

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2006-4-270 (Özelleştirme Nihai Bildirim)
Karar Sayısı : 06-72/951-273
Karar Tarihi : 9.10.2006

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10 **Başkan** : Mustafa PARLAK
Üyeler : Rifki ÜNAL, Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI,
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN.

B.RAPORTÖRLER : M. Haluk ARI, Evren SESLİ

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN** : Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu

20 **D. TARAFLAR** : - Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu
Büyükdere Cd. No:14334394 Esentepe/İstanbul
- Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş.
Rıhtım Cd. No:57 34425 Karaköy/İstanbul
- İC İçtaş Hava Limanı Yatırım İşletme ve Ticaret A.Ş.
Kızılırmak Sk. No:31 Kızılay/Ankara

30 **E. DOSYA KONUSU:** Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. (Antalya Limanı)'nin %99 oranındaki hissesinin, TMSF tarafından açılan ihalede en yüksek teklifleri veren Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş. (Akdeniz A.Ş.) ve İC İçtaş Hava Limanı Yatırım İşletme ve Ticaret A.Ş. (İC İçtaş)'den herhangi birisine devri işlemine izin verilmesi talebi.

F. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 27.12.2005 tarih ve 9220 sayı ile giren Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu (TMSF)'nin ön bildiriminde, Antalya Limanı'nın %99 oranındaki hissesinin satışına ilişkin olarak, 1998/4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumu'na yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ" in 4. maddesi uyarınca Rekabet Kurulu'nun görüşü talep edilmiştir.

40 8.2.2006 tarih, REK.0.08.00.00-140/77 sayılı mesleki daire görüşü ile 10.3.2006 tarih, 1478 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden TMSF'nin görüşü, 23.3.2006 tarihli Kurul toplantısında görüşülerek, ek çalışma yapılmasına karar verilmiştir.

Bu defa, mesleki daire görüşü, TMSF'nin görüş yazısı ve ek çalışmayı içeren Bilgi Notu dikkate alınarak, 17.4.2006 tarih ve 06-28/345-M sayılı karar ile konuya ilişkin Rekabet Kurulu Görüşü oluşturulmuş ve anılan İdare'ye bildirilmiştir.

06-72/951-273

50 Kurum kayıtlarına en son 4.9.2006 tarih, 5911 sayı ile giren TMSF'nin izin başvurusu 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" ve 1998/4 sayılı Tebliğ'in ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 15.9.2006 tarih, 2005-4-270/ÖN-06-MHA sayılı Özelleştirme Nihai Bildirim Raporu, 15.9.2006 tarih, REK.0.08.00.001-120/247 sayılı Başkanlık önergesi ile 19.9.2006 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş olup, 06-66/884-M sayıyla, dosya konusunun Hukuk Müşavirliği'nin mütalaası ve konuya ilişkin yargı kararları ile birlikte sunulmak üzere incelemeye alınmasına karar verilmiştir.

Bildirime konu satış işlemi, 4.10.2006 tarih, REK.0.03.00.00-120/2461 sayılı Başkanlık önergesi ile 06-72 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: İlgili raporda;

- 60 - bildirim yapılan işlemin 4054 sayılı Kanun kapsamında izne tabi olduğu,
- yapılan ihalede en yüksek teklifleri veren Akdeniz A.Ş. ve IC İçtaş'tan herhangi birisinin Antalya Limanı'nın %99 oranındaki hissesini devralması işlemine izin verilmesinin yerinde olacağı

görüşlerine yer verilmiştir.

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. İlgili Pazar

70 H.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Antalya Limanı; dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo, Ro-Ro, konteyner ve yolcu gemilerine hizmet veren çok amaçlı bir liman durumundadır. Limana gelen yolcu gemileri ise esas itibarıyla kruvaziyer gemileridir. Dolayısıyla, ilgili ürün pazarı "*dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo, konteyner elleçleme ve kruvaziyer limanı hizmetleri pazarı*" olarak tespit edilmiştir.

H.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

- 80 Antalya Limanı'nın ağırlıklı olarak hinterland trafiğine hizmet eden bir liman olduğu göz önüne alınarak; dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri için ilgili pazar "Batı Akdeniz Bölgesi" olarak belirlenmiştir. Öte yandan, özellikle kruvaziyer hatlarının uğrak yeri belirlerken sahip oldukları esneklik dikkate alındığında, kruvaziyer limanı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar "*Türkiye Cumhuriyeti sınırları*"dır.

90 **H.2. TARAFLAR****H.2.1. Akdeniz Liman İşletmeciliği A.Ş. (Akdeniz A.Ş.)**

Akdeniz A.Ş., %50 hisse ile Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş. (Global Altyapı) ve %50 hisse ile Çelebi Yatırım Danışmanlık ve İşletme A.Ş. (Çelebi Yatırım) tarafından Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. ihalesi için kurulmuştur. Şirketin 4 üyeden oluşan yönetim kurulunda her ortağın 2 üyesi görev almaktadır. Akdeniz A.Ş.'nin yönetim kurulu üyelerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-1: Akdeniz A.Ş.'nin Yönetim Kurulu Üyeleri

Üye Adı	Görevi	Şirket
Can ÇELEBİOĞLU	Başkan	Çelebi Yatırım
Mehmet KUTMAN	Başkan Yardımcısı	Global Altyapı
Uğur Tefrik DOĞAN	Üye	Çelebi Yatırım
Gregory Michael Kiez	Üye	Global Altyapı

100

Global Altyapı, finans, enerji ve altyapı sektörlerinde faaliyette bulunan Global Yatırım Holding A.Ş.'nin altyapı işletmeciliği ve gayrimenkul geliştirme alanlarında faaliyet gösteren iştirakidir. Global Yatırım Holding A.Ş., Global Menkul Değerler A.Ş. unvanlı şirketin faaliyet alanı ve unvanı değiştirilerek yeniden yapılandırılması neticesinde 1.10.2004 tarihinde holding olarak faaliyete geçmiştir. Global Yatırım Holding A.Ş.'nin başlıca iştirakleri; finans alanında Global Menkul Değerler A.Ş., Hedef Menkul Değerler A.Ş., Global Portföy Yönetimi A.Ş., Global Hayat Sigorta A.Ş.; enerji alanında Enerji Yatırım Holding A.Ş., Gaznet Şehir Doğalgaz Dağıtım A.Ş. (Konya doğalgaz lisansına sahip), Çorum Gaz A.Ş. (Çorum doğalgaz lisansına sahip), Dodaş Doğalgaz Dağıtım A.Ş.; alt yapı alanında ise Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş.'dir.

110

Akdeniz A.Ş. ortaklarından Global Yatırım aynı zamanda Kuşadası Limanı'nı işletmekte olan Ege Liman İşletmeleri A.Ş.'nin %65 oranında hissesine sahiptir. Ege Liman İşletmeleri A.Ş.'nin diğer ortakları %27,5 ile Royal Caribbean Cruises Limited ve %7,5 ile Marvel Investment S.A'dır.

1958 yılından beri yer hizmetleri, güvenlik, turizm, personel taşımacılığı ve araç kiralama, fast-food, antrepo işletmeciliği, havaalanlarında terminal İşletmeciliği gibi çeşitli alanlarda hizmet veren Çelebi Grubu 1995 yılından Çelebi Holding A.Ş. adı altında faaliyetlerine devam etmektedir. Holding bünyesinde yer alan Çelebi Yatırım ise kara, hava, deniz ve demiryolu terminal binalarını işletmek veya işlettirmek, söz konusu alanlarda danışmanlık hizmeti vermek amacıyla kurulmuştur.

120

H.2.2. IC İçtaş Hava Limanı Yatırım İşletme ve Ticaret A.Ş. (İçtaş)

Faaliyetlerine 1969 yılında kurulan İbrahim Çeçen şahıs firması ile başlayan ve halihazırda inşaat, turizm, enerji, tarım, liman ve havaalanı işletmeciliği gibi değişik sektörlerde 11 firmaya sahip olan IC Holding A.Ş.'nin bünyesinde faaliyet gösteren İçtaş, 2004 yılında havalimanı, liman işletimi konusunda uzmanlaşmak için kurulmuştur.

130

Holding bünyesinde bulunan inşaat firmasının liman, havalimanı ve benzer projeler ile ilgili aldığı işlerin hem yatırım hem de işletme dönemlerinin yürüten İçtaş faaliyetlerine 7.4.2005 tarihinde hizmete giren Antalya AYT Terminali işletmesi ile başlamıştır. İçtaş, Çelebi Holding A.Ş. ile halen Antalya Dış Hatlar 2 No'lu terminalini işletmekte olan şirketin %50 hissesine sahiptir. İçtaş'ın sermaye yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo-2: İçtaş'ın Sermaye Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Murat ÇEÇEN	24,5
Fırat ÇEÇEN	24,5
Serhat ÇEÇEN	24,5
Salih ÇEÇEN	24,5
Yıldırım AKDEMİR	2

140 İçtaş'ın yönetim ve denetim kurulu üyeleri ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Üye Adı	Görevi
Fırat ÇEÇEN	Başkan
Serhat ÇEÇEN	Başkan Yardımcısı
Yıldırım AKDEMİR	Üye
Serkan KOÇAK	Denetçi

H.3. YAPILAN TESPİTLER VE HUKUKİ DEĞERLENDİRME

Bildirim konusu, Antalya Limanı'nın %99 oranındaki hissesinin, TMSF tarafından açılan ihalede en yüksek teklifleri veren Akdeniz A.Ş. ve İC İçtaş'tan herhangi birisine devri işlemine izin verilmesi talebinden ibarettir.

150 TMSF, 1998/4 sayılı Tebliğ'in 3. maddesinde düzenlenen pazar payı eşiği aşıldığından işlem hakkında Kuruma ön bildirimde bulunmuş olup, aynı Tebliğ'in "İzin Başvurusuna Tabi Özelleştirme Yolu ile Devralmalar" başlıklı 5. maddesi uyarınca, Rekabet Kurumu'na ön bildirimde bulunulması zorunlu olan özelleştirme yolu ile devralma işlemleri için izin alınması da zorunlu olduğundan, dosya konusu işlemin izne tabi olduğu anlaşılmıştır.

Dosya mevcudu bilgilerden, bildiri yapılan işlem sonucunda Antalya Limanı'nın kontrolü el değiştireceğinden, işlem 1997/1 sayılı Tebliğ'in 2. maddesi anlamında bir devralma işlemidir.

160 Öte yandan, Tebliğ'in 4. maddesinde "*bir birleşme veya devralma sonucunda birleşmeyi 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 Lirası'nı aşması halinde Rekabet Kurulu'ndan izin almaları zorunludur*" ifadesi yer almaktadır.

Antalya Limanı'nın pazar paylarının dökme kuru yükte %100, dökme sıvı yükte %51,67, genel kargoda %79,24 ve konteyner elleçlemede %100 olması nedeniyle devir işlemi anılan Tebliğ'in 4. maddesi uyarınca izne tabi bir işlemdir.

170 Bildirim konusu işlem ile ilgili olarak pazardaki rekabetin nasıl etkileneceği, bu bağlamda da devralma işleminin pazarda bir hakim durum yaratıp yaratmayacağı ve/veya var olan bir hakim durumun kötüye kullanılmasına yol açıp açmayacağına ilişkin değerlendirmenin yük ve yolcu limanları açısından ayrı ayrı yapılması gereklidir. Zira devralmanın muhtemel taraflarından biri olan Akdeniz A.Ş.'nin ortaklarından Global Yatırım, halihazırda Türkiye'nin en büyük kruvaziyer limanı olan Kuşadası Limanı'nın büyük ortağı konumundadır.

H.3.1. Dökme Kuru ve Sıvı Yük, Genel Kargo, Konteyner Elleçleme Hizmetlerine İlişkin Değerlendirme

180 Antalya Limanı ülkemizin en büyük ilk on kamu limanından biridir. Ancak, konteyner elleçleme bakımından Antalya Limanı 100.000 TEU kapasite ve 2004 yılında elleçlenen 18.387 TEU'luk miktarla kendisine coğrafi olarak en yakın iki liman olan İzmir Alsancak (804.565 TEU) ve Mersin (532.999 TEU) limanları ile mukayese edilemeyecek ölçüde küçük bir pazar payına sahiptir.

Diğer taraftan, dökme kuru yük elleçlemeleri bakımından Antalya Limanı %6'lık payı ile İzmir (%24), Mersin (%17), Samsun (%15), Bandırma (%15) ve Güllük (%14) limanlarının ardından gelmektedir. Antalya Limanı'nı %5 ile Derince ve %4 ile İskenderun limanları takip etmektedir. Bununla birlikte, ilgili coğrafi pazar olarak belirlenen Batı Akdeniz Bölgesi'nde dökme kuru yük elleçlemelerinin tamamı Ortadoğu Antalya Limanı'nda yapılmaktadır.

190 Genel kargo hizmetleri bakımından kapasitesi 1.500.000 ton olan Antalya Limanı'nda 2004 yılında gerçekleşen elleçleme miktarı ise 575.000 tondur. TCDD limanları arasında %19 paya sahip olan Antalya Limanı'nın Batı Akdeniz Bölgesi'ndeki payı ise %79,24 olup, aynı limanda faaliyet gösteren Antalya Limanı Serbest Bölge Rıhtımı %20,76 ile ikinci sıradadır.

200 Dökme kuru yük ve genel kargo elleçlemelerinin birlikte ele alınması (bu iki yük türünün taşınmaları için aynı tip gemiler kullanılmaktadır) halinde hesaplanan toplam kuru yük elleçlemelerinde ise Antalya Limanı %8'lik payı ile İzmir (%24), Mersin (%19), Samsun (%13), Bandırma (%13) ve Güllük (%12) limanlarının ardından gelmekte olup, Antalya Limanı'nı %7 ile Derince ve %4 ile İskenderun limanları takip etmektedir.

Öte yandan, dökme sıvı yük kapasitesi 2.000.000 ton alan Antalya Limanı'nda 2004 yılında gerçekleşen elleçleme miktarı 1.194.500 tondur. Antalya Liman Başkanlığı bölgesinde bulunan, bir rıhtıma bağlı olmaksızın deniz dibi boru hatları aracılığıyla tankerlerden yakıt boşaltımı yapılan dört adet şamandıra bulunmaktadır. Söz konusu şamandıralar özel teşebbüs hizmetlerinde kullanılmakta ve üçüncü şahıslara hizmet vermemektedirler. Antalya Limanı dökme sıvı yük elleçleme kapasitesi ve elleçleme

210 miktarı başlıkları altında görülen büyüklükler, bu şamandıralar tarafından gerçekleştirilen dökme sıvı yük elleçlemeleridir. Liman İşleticisi teşebbüsün bu çerçevedeki başlıca katkısı, tankerlere verilen kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden ibarettir. Anılan şamandıralardan gerçekleştirilen dökme sıvı yük elleçlemesi, kabotaj hatlarında gerçekleştirilen yakıt taşımalarından oluşmaktadır.

Dosya mevcudu veriler çerçevesinde, Antalya Limanı'nın Türkiye'nin en yüksek yük hacimli limanları ve en yüksek yük hacimli kuru yük limanları sıralamasında ilk 20 liman arasında yer almadığı da görülmektedir. Bu nedenle, Antalya Limanı'nın ilgili hizmet pazarlarında herhangi bir faaliyeti bulunmayan Akdeniz A.Ş. veya IC İçtaş tarafından devralınmasının herhangi bir sakınca doğurmayacağı kanaatine varılmıştır.

220 H.3.2. Kruvaziyer Hizmetlerine İlişkin Değerlendirme

230 Antalya Limanı ile ilgili olarak dosya kapsamında değerlendirilmesi gereken ikinci ve daha önemli olan husus ise, Liman'ın en yüksek teklif sahibi Akdeniz A.Ş. tarafından devralınması halinde kruvaziyer limanı işletmeciliği pazarında meydana gelebilecek olası etkilerdir. Türkiye'de İstanbul, İzmir, Kuşadası, Antalya, Alanya ve Marmaris limanları olmak üzere halen başlıca 6 tane kruvaziyer limanı bulunmaktadır. Bu limanların yanında Fethiye, Dikili ve mevcut iskelesiyle Bodrum Limanları da kruvaziyer limanı olarak anılsa da rihtim uzunluklarının yetersiz olması nedeniyle orta ve büyük boy kruvaziyer gemileri yaşanamadığı için dikkate degecek ölçüde bir pazara sahip bulunmamaktadırlar. 2005 yılı itibarıyla Antalya Limanı Türkiye kruvaziyer limanları arasında yaşanan gemi adedi bakımından %4,23 ve yolcu sayısı bakımından %4,01'lik pazar payı ile sonuncu sıradadır. Buna karşılık Akdeniz A.Ş. ortaklarından Global Yatırım'ın %65 ile büyük hissedarı olduğu Ege Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilen Kuşadası Limanı gemi adedi bakımından %46,62 ve yolcu sayısı bakımından %37,80 pazar payı ile pazardaki en önemli liman olarak öne çıkmaktadır.

240 Devralma işleminin pazar üzerindeki etkisinin görülebilmesi için yoğunlaşma oranlarının bilinmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Yoğunlaşma oranı başlıca iki yöntem kullanılarak ölçülmektedir. Bunlardan birincisi ilk dört firmanın pazar paylarının esas alındığı CR4 olarak adlandırılan yöntemdir. İkincisi ise pazarda yer alan bütün teşebbüslerin pazar paylarının kareleri toplanarak hesaplanan HHI endeksidir. Bu şekilde firmaların pazar payları kendileriyle çarpılarak ağırlıklandırılmakta, yüksek pazar payına sahip firmalar indeksi daha fazla artırırken düşük paylı firmaların indeks üzerindeki etkisi daha düşük kalmaktadır. HHI, dört firmalı yoğunlaşma oranından (CR 4) farklı olarak, sadece en büyük dört firmanın durumu hakkında değil pazarın geri kalanı hakkında da bilgi sahibi olunmasını sağlamakta ve aynı zamanda büyük firmaların paylarına daha fazla ağırlık vererek bunların piyasadaki önemlerini de vurgulamış olmaktadır.

250 HHI testinde, hem birleşme sonrası pazarda oluşan yoğunlaşma oranı hem de birleşmeden dolayı yoğunlaşma oranında meydana gelen artış göz önünde bulundurulmaktadır. Değerlendirme aşağıdaki çerçevede yapılmaktadır¹:

¹ HHI endeksi hem ABD hem de AB tarafından kullanılmakla birlikte, AB'de yoğunlaşma eşiği 2000 ve delta (Δ), yani değişim oranı 150 olarak alınmaktadır.

Birleşme sonrası HHI < 1000: Bu eşğin altında kalan piyasalar yoğunlaşmamış kabul edilmekte ve bu durumdaki piyasalarda meydana gelecek birleşmelerin rekabeti engelleyici etkiler taşımadığı düşünülmektedir.

Birleşme sonrası HHI 1000 ile 1800 arasında: Bu aralıkta yer alan piyasalar orta derecede yoğunlaşmış olarak değerlendirilmekte, HHI'da meydana gelen 100 birimden az bir artış (Δ) rekabeti sınırlamayacak nitelikte kabul edilmektedir.

260 **Birleşme sonrası HHI > 1800:** Bu eşğin üzerindeki piyasalar yüksek ölçüde yoğunlaşmış olarak kabul edilmektedir. Bu ölçüde yoğunlaşmış piyasalarda birleşme sonrasında indekste meydana gelecek artış 100 birimden fazla olursa, birleşmenin pazar gücü yaratma ya da güçlendirme etkisi doğuracağı kabul edilmektedir.

270 İnceleme konusu açısından 2005 yılı pazar payı verileri kullanılarak yapılan hesaplamada HHI endeksi değeri, işlem öncesinde 3005 olarak belirlenmiştir. Bu değer yüksek ölçüde yoğunlaşmış bir pazar yapısına işaret etmektedir. HHI'daki değişim oranının (Δ) 394 olduğu ve bu rakamın da öngörülen değişim oranı olan 100'ün çok üzerinde olduğu dikkate alındığında (söz konusu değer için endekste meydana gelecek artış 100 birimden fazla olursa, birleşmenin pazar gücü yaratma ya da güçlendirme etkisi doğuracağı kabul edilmektedir) işlemin ve pazarın özel koşulları üzerinde bir değerlendirme yapmak büyük önem taşımaktadır.

280 İlk olarak Antalya Limanı'nın bir kruvaziyer limanı olarak özelliklerinin ortaya konulması faydalı olacaktır. Limanın toplam 9 iskelesinden 9.20 metre derinliğe, 170 ve 140 metre uzunluğa sahip 8 ve 9 no'lu rıhtımlar kruvaziyer gemilerine ayrılmıştır. Raportörlerin Antalya Limanı Genel Müdür Vekili ile yapmış oldukları görüşmede yolcu gemisi rıhtımlarının derinliğinin yeterli olmaması sebebiyle Antalya Limanı'na gelen kruvaziyer gemilerinin genel olarak 1500 kişi kapasiteye sahip küçük gemiler olduğu ve 2500-3000 kişilik kruvaziyer gemilerinin limana gelemediği ifade edilmiştir. Ayrıca, denizin taranması suretiyle limanı derinleştirmenin mümkün olduğu, ancak söz konusu yatırımların maliyetinin oldukça yüksek olduğu belirtilmiştir. Diğer taraftan, Antalya Limanı'nın rıhtım uzunluğunun 140-170 metre olması limanın gemi kabul kapasitesini sınırlandırmaktadır (Türkiye'nin halihazırda en büyük kruvaziyer limanı özelliğindeki Kuşadası Limanı'nda rıhtım uzunlukları 183 ila 264 metre arasındadır). Antalya Limanı'na benzer şekilde rıhtım uzunluğu 132 metre olan Dikili Limanı ve 160 metre olan Çeşme Limanı da büyük kruvaziyer gemilerinin yaşanamadığı bu yüzden kruvaziyer turizminde ağırlık kazanamayan diğer limanlardır. Diğer taraftan söz konusu rıhtımların Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) ve Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından kullanılan alanların arasında yer alması, kruvaziyer gemilerine yönelik olarak limanda yapılacak genişletme çalışmalarını fiziksel olarak kısıtlayacaktır.

290 Antalya Limanı'nın kruvaziyer turizmi alanında öne çıkamamasının bir başka nedeni ise limanın popüler rotalara olan uzaklığı olarak görülmektedir. Doğu Akdeniz'i güzergahlarına alan büyük kruvaziyer gemileri esas olarak Yunanistan ve Türkiye'nin Ege Denizi'nde yer alan Kuşadası, İzmir, Marmaris gibi limanlarında duraklama yapmayı tercih etmektedirler. Gemilerin Antalya tarafına geçmesi güzergahı uzatmakta, açık denizde gündüz yolculuğu herhangi bir manzara izlenmesine elvermediği için kruvaziyer

300 yolcuları tarafından tercih edilmemektedir. Bu nedenle Antalya Limanı esas olarak uçakla Antalya'ya gelerek buradan Lübnan, Mısır, İsrail, Kıbrıs Rum Kesimi gibi kısa Doğu Akdeniz seyahati yapan kruvaziyer gemileri yolcuları tarafından tercih edilmektedir (Home port). Dolayısıyla, Antalya için kruvaziyer turizminin niteliği Kuşadası, İzmir, Marmaris ve İstanbul gibi Doğu Akdeniz'in yakın ve popüler güzergahlarında yer alan Yunanistan ve İtalya'yı kapsayan turlar için olanlardan biraz daha farklı bir nitelik taşımaktadır.

310 Değerlendirmede dikkate alınması gereken bir başka önemli husus ise kruvaziyer hatlarının uğrak yeri belirlerken oldukça esnek olmalarıdır. Başka bir deyişle, kruvaziyer hattı işletmecilerinin uğradıkları bir limanda birtakım olumsuzluklarla karşılaşmaları durumunda, basit bir güzergâh değişikliği ile koşulları uygun başka bir limanı uğrak limanı yapabildikleri dikkate alındığında; bu sektörde pazar paylarının zamanla büyük değişiklikler gösterebileceği değerlendirilmektedir. İzmir Limanı'nın yolcu sayısına göre pazar payının 2003 yılında %0,63'ten 2005 yılında %8,67'ye yükselmesi veya gemi sayısına göre Antalya Limanı'nın pazar payının 2003 yılında %11,99'dan %4,23'e düşmesi de bu değerlendirmeyi destekler niteliktedir. Bunların yanı sıra, turizmde giderek yükselen bir değer olarak nitelenen kruvaziyer gemilerine hizmet etmek üzere ülkemizde yeni kruvaziyer limanları inşa edilmektedir. Çanakkale'de bulunan ve henüz 6 ay önce faaliyet göstermeye başlayan Kepez Limanı, Bodrum'da yapımı süren ve 2007'de açılması planlanan Bodrum Limanı ile Antalya Lara'da yapılması planlanan kruvaziyer limanının hâlihazırda faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarına güçlü birer rakip olacağı değerlendirilmektedir. Bu limanların Türkiye'yi uğrak yeri olarak belirlemiş 320 kruvaziyer hatlarını gerek liman hizmet fiyatlarının düşüklüğü gerek hizmet kalitesi gerekse sağladıkları diğer avantajlarla cezbetmeleri durumunda, yukarıda 2005 yılına ilişkin olarak verilen pazar paylarında ciddi değişikliklerin olabileceği öngörülmektedir.

330 Bununla birlikte, kruvaziyer gemileri bakımından Ortadoğu Antalya Limanı'nın özellikle Alanya İskelesi'nden kaynaklanan rekabetçi baskı altında olduğunun belirtilmesi gerekmektedir. Antalya ilinde 2004 yılı verilerine göre Ortadoğu Antalya Limanı 54.117 yolcu ve %40,43 pazar payı ile 70.000 yolcu ve %52,30 pazar payına sahip Alanya İskelesi'nin ardından ikinci sıradadır. Ayrıca, Ortadoğu Antalya Limanı Genel Müdür Vekili tarafından Raportörlere Ağustos 2006 tarihine kadar kruvaziyer gemiler tarafından Ortadoğu Antalya Limanı'na 30, Alanya İskelesi'ne ise 90 sefer düzenlendiğini ifade edilmiştir.

340 Yukarıda yer verilen bilgilerden Ortadoğu Antalya Limanı'nın en yüksek teklifi veren Akdeniz A.Ş. tarafından alınması ve toplam pazar payının %50,85'e ulaşması halinde kruvaziyer hizmetlerine ve limanın özelliklerine ilişkin bilgiler çerçevesinde 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi bağlamında bir sakınca oluşmayacağı anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, ikinci yüksek teklif sahibi olan İçtaş'ın kruvaziyer hizmetlerine ilişkin olarak herhangi bir faaliyetinin olmaması sebebiyle Ortadoğu Antalya Limanı'nın İçtaş tarafından devralınmasının sakınca doğurmayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

I. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

350 Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin %99 oranındaki hisselerinin Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu tarafından satışı ihalesinde en yüksek teklif sahipleri Akdeniz Liman İşletmeciliği A.Ş. ile IC İçtaş Hava Limanı Yat. İşl. Ve Tic. A.Ş.'den herhangi birine devredilmesi işleminin; Ortadoğu Antalya Limanı İşletmeleri A.Ş.'nin hisselerinin satılması işleminin;

1. 1998/5 sayılı Tebliğ ile değişik 1998/4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurulu'na Yapılacak Önbildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi bir işlem olduğuna,

360 2. 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında hakim durum yaratılması ya da mevcut hakim durumun güçlendirilmesine ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açmayacağına, bu nedenle işleme izin verilmesine

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.