli bir avantaj olan hizmet sürelerinin kısaltılması hedeflenecektir.
- Bizim ithalatçı/ihracatımız burada Mersin gibi bir ana liman olması halinde zaman, maliyet, vs gibi birçok avantajdan faydalanacaktır. Navlun Hong Kong'dan Mersin'e 40' konteynır için 3240 USD dir, Mersin'in kullanılması halinde yaklaşık ... olacaktır. Yaşanan deneyimlerden de gözlemlenmektedir ki konteynırılarını diğer limanlarda aktarma yapmaları durumunda gecikmeler yaşanmakta, bu nedenle de hammadde sağladıkları fabrikalarda işlemler durma aşamasına gelmektedir. ...
- 140 - Vergi sonrası karlılık, 2007 yılı için ... TL, 2008 yılı için ... TL, 2009 yılı için ... TL ve 2010 30 Eylül itibariyle ... TL'dir. Karlılık hesaplamalarında amortismanı tabi tutulan

## 10-73/1518-580

kalemlerin yanı sıra, limanın TCDD'den devralınmış olması nedeniyle 36 yıl sonunda TCDD'ye teslim edileceğinden, gider olmayan gösterilemeyen kalemler de vardır, dolayısıyla şirketin karlılığı finansal tablolarda gösterilenden daha azdır. Örneğin yenileme yatırımları vergi dairesi tarafından kabul edilmediğinden amortismanına tabi tutulmaktadır. Toplam yenileme yatırımları (gantry crane, trafolar, ana elektrik hatları, römorkörlerin makineleri ile birlikte yenilenmesi vb gibi) 2007 Mayıs ayından 31.12.2009 sonuna kadar ... TL'dir ve tablo haline getirilerek teslim edilmiştir.

150 - Konteynır yükleme/boşaltma hizmetlerinde %15, genel kargo hizmetleri için %5 zam yapılmış, gemiye verilen deniz hizmetlerine ise herhangi bir zam yapılmamıştır. Konteynır yükleme/boşaltma geliri toplam gelirin %... tekabül etmekte, bu hizmet için yapılan ortalama zam oranı ise %14-15'tir. Konteynır ardiye geliri toplam gelirin %... karşılık gelmektedir, detaylı kalemlere uygulanan zam oranları teslim edilen tablolarda mevcuttur. Konvansiyonel kargo yükleme/tahliye gelirleri toplam gelirin % ... tekabül etmekte, bu kaleme uygulanan ortalama zam oranı ise %5'tir. Deniz hizmetleri (pilotaj, römorkaj, palamar, barınma) hizmetleri toplam gelirin %... tekabül etmektedir ve bu hizmet ücretlerine herhangi bir zam uygulanmamıştır.

160 - Zam uygulanmasına gerekçe olarak, toplu sözleşme sonucunda işçilik maliyetlerinin %15-18 arasında artması, yakıt maliyetlerinde 2010 9 Ocak – 30 Haziran'a kadar gerçekleşen %9 artış, ekipman bakım onarım ve saha düzenlemeleri için yapılan harcamalar örnek gösterildi. Devirde sağlam olarak teslim edilen birçok ekipmanların devir öncesinde gerekli rutin bakımları yapılmadığından devirden sonra yüksek maliyetlerle ekipmanların bakım ve onarımlarının yapılması, trafoların değiştirilmesi, vs gerekti. Ayrıca bakım onarım yapılan makinelerin yerine yapılan kiralamalar da maliyetlerin beklenenden yüksek olmasına neden oldu. Personel giderlerinin toplam giderlerdeki payı %..., taşeron giderleri payı %..., yakıt %..., elektrik %... ve diğer giderler %... tür (küsurlar hariç yüzdelerdir). Sonuç olarak yapılan zammın ana gerekçeleri işletme maliyetleri ve yapılması planlanan yatırımlardır. Ayrıca vurgulamak isterim ki limana ek olarak ... kişilik istihdam sağlanacaktır ve dolayısıyla liman hizmetleri sadece kar amaçlı değildir, toplumsal kamu hizmetlerine de katkı sağlamaktadır ve çeşitli sosyal projelere de destek verilmektedir.

170 Ayrıca, İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi'ne göre enflasyon ve döviz kuruna bağlı olarak zam yapma hakkımız vardır, bu bağlamda bugüne kadarki döneme bakıldığında %17 oranında artırıma gitme hakkımız bulunmaktadır. Buna ek olarak İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi'nde ücret artırımlarını kısıtlayan hükümler de vardır ve yaptığımız artırımlarda bu hükümlere uygun olarak hareket etmekteyiz. Ayrıca bizim ücret artışı verdiğimiz hizmetlere karşılık olarak konteynır tahliye/yükleme hizmetlerinde yaklaşık %15 iken, acenteler herhangi bir ek hizmet vermeden, bizim faturalarımızın üzerine müşterilere fatura kesmektedirler. Böylelikle fatura tutarları 180 120 ABD Dolarından minimum 170 ABD dolarına çıkmıştır ve yaklaşık %21 artışa tekabül etmektedir. Acentelerin uygulamış olduğu bu artışın limanımız ile herhangi bir ilgisi bulunmamaktadır.

190 - Zamların neticesinde karlılık oranının nasıl etkileneceği hususunda, maliyetler netleştikten sonra yorum yapmak uygun olacaktır. Yapılan toplu iş sözleşmesiyle personel maliyetleri arttı, ayrıca taşeron maliyetleri de arttı. Bunların dışında amacımız da uluslar arası standartlara erişmek ve o zamana kadar yüksek karlılık söz konusu değil. Karlılık açısından geçmiş TCDD dönemi ile MIP karşılaştırıldığında, devir öncesinde bildirilen maliyetlerin devir sonrasında beklenenden çok daha fazla olduğunu gördük. Buna en büyük neden, TCDD'nin birçok hizmeti kendisi veriyor gibi kabul edilmesine rağmen fiili hizmetlerin aslında acenteler ve gümrükçülerin kendi ekipman ve maliyetleri ile gerçekleştirmiş olmasıdır.

## 10-73/1518-580

Devir sonrası operasyonel karlılık oranları 2007 için %..., 2008 için %..., 2009 için ise %...tir, dünya limanlarında ise karlılık oranı yaklaşık %60-70'tir.

### I.2.2. İmtiyaz Sözleşmesi'nin İlgili Hükümleri

TCDD Mersin Limanı'nın 36 Yıl Süre ile İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi'nin önemli maddelerine aşağıda yer verilmiştir:

"Taraflar

Madde 1:

200 *Bu Sözleşme'nin tarafları, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (İdare) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) ile PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu tarafından kurulan Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği Anonim Şirketi'dir."*

"Sözleşmenin Konusu

Madde 2:

210 *Bu sözleşme, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30 Aralık 2004 tarih ve 2004/128 sayılı Kararı ile özelleştirme programına alınan TCDD'ye ait Mersin Limanı'nın, 9 Haziran 2005 tarihinden itibaren yayınlanmaya başlayan ihale ilanı ve 13 Haziran 2005 tarihinden itibaren yatırımcılara dağıtmaya başlanan ihale şartları belgesi uyarınca yürütülen ihale sonucunda teklif veren PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu tarafından kurulmuş Şirket (İşletici) ve İdare arasında, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun hükümlerinin Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na tanıdığı yetki, Danıştay'ın imtiyaz sözleşmesine ilişkin görüşü, Rekabet Kurulu'nun işletme hakkının devredilmesi işlemine izin verilmesine ilişkin 19.09.2005 tarih ve 2005/120 sayılı kararı uyarınca İdare ve TCDD ile İşletici arasında, Liman'ın İşletici tarafından Sözleşme hükümleri çerçevesinde 36 yıl süreyle işletilmesi ve bu süre sonunda işler bir durumda TCDD'ye devrini düzenlemektedir."*

"İşletici'nin Yükümlülükleri

Madde 9:

220 ...

#### 9.7. Yatırım Zorunluluğu

9.7.1. Sözleşme Süresince Yatırım Zorunluluğu: İşletici, Liman'ı daima günün teknolojik şartlarına ve modern liman işletmesinden beklenen hizmet seviyesine uygun şekilde tutmak ve çalıştırmak zorundadır. İşletici, Sözleşme'nin süresi boyunca liman işletmesini anılan standartlarda tutabilmek için gerekli bütün yatırımları kendisi karşılayacaktır. Sözleşme'nin 9.14. ve 19. Maddesi hükümleri saklıdır.

230 9.7.2. İlk Dönem Yatırım Zorunluluğu: Sözleşme imza tarihinden itibaren ilk 5 (beş) yıl içinde İşletici, Liman'da kapasite artırımına gitmek ve bunun için gerekli bütün yatırımları gerçekleştirmek zorunda olup, Liman'ın üç vardiyada yıllık en az ... TEU (twenty feet equivalent unit) konteynır, ... ton kuru yük elleçleme kapasitesine çıkarılma yükümlülüğü bulunmaktadır. Ancak İşletici'nin tercihinin göre işbu Maddede yer alan kapasite artırım yükümlülüğü sadece konteynır elleçleme kapasitesinin arttırılması yöntemi ile de karşılanabilir. Bu taktirde 1 TEU=5 ton kuru yük olarak hesaplanacak ve İşletici Limanı'nın kapasitesini ... TEU seviyesine getirdiği taktirde İlk Dönem Yatırım Zorunluluğu yükümlülüğünü yerine getirmiş olacaktır. İşletici tarafından ilk Dönem Yatırım Zorunluluğunu karşılamak amacıyla, ... TEU'dan az olmamak şartıyla, konteynır ve kuru yük elleçlemeye yönelik çeşitli kombinasyonlar

... da uygulayabilecektir. İşbu madde hükümleri uyarınca kapasite artırımının tamamen konteynır elleçlemesine yönelik olmasına izin verilmesi, Sözleşme'nin 9.14.4. Maddesi uyarınca İşletici'nin belli bir hizmet sınıfını Liman'da sunmayı sona erdirmeden önce takip etmesi gereken usulü veya TCDD'nin onayını alma zorunluluğunu ortadan kaldırmaz.

...

9.14.2. İşletici, Liman'ın Türkiye ekonomisi açısından öneminin bilincinde olup, Liman'ın gelirlerini azaltıcı veya Liman'a gelecek trafiği ve genel talebi ciddi oranda düşürecek politikalar izlemeyeceği ve Türkiye'nin bölgesel rekabet gücünü zaafa düşürmeyecek şekilde hareket edeceğini kabul, beyan ve taahhüt eder. İşletici, Liman'dan yararlanan bölgesel yük sahiplerinin uluslararası rekabette etkin bir şekilde yer alabilmeleri için Liman'ın etkin, hızlı ve verimli bir şekilde çalışmasının ve Liman tarifelerinin bu işlemlerinin rekabet gücüne olumsuz etkide olmayacak şekilde belirlenmesi gerekliliğini tespit ve kabul eder.

...

#### 9.16. Tarifeler

9.16.1. İşletici, Liman hizmetlerine ilişkin ücret tarifelerini yürürlükteki mevzuat çerçevesinde tespit etmeye yetkilidir. Anılan tarifeler rekabetçi bir anlayışla belirlenecektir.

9.16.2. Liman'da teslim tarihinden itibaren üçüncü yılın sonuna, yani 11 Mayıs 2010 tarihine kadar İşletici'nin uygulayacağı tarifeler, TCDD'nin Liman'da 31 Aralık 2006 tarihinde ABD Doları bazında uygulamakta olduğu ve Sözleşme'ye Ek 9.16.2 olarak eklenmiş bulunan tarifelerden daha yüksek olmayacaktır. Ancak bu 3 (üç) yıllık dönemde, Üretici Fiyat Endeksinde (ÜFE), ABD Doları/TL paritesinden daha fazla değişimin gerçekleşmesi halinde, İşletici, Ek 9.16.2.'de yer alan tarifelerde, bu fazlalık oranında artırıma gidebilecektir. ÜFE'nin ABD Doları/TL paritesine oranı arasındaki farklılıklar 3'er aylık dönemler halinde 11 Ağustos 2007 tarihinden başlamak üzere değerlendirmeye dahil edilecektir. İşletici, Liman'da teslim tarihinde TCDD tarafından sunulmakta olan bir hizmetin tarifesi veya çeşitli hukuki veya teknik zorunluluklar nedeniyle uygulamak zorunda kaldığı ek fiyatlandırmaların (sürşarj) miktarını belirlemekte, ilk üç yıl içerisinde TCDD'nin onayını almak şartıyla serbesttir. İşletici, tarifelerde indirimde gitmekte serbesttir. Bu maddede yer alan yükümlülüklerin yerine getirilmesi halinde 17. Madde hükümleri uygulanacaktır.

9.16.3. İşletici, Liman'ın Teslim tarihini müteakip üçüncü yılın sonundan, yani 11 Mayıs 2010 tarihinden itibaren, 9.13. Maddede belirlenen şekilde, (yıllara yayılmış İşletme Hakkı Bedeli de bir maliyet kalemi olarak sayılmak üzere) her bir farklı hizmet kategorisi için maliyet ayrıştırması sistemi ile gider hesabı tutmak ve "fahiş fiyat"landırmadan kaçınmak zorundadır. Bu maddede yer alan yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumunda 17. Madde hükümleri uygulanır.

9.16.4. "Fahiş fiyat", bir hizmete yönelik fiyatın (tarifenin) maliyetinden ciddi biçimde yüksek olarak belirlenmesidir. Fahiş fiyata ilişkin değerlendirmelerde İşletici'nin ödemiş olduğu İşletme Hakkı Bedeli de değerlendirmeye dahil edilir. İşletici'nin fahiş fiyat uygulaması iddiaları değerlendirilirken, özellikle Akdeniz'de bulunan benzer limanların tarifelerinin karşılaştırılmasından da yararlanır. Fahiş fiyatlandırma iddialarına ilişkin değerlendirmelerde İşletici'nin giderlerini makul seviyelerde bulunup bulunmadığı, bir başka deyişle İşletici'nin giderlerinin, makul ekonomik ve rasyonel bir açıklama olmaksızın, sektöre ortalamasının ciddi biçimde üstünde gerçekleşip gerçekleşmediği değerlendirilmeye dahil edilir. Ek 9.16.2.'de yer alan tarifeler ve gelecekte Üretici Fiyat Endeksi oranında yıllık bazda yapılabilecek uyarlamalar karine

290 olarak fahiş fiyat olarak değerlendirilemezler. İşletme Hakkı Süresi boyunca, değişen ekonomik, teknolojik ve işletmecilik koşulları nedeni ile iş bu karinenin TCDD tarafından çürütülmesi mümkündür. Bu karine, İşletme Hakkı Süresince, Ek 9.16.2'de yer alan tarifelerin, enflasyon uyarlamasına tabi tutulmuş seviyesinin üstüne çıkarılamayacağı anlamına da gelmektedir.

İşletici herhangi bir teşebbüse, tarifeler veya hizmet kalitesi veya hiyerarşisine ilişkin ayrımcı uygulamalara gitmeyecektir. Ancak İşletici ekonomik ve rasyonel gerekçelerle bazı müşterilere veya müşteri gruplarına avantajlı, indirimli tarifeler uygulayabilir. Liman'dan mutlak veya fiili münhasır yararlanma hakkı hiçbir teşebbüs veya gruba bırakılamaz. Liman, ilgili ücretlerin ödenmesi ve makul ticari sair şartlara riayet edilmesi koşuluyla yükleme, boşaltma ve ilgili diğer hizmetler için bütün teşebbüslere açık olacaktır.”

### 1.3. Değerlendirme

300 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde: “Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır.” hükmü yer almaktadır. Söz konusu Kanun maddesi çerçevesinde herhangi bir teşebbüs faaliyetinin hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için öncelikli şart, incelemeye konu teşebbüsün hâkim durum niteliğini haiz olmasıdır. Dolayısıyla hâkim durum niteliğini haiz olmayan bir teşebbüsün herhangi bir faaliyetinin Kanun'un 6. maddesi kapsamında değerlendirilebilmesi veya teşebbüsün herhangi bir faaliyetinin kötüye kullanma olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Bu nedenle Kanun'un 6. maddesi 310 çerçevesinde yapılacak değerlendirmelerde öncelikle hakkında ihbar başvurusunda bulunulan teşebbüsün ilgili pazarda hâkim durumda olup olmadığının tespit edilmesi gerekmektedir. Hâkim durumun varlığı halinde başvuru konusu iddiaların kötüye kullanma niteliğinde olup olmadığı değerlendirilmektedir.

#### 1.3.1. Hâkim Durum Değerlendirmesi

4054 sayılı Kanun'un “Tanımlar” başlıklı 3. maddesinde hâkim durum, “belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü” olarak tanımlanmıştır. Hâkim durum tespitinde genel olarak başvuruya konu teşebbüs ve rakiplerinin ilgili pazardaki pazar payı, pazardaki potansiyel rekabet, pazara giriş engellerinin bulunup bulunmadığı, teşebbüsün pazardaki davranışları gibi unsurlar değerlendirilmektedir. 320

Yukarıda da belirtildiği üzere, rekabet hukuku incelemelerinde hâkim durum tespiti yapılırken kullanılan ölçütlerin başında, pazar payı gelmektedir. Hem ilgili teşebbüsün hem de rakiplerinin pazar payları bu açıdan önemlidir. Bir firmanın ilgili pazardaki pazar payının çok yüksek olması çoğu zaman o firmanın hâkim durumda olduğuna dair önemli bir gösterge olmakla birlikte, tek başına hâkim durumu göstermek bakımından yeterli değildir. Pazara giriş engellerinin olmadığı ve potansiyel rekabetin yüksek olduğu piyasalarda çok yüksek pazar payları bulursa dahi, bu durum, teşebbüsün hâkim durumda olduğu sonucuna ulaşmakta yeterli olmamaktadır. Şayet 330 bir pazarda potansiyel rekabetin varlığından bahsedilebiliyorsa, mevcut firmaların hâkim durumdaki teşebbüsler gibi davranamayacakları, örneğin fiyatlarını tekelci seviyeye yükseltmeyecekleri genel olarak kabul edilmektedir. Rekabet hukuku anlamında potansiyel rekabetin varlığından söz edebilmek için ise, pazara girişlerin olası (likely), etkili (sufficient) ve zamanlı (timely) olması gerekmektedir. Girişin olası olması için, pazara eklenecek üretim miktarı ve pazardaki yerleşik firmaların tepkileri dikkate alındığında potansiyel rakipler açısından pazara girişin rasyonel olması

gereklidir. Bunun yanında girişin çabuk ve pazar gücüne karşı koyabilecek ölçüde etkili olması da önemlidir. Pazar özelliklerine bağlı olmakla beraber, genellikle iki yıllık bir süre içerisindeki girişler zamanlı kabul edilebilmektedir. Girişin etkili olması için de yoğunlaşmanın rekabet karşısı etkilerine karşı koyabilecek yeterli kapsam ve büyüklükte olması, küçük ölçekli bir giriş olmaması gerekmektedir.

Yukarıda belirtildiği üzere, dosya kapsamında ilgili ürün pazarları, “dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı” ve “konteynır elleçleme hizmetleri pazarı” olarak; ilgili coğrafi pazarlar ise “Akdeniz Bölgesi'nin doğusu, İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgeleri” olarak belirlenmiştir. dosya mevcudu bilgilere göre, Mersin Limanı'nın Akdeniz Bölgesi'ndeki limanlar içerisinde 2008 yılında sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarındaki payı %...; kuru yük elleçleme hizmetleri pazarındaki payı %...; konteynır elleçleme hizmetleri pazarındaki payı %... olarak gerçekleşmiştir. Liman'ın 2009 yılındaki pazar payları ise, sıvı yük elleçleme hizmetlerinde %...; kuru yük elleçleme hizmetlerinde %...; konteynır elleçleme hizmetlerinde ise %... olarak gerçekleşmiştir.

Görüldüğü üzere, Mersin Limanı, konteynır elleçleme hizmetleri pazarında, Akdeniz kıyısındaki limanlar arasında %...'lik pazar payı ile çok büyük bir işlem hacmine sahiptir. Ülkemizin Akdeniz kıyı şeridinde Mersin Limanı dışında konteynır elleçleme hizmeti veren Ortadoğu Antalya Limanı'nın pazar payı %... olup TCDD İskenderun Limanı'nın pazar payı (%...) ise ihmal edilebilir derecede düşüktür. Akdeniz kıyısında bulunan bu limanlardan Ortadoğu Antalya Limanı'nın, Mersin ve TCDD İskenderun limanlarından farklı bir coğrafi pazarda bulunduğu dikkate alındığında, Mersin Limanı'nın ilgili pazardaki payının %100'e yakın olduğu görülmektedir.

Mersin Limanı'nın Akdeniz Bölgesi'ndeki limanlar içerisinde konteynır elleçleme hizmetlerinde oldukça yüksek bir pazar payına sahip olmasının en başta gelen nedeni, limanın alt ve üst yapısının, konteynır elleçlemeye imkân verecek nitelikte olmasıdır. Gerçekten de Mersin Limanı, coğrafi konumunun yanında, konteynır elleçlemesi için kilit unsurlar olan liman arka sahası genişliği, su derinliği (draft), rıhtım uzunluğu, rıhtımların taşıma kapasitesi, mendirek uzunluğu, demir ve kara yolları ile bağlantı ve konteynır elleçlemesi için gerekli araçlar bakımından ülkemizin Akdeniz kıyı şeridindeki diğer limanlardan ayrılmakta ve konteynır taşımacılığı için elverişli bir liman olarak ön plana çıkmaktadır.

Bölgedeki diğer limanların konteynır elleçleme kapasitesi incelendiğinde ise, özellikle İskenderun Körfezi'ndeki bazı limanlarda konteynır elleçleme altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmaların bulunduğu görülmektedir. Ayrıca, hâlihazırda ihalesi tamamlanmış olan İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin ihale şartnamesinde, altı yıllık bir dönem içerisinde limanın konteynır kapasitesinin 400 bin TEU/yıl'a çıkartılması yönünde bir hüküm bulunmaktadır. Ancak, İskenderun Körfezi'ndeki bu çalışmalardan, 2010 yılında 250 bin TEU/yıl kapasite ile faaliyete geçmiş olan Assan Limanı dışındakilerin henüz proje düzeyinde olduğu görülmektedir. Ayrıca, herhangi bir limanda konteynır taşımacılığının yapılabilmesi, tek başına söz konusu limanın kapasitesine ve performansına bağlı olmayıp, etkili bir konteynır limancılığı açısından, düzenli hat taşıyıcılarının ilgili limana çekilmesi de gerekmektedir. Ne var ki, uluslararası taşıma yapan bu taşıyıcıların, yıllardır çalışmakta oldukları limanları bırakarak yeni bir limana yönelmelerinin kolay olmadığı bilinmektedir. Dolayısıyla İskenderun Körfezi'ndeki limanlarda önümüzdeki dönemde konteynır elleçleme altyapısı geliştirilse bile, bu limanların en azından iki yıl gibi kısa bir süre içerisinde MIP üzerine ciddi bir rekabetçi baskı yaratması mümkün değildir. Bu çerçevede, hâlihazırda MIP'ın konteynır elleçleme hizmetleri pazarında hâkim durumda bulunduğu değerlendirilmektedir.



390 Dökme kuru yük, dökme sıvı yük ve genel kargo elleçleme hizmetlerinin ise, Mersin Limanı ile aynı bölgede faaliyet gösteren çok sayıda liman tarafından da sunulabiliyor olması nedeniyle, bu pazarlarda MIP'in hâkim durumda bulunmadığı neticesine varılmıştır.

### I.3.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması İddiasının Değerlendirilmesi

Önaraştırmanın konusu, Mersin Limanı'nın işletmecisi olan MIP'in, liman hizmetlerine ilişkin olarak 2008 ve 2010 yılında yayımladığı tarifelerle belirlediği fiyatların aşırı fiyat niteliğini taşıyıp taşımadığına ilişkindir. Yukarıda MIP'in sadece konteynır elleçleme hizmetleri pazarında hâkim durumda bulunduğu tespit edilmiş olması nedeniyle, bu bölümde sadece bu pazara ilişkin aşırı fiyat iddiaları değerlendirilmiştir.

400 Mersin Limanı'nın 11 Mayıs 2007 tarihinde resmen MIP tarafından devralınmasıyla birlikte, 14 Nisan 2008 tarihine kadar limanda, büyük oranda TCDD'nin 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla uyguladığı tarife uygulanmıştır. 15 Nisan 2008 tarihinde bazı tarifelerde artışa gidilirken daha önce ücret alınmayan bazı hizmetler için ücret alınmaya başlanmıştır. Son olarak 1 Haziran 2010 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, MIP tarafından yeni bir tarife hazırlanmış ve yürürlüğe konulmuştur.

410 Bu tarifeler incelendiğinde, genel olarak yükleme boşaltma hizmetlerine 2008 yılında %8-10 arasında, 2010 yılında ise %14-15 arasında bir zam yapıldığı görülmektedir. Ardiye hizmetlerinde ise, 2008 yılında bazı kalemler için yaklaşık %10 oranında zam yapılmışken, 2010 yılında bekleme gününe ve konteynır türüne göre değişmekle birlikte, %2,5'den %85'e varan oranlarda zam yapılmıştır. Bununla birlikte, ardiye hizmetlerindeki yüksek oranlı zamların, özellikle 31 gün ve üzeri bekleme süreleri için yapıldığı dikkat çekmektedir. Uzun bekleme süreleri için yüksek oranlarda zam yapılmasının, Liman yetkilileri tarafından da ifade edildiği üzere, MIP'in, yüklerin liman sahasındaki bekleme sürelerini kısaltma yönündeki ticari stratejisinin bir parçası olarak ortaya çıktığı değerlendirilmektedir.

420 Bunların dışında, terminal giriş ve çıkış ücretleri için 2008 yılında ciddi bir artış yapılmazken, 2010 yılında bu ücretlerde yaklaşık %21 ila %29 oranında artış yapılmıştır. Fiyat artışı dikkat çeken bir diğer kalem olan CFS<sup>1</sup> (konteynır yük İstasyonu) hizmetlerinde ise, 11 Mayıs 2007 tarihinde limanın devralınmasıyla, 50 ABD Doları olan hizmet bedeli 89 ABD Doları'na çıkartılmış ve böylece yaklaşık %78 oranında zamlı tarife uygulanmaya başlanmıştır. 2008 yılında bu hizmete yaklaşık %7 oranında; 2010 yılında ise %21 ila %40 oranında ilave fiyat artışı yapılmıştır.

Hizmet kalemlerinde yapılan fiyat artışlarına gerekçe olarak, MIP yetkilileri tarafından birkaç husus ileri sürülmüştür. Bunlardan ilki, limanda bugüne kadar yapılan ve önümüzdeki dönemde de devam edecek olan yatırımların ve bakım onarım masraflarının getirdiği maliyetlerdir. Devir esnasında sağlam olarak teslim edilen pek çok ekipmanın devir öncesinde rutin bakımları yapılmadığı için, devir sonrasında yüksek maliyetlerle bakım ve onarımının yapılması gerektiği, hatta bunların bir kısmının tamamen yenilenmesi gerektiği belirtilmiştir. Limanda bakım onarım giderleri dışında bugüne kadar yapılan yatırımlar, ... TL tutarındadır.

430 Diğer taraftan, yukarıda da belirtildiği üzere, özelleştirme esnasında Liman'ın konteynır elleçleme kapasitesi, 835.000 TEU iken, üç yıllık süre zarfında bu kapasite, Liman'da yapılan düzenlemeler ve yatırımlarla ... TEU'ya çıkartılmıştır Ayrıca, devir esnasında imzalanan İmtiyaz Sözleşmesi gereği, beş yıllık işletme dönemi sonunda limanın konteynır elleçleme kapasitesinin ... TEU'ya çıkartılması gerekmektedir. Bu çerçevede, MIP'in önümüzdeki beş ila on yıllık dönem içerisinde Mersin Limanı'nı

<sup>1</sup> Konteynır içerisine yükün doldurulması veya içerisinden boşaltılmasının yapıldığı yere CFS denilmektedir.

## 10-73/1518-580

Doğu Akdeniz’de bir aktarma limanı haline getirmeye yönelik olarak yaklaşık ... ABD Doları tutarında bir yatırım planladığı, bu çerçevede ilk aşama olarak 2,5 yılın sonunda ... ABD Doları tutarında bir yatırımın tamamlanmasının öngörüldüğü, devamında ise talebe bağlı olarak yatırımların devam etmesinin öngörüldüğü belirtilmiştir.

440 MIP yetkililerinin fiyat artışlarına ilişkin sundukları bir diğer gerekçe ise yakıt maliyetlerindeki ve personel giderlerindeki artıştır. Buna göre, toplam giderlerin yaklaşık %... oluşturan personel giderlerinde 2010 yılında yapılan toplu sözleşme sonucunda, %... oranında artış gerçekleşmiştir. Toplam giderlerin yaklaşık %... oluşturan yakıt giderleri ise 2010 yılının Ocak-Haziran ayları arasında %... oranında artmıştır.

450 MIP’in limanı işletme hakkının karşılığı olarak ödediği 755 Milyon ABD Doları’nın kredi geri ödemesinin de bu kapsamda dikkate alınması gerekmektedir. Bu tutarın %... peşin, geri kalanı ise banka kredisi ile ödenmiştir. Ayrıca ilk dönem yatırımlarının gerçekleştirilmesi için de ayrı bir banka kredisi kullanılmıştır. Kredi, ... yıllık bir geri ödeme planına bağlanmıştır.

Son olarak, İmtiyaz Sözleşmesi’nin 9.16.2. maddesinde, limanın MIP’a devir tarihinden itibaren üçüncü yılın sonuna, yani 11 Mayıs 2010 tarihine kadar geçen dönemde, Üretici Fiyat Endeksinde, ABD Doları/TL paritesinden daha fazla değişimin gerçekleşmesi halinde, MIP’ın tarifelerinde fazlalık oranında artırıma gidebileceği düzenlenmiştir. MIP’ın 2008 yılında yapmış olduğu fiyat artışlarının bu çerçevede yapıldığı değerlendirilmiştir.

460 Yukarıda genel olarak MIP tarafından farklı hizmet kalemlerinde yapılan fiyat artış oranları sunulmuştur. Ancak kabul edilecektir ki bu rakamlar, maliyetlerdeki artışla ilişkilendirilmediği sürece, tek başına aşırı fiyat tespitinde bir işleve sahip değildir. Bu bağlamda, özellikle 2008 yılındaki zamların MIP’ın kârlılığında önemli bir artış yaratıp yaratmadığının tespiti açısından, aşağıda MIP’ın 01 Ocak 2010-31 Temmuz 2010 tarihlerine ilişkin maliyet ayrıştırma raporu çerçevesinde farklı gelir/gider kalemlerindeki toplam gelir, toplam gider, kâr ve zarar durumlarını gösteren tabloya yer verilmiştir:

Tablo-1: MIP’in 01.01.2010–31.07.2010 tarihleri arasındaki Maliyet Ayrıştırması Raporu Çerçevesinde Kâr/Zarar Durumu

<i>Gelir/Gider Tipi</i>	<i>Toplam Gelir (TL)</i>	<i>Toplam Gider (TL)</i>	<i>Kâr/Zarar</i>	<i>Kâr/Zarar Oranı (%)</i>
Atık toplama, Arıtma ve Depolama Hizmetleri	...	...	...	...
Diğer Hizmetler ve Gelirler	...	...	...	...
Dökme Katı Yükleme Boşaltma Hizmetleri	...	...	...	...
Dökme Sıvı Yükleme Boşaltma Hizmetleri	...	...	...	...
Karışık Yük Yükleme Boşaltma Hizmetleri	...	...	...	...
Konteynır Ardiye Hizmetleri	...	...	...	...
Konteynır İçi Yükleme Boşaltma Hizmetleri	...	...	...	...
Konteynır Terminal Hizmetleri	...	...	...	...
Konteynır Yükleme Boşaltma Hizmetleri	...	...	...	...
Kuru Yük Ardiye Hizmetleri	...	...	...	...
Palamar Hizmetleri	...	...	...	...
Pilotaj Hizmetleri	...	...	...	...

**10-73/1518-580**

Römorkaj Hizmetleri	...	...	...	...
Ro-Ro Hizmetleri	...	...	...	...
Yolcu Hizmetleri	...	...	...	...
<b>TOPLAM</b>	...	...	...	...

470 Tabloya göre MIP, 01 Ocak 2010-31 Temmuz 2010 tarihleri arasında konteynır yükleme ve boşaltma hizmetlerinden %...; konteynır ardiye hizmetlerinden %...; konteynır içi yükleme ve boşaltma hizmetlerinden %...; konteynır terminal hizmetlerinden ise %... oranında kâr elde etmiştir. Aynı dönemde teşebbüsün toplam kârlılığı ise %... olarak gerçekleşmiştir. Anılan dönemde, MIP'in konteynır ardiye hizmetleri dışındaki hizmetlerdeki kârlılık düzeyi, aşırı fiyat tespiti için oldukça düşüktür. MIP'in konteynır ardiye hizmetlerinde elde ettiği %... kârlılık düzeyi ise, ilk bakışta yüksek gözükmeyle birlikte, aşağıda açıklanacak nedenlerden ötürü, bu verinin aşırı fiyat tespiti için yeterli olmadığı kanaatine varılmıştır:

480 Öncelikle, konteynırlara ilişkin ardiye hizmetleri, sadece limanlarda sunulan bir hizmet olmayıp, liman dışında bağımsız teşebbüslerce de sunulabilmektedir. Yük sahiplerinin bu hizmeti liman dışından da temin etme imkânına sahip oldukları dikkate alındığında, MIP tarafından uygulanan ardiye hizmetinde yüksek bir fiyat uygulanmış olsa bile, bu uygulama sonucunda ciddi bir tüketici zararı oluşmayacağı değerlendirilmektedir.

490 Ayrıca, liman işletmeciliği sektöründe maliyet ayrıştırması yöntemiyle hesaplanacak bir kârlılık düzeyi aşırı fiyat tespiti için sağlıklı değildir. Zira liman işletmeciliğinde maliyet ayrıştırması yapılırken, yönetim giderleri gibi birtakım ortak maliyetlerin, farklı hizmetlere dağılımında objektif bir kriter geliştirmek güçtür. Bu noktada, maliyet ayrıştırması yapılırken genel olarak her bir hizmetin, toplam gelirler içindeki payı ölçüsünde maliyetten pay alması şeklinde bir yöntem benimsenmekle birlikte, bu yaklaşımın ilgili hizmetin gerçek maliyetini yansıtmayacağı açıktır. Kesin çizgilerle belirlenemeyen bir maliyet ayrıştırmasından hareketle herhangi bir teşebbüsün kârlılık düzeyinin tespit edilmesi ve buradan hareketle ilgili teşebbüsün fiyat politikalarına müdahale edilmesi ise, teşebbüslerin ticari faaliyetlerine haksız bir şekilde müdahale edilmesi riskini taşımaktadır. Dolayısıyla, liman işletmeciliği sektöründe aşırı fiyat tespiti yapılırken, limanda sunulan herhangi bir hizmet veya hizmetlerdeki aşırı fiyatın ve dolayısıyla tüketici zararının açık olduğu durumlar hariç olmak üzere, global bir bakış açısıyla, liman işletmecisinin limandaki operasyonlarının ve genel kârlılığının dikkate alınması isabetli olacaktır.

Bu çerçevede MIP'in 2007, 2008 ve 2009 yıllarındaki operasyonel kârlılığına ve genel kârlılığına ilişkin tablolar aşağıdaki şekildedir:

500 *Tablo-2: MIP'in 2007, 2008 ve 2009 Yıllarındaki Operasyonel Kârlılığı ve Genel Kârlılığına İlişkin Bilgiler*

	2007	2008	2009
<i>NET SATIŞLAR (TL)</i>	...	...	...
<i>SATIŞLARIN MALİYETİ(-) (TL)</i>	...	...	...
<i>FAALİYET GİDERLERİ (-) (TL)</i>	...	...	...
<i>TOPLAM GİDERLER (TL)</i>	...	...	...
<i>OPERASYONEL KAR/ZARAR (TL)</i>	...	...	...
<i>Operasyonel % Kârlılık (Kâr miktarı/Satış tutarı)</i>	...	...	...

**10-73/1518-580**

	NET SATIŞLAR	...	...	...
	(TL)			
	TOPLAM MALİYETLER	...	...	...
	(Finansman Dâhil)			
	(TL)			
Genel Karlılık	Kar /Zarar Miktarı	...	...	...
	(TL)			
	% Kârlılık	...	...	...
G	(Kâr miktarı/Satış tutarı)			

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere MIP, 2007 yılında operasyonel anlamda %...zarar etmişken, 2008 yılında %... oranında, 2009 yılında ise %... oranında kâr etmiştir. Ancak bu veri, aşırı fiyat değerlendirmesi açısından MIP'in gerçek ekonomik durumunu göstermekten uzaktır. Zira finansal tablolarda, MIP'in limanı devralırken ödediği ... TL tutarındaki bedelin kredi anapara geri ödemeleri, gider olarak gösterilememektedir. MIP'in finansman giderlerinin gider hesabına dâhil edilmesi durumunda ise, MIP'in 2007 yılında % ...; 2008 yılında % ...; 2009 yılında ise % ... zarar ettiği görülmektedir. Dolayısıyla MIP'in 2008 ve 2010 yıllarında yapmış olduğu fiyat artışlarında bu zararı azaltma amacı ön plandadır.

- 510 Aşırı fiyat değerlendirmelerinde dikkate alınan bir diğer husus, hâkim durumdaki teşebbüsün uyguladığı fiyatın rakiplerin uyguladığı fiyatlarla karşılaştırılmasıdır. Aşağıda, Mersin Limanı ile benzer konumdaki bazı limanların konteynır yükleme ve boşaltma ücretlerini karşılaştıran tabloya yer verilmiştir:

**10-73/1518-580**

*Tablo-3: Bazı Yurtiçi ve Yurtdışı Limanlardaki Konteyner Yükleme ve Boşaltma Ücretlerinin Karşılaştırılması (ABD Doları)*

<i>İŞLEM</i>	<i>ANTALYA</i>	<i>MERSİN</i>	<i>İZMİR</i>	<i>MARPORT</i>	<i>MARDAŞ</i>	<i>KUMPORT</i>	<i>GEMPORT</i>	<i>Trabzon (ALPORT)</i>	<i>Selanik</i>	<i>Köstence</i>	<i>Hayfa</i>	<i>Dimyat</i>	<i>Beyrut</i>	<i>Akabe</i>
20' dolu konteyner tahliye	140	120	95	125	75	95	80	50	120	90	43	50	56	44
20' boş konteyner tahliye	45	45	35	45	20	35	20	10	78	87	21	35	30	44
40' dolu konteyner tahliye	140	120	95	125	75	95	80	50	168	100	64	100	77	66
40' boş konteyner tahliye	45	45	35	45	20	35	20	10	109	90	31	70	42	66
20' dolu konteyner yükleme	105	110	90	115	50	70	55	30	96	90	38	50	41	44
20' boş konteyner yükleme	55	45	35	45	20	25	25	10	78	87	18	35	22	44
40' dolu konteyner yükleme	105	110	90	115	50	70	55	30	135	100	57	100	56	66
40' boş konteyner yükleme	55	45	35	45	20	25	25	10	109	97	28	70	31	66
Transshipment 20' Laden Cntr	200	55	110	120	125	140	100	na	163	120	40	96	112	87
20' dolu konteyner transshipment	200	110	110	120	125	140	100	na	163	130	61	116	153	131
20' boş konteyner transshipment	no charge	38	70	60	40	50	40	na	163	117	19	66	60	87
40' boş konteyner transshipment	no charge	38	70	60	40	50	40	na	163	127	30	76	84	131

520 Tabloda görüldüğü üzere, MIP'nin en önemli gelir kalemlerinden biri olan konteynır doldurma ve boşaltma işlemleri için 2010 tarifesinde yer alan ücretler, ülkemizdeki Antalya, Mersin ve Marport Limanları'nda uygulanan ücretlerden daha düşük, Yunanistan'ın Selanik Limanı'nda uygulanan ücretle aynı seviyededir.

530 Ayrıca, dosya mevcudu bilgilerden, Mersin Limanı'nda ardiye, kilitleme, kilit sökme, konteynır içini doldurma ve boşaltma hizmetleri için uygulanan ücretlerin de, ülkemizdeki ve Akdeniz'deki diğer limanlardan uygulanan ücretlerden belirgin şekilde yüksek olmadığı görülmektedir. Bu hizmetler için MIP tarafından uygulanan ücretler, ülkemizdeki ve Akdeniz'deki bazı limanlara kıyasla düşük, bazılarına kıyasla yüksek, bazıları ile ise yakın düzeydedir. Örneğin, MIP tarafından Mersin Limanı'nda uygulanan otuz günden daha az süreli ardiye ücretleri, ülkemizdeki Marport, Antalya ve Haydarpaşa Limanlarına yakın veya bu limanlardan daha düşük iken, otuz bir günden daha uzun süreli ardiye ücretleri, genel olarak bu limanlardan daha yüksektir. Bununla birlikte, söz konusu rakamlar, Doğu Akdeniz'deki Hayfa ve Akabe Limanları'nda uygulanan ücretlerden daha düşüktür.

540 Sonuç olarak, Mersin Limanı'nda konteynır elleçleme ile ilgili hizmetler için uygulanan ücretlerin ülkemizdeki ve Akdeniz'deki benzer limanlarda uygulanan ücretlerle karşılaştırılması sonucunda, MIP'ın ücretlerinin aşırı fiyat olarak nitelendirilebilecek şekilde rakiplerinden yüksek olmadığı görülmektedir. Yukarıda sunulduğu şekliyle, MIP'ın genel kârlılık düzeyinin de aşırı fiyat iddialarını destekleyecek düzeyde olmadığı dikkate alındığında, Mersin Limanı'nda 2008 ve 2010 yıllarında yayımlanan fiyat tarifeleri ile oluşan fiyatların, aşırı fiyat niteliğini taşımadığı kanaatine varılmıştır.

## J. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve dosya kapsamına göre; dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikâyetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.