

**Rekabet Kurumu Başkanlığından;**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2017-4-025 (Özelleştirme)  
**Karar Sayısı** : 21-53/744-372  
**Karar Tarihi** : 28.10.2021

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Birol KÜLE  
**Üyeler** : Şükran KODALAK, Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ,  
Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK

**B. RAPORTÖRLER** : Kürşat ÜNLÜSOY, Merve BİROĞLU, Serkan GÜMÜŞ

**C. KAMU KURUMU** :- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı  
Ziya Gökalp Cad. No:80 06600 Kurtuluş/Ankara

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Taşucu Limanı'nın 40 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi ve geri sahasının satış yöntemi ile özelleştirilmesi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 03.03.2021 tarihinde intikal eden, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) tarafından gönderilen 15657 sayılı yazıda; Bakanlar Kurulu'nun 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamına alınan ve Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun (ÖYK) 30.10.1995 tarih ve 95/81 sayılı kararı ile özelleştirme stratejisi belirlenen Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye (TDİ) ait Taşucu Limanı'nın (Liman Alanı ve Lojistik Tesis Alanı) 36-49 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi ve geri sahasının (Sanayi Tesis Alanı) satış yöntemiyle bir bütün olarak özelleştirilmesine yönelik ihaleye çıkılmasının planlandığı, anılan özelleştirme işlemine ilişkin daha önce 15.05.2017 tarih ve 17-16/229-M sayılı Rekabet Kurulu kararında işlemin öngörülen ciro eşiklerini aşmaması sebebiyle ön bildirim tabi bir işlem olmadığı belirtilmiş, söz konusu kararın Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ'in (2013/2 sayılı Tebliğ) 3. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca üç yıl süre ile geçerli olduğu ve 15.05.2020 tarihinde kararın geçerli olduğu sürenin sona erdiği belirtilerek Taşucu Limanı'nın (Liman) işletme hakkının verilmesi yöntemiyle, Sanayi Tesis Alanı'nın ise satış yöntemiyle bir bütün olarak özelleştirilmesi işlemine ilişkin 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında yapılacak değerlendirme ile Rekabet Kurulu görüşünün bildirilmesi talep edilmiştir.
- (3) 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 7. maddesi ile 2013/2 sayılı Tebliğ'de yer alan düzenlemeler uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 27.10.2021 tarih ve 2017-4-025/BN-02 sayılı Özelleştirme Nihai Bildirim raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (4) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konusu işlemin 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında bir özelleştirme işlemi olduğu, aynı Tebliğ'in 3. maddesinde öngörülen eşiklerin aşılması sebebiyle işlemin izne tabi olduğu, Ceynak Lojistik ve Tic. A.Ş. (CEYNAK) ve Ceyport Terminal Lojistik ve Tic. A.Ş.'den (CEYPORT) oluşan Cey Ortak Girişim Grubu (CEY GRUBU) tarafından gerçekleştirilecek devralma işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında ilgili

pazarda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran bir nitelik taşımadığı ve işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

## **G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

### **G.1. İşletme Hakkı Devrine Konu Malvarlığı**

- (5) Taşucu Limanı, Türkiye'nin yük taşımacılığında ikinci bölgesi olan Akdeniz Bölgesi'nde Mersin-Anamur kıyı çizgisi üzerinde, Mersin'in 90 km batısında, Silifke ilçesine bağlı Taşucu Belediyesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Mersin ilinin ikinci en büyük limanı olan Taşucu Liman alanı, Silifke ilçe merkezinin yaklaşık olarak 7 km güneybatısında bulunmaktadır. Kuzeydoğu tarafından D-400 karayoluna yaklaşık 100 metre mesafede olan alanın batısında konut alanları yer alırken, doğusunda bağ-bahçe ve tarım alanları bulunmaktadır.
- (6) Özelleştirmeye konu Taşucu Limanı ve geri sahası, Türkiye Selülöz ve Kâğıt Fabrikası'na (SEKA) ait işletmelerden biri olarak 1984 yılında faaliyete geçen "SEKA Akdeniz İşletmesi Kâğıt Fabrikası" bünyesinde faaliyet göstermiş, 2003 yılından itibaren faaliyetine ara verilmiş ve kâğıt fabrikası olarak yapılan özelleştirme çalışmalarından olumlu sonuç alınamamıştır. Sonrasında Taşucu Limanı İşletmesi idarece tesis edilen kararla Sümer Holding'e devredilerek "Sümer Holding A.Ş. Taşucu Kâğıt Sanayi İşletmesi" olarak adlandırılmıştır. 2009/64 sayılı ÖYK Kararı ile Sümer Holding Taşucu Kâğıt Sanayi İşletmesi'ndeki tüm faaliyetler durdurulmuş ve işletme kapatılmıştır. Liman ve Liman Geri Sahasında bulunan taşınmaz, Sümer Holding A.Ş. Taşucu Kâğıt Sanayi İşletmesi adıyla 23.01.2017 tarihinde TDİ'ye devredilmiş ve özelleştirme çalışmaları yeniden başlatılmıştır. Mevcut durumda Liman TDİ tarafından işletilmektedir.
- (7) ÖYK'nin 28.12.2016 tarih ve 2016/111 sayılı kararı ile alana yönelik 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı değişikliği, 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı onaylanmıştır. Anılan işlem sonucunda Taşucu Limanı; Liman Alanı, Lojistik Tesis Alanı ve Sanayi Tesis Alanı fonksiyonlarına sahip olmuştur. Aşağıda yer alan Şekil-1'de ilgili alanların dağılımına yer verilmiştir.

Şekil-1: Taşucu Limanı Çevre Düzeni Plan Değişikliği



- (8) Yukarıda yer alan Şekil-1'de görülebileceği üzere, yeni imar planlarıyla birlikte 291.183 m<sup>2</sup> olan Liman Alanı, 454.420 m<sup>2</sup>'ye çıkarılacaktır. Ayrıca Bildirim Formu'nda mevcut tali dalgakıranın kaldırılacağı ve yaklaşık 180 m batıya yeni bir tali dalgakıranın yapılacağı, ana dalgakıranın da müzvarından<sup>1</sup> itibaren 250 m batıya doğru uzatılarak liman baseninin büyütüleceği, yeni yapılan tali dalgakırana doğru toplam 640 m uzunluğunda 20 m genişliğinde bir kazıklı rıhtım tasarlanarak böylelikle aynı anda 200 m boyunda draft<sup>2</sup> 10 m olan üç gemi için yanaşma yerine sahip olunacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte 220 m uzunluğunda ve 10 m su derinliğine sahip bir rıhtımın da yeni yapılacak tali dalgakıranın önünde yer alacağı ifade edilmiştir. Tasarlanan bu iki rıhtıma 50 m uzunluğunda ve 25 m kapak atma rampası olan Ro-Ro gemileri yanaşabilecektir.
- (9) Taşucu Limanı ve geri sahasına ait mülkiyet bilgileri ve yapılaşma durumuna aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

<sup>1</sup> Mendireklerin ucundaki dairesel bölüm.

<sup>2</sup> Su çekimi ya da draft, geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafedir. Diğer bir tanımla deniz aracının su altında kalan veya batma mesafesidir.

Tablo-1: Taşucu Limanı İmar Durumu

NO	ADA/PARSEL	MALİK	YÜZÖLÇÜMÜ (m <sup>2</sup> )	İMAR DURUMU
1	8800	TDİ	310.230,77	Liman Alanı
		Maliye Hazinesi	85.746,91	
2	8801 (mevcut tali mendirek)	TDİ	4.260,71	-
		Maliye Hazinesi	1.177,89	-
3	8797	TDİ	329.556,76	Lojistik Tesis Alanı
4	8798	TDİ	61,44	Park
5	7893	TDİ	3.702	(Kültür Varlığı Şerhi bulunmaktadır.)
6	8796	TDİ	714.200,23	Sanayi Tesis Alanı
Kaynak: ÖB Cevap Yazısı				

- (10) Söz konusu ihale kapsamında, yukarıda yer alan tabloda gösterilen 1-5 no'lu alanlar ile devletin hüküm ve tasarrufu altındaki toplam 423.618 m<sup>2</sup> kara ve denizalanı ile bunların üzerinde yer alan yapı, tesis, rıhtım, dalgakıran, altyapı tesisleri, yer üstü yapıları ve bütünleyici parçaları "İşletme Hakkının Devredilmesi" yöntemiyle; liman geri sahasında bulunan 6 no'lu alan ile üzerinde bulunan tüm yapı ve tesisleri ise "Satış" yöntemiyle özelleştirilecektir.<sup>3</sup> Bildirim Formu'nda 357.100 m<sup>2</sup> kapalı alan yatırımı yapılabileceği, bölgede tarım ürünleri, işlenmiş gıda, makine, ekipman ve kauçuk üretimine yönelik yatırımların ağırlıklı olduğu ve bu sektörlerde faaliyet gösteren işletmelerin söz konusu alanda yatırım imkanı bulabileceği belirtilmiştir.
- (11) Aşağıdaki tabloda, Taşucu Limanı ve geri sahasında bulunan taşınmazların yeni imar planına göre fonksiyon dağılımına yer verilmiştir.

Tablo-2: Taşucu Limanı Fonksiyon Planı

Tanım	Alan (m <sup>3</sup> )	Oran (%)
Liman	454.419,91	21,42
Lojistik Tesis Alanı	329.508,68	15,53
Sanayi Tesis Alanı	714.182,88	33,67
Park	124.560,30	5,88
Yol	126.281,33	5,95
Dalgakıran	22.571,49	1,06
Deniz	349.767,42	16,49
TOPLAM	2.121.292,01	100,00
Kaynak: 28.12.2016 Onaylı İmar Planı Raporu		

- (12) Taşucu Limanı 166.000 m<sup>2</sup> beton alana ve mendireğin içinde 380.000 m<sup>2</sup> deniz alanına sahiptir.<sup>4</sup> Liman iki mendirekle çevrili olup mendirekler arası liman girişi ağız 230 m'dir. Mendirekler içindeki denizalanı 400 m çaplı 10 m derinlikte manevra dairesine sahiptir. Altı adet rıhtımı bulunan Liman'ın rıhtım uzunluğu 610 m'dir. 1, 2 ve 3 numaralı rıhtımların uzunluğu toplamı 280 m, derinliği 6 m olup yolcu gemisi rıhtımlarıdır. 4 numaralı rıhtım 130 m uzunluğunda, 6 m derinliğinde; 5 numaralı rıhtım 180 m uzunluğunda 9,6 m derinliğindedir. 6 numaralı rıhtım ise 20 m uzunluğunda ve 9,6 m derinliğinde olup Ro-Ro rıhtımı olarak kullanılmaktadır. Liman'ın sahip olduğu rıhtımlar ve özelliklerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

<sup>3</sup> ÖYK'nın 28.12.2016 tarih ve 2016/111 sayılı kararı ile Sanayi Tesis Alanı özelliği kazanan liman geri sahasının 714.200 m<sup>2</sup>'lik bölümünün satış yöntemiyle bir bütün halinde özelleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Şartname'de imar planlarında Sanayi Tesis Alanı olarak belirlenen taşınmazın mülkiyetinin ve üzerindeki tüm yapı ve tesislerin alıcıya devredileceği belirtilmiştir.

<sup>4</sup> Liman'ın sahip olduğu mendirekleri de içine alan toplam alan 304.054 m<sup>2</sup> olsa da ana mendireğin bir kısmı da dâhil olacak şekilde 107.537 m<sup>2</sup>'si 13.08.2003 tarih ve 2003/47 sayılı ÖYK kararı ile tersane kurulması amacıyla 01.03.2049 tarihine kadar (46 yılına) Akter Akdeniz Taşucu Gemi Sanayi A.Ş.'ye işletme hakkının verilmesi suretiyle devredilmiştir. Özelleştirme bildiriminde anılan tersane alanının bildirim konusu olan ihalenin kapsamı dışında olduğu belirtilmiştir.

Tablo-3: Taşucu Limanı Rıhtım Bilgileri

Rıhtım No	Boy (m)	En (m)	Min Su Derinliği	Max Su Derinliği	Yanaşacak En Büyük Gemi Tonajı (GRT)
1	82	25	6	6	10.000
2	78	25	6	6	10.000
3	120	25	6	6	10.000
4	130	50	6	6	20.000
5	180	50	9,6	9,6	30.000
6	20	500	9,6	9,6	45.000

Kaynak: Bildirim Formu

- (13) Taşucu Limanı'nın mevcut kapasitesi; (.....) ton/yıl boşaltma ve (.....) ton/yıl yükleme olmak üzere yılda (.....) tondur. Liman 118.000 m<sup>2</sup> açık ve 9.045 m<sup>2</sup> kapalı depolama alanına sahiptir. Uzunluğu 105 m, yüksekliği 8 m ve genişliği 30 m olan üç depoda depolama faaliyetleri yürütülmektedir.<sup>5</sup> Liman alanı; genel kargo, konteyner, dökme yük ve her türlü katı ve sıvı yük gemilerinin yükleme-boşaltma, bağlama ve beklemelerine imkân verecek teknik ve sosyal altyapı tesisleri yönetim, destek, bakım-onarım ve depolama birimlerinin yer alabileceği nitelik ve nicelikte düzenlenmiştir. Liman'da pilotaj-romörkaj, barınma, palamar, tatlı su satışı, atık alınması, terminal, yükleme boşaltma hizmetleri, yolcu taşıma hizmetleri, güvenlik ve açık/kapalı alan kiralama hizmetleri (ardiye) işletmenin mevcut liman hizmetleri tarifesi kapsamında yerine getirilmektedir.
- (14) Taşucu Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin çalışmalar 2006 yılında başlamıştır. Kurulun 05.10.2006 tarih ve 06-70/933-269 sayılı kararı ile Taşucu Limanı'nın işletme hakkı ve Liman'a ait varlıkların; teklif sahipleri Karadeniz Holding A.Ş. veya Mehmet Güneş İnş. Tic. ve San. Ltd. Şti. ve Ceylan İnş. ve Tic. A.Ş. Ortak Girişim Grubu'ndan (Ortak Girişim Grubu) herhangi birine devri işleminin ilgili mevzuat gereğince izne tabi olduğuna ve anılan işlemin hâkim durum yaratılmasına veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesine ve böylece ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açmayacağına, bu nedenle işleme izin verilmesine karar verilmiştir. Kararın sonrasında ÖYK'nin 21.12.2006 tarih ve 2006/98 sayılı kararı ile ihale iptal edilmiştir.
- (15) Taşucu Limanı ve tesis alanınının 23.01.2017 tarihinde TDI'ye devredilmesi sonrasında, Liman ve geri sahasına ilişkin olarak 07.04.2017 tarihinde yeniden ihaleye çıkılmış ve 05.10.2017 tarihinde açık artırma ihalesi yapılmıştır. Bu ihalede en yüksek teklif Metal Yapı Konut A.Ş. tarafından verilmiştir. İhale sonuçları ÖYK onayına sunulmuş ancak 08.01.2018 tarih ve 2018/2 sayılı ÖYK kararı ile ihale iptal edilmiştir.
- (16) Liman, Bakanlar Kurulunun 98/12199 sayılı kararı ile yolcu giriş-çıkış kapısı olmuştur. Gümrük altyapısının bulunduğu Liman'da haftada üç gün KKTC Girne ve Lübnan Tripoli ile düzenli Ro-Ro seferleri yapılmaktadır. Konumu itibarıyla stratejik bir bölgede yer alan Liman, Türkiye'nin en önemli ticaret merkezlerinden olan Adana ve Mersin ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne yakın konumdadır.
- (17) Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın Mersin-Adana Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı revizyonunda, Taşucu Limanı'nın kuzeyinde bulunan Lojistik Tesis Alanı Mersin ilindeki üç lojistik bölgeden biri olarak geçmektedir. Bildirim Formu'nda Lojistik Tesis Alanında 263.606 m<sup>2</sup> kapalı alan yatırımı yapılabileceği, bu alanın bölgenin en büyük lojistik alanlarından biri olabileceği, alanda

<sup>5</sup> Liman'ın depolama faaliyetlerinin kapsamı incelendiğinde, Liman'a ait 65.000 m<sup>2</sup> açık alan ve 9.000 m<sup>2</sup> büyüklüğündeki kapalı ambarın Doğu Akdeniz'de Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından yürütülen sismik araştırmalar kapsamında hizmet vermekte olan gemilerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla TPAO ve iştiraklerine kiralandığı görülmektedir.

yapılması muhtemel depolama-elleçleme tesislerinden Sanayi Tesis Alanı'ndaki işletmelerin de faydalanabileceği, kargo kabul ve gönderim noktası olarak efektif kullanılması durumunda Liman'ın entegre hizmet sunabilmesine imkan vereceği ve gelen gemi sayısını pozitif etkileyeceği belirtilmiştir.

### G.2. Liman Alanı ve Lojistik Tesis Alanına İlişkin İhale Şartnamesi Maddeleri

- (18) İhale Şartnamesi'nin (Şartname) ilgili maddelerinde liman alanı ve Lojistik Tesis Alanı'na ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. İlk olarak Şartname'nin 2.2. maddesinde;

(.....)

düzenlemesi yer almaktadır. Ayrıca Liman'da verilmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, ilgili kurumlardan izin alınması kaydıyla işletici tarafından da verilebilecektir.

- (19) Şartname'nin "Yatırım Şartı" başlıklı 24. maddesinde; (.....) ifadesi yer almaktadır. Bu kapsamda Şartname'nin "Kapasite Artışı Yatırımı" konulu 24.2. maddesi uyarınca, işleticinin Liman'ın yıllık yük elleçleme kapasitesini devir tarihini takip eden 15. yılın sonunda en az (.....) tona çıkartması gerekmektedir.<sup>6</sup>

- (20) CEY GRUBU tarafından bahsi geçen zorunluluk kapsamında elleçlenecek yükü depolamaya yetecek ambar, silo vb. saha alanına ihtiyaç duyulduğu, bu nedenle lojistik alanının liman sahası ile entegre olarak bu amaç için kullanılacağı belirtilmiştir.

### G.3. Devralan Taraflar

- (21) İhaleye en yüksek teklifi verdiği belirtilen CEY GRUBU, CEYNAK ve CEYPORT'dan oluşmaktadır. Grup, 1969 yılından itibaren taşımacılık, depo, antrepo işletmeciliği, liman işletmeciliği ve bağlantılı lojistik hizmetleri ve tahıl lojistiği, kent temizliği hizmetleri, serbest bölge işletmeciliği gibi sektörlerde faaliyet göstermektedir.
- (22) CEY GRUBU şirketleri yönetiminde üç liman, iki serbest bölge, yedi lojistik merkezi ve iki kara terminali bulunmaktadır. Gruba ait şirketler listesine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-4: CEY GRUBU İştirakleri

TİCARET UNVANI	MERKEZ
Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş. (CEYNAK)	İstanbul
Samsunport Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (SAMSUNPORT)	Samsun
Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (CEYPORT TEKİRDAĞ)	Tekirdağ
Ceyport Terminal Lojistik ve Ticaret A.Ş. (CEYPORT)	İstanbul
Ceyhan Hizmet İşletmeleri A.Ş.	İstanbul
Ceylidaş Ceynak Tarım Ürünleri Lisanslı Depoculuk A.Ş.	İstanbul
İŞTİRAKLERİ	MERKEZ
SASBAŞ Samsun Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş.	Samsun
MESBAŞ Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. (MESBAŞ)	Mersin
Kaynak: Cevabi Yazı	

- (23) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, CEY GRUBU'nun devre konu liman ile aynı bölgede yer alan MESBAŞ'ın hissedarı olduğu görülmektedir. Grup sırayla CEYNAK'ın %(.....) CEYPORT'un (.....) olmak üzere MESBAŞ'ın hisselerinin toplam %(.....)'ini elinde bulundurmaktadır.

- (24) MESBAŞ'ın kendine ait 55.000 m<sup>2</sup> alana sahip bir limanı bulunmaktadır. Liman, Mersin Uluslararası Limanı (MIP)'nin mendireğinin içinde, konum itibarıyla kara ve

<sup>6</sup> Mevcut durumda Liman'ın kapasitesi yıllık (.....) ton'dur.



demiryollarına sırasıyla 1 ve 3 km uzaklıkta yer almaktadır. Buna ek olarak Bildirim Formu'nda 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu ve ilgili mevzuat kapsamında MESBAŞ Limanı'nın ancak serbest bölgede faaliyet gösteren firmalar tarafından kullanılabilirdiği, bu yönü ile herhangi bir ayrıma gitmeksizin her türlü müşteriye hizmet veren konvansiyonel limanlardan ayrıldığı ifade edilmektedir. MESBAŞ'ın kendine ait bir limanı bulunduğundan değerlendirmede tespit edilen ilgili ürün ve coğrafi pazarlar özelinde MESBAŞ Limanı'na ilişkin bilgilere de yer verilmiştir.

- (25) Bunun yanı sıra taraflardan alınan bilgiler ve Şartname'de yer alan düzenlemelerden; Taşucu Limanı ve geri sahasını devralacak ortak girişim şirketinin henüz kurulmamış olduğu, İhale Komisyonu kararının onaylanmasının ardından en yüksek teklif veren istekliye –hâlihazırda CEY GRUBU- limanı devralacağı şirketi kurması ve ihale bedelini ödemesi için süre verileceği anlaşılmıştır.
- (26) Şartname'nin 16.1. maddesinde ise teklif sahibi tarafından sözleşmenin imzalanması amacıyla verilecek süre içerisinde bir anonim şirket kurması gerektiği, sözleşmelerin kurulacak anonim şirket ile imzalanacağı belirtilmiştir. 16.2. maddenin alt maddelerinde ise kurulacak olan anonim şirketin özelliklerine değinilmiştir. Söz konusu maddelere aşağıda yer verilmiştir.

(.....)<sup>7</sup>

- (27) İlgili maddelerden anlaşılacağı üzere, CEY GRUBU Taşucu Limanı'nı yeni kuracağı şirketin hisselerinin en az %(.....)'ini, dolayısıyla kontrolünü elinde bulunduracaktır. Bununla birlikte Şartname'nin 16.3. maddesinde (.....)<sup>8</sup> ifadesi yer almaktadır. Bu madde ile Sanayi Tesis Alanı olarak geçen taşınmazın devrine ilişkin bir istisna getirilerek bahsi geçen alanın, ilgili maddede geçen koşulların sağlanması şartı ile CEY GRUBU dışındaki şirketlere satışı mümkün hale gelmiştir. Dolayısıyla CEY GRUBU ihalenin tamamlanmasından sonra Sanayi Tesis Alanı'nın mülkiyetini devredebilecektir.

#### G.4. Sektöre İlişkin Genel Bilgiler

- (28) Dünyada gerçekleştirilen ticaretin hacim olarak yaklaşık %84'ü, değer olarak ise yaklaşık %70'i deniz yolu ile taşınmaktadır.<sup>9</sup> Türkiye'de ise 2019 verilerine göre, değer bazında ithalat amaçlı taşınan yüklerin %54'ü, ihracat amaçlı yüklerin %60'ı; ağırlık bazında ise ithalat amaçlı taşınan yüklerin %94'ü, ihracat amaçlı taşınan yüklerin %81'i deniz yolu ile gerçekleşmiştir.<sup>10</sup> Deniz yolu taşımacılığının uluslararası ticarete en fazla tercih edilen yöntem olmasının başlıca sebepleri, diğer taşıma türlerine kıyasla daha ucuz bir taşıma türü olması ve bir defada büyük miktarlardaki yüklerin bir yerden başka yere taşınmasına olanak sağlamasıdır. Bu doğrultuda deniz taşımacılığının demir yolu taşımacılığına göre yaklaşık %75, kara yolu taşımacılığına göre ise %85 daha ucuz bir taşıma türü olduğu kabul edilmektedir.<sup>11</sup>
- (29) Deniz yolu taşımacılığındaki verimlilik ve maliyet tasarrufu odaklı yaşanan yapısal gelişmeler limanların da bu gelişmeleri takip etmesini gerekli kılmıştır. Bu amaçla denizcilik sektöründeki en önemli gelişmelerden biri olan ve 1950'lerde başlayan

<sup>7</sup> Ortak Girişim Grubu.

<sup>8</sup> "Satış" yöntemiyle devredilecek Sanayi Tesis Alanı.

<sup>9</sup> Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) (2018), "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018", s. 451. Bkz. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/3dbf8bb47414193.pdf>, (Erişim Tarihi: 10.04.2020).

<sup>10</sup>Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2019 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-istatistikleri-2019.pdf> (Erişim Tarihi: 24.03.2021)

<sup>11</sup> Kurulun 11.10.2019 tarih ve 18-38/618-299 sayılı kararı

konteynerleşme süreci birim yük maliyetlerini azaltmış, ulaşım süresini ve liman içinde geçen süreyi kısaltmış ve operasyonel güvenilirliği artırmıştır. Konteynerleşmenin yükleri birleştirilmesi ve standartlaştırılması sayesinde diğer taşıma zincirleriyle bütünleşme kolaylığı sağlaması konteyner kullanımını yaygınlaştırmıştır.

- (30) Bunun yanında deniz yolu taşımacılığında gemi boyutlarındaki artışlar ile belirli yüklerin ihtiyaçlarına ve taşınmasına özgülenmiş gemilere yönelik eğilimin artışı dünya filosundaki değişimleri hızlandırmaktadır. Başta ihtisaslaşmış gemiler olmak üzere dünya filusunda yaşanan bu gelişmeler limanların rıhtımlarını ve ekipmanlarını buna uyarlama ihtiyacını artırmaktadır.<sup>12</sup> Diğer yandan limanlar ve hinterlant bağlantıları bu gelişmeler karşısında aynı hızda dönüşüm sağlayamamaktadır.<sup>13</sup> Örneğin, daha küçük gemilere göre inşa edilmiş limanların, daha büyük boyuttaki ve daha fazla derinlik ihtiyacı olan büyük gemilere hizmet verebilmesi için deniz erişimini, altyapısını, ekipmanını ve hinterlant ulaşım bağlantılarını buna uyarlaması gerekmektedir. Bahse konu unsurların da limanlar bakımından önemli yatırım maliyetleri gerektirdiği açıktır. Limanların doğal konumu ve yerel özellikleri kendilerini uyarlamalarının önünde kısıtlayıcı bir unsur olabilmektedir.
- (31) Limanlarda verilen hizmetler yukarıda aktarılan gelişmeler çerçevesinde farklılaşmaktadır. Bazı limanlarda liman kapasite ve olanakları her türde gemiye hizmet verilmesine imkân sağlarken, bazı limanların altyapısı sadece belli gemilerin yanaşabilmesine imkân tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir.<sup>14</sup> Dolayısıyla limanda verilecek hizmetlerde belirleyici olan liman altyapısı ve üstyapısı olmaktadır. Liman altyapısının en belirgin özelliği ise yüksek maliyetli ve uzun ömürlü olması ile bulunduğu coğrafi bölgenin şartları ile uyumlu bölünemez büyük birimler halinde yapılabilir olmasıdır. Liman hizmetinin verilmesinde gerekli olan liman altyapısı, liman üstyapısı, hizmete uygun ekipmanlar bir arada değerlendirildiğinde bu özellikler aynı zamanda pazara yönelik bir giriş engeli niteliği göstermektedir.
- (32) Yatırım maliyetlerinin yanında, limanın kurulması için gerekli olan idari izin süreçleri<sup>15</sup>, geçiş maliyetlerinin büyüklüğü, doğal engeller, işletme sözleşmelerinde yer alan bazı hükümler de giriş engeli yaratan diğer unsurlardır. Sayılan unsurları kısaca ele almak gerekirse bunlar içerisinde yer alan geçiş maliyetlerinin büyüklüğü, özellikle bir liman tesisinden diğerine geçilmesi sırasında oluşabilecek sermaye gereksiniminin boyutundan etkilenmektedir. Bir diğer unsur olan doğal engeller ise faaliyet göstermek için gerekli olan arazi veya sabit tesisin büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Özellikle limandaki rıhtımlar, depolama sahaları ve diğer sabit tesisler için belirli bir sabit tesis gerektiği gibi ihtiyaca uygun rıhtım genişliğinin ve derinliğinin sağlanması da ilave maliyetlere neden olabilmektedir.
- (33) Genel olarak kamu mülkiyetinde olan limanların, yatırım maliyetlerini devletten özel sektöre devretmek amacıyla özelleştirilmesi gerek dünyada gerekse ülkemizde hız kazanmıştır. Limanların özelleştirilmesinde en çok tercih edilen yöntem imtiyaz

<sup>12</sup> UNCTAD (2018), *Review of Maritime Transport*, s. 73, [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf), (Erişim Tarihi: 10.04.2020).

<sup>13</sup> UNCTAD (2017), *Review of Maritime Transport*, [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf), (Erişim Tarihi: 10.04.2020).

<sup>14</sup> Kurulun 18.04.2019 tarihli ve 19-16/229-101 sayılı kararı

<sup>15</sup> Türkiye bakımından liman inşaatı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, UAB, İller Bankası, Kültür ve Turizm Bakanlığı ve ilgili valilik ve belediyelerden görüş ve izin alınmasını gerektirmektedir. Liman inşaatının tamamlanmasını müteakip UAB, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü ile ilgili belediyelerden işletme izinleri süreci başlamaktadır.



sözleşmeleridir. Ülkemizde liman özelleştirmeleri, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un 15. ve 37. maddeleri uyarınca mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla bedel karşılığında belli süre işletme haklarının verilmesi veya kiralanması ve mülkiyetin devri dışındaki benzer diğer yöntemlerle gerçekleştirilmektedir. Bu sözleşmeler ile işletme hakkı genellikle çok uzun süre<sup>16</sup> ile özel sektöre devredilebilmektedir. İmtiyaz sözleşmesi ile verilen işletme hakkı süresi, başka bir liman işletmesinin pazara girmesindeki bir diğer engel olarak ortaya çıkmaktadır.

(34) Limanlarda sunulan hizmetleri çeşitli şekillerde sınıflandırmak mümkün olmakla birlikte, sınıflandırmanın müşteri gruplarının dikkate alınması suretiyle yapılması halinde liman hizmetleri gemilere ve yüklere yönelik sunulan hizmetler şeklinde sınıflandırılabilir. Gemilere verilen hizmetler pilotaj (kılavuzluk), römorkaj, bağlama, tarama, gemi onarımı ve çevreye yönelik hizmetler şeklinde; yüklere yönelik hizmetler yükleme, tahliye, kara ulaştırmasına nakil, depolama, güvenlik ve ekipman kiralanması şeklinde sıralanabilir. Bunların yanı sıra limanlarda kolaylaştırıcı ve katma değer yaratan ek hizmetler de söz konusudur.

(35) Yüke ve gemilere verilen hizmetler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo-5: Limanlarda Sunulan Hizmetler

İskele Hizmetleri	Yük Elleçleme	Yük Sahiplerine Yönelik Hizmetler	Yardımcı Hizmetler
1. Pilotaj 2. Römorkaj 3. Bağlama	1. Yükleme/boşaltma 2. Terminaller 3. Depolama 4. Dondurucular (Balık, vb.)	1. Gemi ve yükler için gerekli bürokratik işlemler 2. İzinler (Sağlık, gümrük, vb.) 3. Hizmet kiralama	1. Bakım 2. Temizlik 3. Güvenlik

(36) Tablo-5'te görüldüğü üzere liman sahası içerisinde veya liman sahası dışında yüklere ve limana yaklaşan gemiye yönelik sunulan birçok hizmet kalemi yer almaktadır. Yukarıda sıralanan hizmet kalemleri genel nitelikte olup limanlarda sunulan ilave hizmetler her bir liman özelinde farklılaşabilmektedir.

(37) Limanların hizmet verdiği yük tipleri konteyner, genel kargo, dökme katı yük (demir cevheri, kömür, tarımsal katı yük gibi), dökme sıvı yük, yolcu (kurvaziyer limanlar) ile araç ve Ro-Ro şeklinde ayrılabilir. Her bir yük tipine göre limanda sunulacak hizmete ilişkin operasyon süreci değişmekte, farklı ekipman ve altyapı ihtiyacı doğmaktadır.

(38) Konteyner taşımacılığı hizmetinin en önemli unsurlarından biri konteyner elleçlemeye yönelik terminal işletmeciliği hizmetidir. Terminal, belli bir yüke ya da yük grubuna hizmet veren liman ünitesidir. Bu açıdan, limanlar birden fazla terminallerden oluşan sistem bütünüdür. Bir limanda terminaller; gemilerden yüklerin boşaltıldığı gemilere yüklendiği deniz rıhtımları; yük trafiğinin belirli bir süre bekletildiği, depolandığı, biriktirildiği ambarlar, depolar ve toplanma sahaları; kara taşıtlarından yük trafiğinin boşaltıldığı - kara taşıtlarına yüklendiği kara rıhtımları; terminal içerisinde yük trafiğinin elleçlenmesine, hareketine, taşıma işlemine olanak veren elleçleme araçları çalışma alanları şeklinde alt hizmet kanallarını içerir. Terminaller hizmet konusu yüke göre; konteyner terminali, genel yük terminali, dökme yük terminali olarak tanımlanırlar.

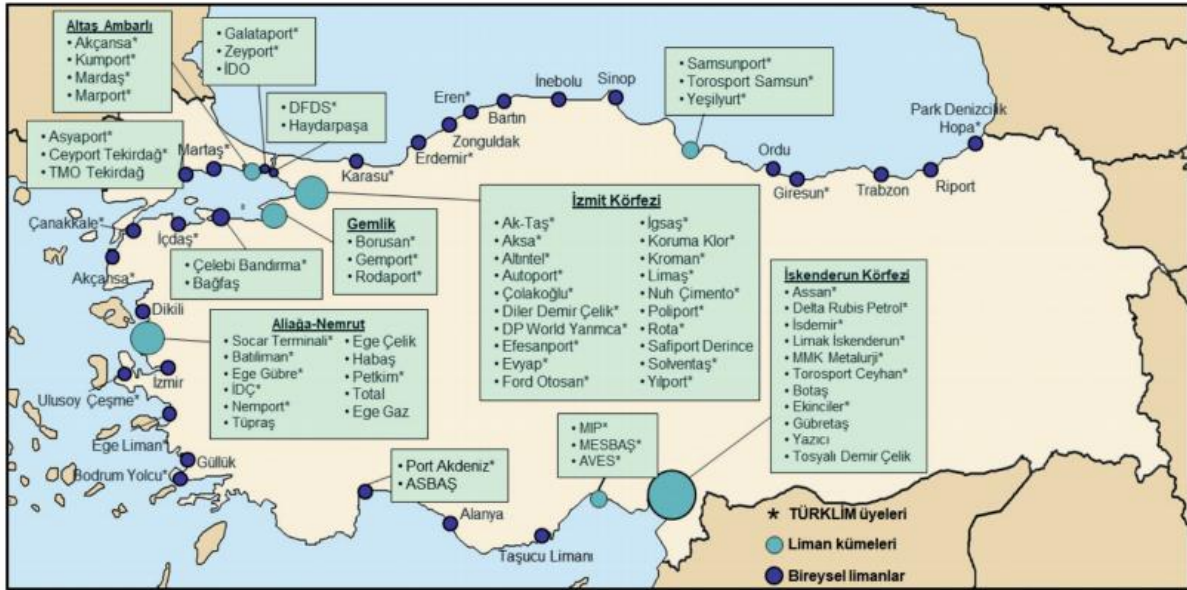
<sup>16</sup> Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik'in 76. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan "Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde ilgili mevzuatı uyarınca yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılması amacıyla, en fazla kırk dokuz yıla kadar kullanma izni verilebilir." hükmü gereği özelleştirmeye konu varlık en fazla kırk dokuz yıl kullanılmak üzere kiraya verilmektedir.

- (39) Dökme yükler, dökme sıvı ve dökme katı yükler olmak üzere kendi içerisinde ikiye ayrılmaktadır. Dökme katı yükler, herhangi bir ambalaja tabi olmayan kömür, klinker, barit vb. yükleri içermektedir. Konteyner yüklerinin aksine genel kargo ve dökme yüklerde doğası gereği bir ambalaj söz konusu olmadığı için malların meteorolojik koşullar gibi dış etkenlerden korunması amacıyla ambarlar ve antrepolar söz konusu yükler için vazgeçilmez unsurlardır.<sup>17</sup> Söz konusu yüklerin yükleme ve boşaltmada personel ihtiyacı konteynere göre daha fazla olmaktadır.
- (40) Bunlarla birlikte taşımaya konu yükün üretim tesisinden limana taşınması, liman içerisindeki işlemleri, gemiye yüklenmesi ve gemiden indirilmesi, varış noktasına ulaşmasına kadarki süreçte sektörde hizmet veren farklı oyunculara da ihtiyaç duyulmaktadır.

#### G.4.1. Türkiye’de Limancılık Sektörü

- (41) Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. 8333 kilometre kıyı şeridine sahip ülkemizde 180 adet liman ve iskele bulunmakta olup bunlardan altı tanesi TDİ tarafından, iki tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir. Limanlar işleticileri bakımından üçe ayrılmaktadır. Bu ayrıma göre Türkiye’de 20 kamu limanı, 23 belediye limanı ve 137 özel liman faaliyetlerini sürdürmektedir.<sup>18</sup>

Şekil-2: Türkiye Kıyılarında Faaliyet Gösteren Ana Limanlar



Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü Raporu 2020

- (42) 2015-2020 yılları arasında Türkiye’deki limanlarda gerçekleşen yükleme-boşaltma faaliyetlerine aşağıda yer verilmiştir.

<sup>17</sup> TCDD (2009), TCDD ve Limancılık, s. 200-202.

<sup>18</sup> 2020 yılına ait İMEAK Denizcilik Sektör Raporu’ndan faydalanılmıştır.

Tablo-6: Limanlarımızda Ton Bazında Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2015	2016	2017	2018	2019	2020
İHRACAT	Türk Gemisi	13.754.810	15.272.855	15.138.335	15.660.122	14.132.161	13.580.911
	Yabancı Gemi	78.397.812	79.532.265	98.553.733	94.764.513	117.544.4174	125.312.912
	Toplam	92.152.622	94.805.120	113.692.068	110.424.635	131.679.578	138.902.823
İTHALAT	Türk Gemisi	22.724.776	23.350.424	21.677.485	19.850.109	13.763.576	16.098.249
	Yabancı Gemi	185.601.532	191.782.095	211.978.539	198.694.711	207.641.236	210.441.223
	Toplam	208.326.308	215.132.519	233.656.024	218.544.820	221.404.812	226.539.472
KABOTAJ	Yükleme	25.894.384	26.249.991	29.898.010	29.550.554	28.251.017	29.763.556
	Boşaltma	26.578.284	27.050.225	30.498.069	30.005.291	27.861.707	29.033.828
	Toplam	52.472.668	53.300.216	60.396.079	59.555.845	56.112.724	58.797.384
TRANSİT	Yükleme	58.597.204	61.436.179	55.544.396	63.081.077	64.960.731	60.490.257
	Boşaltma	4.487.893	5.527.128	7.885.329	8.547.183	10.013.567	11.912.715
	Toplam	63.085.097	66.963.307	63.429.725	71.628.260	74.974.298	72.402.972
TOPLAM	Yükleme	176.644.210	182.491.290	199.134.474	203.056.266	224.888.326	229.156.636
	Boşaltma	239.392.485	247.709.872	272.039.422	257.097.294	259.280.086	267.486.015
	Toplam	416.036.695	430.201.162	471.173.896	460.153.560	484.168.412	496.642.651

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

- (43) 2019 ve 2020 yıllarında elleçlenen yüklerin tiplerine göre dağılımlarına aşağıda yer verilmektedir. Yükleme-boşaltma faaliyetleri içerisinde en yüksek payı sırasıyla 2019 ve 2020 yılları arasında sıvı dökme yükü, 2021 yılının ilk dokuz ayında ise katı dökme yük almıştır.

Tablo-7: 2019 ve 2021 yılları arasında yüklerin türüne göre limanlarımızda yapılan yükleme-boşaltma faaliyetleri

Yük Tipi	Toplam Elleçleme (Ton)		
	2019	2020	2021/9
Katı Dökme Yük	150.344.563	164.479.123	129.713.840
Genel Kargo	52.672.991	54.627.400	46.055.463
Sıvı Dökme Yük	155.253.914	146.652.396	108.691.541
Konteyner	118.768.010	121.710.948	96.550.933
Araç	7.128.934	9.172.785	8.772.962

Kaynak: İMEAK Denizcilik Sektör Raporu 2019

- (44) Bildirime konu Taşucu Limanı'nın bulunduğu Akdeniz Bölgesi, sahip olduğu coğrafi özellikler ile büyük sanayi merkezlerinden Adana, İskenderun ve Mersin'i barındırması, bu sayede gelen yüksek hacimli yük trafiği, verimli şekilde konumlanmış limanları ve organize sanayi bölgeleri mevcut bir bölgedir. İç Anadolu, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat/ihracat kapısı olmasının yanı sıra Ortadoğu ülkelerinin de transit merkezi işlevi gösteren stratejik bir konuma sahiptir.
- (45) Türkiye'de faaliyet gösteren toplam 348 organize sanayi bölgesinden 28'i Akdeniz Bölgesinde bulunmaktadır. Türkiye'nin en büyük liman başkanlıkları arasında yer alan BOTAŞ Ceyhan Limanı, İskenderun ve Mersin Liman Başkanlıklarının yanı sıra Antalya ve Taşucu Liman Başkanlıkları da bu bölgede kurulmuştur. Bölgede elleçlenen başlıca yük tipleri arasında petrol ve türevleri, demir çelik ürünleri, kömür, maden cevheri, çimento ve hububat yer almaktadır. Akdeniz Bölgesi limanları aynı zamanda

Türkiye genelinde yurt dışı bağlantılı otomobil/araç elleçlemede önemli bir konuma sahiptir.

## G.5. İlgili Pazar

### G.5.1. İlgili Ürün Pazarları

- (46) İlgili Ürün Pazarının Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un 3. paragrafında ilgili ürün pazarı "*İlgili ürün pazarının tespitinde, birleşme veya devralma konusu olan mal veya hizmetlerle, tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından aynı sayılan mal veya hizmetlerden oluşan pazar dikkate alınır; tespit edilen pazarı etkileyebilecek diğer unsurlar da değerlendirilir.*" şeklinde tanımlanmaktadır. Pazarı hem ürün hem de coğrafi bölge boyutlarıyla tanımlamaktaki amaç, teşebbüslerin davranışlarını sınırlama ve etkin bir rekabetçi baskıdan bağımsız olarak davranmalarını önleme gücüne sahip rakiplerin ortaya çıkarılmasıdır.
- (47) Dosya konusu işlem, TDİ'ye ait Taşucu Limanı, Liman Alanı ve Lojistik Tesis Alanı'nın işletme hakkının verilmesi; geri sahası olan sanayi tesis alanının ise satış yöntemiyle bir bütün olarak özelleştirilmesine ilişkindir. Geçmiş Kurul kararlarında, ilgili ürün pazarları limanlarda elleçlenen yük tiplerine göre alt kırılımlara indirgenmiş şekilde ayrı tanımlanmıştır.<sup>19</sup>
- (48) Taşucu Limanı'na ilişkin alınan tek Kurul kararı olan *Taşucu Limanı Özelleştirme* kararında<sup>20</sup> ise ilgili ürün pazarı "*konvansiyonel yük elleçleme (dökme kuru, dökme sıvı ve genel kargo olmak üzere), konteyner elleçleme ve Ro-Ro gemilerine ve yolcu gemilerine yönelik liman hizmetleri ile liman istifade hizmetleri*" olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda Taşucu Limanı'nda sürdürülen faaliyetler incelenmiş ve geçmiş Kurul kararında tespit edilen konvansiyonel yük elleçleme, konteyner elleçleme ve Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin devam ettirildiği görülmüştür.
- (49) Elleçleme (yükleme/boşaltma) ve yolcu hizmetlerine ek olarak Liman'ın gelirlerini pilotaj, römorkaj, palamar, barınma, ardiye ve diğer hizmetler aracılığıyla elde ettiği ve 2020 gelirlerinin yaklaşık %(. ....)'sının ise ardiye faaliyetlerinden meydana geldiği tespit edilmiştir. Yukarıda da ifade edildiği üzere Liman'ın ardiye gelirlerini, alan kiralama hizmetlerinden elde edilen gelirler oluşturmaktadır. Liman'da mevcut bulunan üç kapalı deponun tamamı TPAO ve iştiraklerine kiralanmış durumdadır. Buna ek olarak ÖİB tarafından Liman'da Taşucu Gümrük Müdürlüğü'nün el koyduğu bir takım emtiaların depolandığı bir alan bulunduğu, bu alanda bekleyen emtianın işlemleri bittiğinde TDİ'ye bir depolama ücreti ödendiği, bu çerçevede Liman'da düzenli bir şekilde depolama faaliyeti sürdürülmediği, ardiye gelirlerinin alan kiralamalarından ve Gümrük

<sup>19</sup> İlgili ürün pazarları, Kurulun 12.06.2008 tarih ve 08-39/517-191 sayılı kararında "konvansiyonel yük elleçleme hizmetleri pazarı", "Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı", "konteyner elleçleme hizmetleri pazarı", "tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı" ve "feribotla yolcu taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı"; 08.07.2010 tarih ve 10-49/922-325 sayılı kararda "dökme kuru yük, genel kargo, konteyner elleçleme hizmetleri pazarı" ve "krvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı"; 25.11.2010 tarih ve 10-73/1518-580 sayılı kararda "dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı", "dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı", "genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı" ve "konteyner elleçleme hizmetleri pazarı"; 07.08.2014 tarih ve 14-26/527-233 sayılı kararda dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı, "dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı", "genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı", "Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı" ve "Ro-Ro elleçleme hizmetleri pazarı" ve 31.05.2018 tarih ve 18-17/303-152 sayılı kararda "kuru yük liman işletmeciliği pazarı", "sıvı yük liman işletmeciliği pazarı" ve "genel kargo liman işletmeciliği pazarı" olarak belirlenmiştir.

<sup>20</sup> 05.10.2006 tarih ve 06-70/933-269 sayılı Kurul kararı.

Müdürlüğünün işlemlerinden doğan gelirleri içerdiği ifade edilmiştir. Dolayısıyla, mevcut bilgiler çerçevesinde Taşucu Limanı'nın depolama hizmetleri pazarında faaliyet gösterdiğini söylemek mümkün değildir. Bu doğrultuda, işbu dosya kapsamında ilgili ürün pazarı "*konvansiyonel yük elleçleme, konteyner elleçleme<sup>21</sup> ve Ro-Ro gemilerine ve yolcu gemilerine yönelik liman hizmetleri ile liman istifade hizmetleri*" olarak belirlenmiştir.

### G.5.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (50) İlgili Ürün Pazarının Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un 3. paragrafında ilgili ürün coğrafi pazar "*Teşebbüslerin mal ve hizmetlerinin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılabilen bölgelerdir*" şeklinde tanımlanmaktadır.
- (51) Liman hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazar tespitinde, limanın hizmet verdiği coğrafi alan olan hinterland trafiği belirleyici nitelik göstermektedir. Kurulun *Taşucu Limanı Özelleştirme* kararında, Taşucu Limanı ve Liman'a ait tesis Mersin ve İskenderun Limanları ile aynı coğrafi pazarda kabul edilmemiş, bu kabulün yalnızca Liman'ın Mersin otoyolu ile bağlantısının kurulması gibi altyapı yatırımlarının yapılması ile Mersin ve İskenderun Limanlarını terminal olarak kullanan ihracatçı ve ithalatçı teşebbüslerin nakliye firmalarının Taşucu Limanı'na yönlendirilmesi halinde geçerli olabileceği sonucuna ulaşılmıştır. Dolayısıyla anılan kararda Taşucu Limanı, Mersin ve İskenderun limanları ile ayrı coğrafi pazar kapsamında kabul edilerek yükleme-boşaltma faaliyetleri bakımından ilgili coğrafi pazar "*Silifke/Taşucu Körfezi*" olarak belirlenmiştir.
- (52) İlgili kararda bahsi geçen karayolunun günümüzde de henüz tamamlanmadığı bilinmektedir.<sup>22</sup> Ancak Mersin karayoluna alternatif olarak sayılabilecek D-400 karayolunun Muğla'dan başlayarak Hakkâri'ye kadar uzandığına ve Taşucu Liman alanının anılan karayoluna 100 m gibi oldukça kısa bir mesafede yer aldığına ilişkin hususlar dikkate alındığında, Taşucu Limanı'na gelen yüklerin bağlantısı kesilmeyecek şekilde önce Mersin daha sonra İskenderun Limanlarına ulaştırılmasında herhangi bir engel bulunmadığı, bu kararın yük sahibi firmaların tercihine kaldığı anlaşılmaktadır.
- (53) Bununla birlikte TDİ tarafından yapılan değerlendirmede, Taşucu Limanı'nın en yakın demiryoluna uzaklığının 100 km olduğu, hâlihazırda bozuk olan ancak yakın zamanda yenilenmesi halinde yük taşıyıcıları için daha çok tercih edilebilecek Silifke-Konya karayolunun Liman'a getirilen yüklerin menşei bakımından Liman'ın hinterlandını genişleteceği ifade edilmiştir. Böylelikle konum olarak batıda Antalya, doğuda Mersin ve İskenderun limanları gibi uluslararası limanlar arasında kalan Taşucu Limanı, Akdeniz Bölgesi liman ticareti için daha rekabetçi bir unsur teşkil edebilecektir. Dolayısıyla mevcut haliyle D-400 karayolu ile Mersin ve İskenderun Limanlarını terminal olarak kullanan ihracatçı ve ithalatçı teşebbüslere ait nakliye firmalarının Taşucu Limanı'na yönlendirilmesi teorik olarak mümkün görünse de, fiiliyatta yüklerin transferinde birtakım sorunlar bulunmaktadır.
- (54) Bu hususu Liman'ın konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme hizmetleri bakımından potansiyelinin oldukça altında gerçekleşen kapasite kullanım oranları da desteklemektedir. Liman'ın yıllık elleçleme kapasitesi (.....) ton olup 2019 yılında

<sup>21</sup> Liman'ın elleçleme faaliyetlerinden en son 2018 yılında gelir elde ettiği tespit edilmiştir.

<sup>22</sup><https://www.sabah.com.tr/gundem/2021/02/04/mersin-antalya-4-saate-iniyor>,  
Erişim Tarihi: 23.03.2021

gerçekleşen elleçleme miktarı liman kapasitesinin %(. ....)'inin altında gerçekleşmiştir. Başka bir deyişle, Taşucu Limanı yükleme/boşaltma hizmetleri bakımından Akdeniz Bölgesinde yük taşıyıcıları tarafından tercih edilmemektedir. Bu durum elleçleme faaliyetleri için gerekli olan ekipmanların limanda bulunmamasından da kaynaklanabilmektedir.

- (55) Diğer taraftan incelenen Liman'ın hinterlandı belirlenirken yüklerin hangi illerden getirildiğinin önem arz ettiği kabulüyle, Taşucu Limanı'nın hinterlandını tespit etmek amacıyla TDİ'ye elleçlemeye konu yüklerin geldiği illerin bilgisi sorulmuştur. TDİ'den gelen cevap yazısında, Taşucu Limanı'ndan en çok taşınan yük tiplerinin saman, barit, mermer, proje yük (rüzgâr enerjisi santrali vb.) ve otomobil/araçlardan meydana geldiği; Niğde ilinden barit, Mardin ve Şanlıurfa illerinden ise saman getirildiği belirtilmiştir. Dolayısıyla Liman'ın hinterlandının İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerini kapsadığı sonucuna ulaşılabilmektedir. Yukarıda yer verilen değerlendirmelerin sonucunda, işbu karar kapsamında konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme hizmetleri bakımından kesin bir coğrafi pazar tanımı yapılmasının güç olmakla birlikte, ilgili coğrafi pazarın dar tanımlanması halinde Silifke/Taşucu Körfezi'ni kapsayacak şekilde, geniş tanımlanması halinde İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerine yük ulaştıran rakip limanların konumlandığı Doğu Akdeniz Bölgesini<sup>23</sup> kapsayacak şekilde belirlenmesi mümkündür. Bu çerçevede, yapılan değerlendirmelerde, her iki pazar tanımı da göz önünde bulundurulmuştur.
- (56) Liman'da sağlanan hizmetlerden bir diğeri ise Ro-Ro ve yolcu gemilerine yönelik liman hizmetleri ile liman istifade hizmetleridir. Anılan hizmetlere ilişkin olarak *Taşucu Limanı Özelleştirme* kararında Taşucu Limanı'nda düzenli olarak devam ettirilen yolcu taşıma hattının Taşucu-Girne hattından ibaret olması dikkate alınarak ilgili coğrafi pazar "Silifke/Taşucu Körfezi" olarak belirlenmiştir. Bildirimde, günümüzde Taşucu Limanı'nda Taşucu-Girne ve Taşucu-Lübnan hatlarında Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı hizmetinin sürdürüldüğü belirtilmiştir.<sup>24</sup>
- (57) Her bir ilgili ürün pazarına ilişkin coğrafi pazar dar anlamda "Silifke/Taşucu Körfezi", geniş anlamda ise "Doğu Akdeniz Bölgesi" olarak belirlenebilecek olmakla birlikte, değerlendirmeler her iki olasılık dâhilinde yapılmıştır.

## G.6. Değerlendirme

- (58) 2013/2 sayılı Tebliğ'in "Kapsam" başlıklı 2. maddesinde "*bir teşebbüsün ortaklık paylarının ya da diğer hak ve araçların tümünün veya bir kısmının teşebbüsün üzerindeki kontrolü değiştirecek ya da karar organlarını etkileyecek şekilde yahut mal veya hizmet üretimine yönelik birimlerinin özelleştirme yolu ile her türlü devri bu Tebliğ hükümlerine tabidir*" düzenlemesi yer almaktadır. Bildirim konusu işlem, Taşucu Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle, geri sahasının ise satış yöntemiyle bir bütün olarak özelleştirilmesine ilişkindir. Söz konusu işlem, 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında yer almaktadır.
- (59) 2013/2 sayılı Tebliğ'in 3. maddesi uyarınca, özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinde özelleştirilecek teşebbüs ya da mal veya hizmet üretimine yönelik birimin cirosunun 30 milyon Türk Lirasını aşması halinde, ihale şartlarının kamuoyuna duyurulmasından

<sup>23</sup> Kurul'un Antalya Limanı'na ilişkin kararlarında Antalya Limanı'nın Mersin Limanı ile aynı coğrafi pazarda olmadığı tespit edilmiştir (Kurulun 09.10.2006 tarih ve 06-72/951-273 sayılı, 18.10.2011 tarih ve 11-53/1358-483 sayılı, 26.11.2020 tarih ve 20-51/708-316 sayılı kararları). Bu itibarla mevcut dosya kapsamında ilgili coğrafi pazar geniş anlamda Doğu Akdeniz Bölgesi olarak ele alınmıştır.

<sup>24</sup> Ayrıca geçmişte Taşucu-Suriye seferlerinin yapıldığı ancak 2013 yılında sonlandırıldığı bildirilmiştir.



önce Rekabet Kurumuna ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. İlgili düzenleme gereğince, özelleştirme sonucu ilgili pazarda rekabet açısından ortaya çıkabilecek sonuçlara ilişkin olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 7. maddesi kapsamında bir değerlendirme yapılması ve bu doğrultuda ihale şartnamesinin hazırlığına esas olacak şekilde Rekabet Kurulu görüşünün alınması zorunludur.

- (60) Kuruma intikal eden bilgi ve belgelerden, Taşucu Limanı'nın 2020 yılı cirosunun (.....) TL (.....) olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla devre konu teşebbüsün cirosunun 2013/2 sayılı Tebliğ'de öngörülen ciro eşiğini aştığı ve işlemin ön bildirim tabi olduğu anlaşılmış ve Kuruma gönderilen ön bildirim kapsamında değerlendirme yapılmıştır.
- (61) 2013/2 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinde “*Bu Tebliğ uyarınca Rekabet Kurumuna ön bildirimde bulunulması zorunlu olan özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinin hukuki geçerlilik kazanabilmeleri için Rekabet Kurulundan izin alınması zorunludur*” düzenlemesi yer almaktadır.
- (62) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca başta bir veya birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını güçlendirmeye yönelik olmak üzere piyasadaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya bu sonucu doğuracak şekilde bir teşebbüsün başka bir teşebbüsü devralması hukuka aykırı ve yasaktır. Düzenlemenin amacı, piyasalarda etkin rekabetin korunması ve düşük fiyat-yüksek kalite ile ortaya çıkması beklenen faydaların yoğunlaşmalar ile artan pazar gücü nedeniyle yok olmasını engellemektir.
- (63) Rekabet Kurulu kararlarında ve Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Birleşme Kılavuzu) ortaya konulduğu üzere, tek başına yeterli olmamakla birlikte teşebbüslerin pazar gücünün değerlendirilmesinde incelenen kriterlerden ilki, teşebbüslerin pazar paylarıdır. Pazar paylarının yanı sıra pazardaki yoğunlaşma seviyeleri, rakip teşebbüslerin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş engellerinin ve potansiyel rakiplerin bulunup bulunmaması, dengeleyici alıcı gücü gibi kriterler de pazardaki rekabete ilişkin önemli bilgiler veren göstergelerdir. Anılan göstergeler ile pazara özgü özellikler birlikte değerlendirilerek işlem neticesinde oluşacak pazarın rekabetçi yapısına yönelik kanaate ulaşılmaktadır. Bu doğrultuda, dosya kapsamında öncelikle, devre konu Taşucu Limanı'nın konumu ve limana rakip olabilecek nitelikteki liman işletmeleri incelenmiştir.
- (64) Öncelikle pazarın dar şekilde “Silifke/Taşucu Körfezi” şeklinde tanımlandığı durumda Silifke'de Taşucu Limanı'na ilave olarak Medcem Limanı'nın konumlandığı görülmektedir. Medcem Limanı, Ovacık Körfezi olarak bilinen körfezde başlangıçta bir balıkçı barınağı olarak inşa edilmiş olup 2015 yılından itibaren Akkuyu Nükleer Güç Santrali'ne çimento temin etmek amaçlı kullanılmaktadır. TDİ'den edinilen bilgiler çerçevesinde, Medcem Limanı'nın yalnızca Eren Holding bünyesindeki grup şirketlerine hizmet verdiği anlaşılmaktadır. Limanda sunulan hizmetler doğrudan belirli bir gruba özgülendiğinden müşterilerin Taşucu Limanı yerine Medcem Limanı'nı kısa-orta vadede kullanmadığı söylenebilecektir.<sup>25</sup> Dolayısıyla her ne kadar iki liman da Taşucu Liman Başkanlığının idari sınırları içerisinde yer alsa da limanların faaliyetlerinin örtüşmediği, ilgili coğrafi pazarın Silifke/Taşucu Körfezi olduğu varsayımı altında değerlendirmenin Taşucu Limanı özelinde yapılması uygundur. Böylece özelleştirme ihalesinde en yüksek teklifi vererek ihaleyi kazanan teşebbüs her

<sup>25</sup>Medcem Limanı'nda 2019 yılında (.....) ton yük ihraç edilmişken (.....) ton yük ise ithal edilmiştir. Bu miktarlar Taşucu Limanı için sırasıyla (.....) ve (.....) ton yük olarak gerçekleşmiştir.



hâlikârda Silifke/Taşucu pazarında %100 pazar payı elde edecektir. Hâlihazırda Taşucu Limanı'nın pazarda tek olması sebebiyle söz konusu husus mevcut durumdan farklı bir rekabetçi yapı ortaya çıkarmamaktadır.

- (65) Öte yandan pazarın geniş şekilde "Doğu Akdeniz Bölgesi" şeklinde tanımlanması durumu farklılaştıracağından konu daha ayrıntılı değerlendirilmiştir. Taşucu Limanı doğuda Mersin Limanı'na 114 km, İskenderun Limanı'na 301 km, BOTAŞ Ceyhan Limanı'na 244 km ve CEY GRUBU kontrolündeki MESBAŞ Limanı'na 112 km; batıda Antalya Limanı'na ise 385 km uzaklıktadır. Görüldüğü üzere, Liman her iki yönde Antalya ve Mersin serbest bölgelerinin arasında kalmaktadır. Nitekim Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre, Mersin Limanı 2019 yılında Türkiye'de en çok elleçleme yapılan ikinci liman olurken İskenderun ve Antalya Limanları ise ilk on liman arasında yer almıştır. Bu kapsamda Taşucu Limanı ile aynı bölgede yer alan rakip limanlara ilişkin ihracat/ithalat ile transit yükleme/boşaltma verilerine, limanlarda yapılan elleçleme miktarlarına ve limanlara uğrayan gemi sayılarına aşağıda yer verilmiştir.

Tablo-8: 2019 Yılında Limanların Ton Bazında Toplam Ticaret Hacmi ve Taşucu Limanına Ait İlgili Oranlar

Limn Başkanlıkları	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret
BOTAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İskenderun	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin <sup>26</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Taşucu <sup>27</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer Limanlar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>TOPLAM</b>	<b>131.676.578</b>	<b>64.960.731</b>	<b>221.404.812</b>	<b>10.013.567</b>	<b>428.055.688</b>
TDİ Taşucu Limanı'nın Türkiye geneline Oranı					(.....)
TDİ Taşucu Limanı'nın dört limanın toplamına oranı					(.....)
Kaynak: Bildirim Formu					

Tablo-9: Taşucu Limanı'nın Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ve Türkiye'de Yer Alan Limanlarda Yapılan Elleçleme Miktarına Oranı

TOPLAM ELLEÇLEME (TON)				
Sıra	Limn Başkanlığı	2018	2019	2020
1	BOTAŞ	(.....)	(.....)	(.....)
2	İskenderun	(.....)	(.....)	(.....)
3	Mersin	(.....)	(.....)	(.....)
4	Taşucu	(.....)	(.....)	(.....)
DLimanın Toplamı		147.779.657	165.499.588	165.573.878
Türkiye Toplamı		460.153.560	484.168.412	496.642.651

<sup>26</sup> Mersin Limn Başkanlığı verileri MESBAŞ Limanı'nın içinde bulunduğu Mersin Serbest Bölge elleçleme verilerini de kapsamaktadır.

<sup>27</sup> Türkiye Limn İşletmecileri Derneği 2019 yılı Türkiye Limancılık Sektörü Raporunda (TÜRKLİM) yer verilen veriler ile Bildirim Formu'nda yer alan verilerin farklılaştığı tespit edilmiştir. TÜRKLİM'de yer alan Taşucu Limanı verilerinin esasen Taşucu Limn Başkanlığı idari sınırları içerisinde yer alan TDİ'ye ait Taşucu Limanı ve Silifke'ye bağlı Yeşilovacık beldesinde yer alan Eren Holding A.Ş. kontrolündeki Medcem Limanı'nı da kapsadığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda tablonun ilgili sütununda Bildirim Formu'nda yer alan ve yalnızca TDİ'ye ait Taşucu Limanı verilerine yer verilmiştir.

Taşucu Limanı'nın dört limanın toplamına oranı	(.....)	(.....)	(.....)
Taşucu Limanı'nın Türkiye toplamına oranı	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Özelleştirme Bildirimi			

Tablo-10: Taşucu Limanı'nın Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ve Türkiye'de Yer Alan Limanlara Uğrayan Gemi Sayılarına Oranı

Liman Başkanlığı	Toplam Uğrayan Gemi Sayısı (2020)		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
	Gemi Sayısı	Gemi Sayısı	Gemi Sayısı
BOTAŞ	(.....)	(.....)	(.....)
İskenderun	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin	(.....)	(.....)	(.....)
Taşucu <sup>28</sup>	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Toplam	15.222	33.599	48.821
Dört Limanın Toplamı	1.617	8.317	9.934
Taşucu Limanı'nın Genel Toplama Oranı	(.....)	(.....)	(.....)
Taşucu Limanı'nın dört limanın toplamına oranı	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Özelleştirme Bildirimi			

- (66) İlgili coğrafi pazarın Doğu Akdeniz Bölgesi olarak belirlenmesi halinde Tablo-8,9 ve 10 birlikte değerlendirildiğinde, Taşucu Limanı'nın toplam ticaret hacmi, limanda elleçlenen yük miktarı ve limana uğrayan gemi sayısı bakımından Doğu Akdeniz Bölgesi'nde oldukça küçük bir paya sahip olduğu görülmektedir.
- (67) Bununla birlikte ilgili ürün pazarlarına ilişkin olarak ÖİB'den Taşucu Limanı'nın geleneksel yük ve konteyner elleçleme ile Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı alt kırılımları bazında taşıdığı yük miktarı ve gelirleri talep edilmiştir.<sup>29</sup>

Tablo-11: Taşucu Limanı 2018-2020 Yılları Arasında Yük Türleri Bakımından Yükleme-Boşaltma Miktarları (Ton/Adet)

Yıllar	Rüzgâr Enerjisi Malzemeleri (Ton)	Saman (Ton)	Konteyner (Ton)	Boya (Ton)	Mermer (Ton)	Kuru Gıda (Ton)	Barit (Ton)	Makine Parçası (Ton)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Özelleştirme Bildirimi								

<sup>28</sup> TDİ tarafından sunulan cevabi yazılarda Taşucu Limanı'na 2019 yılında (.....), 2020 yılında (.....) ve 2021 yılının ilk dokuz ayında yalnızca (.....) yük gemisinin yanaştığı belirtilmiş olup toplam gemi sayısındaki büyüklüğün Ro-Ro gemilerinden kaynaklandığı belirtilmiştir.

<sup>29</sup> Liman'ın elde ettiği gelirin yük tipi özelinde sunulmaması sebebiyle tabloda sadece miktar bilgisine yer verilmiştir.

- (68) Tablo-11 diğer tablolarla birlikte ele alındığında, Doğu Akdeniz Bölgesindeki dört limanda 2020 yılında toplam elleçlenen yük miktarı olan 165.573.878 ton yük içerisinde Taşucu Limanı'nın dikkate değer bir pay alamadığı ve taşınan yük tipleri bakımından ise geleneksel yük ve konteyner yük taşımacılığının devamlılık arz etmediği görülmektedir.
- (69) Yukarıda yer verildiği üzere ihaleyi kazanan CEY GRUBU Doğu Akdeniz Bölgesi'nde bulunan MESBAŞ Limanı'nın kontrolünde pay sahibidir. Bu doğrultuda MESBAŞ Limanı'nın Taşucu Limanı'na rakip olduğu pazarlardaki konumuna yer verilmiştir.
- (70) MESBAŞ Limanı'nda 2020 yılında toplam (.....) ton, 2021 yılının ilk altı ayında ise toplam (.....) ton yük elleçlenmiştir. Adı geçen limanda elleçlenen yük miktarları incelendiğinde, MESBAŞ Limanı'nın da Taşucu Limanı'na benzer bir şekilde Doğu Akdeniz Bölgesi'ndeki elleçleme hacmi içindeki payının düşük olduğu, dolayısıyla devralma işlemi ile pazarın rekabetçi yapısının bozulmayacağı değerlendirilmektedir.

Tablo-12: Taşucu Limanı ve MESBAŞ Limanı'nın Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ve Türkiye'de Yer Alan Limanlarda Yapılan Elleçleme Miktarına Oranı

Sıra	Limana Başkanlığı	2020 (TON)
1	BOTAŞ	(.....)
2	İskenderun	(.....)
3	Mersin	(.....)
4	Taşucu	(.....)
5	MESBAŞ	(.....)
Beş Limanın Toplamı		167.342.236
Türkiye Toplamı		496.642.651
Taşucu ve MESBAŞ'ın beş limanın toplamına oranı		(.....)
Taşucu ve MESBAŞ'ın Türkiye toplamına oranı		(.....)
Kaynak: Özelleştirme Bildirimi		

- (71) Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı hizmetlerine ilişkin değerlendirmeye gelindiğinde ise ilgili coğrafi pazarın Doğu Akdeniz Bölgesi olarak kabul edildiği varsayımda, Doğu Akdeniz'de bulunan Ro-Ro limanları olan Mersin, İskenderun ve Taşucu Limanları üzerinden taşınan yolcu ve araçlara ilişkin verilerin incelenmesi gerekmektedir. Aşağıda 2020 yılı yurt dışı bağlantılı otomobil/araç elleçlemesinde Doğu Akdeniz Bölgesi Limanlarının konumu ile yolcu sayısına yer verilmiştir.

Tablo-13: 2020 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibarıyla Araç<sup>30</sup> Taşımaları<sup>31</sup>

Hatlar		Toplam Araç
Doğu Akdeniz Bölgesi	Mersin – Gazimağusa/ Dar Es Salaam/ Girne/Hayfa	(.....)
	Taşucu-Girne/Tripoli/Gazimağusa	(.....)
	İskenderun – Dubai/Port Sudan/Cidde	(.....)
Doğu Akdeniz Toplam		62.056
Genel toplam		504.752
Taşucu Limanı'nın Doğu Akdeniz Bölgesine Oranı		(.....)
Taşucu Limanı'nın Türkiye Geneline Oranı		(.....)
Kaynak: ÖİB Cevap Yazısı		

- (72) 2020 yılında 2019 yılına göre bölgede toplam taşınan araç 1.439.245'ten 504.752'ye düşmüştür. Bu durumun 2020 yılının başlarında ortaya çıkan Covid-19 salgınından kaynaklandığı düşünülmektedir. Bununla birlikte toplam taşınan araç sayısındaki düşüşe rağmen, Taşucu Limanı üzerinden taşımacılığı gerçekleşen araçların Türkiye

<sup>30</sup> Araç cinsleri şunlardır: Tır, tır tankeri, treyler, çekici, yük vagonu.

<sup>31</sup> Tablonun hazırlanmasında Bildirim Formu ile ÖİB'den gelen cevap yazısındaki veriler birlikte dikkate alınmıştır.

genelinde taşınan araçların % (.....)'sini, Doğu Akdeniz Bölgesinde taşınan araçların ise % (.....)'ini oluşturduğu tespit edilmiştir.

Tablo-14: 2020 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibarıyla Yolcu Taşımaları

Hatlar		Toplam Yolcu
Doğu Akdeniz Bölgesi	Mersin - Gazimağusa	(.....)
	Mersin - Girne	(.....)
	Taşucu – Girne/Gazimağusa/Trablus	(.....)
Doğu Akdeniz Toplam		122.154
Genel Toplam		177.483
Taşucu Limanı'nın Doğu Akdeniz Bölgesine Oranı		(.....)
Taşucu Limanı'nın Türkiye Geneline Oranı		(.....)
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü		

- (73) Araç taşımacılığına ek olarak Ro-Ro hatları üzerinden yolcu taşımacılığı faaliyetleri de ele alınmıştır. Tablo-14 incelendiğinde Taşucu Limanı'nın yolcu taşımacılığına ilişkin Doğu Akdeniz Bölgesi'ndeki pazar payının % (.....) üzerinde olduğu görülmektedir. Ancak bu durumun pandemi nedeniyle sefer sayısının 2020 yılında önceki yıla göre 14.641'den 2.568'e; taşınan yolcu sayısının ise 1.439.245'ten 177.483'e düşmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Örneğin Türkiye-Yunanistan hattı özelinde 2019 yılında 12.615 sefer düzenlenmiş ve 1.249.411 yolcu taşınmışken; 2020 yılında 877 sefer düzenlenmiş ve 37.483 yolcu taşınmıştır. Benzer bir şekilde Türkiye-KKTC hattı özelinde bakıldığında 2019 yılında 1.428 sefer gerçekleştirilip 167.519 yolcu taşınmış, 2020 yılında ise sefer sayısı 1.179'a, yolcu sayısı ise 117.041'e gerilemiştir.
- (74) Tablo-13 ve 14 birlikte incelendiğinde ise Taşucu Limanı ile Lübnan (Tripoli) ve KKTC (Girne) arasında karşılıklı olarak taşınan araç ve yolcu miktarının Doğu Akdeniz Bölgesi bakımından önemli bir yere sahip olduğu söylenebilmekle birlikte, Taşucu Limanı'nın Ro-Ro hatları itibarıyla Doğu Akdeniz Bölgesinde geleneksel yük ve konteyner elleçleme hizmetlerine kıyasla çok daha rekabetçi bir konumda olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Bununla birlikte CEY GRUBU'nun MESBAŞ Limanı'nda Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı faaliyetleri bulunmadığından devralma işlemi sonucunda Doğu Akdeniz Bölgesindeki araç/yolcu taşımacılığını gösterir Tablo-13 ve 14'te herhangi bir değişim olmayacaktır.
- (75) Buna ek olarak ÖİB'den Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı hizmetlerine ilişkin olarak Taşucu Limanı'nı Mersin ve İskenderun Limanı ile eş anlı olarak kullanmakta olan müşteri bilgileri talep edilmiştir. Taşucu Limanı ile Mersin Limanı'nı aynı anda kullanan işletmeler (.....) ile (.....); Taşucu Limanı ile İskenderun Limanı'nı aynı anda kullanan firma ise (.....) olarak bildirilmiştir. Söz konusu işletmelerin tamamı Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Bu durum yolcu ve Ro-Ro gemisi işletmecileri nezdinde, Taşucu Limanı'nın, Mersin ve İskenderun limanlarının yerine kullanılabileceğine işaret etmektedir.
- (76) Pazarın yapısının değerlendirilmesi kapsamında Taşucu Limanı'nın kapasite kullanım oranları da pazardaki konumunun belirlenmesi ve özelleştirme işlemi sonrasında oluşabilecek rekabetçi koşullar hakkında yol gösterici olabilecektir. Taşucu Limanı'nın yıllık elleçleme kapasitesi (.....) ton olup gerçekleşen elleçleme miktarlarına ve kapasite kullanım oranlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-15: Taşucu Limanı kapasite kullanım oranları

Yıl	Yükleme/Boşaltma (ton)	Kapasite	Kapasite Kullanım Oranı (%)
2017	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: ÖİB			

- (77) Tablo-15'in incelenmesinden Taşucu Limanı'nın yıllar itibarıyla kapasite kullanım oranlarının % (.....) gibi düşük bir oranla potansiyelinin oldukça altında kaldığı görülmektedir. Konuya ilişkin olarak TDİ tarafından gönderilen cevap yazısında, Taşucu Limanı'nın kapasite kullanım oranlarının düşük olduğu ve buna ek olarak tesis alanının genişliği de göz önünde bulundurulduğunda, Taşucu Limanı'nın rakiplerine göre daha hızlı bir şekilde müşteri taleplerini karşılayabilecek konumda/pozisyonda olduğu ifade edilmiştir.<sup>32</sup>
- (78) İlaveten dosya konusu işlemin gerçekleştirilmesi neticesinde, Taşucu Limanı'nın işletme hakkını devralacak teşebbüsün müşterileri çekebilmek amacıyla tarife indirimine gidebileceği de belirtilmiştir. Mevcut durumda, tarife indirimi kararının ancak TDİ Yönetim Kurulu kararı ile alınabildiği, bu kararın anlık olarak alınamamasının ticari hayatın işleyişinin yavaşlamasına neden olduğu, bu durumun Liman'ın tercih edilmesi ve işletmeden işletmeye (B2B) ilişkilerin geliştirilmesi ihtimalini azalttığı anlaşılmaktadır.
- (79) TDİ tarafından iletilen yazıda aynı zamanda Taşucu Limanı'nın Doğu Akdeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren rakiplerine kıyasla daha az rekabetçi olmasına neden olan hususlara da değinilmiştir. Buna göre; Taşucu Limanı'nda ÖTV'siz yakıt satışının ve elleçleme için gerekli ekipmanın bulunmaması, Taşucu Limanı'nın batısındaki Antalya ve doğusundaki Mersin serbest bölgelerinde faaliyet gösteren rakip liman işletmelerine kıyasla daha az tercih edilebilir bir konuma gelmesine neden olmaktadır.
- (80) Liman hizmeti sunulurken gerekli olan liman alt ve üst yapısının ve hizmete uygun ekipmanların noksanlığı bir tür pazara giriş engeli teşkil edebilmektedir. İşbu özelleştirme işlemi kapsamında da Taşucu Limanı'nın yük elleçleme faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için vinç vb. gerekli ekipmana sahip olmaması nedeniyle yük sahipleri tahliye edilecek yüklerinin tipine göre elleçlemeye uygun ekipmanı kendi imkânları çerçevesinde temin etmek zorundadır. Bununla birlikte, bildirimde Akdeniz Bölgesi'nde yakın zamanda yapılması planlanan yeni bir limanın bulunmadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla pazara giriş yapması beklenen potansiyel rakiplerin mevcut olmadığı söylenebilecektir.
- (81) Pazarın rekabetçi yapısı ortaya konarken dikkate alınan bir diğer husus ise dengeleyici alıcı gücünün bulunup bulunmadığıdır. Dosya kapsamında elde edilebilen bilgiler çerçevesinde, limancılık hizmeti sağlayan Taşucu Limanı'nın pazar gücü karşısında dengeleyici olarak nitelendirilebilecek yük taşıyıcıların varlığından söz edilememektedir.
- (82) Dosyanın değerlendirme süreci devam ederken 08.10.2021 tarih ve 21882 sayılı bir şikâyet başvurusu Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Şikayette özetle; ÖİB tarafından yapılan Taşucu Limanı ve liman geri sahasında bulunan taşınmazın ihalesinin CEY GRUBU tarafından kazanıldığı, Taşucu Limanı'nın yük taşımacılığı itibarıyla düşük

<sup>32</sup> MESBAŞ Limanı'nın yük elleçleme kapasitesi 2017-2020 yılları arasında sırasıyla % (.....), % (.....), % (.....), % (.....) ve 2021 yılının ilk altı ayında % (.....) olarak gerçekleşmiştir.

çaplı bir liman olduğu, fakat geri sahasının 714.000 m<sup>2</sup>'lik sanayi ve serbest bölge arazisine sahip olduğu, CEY GRUBU'nun tüm Türkiye genelinde liman geri sahalarında depolama, ambar işletmeciliği ve yük taşımacılığı yaptığı, liman geri sahalarını işletmesi nedeniyle Türkiye genelinde nakliye ve yük taşımacılığı üzerinde tekel oluşturduğu, CEY GRUBU'nun 2017 yılında da Mersin Serbest Bölge hisselerinin tamamını ÖİB'den satın aldığı, Taşucu Limanı ve geri sahasında bulunan taşınmazların satışı ile birlikte Akdeniz Havzasının en büyük serbest bölge, liman ve hizmetleri, depolama, lojistik, ambar işletmeciliği, yük taşımacılığı, nakliye ve bunların fiyatlarının belirlenmesinde CEY GRUBU'nun tekel konumuna geldiği, bu tekelleşme ile CEY GRUBU'nun Türkiye genelinde depolama ve nakliye hizmetleri dahil tamamında fiyat belirleyici olacağı iddia edilerek gereğinin yapılması talep edilmiştir.

- (83) İlgili başvuruya ilişkin olarak belirtilmesi gereken husus Taşucu Limanı'ndaki depolama faaliyetlerinin büyük oranda alan kiralama hizmetlerinden oluşması ve bu nedenle depolama hizmetlerinde aktif bir pazar paydaşı olarak kabul edilmemesidir. Bununla birlikte devralan CEY GRUBU'na MESBAŞ Limanı'ndaki depolama ve nakliyecilik faaliyetlerinin kapsamı sorulmuş olup CEY GRUBU'ndan MESBAŞ Limanı'nda depolama hizmetleri verilmediği bilgisi edinilmiştir.
- (84) Yine de şikâyet başvurusunu değerlendirebilmek amacıyla ÖİB'den Doğu Akdeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren teşebbüslerin kapalı ve açık depolama alan kapasitelerine ilişkin bilgi talep edilmiştir. ÖİB'den gelen cevap yazısında sunulan bilgiler doğrultusunda Taşucu Limanı'nın alan bakımından pazar payını gösterir tabloya aşağıda yer verilmiştir.

Tablo-16: Doğu Akdeniz bölgesinde yer alan limanların depolama alanları

Doğu Akdeniz Limanları	Toplam Kapalı ve Açık Depolama Alanı (m <sup>2</sup> )	Oranı
MIP	(.....)	(.....)
Torosport Ceyhan	(.....)	(.....)
İsdemir	(.....)	(.....)
Atakaş	(.....)	(.....)
Rubis	(.....)	(.....)
Taşucu	(.....)	(.....)
Ekinciler	(.....)	(.....)
MMK Metal	(.....)	(.....)
MESBAŞ	(.....)	(.....)
Assan Liman İşletmeleri	(.....)	(.....)
Toplam	3.505.829	100,00

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü Raporu 2021

- (85) Kapasite bakımından Taşucu Limanı Doğu Akdeniz coğrafi pazarında % (.....) pazar payıyla (.....) sırada yer almaktadır. Dolayısıyla depolama hizmetleri bakımından pazar payının şikâyette ifade edildiği üzere tekel gücüne işaret ettiği sonucuna ulaşmak mümkün değildir. Taşucu Limanı'nın depolama faaliyetlerinin, alanın TPAO'ya kiralanmasından ibaret olduğu tespit edilmiş olsa da, Liman'ın ilerleyen dönemlerde düzenli bir şekilde depolama faaliyetlerine başlaması halinde mevcut depolama alanı kapasitesiyle depolama hizmetleri pazarındaki payının % (.....)'in altında kalacağı anlaşılmaktadır.
- (86) Yukarıda yer verilen hususlar bir arada değerlendirildiğinde; ilgili coğrafi pazarın geniş anlamda Doğu Akdeniz Bölgesi ya da dar anlamda Silifke/Taşucu Körfezi'ni kapsayacak şekilde belirlenmesinden bağımsız olarak, Taşucu Limanı'nı devralacak CEY GRUBU tarafından elleçleme faaliyetleri için gerekli ekipman yatırımının yapılmasının söz konusu limanı müşterileri nezdinde daha çok tercih edilebilir hale gelmesini sağlayacağı sonucuna ulaşılmaktadır. Taşucu Limanı'nın potansiyelinin

oldukça altında kalan kapasite kullanım oranı da bu sonucu desteklemektedir. Zira adı geçen liman hâlihazırda kapasitesinin çok altında faaliyetlerini sürdürmekte olup bu kapasite talepte artış olması halinde artan talebi karşılayabilecek seviyededir. Bununla birlikte, hâlihazırda bozuk olan Silifke-Konya karayolunun düzeltilmesi halinde Taşucu Limanı'nın hinterlandının daha da genişlemesi sağlanabilecektir. Konum olarak batıda Antalya Limanı doğuda Mersin Limanı gibi uluslararası limanlar/serbest bölgeler arasında kalan inceleme konusu Taşucu Limanı, özelleştirme işlemi neticesinde Doğu Akdeniz Bölgesi liman ticareti için daha rekabetçi bir oyuncu haline gelebilecektir. Son olarak Taşucu Limanı'nın özelleştirilmesi ile Liman'a ilişkin kararların alınma sürecinin hızlanacağı, Liman yönetiminin müşterileri olan yük taşıyıcılarına hitap eden fiyat tekliflerini anlık olarak sunma imkânına kavuşabileceği öngörülmektedir.

- (87) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, Taşucu Limanı'nın 40 yıl süreyle işletme hakkının CEY GRUBU'na devredilmesi ile ilgili coğrafi pazarın geniş bir şekilde "Doğu Akdeniz Bölgesi" olarak tanımlanması halinde CEY GRUBU'nun faaliyet gösterdiği yük elleçleme hizmetleri bakımından rekabet kısıtlanmayacağından ve en dar şekilde "Silifke/Taşucu Körfezi" olarak belirlenmesi halinde ise ilgili pazarda tek liman olması nedeniyle pazarın yapısı değişmeyeceğinden 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi anlamında herhangi bir pazarda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmayacağı kanaatine varılmıştır.

## H. SONUÇ

- (88) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;
- a) Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Taşucu Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle, geri sahasının ise satış yöntemiyle bir bütün olarak özelleştirilmesi işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında bir devralma işlemi olduğu ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/3 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ" uyarınca izne tabi olduğuna,
- b) Bildirim kapsamındaki Ceynak Lojistik ve Tic. A.Ş. ve Ceyport Terminal Lojistik ve Tic. A.Ş.'den oluşan Cey Ortak Girişim Grubu tarafından gerçekleştirilecek devralma işlemi sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesinde sakınca olmadığına
- gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.