

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2005-4-253 (Özelleştirme Nihai Bildirim)
Karar Sayısı : 07-53/615-204
Karar Tarihi : 20.6.2007

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10 Başkan : Tuncay SONGÖR (İkinci Başkan)
Üyeler : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI, M. Sıraç ASLAN,
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B.RAPORTÖRLER : Süleyman CENGİZ, Evren SESLİ

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN**

: T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
Hüseyin Rahmi Sk. No:12 Çankaya/Ankara

D. TARAFLAR

20 : - T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü
Gar, Talat Paşa Blv. 06330 Ankara
- Babcock and Brown-PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu
Koza Sk. No:22 Gaziosmanpaşa/Ankara

E. DOSYA KONUSU: İzmir Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle devredilmesi işlemine izin verilmesi talebi.

30 **F. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 10.2.2005 tarih ve 922 sayı ile giren Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB)'nin ön bildiriminde İzmir, Mersin, Derince, İskenderun, Bandırma ve Samsun Limanları'nın 36 seneliğine "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine 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.

1.4.2005 tarih, 1049 sayılı mesleki daire görüşü ile 14.4.2005 tarih ve 2400/260 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden ÖİB'nin görüşü dikkate alınarak, bildirim konusuna ilişkin yasal düzenlemeyi takiben 6.5.2005 tarih ve 05-31/376-M sayılı karar ile konuya ilişkin Rekabet Kurulu Görüşü oluşturulmuş ve anılan İdare'ye bildirilmiştir.

40 Diğer taraftan, Kurumumuz kayıtlarına 28.11.2005 tarih ve 8414 sayı ile intikal eden ÖİB tarafından yapılan bildirimde, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun İzmir Limanı'nın yanında bulunan tevsi alanı ile birlikte özelleştirilmesine yönelik kararına ilişkin görüş talep edilmiştir. 1998/4 sayılı Tebliğ'in 3. maddesi uyarınca ÖİB tarafından yapılan ön bildirimle ilişkin olarak 5.12.2005 tarihli Mesleki Daire Görüşü hazırlanmış ve görüş 7.12.2005 tarih ve 5166 sayılı yazı ile ÖİB'ye gönderilmiştir. Mesleki Daire Görüşü,

görüŖe iliŖkin ÖİB'nin yazısı ve konu hakkında hazırlanan 13.12.2005 tarihli Bilgi Notu Rekabet Kurulu'nun 19.12.2005 tarih ve 05-85 sayılı toplantısında değerlendirilerek; ÖzelleŖtirme Yüksek Kurulu Kararı'nın söz konusu limanların yanlarında bulunan tevsi alanlarını kapsayıp kapsamadığı, konuya iliŖkin olarak ihale yetkisi veren 11.5.1999 tarih ve 99/T-20 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararının iptal edilip edilmediği ve tevsi alanların özelleŖtirme kapsamına alınmalarına iliŖkin ÖzelleŖtirme Yüksek Kurulu ve 50 Yüksek Planlama Kurulu kararlarının bulunup bulunmadığı hususlarının belirsiz olması sebebiyle Rekabet Kurulu GörüŖü oluŖturulmamıŖtır. Akabinde, ÖİB tarafından Kurum kayıtlarına 21.12.2005 tarih, 9052 sayı ve 28.12.2005 tarih, 9238 sayı ile intikal eden yazılar ile talep edilen hususlar açıklığa kavuŖturulmuŖtur. Konuya iliŖkin olarak hazırlanan 29.12.2005 tarihli Bilgi Notu üzerine hazırlanan 30.12.2005 tarih, 05-89 sayılı Rekabet Kurulu GörüŖü 2.1.2006 tarih, 9 sayılı yazı ile ÖİB'na tebliğ edilmiŖtir.

Bu çerçevede, Kurum kayıtlarına en son 21.5.2007 tarih, 3579 sayı ile giren ÖİB'nin izin baŖvurusu üzerine, İzmir Limanı'nın "iŖletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleŖtirilmesi amacıyla açılan ihalede en yüksek üç teklif sahibi hakkında (Hutchison-Global-Deutsche Bank-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak GiriŖim Grubu, Çelebi Holding A.Ŗ., 60 Alsancak Ortak GiriŖim Grubu) 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 7. maddesi ile 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken BirleŖme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" ve 1998/4 sayılı Tebliğ'in ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 22.5.2007 tarih, 2005-4-253/ÖN-07-SC sayılı ÖzelleŖtirme Nihai Bildirim Raporu, 22.5.2007 tarih, REK.0.08.00.00-120/162 sayılı Başkanlık önergesi ile 07-47 sayılı Kurul toplantısında görüŖülmüŖtür. İzmir Limanı'nın iŖletme hakkının Hutchison-Global-Deutsche Bank-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak GiriŖim Grubu ve Çelebi Holding A.Ŗ.'ye devrine yönelik iŖlemler, Kurul üyeleri M. Sıraç ASLAN ve Süreyya ÇAKIN'ın 6.5.2005 tarih ve 05-31/376-M sayılı Rekabet Kurulu GörüŖü doğrultusunda, İzmir Limanı'nın ikiye ayrılarak özelleŖtirilmesi yönündeki karŖı oyları ile; 70 İzmir Limanı'nın iŖletme hakkının Alsancak Ortak GiriŖim Grubu'na devredilmesine izin verilmemesine yönelik iŖlem ise oybirliği ile karara baęlanmıŖtır.

Öte yandan, Kurum kayıtlarına 8.6.2007 tarih ve 3909 sayı ile intikal eden ÖİB yazısında, ÖzelleŖtirme Yüksek Kurulu'nun İzmir Limanı'nın nihai devri için İhale Komisyonunca uygun görülen teklif sahipleri için ÖzelleŖtirme Yüksek Kurulu (ÖYK) onayı alınacağından ihalede dördüncü en yüksek teklif sahibi olan Babcock and Brown-PSA-Akfen Ortak GiriŖim Grubu'na yönelik olarak görüŖ talep edilmiŖtir. Bu çerçevede, ihalede en yüksek dördüncü teklif sahibi olan Babcock and Brown-PSA-Akfen Ortak GiriŖim Grubu hakkında 4054 Sayılı Kanunun 7. maddesi ile 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken BirleŖme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" ve 80 1998/4 sayılı Tebliğin ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 15.6.2007 tarih ve 2005-4-253/ÖN-07-SC sayılı ÖzelleŖtirme Nihai Bildirim Raporu, 15.6.2007 tarih, REK.0.08.00.00-120/201 sayılı Başkanlık önergesi ile 07-53 sayılı Kurul toplantısında görüŖülerek karara baęlanmıŖtır.

G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŖÜ: İlgili raporda,

- İlgili iŖlemin 1998/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi uyarınca 4054 sayılı Kanun kapsamında izne tabi bir devralma iŖlemi olduğu;

- 90 - Babcock-PSA-Akfen Ortak Girişimi'nin İzmir Limanı işletme hakkını devralması halinde rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının kuvvetle muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmesinin yerinde olmayacağı; görüşlerine yer verilmiştir.

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. İlgili Pazar

H.1.1. İlgili Ürün Pazarı

- 100 İzmir Limanı; dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo, Ro-Ro, konteyner ve yolcu gemilerine hizmet veren çok amaçlı bir liman durumundadır. Limana gelen yolcu gemilerinin ise esas itibarıyla kruvaziyer gemileri olduğu belirlenmiştir. Dolayısıyla, ilgili ürün pazarı "konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme ile kruvaziyer limanı hizmetleri" pazarı olarak belirlenmiştir.

H.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

- Dosya konusu bakımından ilgili coğrafi pazarın, yük ve yolcu limanları açısından ayrı ayrı tanımlanması gerekmektedir. Liman hizmetlerinin verildiği ilgili coğrafi pazarlar gerek limanın bulunduğu coğrafik konum gerekse limanın hizmet verdiği diğer liman ve hatlar ile yakın ilişkilidir. Anılan durum, limanlarla ilgili olarak kullanılan ve yakalama alanları (catchment areas) olarak isimlendirilen, ilgili limana hizmet veren ya da ilgili limanın hizmet verdiği limanlar ve/veya coğrafi alanları kapsayan, diğer bir deyişle limanın rekabet edebileceği coğrafi aralıklar ile açıklanabilir.
- 110 Bu bakımdan, liman hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazar kavramında iki unsur ön plana çıkmaktadır. Bunlardan birincisi, pazarın "statik unsur" olarak adlandırılan, limanın hizmet verdiği coğrafi alandır; "hinterlant trafiği". İkincisi ise, "dinamik unsur" olarak adlandırılan, liner hatları tarafından belirlenen ve işletilen rotalar ile ilgili olan, limanın hizmet verdiği diğer limanlar şeklinde tanımlanan coğrafi alandır; "derin su trafiği veya transit trafik".
- 120 Derin su gemileri için gerekli olan farklı rıhtım ve kara ekipmanları veri olarak alındığında limanların hizmet verdiği pazarın unsurları belirgin hale gelmekte; bu bakımdan, limanın bulunduğu bölge, kapasitesi, derinlik ve elleçleme verimlilikleri limanın statik ve/veya dinamik unsurları içeren bir coğrafi pazara sahip olup olmadığının belirlenmesinde önem kazanmaktadır.
- Yukarıdaki belirlemelerden de anlaşılacağı üzere dinamik unsurlar açısından limanın büyüklük olarak ana (transit veya hub) liman olma durumu incelenmektedir. Bunun en önemli kriteri ise limanın düzenli hat taşımacılarını (liner) ilgili limana çekecek coğrafi konumu ve kapasite özellikleridir. Coğrafi konum olarak belirleyici olan husus, limanın öne açık bir liman olmasıdır ki İzmir ve Mersin limanları bu özelliktedir. Bu durumda hat taşımacıları belirledikleri hatlar üzerinde fazla sapma (deviation) yapmayarak, bir sonraki limana vaktinde ulaşacaklardır. Kaldı ki düzenli hat taşımacılığı (liner) terimi; belirli iki nokta arasında yapılan düzenli ve sürekli deniz taşımacılığı olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla bir limanın düzenli hat taşımacılarını çekebilmek için

- 130 hatların mümkün olan en az sapma üzerinden limana yaklaşma süresi anılan limanın ana liman olma konusunda belirleyici diğer bir husus olarak ön plana çıkmaktadır. Belirtilen hususlara ek olarak, limandaki yük elleçleme verimlilikleri hat taşımacılarının o limanı tercih etmelerinde önemli olan bir konudur. Genellikle 1.000.000 TEU ve üzerindeki elleçleme kapasitesine sahip limanlar, anılan nitelikteki limanlar arasında sayılmaktadır ki İzmir ve Mersin Limanları bu kriteri fazlasıyla sağlamaktadırlar. Özetlemek gerekirse, coğrafi konumları, fiziki yapıları ve elleçleme verimlilikleri dikkate alındığında İzmir ve Mersin limanları ana liman olma potansiyeline sahip ve birbirlerine bu açıdan rakip sayılabilecek limanlardır. Bu çerçevede coğrafi pazar tanımlamalarında dinamik unsur olarak adlandırılan derin su trafiği/transit trafik bakımından İzmir ve
- 140 Mersin Limanları aynı coğrafi pazarda yer almaktadır.
- Coğrafi pazarın statik unsuru olarak adlandırılan hinterlant trafiği bakımından ise konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme hizmetleri için İzmir Limanı'na ilişkin olarak "Ege, Marmara, İç Anadolu ve Batı Akdeniz Bölgeleri" ilgili pazar olarak alınmıştır.
- Buna karşın kruvaziyer limanı hizmetleri bakımından coğrafi pazar tanımı yapılırken, limanın hinterlandından ziyade dinamik unsurları, yani işletilen rotalarla ilgili unsurlar belirgin hale gelmektedir. Bu durumda pazar tanımında hem yük gemileri için hem de diğer yolcu gemileri için geçerli olan limanın hinterlandı gibi özellikler yerini farklı kriterlere bırakmaktadır.
- 150 Yukarıda belirtildiği gibi Türkiye'nin henüz standart kruvaziyer imkânlarına sahip bir gemisi olmadığı için, ülkemizde kruvaziyer turizmi hemen tamamıyla uluslararası kruvaziyer hatları tarafından organize edilmekte ve yönetilmektedir. Kruvaziyer gemileri değişen şartlara kolaylıkla uyum sağlayabilmektedirler. Örneğin uğradıkları bir limanda, liman hizmetlerinin fiyatlarının yükselmesi gibi birtakım olumsuzluklarla karşılaşmaları durumunda, basit bir güzergâh değişikliği ile koşulları uygun başka bir limanı uğrak limanı yapabilmektedirler. Kruvaziyer gemileri için gerekli olan farklı rıhtım ve kara donanımları veri olarak alındığında limanların hizmet verdiği pazarın unsurları belirgin hale gelmekte; bu bakımdan, limanın bulunduğu bölge, bölgenin tarihi ve doğa güzellikleri, limanın kapasitesi ve su derinliği gibi bir takım unsurlar da dikkate alınmaktadır.
- 160 Türkiye'de kruvaziyer turizmine hizmet eden başlıca limanlar; İstanbul, İzmir, Kuşadası, Marmaris, Antalya ve Alanya limanlarıdır. Yukarıda aktarılan bilgilerden, kruvaziyer gemileri için bu limanlardan herhangi birinin uğrak limanı olarak belirlenebileceği, dolayısıyla her bir limanın birbirine alternatif oluşturabileceği görülmektedir. Zira 2003 yılında Kuşadası Limanı'nda hizmet fiyatlarının artmasından dolayı bazı kruvaziyer gemilerinin alternatif olarak İzmir Limanı'na uğramayı tercih ettikleri bilinmektedir. Kaldı ki bu limanların her birinin yakın hinterlandında, kruvaziyer gemisi yolcularına hitap edebilecek farklı tarihi ve doğa güzellikleri bulunmaktadır. Örneğin İstanbul'da gününbirlik turlar için Topkapı Sarayı, Ayasofya Müzesi ve Sultanahmet Camii'nin yer aldığı tarihi yarımada tercih edilirken, Kuşadası ve İzmir'den Meryem Ana Evi ve Efes Harabeleri'ne gidilmektedir. Diğer yandan Antalya, Marmaris ve Alanya'da deniz, kum, güneşten faydalanmak (deniz-güneş turizmi) veya farklı eğlence yerlerine gitmek (eğlence turizmi) mümkündür.
- 170

Yukarıda belirtilen hususlar ve özellikle kruvaziyer hatlarının uğrak yeri belirlerken sahip oldukları esneklik dikkate alınarak, inceleme konusu bakımından ilgili coğrafi pazar "Türkiye Cumhuriyeti Sınırları" olarak tespit edilmiştir.

H.2. İzmir Limanı

180 İzmir Limanı, İzmir Körfezi'nin Alsancak mevkiinde konuşlanmış, hava şartlarına karşı doğal korunaklı bir liman olma özelliğine sahiptir. Liman'ın Türkiye'nin her yeri ile kara, hava ve demiryolu bağlantısı ve bütün dünya limanlarına deniz yoluyla bağlantısı bulunmaktadır.

Limanda pilotaj, römorkaj, barınma, atık alma, su verme, yükleme-boşaltma, şifing, limbo, terminal ve ardiye ile konteyner hizmeti verilmektedir. Limanın hizmet verdiği endüstri tesisleri ile bunların taşıdığı belli başlı yükler ise maden ocakları (mermer, feldspat, klinfer, vb.), çimento fabrikaları, otomobil fabrikaları, tarım ürünleri sanayi tesisleri (zeytinyağı ayçiçeği yağı, salça, incir, üzüm, vb.), tekstil sanayi tesisleri, demir-çelik sanayi (filmaşin, sac ve sac ürünleri), orman ürünleri sanayi (kağıt hamuru, gazete kağıdı), elektrik ve elektronik sanayi tesisleri (jeneratör, beyaz eşya) ve sanayi mamulleri tesisleridir.

190 Başta konteyner olmak üzere dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo ve yolcu gibi liman hizmetlerinin başlıca tüm alanlarında hizmet veren İzmir Limanı'nın kapasite bilgilerine aşağıda yer verilmiştir.

Tablo-1: İzmir Limanı'nın Kapasite Bilgileri

	Yolcu	Dökme Kuru Yük (Ton)	Dökme Sıvı Yük (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Araç)
<i>Liman Kapasitesi</i>	250.000	5.000.000	400.000	1.357.300	549.000	250.000
<i>2004 Elleçleme Miktarı</i>	151.896	3.945.370	220.197	427.756	804.565	2.475

İzmir Limanı'nın bu kapasitelerinin kullanımına ilişkin olarak yolcu sayısı ve elleçlenen yük miktarlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-2: Yolcu Sayısı ve Elleçlenen Yük Miktarları

	Yolcu	Dökme Kuru Yük (Ton)	Dökme Sıvı Yük (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Araç)
2004	151.896	3.945.370	220.197	427.756	804.565	2.475
2003	6.742	3.773.434	251.445	403.100	700.795	2.034
2002	20.966	3.454.532	191.910	432.633	573.231	1.338
2001	30.091	2.986.219	272.420	394.868	491.277	1.011
2000	40.021	2.795.771	266.306	417.676	464.455	7.050

İzmir Limanı'na uğrayan gemi sayıları aşağıdaki gibidir.

Tablo-3: Gemi Sayısı

	<i>Yolcu</i>	<i>Kuru Yük</i>	<i>Tanker</i>	<i>Genel Kargo</i>	<i>Konteyner</i>	<i>Ro-Ro</i>
2004	38	615	96	282	1.473	118
2003	3	496	118	333	1.566	105
2002	19	469	93	390	1.539	105
2001	9	386	146	390	1.444	122
2000	14	537	131	363	1.532	83

200

210

220

ÖİB tarafından hazırlanan "İzmir Limanı Tanıtım Kitapçığı"nda planlanan ve limanı devralacak teşebbüs tarafından gerçekleştirileceği vurgulanan geliştirme yatırımlarına ayrılan bir bölüm bulunmaktadır. Buna göre, mevcut liman sahası etkin bir şekilde kullanılmaya çalışılsa da gelen yük talebi liman kapasitesinin artırılmasını gerektirmiştir. Bu kapsamda T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaat Genel Müdürlüğü tarafından geliştirilen ve mevcut limanın doğusunda ikinci bir liman inşa edilmesi projesi mevcuttur. Daha önceki yıllarda değişik nedenlerle gerçekleştirilemeyen proje ihale konusuna dahil edilmiş olup, ihaleyi kazanan teşebbüs tarafından gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Diğer taraftan, limanın gerek mevcut gerekse ikinci kısım inşaatının beklenen faydayı sağlayabilmesi için İzmir Körfezi girişindeki yaklaşık 12 km uzunluğunda ve 250 metre genişliğinde yer alan yaklaşma kanalının düşük draft problemi yaratan en az 7.374 metrelik kısmının taranması gerekmektedir. Mevcut ve inşa edilecek rıhtımların etkin kullanılabilmesi için en az 13 metre derinliğe inilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Böylelikle hâlihazırda 10,5 n draftlı gemilerin yanaşabildiği İzmir Limanı'na daha büyük draftta sahip gemilerin yanaşabilmesi planlanmaktadır. Bu yatırımları yapması öngörülen teşebbüsün kendi iş planına uygun gemilerin limana girebilmesi için ilave tarama yapması önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Liman ve ilgili inşaat sahasının ihaleyi kazanan teşebbüse fiziken devrinin ardından limanın ikinci kısmının inşasının 7 yıl içinde bitirilmesi öngörülmektedir.

H.3. Devralması Muhtemel Taraf

Babcock and Brown-PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu (Babcock-PSA-Akfen)

Babcock-PSA-Akfen; (Babcock), PSA Europe Pte. Ltd. (PSA) ve Akfen Altyapı Yatırımları Holding A.Ş.'den (Akfen) oluşmaktadır. Ortak girişim grubunun hissedarlık yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo-4: Ortak Girişim Grubu'nun Hissedarlık Yapısı

<i>Hissedarlar</i>	<i>Hisse Oranı (%)</i>
<i>Babcock and Brown Turkish Ports Ltd.</i>	(...)
<i>PSA Europe Pte. Ltd.</i>	(...)
<i>Akfen Altyapı Yatırımları Holding A.Ş.</i>	(...)
TOPLAM	100

230 Babcock and Brown Turkish Ports Ltd., Babcock and Brown Pty Ltd. şirketinin %100 iştiraki olup İzmir Limanı'na ilişkin ihaleye katılmak amacıyla kurulmuş bir şirkettir. Şirketin başka bir ticari faaliyeti bulunmadığından tahakkuk etmiş herhangi bir cirosu bulunmamaktadır. Ancak şirketin iştiraki olduğu Babcock and Brown Pty Ltd.'nin 2006 konsolide cirosu (...) milyon Avustralya Doları'dır. Babcock and Brown Ltd. 1977'de San Francisco'da kurulmuş 27 farklı yerde ofisleri bulunan gayrimenkul, altyapı ve finans alanlarında faaliyeti bulunan bir şirkettir. Şirket iştirakleri aracılığıyla İngiltere, Avustralya, Belçika ve İspanya'da liman işletmeciliği yapmaktadır.

240 PSA Europe Pte. Ltd. ise tümüyle Singapur'da kurulu bir holding şirketi olan PSA International Pte. Ltd.'nin iştirakidir. PSA'nın bağlı bulunduğu grup ve yapılanmaları hakkında açıklamalarda bulunulmasında fayda görülmektedir. Singapur devleti tarafından, devletin elinde bulunan fonların piyasalarda etkin kullanımını sağlamak amacıyla 1974 yılında TEMASEK Holding (TEMASEK) adında bir yapılanmaya gidilmiştir. TEMASEK; telekomünikasyon, medya, finansal hizmetler, emlak, ulaşım, nakliye, enerji, altyapı, mühendislik, teknoloji ve biyokimya şeklinde sıralanabilecek çeşitli sektörlerde 90 milyar ABD Doları karşılığı fonu yönlendirmektedir. Anılan yapılanma ile Singapur devleti birçok sektörde etkin bir biçimde faaliyet göstermektedir. TEMASEK'in alt gruplarına bakıldığında ise Singapore Airlines, SingTel, DBS bank, SMRT Corp., NOL, Singapore Technologies, PSA International, Singapore Power, Keppel Corp., SembCorp Industries ilişkili şirketler olarak ortaya çıkmaktadır. Anılan teşebbüslerden PSA International Pte. Ltd. dünya çapındaki liman işletmeciliği faaliyetlerini yürütmektedir. PSA International Pte. Ltd.; Çin, Avrupa, Hindistan, Kore, 250 Güney Doğu Asya ve Japonya'nın da aralarında bulunduğu 14 ülkede 25 liman projesi yürütmekte olup, liman ve terminal işletmeciliği alanında dünya liderleri arasında yer almaktadır. PSA ayrıca Akfen Holding A.Ş. ile kurduğu ortak girişim ile Mersin Limanı'nın işletmesini 36 yıl süreyle yapmak üzere 11.5.2007 tarihinde sözleşme imzalamıştır.

Akfen Altyapı Yatırımları Holding A.Ş. 10.6.2005'te Accotel Yapım Yatırım ve İşletim A.Ş. unvanı altında kurulmuş, 15.2.2007 tarihli Olağan Genel Kurul Toplantısı'nda alınan karar ile unvanı Akfen Altyapı Yatırımları Holding A.Ş. olarak değiştirilmiştir. Akfen Holding A.Ş. bünyesinde yer alan şirketin hissedarlarının Akfen Holding A.Ş. ve Akfen İnşaat Turizm ve Ticaret A.Ş. olduğu dosya mevcudu bilgilerden anlaşılmaktadır. 260 Şirketin doğrudan kontrol ettiği tek iştiraki olan Akfen Enerji Üretim ve Ticaret A.Ş. enerji (hidroelektrik santraller) alanında faaliyet göstermektedir.

H.4. Değerlendirme

H.4.1. İşlemin Niteliği ve Kapsamı

Bildirim konusu işlem,

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından işletilmekte olan İzmir Limanı'nda sunulabilecek barınma, yükleme, boşaltma, şifting, limbo, terminal, ardiye, palamar, gemilere su verme, atık alma, yolcu salonu işletmeciliği ve bakım-onarım, iaşe vb. diğer hizmetlerin,

270 - taşınmazlar ve taşınır malların kullanım hakkının,
30.12.2004 tarih, 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı'na istinaden, 49 yıl süreyle işletme hakkının devri suretiyle özelleştirilmesini kapsamaktadır.

Anılan işlemin gerçekleşmesi neticesinde ilgili teşebbüs, "TCDD İzmir Limanı'nın 49 Yıl Süre ile İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi" uyarınca, sözleşme tarihi itibarıyla 49 yıl boyunca İzmir Limanı'nın işletme hakkına sahip olacaktır.

H.4.2. 1998/4 sayılı Tebliğ Hükümleri Çerçevesinde Hazırlanan Görüş Kapsamında Genel Değerlendirme

280 Rekabet Kurulu'nun 6.5.2005 tarih ve 05-31 sayılı toplantısında görüşülerek karara bağlanan TCDD tarafından işletilmekte olan İzmir, Mersin, Derince, İskenderun, Bandırma ve Samsun Limanları'nın özelleştirme programına alınması konusundaki öngörüşünün "İzmir ve Mersin Limanlarına ilişkin olarak" başlıklı 3-A. bölümünde: "İzmir ve Mersin limanlarındaki konteyner elleçleme alanlarının özelleştirilmesinde konteyner rıhtımları işletme hakkının aynı -ya da aynı ekonomik birlik içindeki- teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin devralması halinde Türkiye Cumhuriyeti pazarında anılan teşebbüs ve/veya teşebbüs birliği lehine hakim durum yaratılmış olacağından; İzmir ve Mersin limanlarının aynı ekonomik birlik içindeki teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin işletimine verilmemesi gerektiğine..." denilmektedir.

290 Başvuru konusu işlem dikkate alındığında, Mersin Limanı'nı işleten tarafların (PSA-Akfen) Babcock-PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu içerisinde toplam %(...) oranında hisseye sahip oldukları görülmektedir. Bildirimde herhangi bir açık ifade ve söz konusu ortak girişimi düzenleyen bir ana sözleşme bulunmadığından ortak girişimin oylar oranında temsil edileceği ve %50 üzerinde hisseye sahip tarafın tam kontrole sahip olacağı durum ile tarafların ortak kontrole sahip olacağı durumlar ele alınmalıdır. Ortak girişimin oylar oranında idare edileceği, başka bir deyişle Babcock tarafının tam kontrole sahip olacağı kabul edildiğinde yukarıda aktarılan görüşün uygulama şartının yerine gelmediği, zira İzmir Limanı'nı alacak ortak girişimin Mersin Limanı'nı işleten teşebbüs ile ekonomik birlik halinde bulunduğu kabul edilmesinin mümkün olmadığı görülmektedir. Tarafların ortak kontrole sahip olması halinde de bu durumda bir değişiklik olmamaktadır. Yukarıda aktarılan düzenlemenin uygulama alanı bulabilmesi
300 ancak düşük hisse oranına sahip tarafın tam kontrole sahip olması durumunda ortaya çıkmaktadır. Bildirim konusu bakımından PSA-Akfen tarafının tam kontrole sahip olmasının kabul edilmesi için herhangi bir gösterge bulunmamaktadır.

Bildirim konusu işlemi düzenlemesi öngörülen "İzmir Limanının 49 Yıl Süre İle İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi Nihai Taslak" başlıklı sözleşmenin "Beyan ve Taahhütler" başlıklı 8. bölümünün "İşleticinin Beyan ve Taahhütleri" başlıklı 8.1. alt bölümünde yer alan 8.1.12. maddesinde

"İŞLETİCİ, TCDD'ye ait Mersin Limanı'nın işletme hakkını devralan teşebbüs olmayıp, Mersin Limanı'nın işletme hakkını devralan teşebbüs ile aynı ekonomik birlik içindeki teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinde de yer almamaktadır."

310 düzenlemesi yer almaktadır.

Bu madde ile maddenin ilk kısmından İzmir'i devralacak teşebbüsün daha önce Mersin'i devralmamış olmasının ve İzmir'i devralacak teşebbüsün Mersin Limanı'nın işletme hakkını devralan teşebbüs ile aynı ekonomik birlik içindeki teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinde de yer almamasının öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Netice itibarıyla, imtiyaz sözleşmesi hükümleri bakımından da yukarıdaki değerlendirmeler tekrarlanabilecek niteliktedir. Babcock ile PSA ve Akfen'in oluşturacakları Ortak Girişimin tam kontrol PSA-Akfen taraflarında olmadığı sürece, İmtiyaz Sözleşmesi'nin yukarıda aktarılan maddesinde tanımlanan yapıya uyduğunun söylenmesi mümkün görünmemektedir.

320 **H.4.3. İşlemin 1997/1 sayılı Tebliğ Açısından Değerlendirilmesi**

Özelleştirme işlemine konu olan İzmir Limanı'nın hem hukuki hem de fiili imtiyazlara sahip olması ve cirosunun (yaklaşık (...) YTL) 25.000.000.000 TL eşğini aşması dolayısıyla, inceleme konusu işlem 1998/4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri için Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul Esaslar Hakkında Tebliğ" in 3. maddesi anlamında ön bildirim tabi bir devralma işlemidir. Nitekim Tebliğ'in anılan maddesinde öngörüldüğü üzere ÖİB Rekabet Kurulu'ndan ihale şartlarına esas olacak görüş talep etmiş; aynı Tebliğ'in 4. maddesi çerçevesinde hazırlanan Rekabet Kurulu Görüşü ÖİB'na tebliğ edilmiştir.

330 Bu çerçevede, 1998/4 sayılı 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 bir özelleştirme işlemi olduğu değerlendirilmektedir.

İşlemin yukarıda anılan 1998/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesi uyarınca 1998/2, 1998/6 ve 2000/2 sayılı Rekabet Kurulu Tebliğleri ile değişik 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" hükümleri çerçevesindeki değerlendirmesine bu bölümde yer verilecektir.

340 Bildirim konusu işlem neticesinde halihazırda TCDD tarafından işletilmekte olan İzmir Limanı'nın kontrolünün el değiştireceği ve dolayısıyla işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ'in 2. maddesi anlamında bir devralma işlemi olduğu anlaşılmaktadır.

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 yirmibeş trilyon Türk Lirası'nı aşması halinde Rekabet Kurulu'ndan izin almaları zorunludur." hükmü yer almaktadır. İzmir Limanı'nın 2005 yılı gelirinin yaklaşık (...) YTL olması sebebiyle Tebliğ'de öngörülen ciro eşiği aşılmaktadır.

350 Bu bağlamda, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. İzmir Limanı işletme hakkının Babcock-PSA-Akfen Ortak Girişimi'ne devredilmesi durumunda ortaya çıkacak etkiler bu kapsamda ele alınarak değerlendirilmiştir.

360 Babcock-PSA-Akfen'in küçük ortakları konumundaki PSA ile Akfen, oluşturdukları bir ortak girişim ile Mersin Limanı'nın işletme hakkını almış bulunmaktadır. Dolayısıyla, bu teşebbüsler hâlihazırda Mersin Limanı'nın doğrudan hinterlandı konumundaki bölgeler bakımından, "konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme ile kruvaziyer limanı hizmetleri" pazarlarında hâkim durumda bulunmaktadır. Diğer yandan, İzmir ve Mersin Limanları iki farklı şekilde rekabetçi ilişki içerisinde bulunmaktadır. Bunlardan birincisi her iki limanın da Türkiye pazarlarına ve çevre ülkelere yönelik konteyner taşımacılığında hub olma potansiyeli taşımalarından kaynaklanmaktadır. Buna göre bu iki limanın rekabetçi bir ilişki içerisinde bulduklarının kabul edilmesi gerekmektedir. Öte yandan, İzmir ve Mersin Limanları'nın ülkenin başlıca konteyner limanları oldukları da dikkate alındığında, hinterlandlarının kısmen de olsa kesiştiği görülecektir. Dolayısıyla, her iki liman da doğrudan hinterlandları dışında kalan ve her iki limana da benzer uzaklıklarda bulunana iller bakımından da birbirlerine ikame teşkil edebilecek niteliktedirler.

370 Bu durumda, Mersin Limanı'nı işleten teşebbüsün İzmir Limanı'nı işletmesini alması bile %(...) oranında oy oranına sahip olmasının rekabeti kısıtlama imkân ve ihtimalinin değerlendirilmesi gerekmektedir. İzmir ve Mersin Limanları, öncelikle liman olmaları bakımından doğrudan hinterlandlarında hakim durumdadırlar. Bir yandan limancılık faaliyetlerinin doğasından kaynaklanan nedenler diğer yandan da liman benzeri altyapı unsurlarının çoğaltılmasının maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle, bu faaliyetlerin sunulduğu pazarlar genellikle düşük yoğunlukta rekabetle ya da kısıtlı rekabetle karakterizedir. Pazarın yapısından ve işin doğasından kaynaklandığı ifade edilen gerekçelerle bir ekonomi politikası tercihi olarak ülkenin başlıca iki limanı özel sektör tekelleri tarafından işletilmek üzere devredildiğinden, pazarda artakalan her tür rekabet ihtimali, Rekabet Kurulu'nun daha ihtimamli korumasını hak etmekte ve gerektirmektedir. Bu noktada, hakim durumdaki bir teşebbüsün başlıca rakibinin hisselerinin %(...)'ine sahip olmasının artakalan rekabet üzerinde olumsuz bir etkisinin olacağı kanaati oluşmaktadır. Devralan teşebbüs, hisselerini devraldığı teşebbüs davranışlarında doğrudan etki sahibi olamayacak olsa dahi, yani tam kontrol devralınan teşebbüsün %(...)'ine sahip olan tarafta kalsa dahi, %(...) hisseye sahip tarafın her şeyden önce kendi davranışlarını rekabetten kaçınacak şekilde düzenleyeceği değerlendirilmektedir. Davranışlardaki bu düzenleme, %(...) oy hakkına dayanılarak elde edilecek yönetim kurulu üyelikleri ve başka şekillerde elde edilecek bilgilenme imkânları ile daha da kolaylaştırılacaktır. Dolayısıyla, Mersin Limanı işletmecisi teşebbüslerin, İzmir Limanı işletmesinde %(...) hisseye sahip olması durumunda, her iki liman işletmecisi teşebbüsün ortak hinterlandlarında kalan ülke kısımları bakımından rekabetten kaçınmaları kolaylaşacaktır. Benzer şekilde, aralarında uluslararası trafikten pay almak için gerçekleşecek rekabetçi davranışlardan da kaçınılması özendirilecek ve kolaylaşacaktır.

390 Hakim durumdaki bir teşebbüsün, kendisine yönelik rekabet ihtimallerini ortadan kaldıracak şekilde birleşme ve devralma işlemlerinde bulunması, hakim durumun kalıcılığının sağlanmasına dolayısıyla güçlendirilmesine hizmet eder niteliktedir. İnceleme konusu bakımından, ortadan kaldırılmasının muhtemel olduğu tespit edilen rekabet ilişkisi, söz konusu her iki limanın özellikle konteyner elleçlemesi alanında hinterlandları ile örtüşen bölgede ciddi rekabet potansiyeli bulunan başkaca altyapı

400 unsurları şimdilik bulunmadığından, son kalan rekabet ihtimalini içermektedir. Bu nedenle, yukarıda açıklandığı şekilde Mersin Limanı işletmecisi teşebbüsün İzmir Lİmanı işletmesinde %(...) oranında hisse sahibi olarak çıkar birlikteliği tesis etmesi yoluyla hakim durumunu güçlendirmesine yol açacak bir işlemin pazardaki rekabeti önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağı kanaatine ulaşılmıştır.

I. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

410 TCDD tarafından işletilmekte olan İzmir Limanı'nın işletme hakkının devri suretiyle özelleştirilmesi ihalesinde dördüncü en yüksek teklifi veren Babcock and Brown-PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu açısından 1998/4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ" çerçevesinde yapılan izin başvurusunun, 4054 sayılı Kanun ve 1997! Sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" çerçevesinde değerlendirilmesi neticesinde;

1. İlgili işlemin 1998/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi uyarınca izne tabi bir devralma işlemi olduğuna OYBİRLİĞİ ile,

2. Babcock and Brown-PSA-Akfen Ortak Girişimi'nin İzmir Limanı işletme hakkını devralması halinde rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının kuvvetle muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmemesine Kurul Üyesi Süreyya ÇAKIN'ın farklı gerekçesi ve OYBİRLİĞİ ile

420 karar verilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun 20.06.2007 Tarih ve 07-53/615-204 Sayılı Kararına

FARKLI GEREKÇE

İzmir Limanı'nın Türkiye limanları içindeki en önemli ayırt edici özelliği Ege bölgesindeki tek konteyner limanı olmasıdır. Liman, Ege bölgesinde gerçekleştirilen konteyner elleçlemelerinin tamamını, Türkiye'deki toplam konteyner elleçlemeleri'nin %26'sını gerçekleştirmektedir. Konteyner elleçleme hizmet pazarında ürünlerin navlun bedellerinde büyük değişiklikler meydana getirmeden İzmir Limanına ikame olabilecek herhangi bir liman ya da tesis yoktur.

Bu nedenle limanlar arası rekabetin doğal olarak mevcut olmadığı ve kara taşımacılığı vasıtasıyla ürünlerin başka bir limana nakliyesinin maliyetler açısından rasyonel olmadığı bu durumda özelleştirilmek istenen İzmir Limanında elverdiği ölçüde liman içi rekabetin tesisi için; limanda konteyner elleçlemesine ayrılmış alanın üç rıhtımından bir tanesi diğer iki rıhtımın bütünlüğünü bozmayacak biçimde ayrılarak (diğer iki rıhtımlı teşebbüse karşı eşit miktarda cevaz verecek bir arz gücü olmamasına karşın) pazarda büyük olan teşebbüsün, muhtemel rekabete aykırı fiillerine yönelik denge sağlayıcı, küçük ancak etkin rekabetçi bir firma oluşturulması Kurulumuzun 06.05.2005 günlü 05-31/376-M sayılı Kararıyla öngörülmüş ve “üç rıhtım 10 terminalden (4-3-3) oluşan alanın, diğer iki rıhtımın bütünlüğünü bozmayacak biçimde, bir rıhtımının ayrı bir teşebbüs işletmesine verilmesi suretiyle iki ayrı teşebbüsün hizmet verebilmesine imkan tanınacak şekilde konteyner elleçlemede kullanılan alan ve geri alanın ikiye ayrılarak özelleştirilmesi gerektiği” karara bağlanmıştı.

Limanın iki farklı teşebbüs tarafından işletilmesine yönelik olarak Görüş Kararı'nda yer verilen hususlar belirlenirken; İzmir Limanı'nın Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olmasından kaynaklanan ölçek yapısı, bölünme ile yaratılacak liman içi rekabetin bölge ve ulusal ekonomiye yapacağı katkı, liman hizmet sunumunun kesilmemesi, hizmet alanlar arasında ayrımcılık yapılmaması, sıkışıklık yaratılarak sürşarj uygulamasının önüne geçilmesi ve fiyat rekabetinin sağlanması şeklinde belirlenen esaslar üzerinde durulmuştur.

Özellikle limanın iki farklı işletmeci tarafından işletilmesi neticesinde yaratılacak liman içi rekabetin, eş zamanlı olarak aynı hinterlanda hitap eden ve ilgili limana alternatif olabilecek rakip limanlar arasında da rekabeti artıracığı öngörülmüş ve bu şekilde liman içi rekabete; hem ilgili liman içinde hem de alternatif limanlar arasında rekabet yaratması şeklinde tanımlanabilecek iki fonksiyon yüklenmiştir.

Bu "Görüş"le, amaçlanan hususlardan biri; İzmir'deki konteyner ve konvansiyonel yük rıhtımlarının toplu bir biçimde tek bir ihale ile devredilmesiyle yerli ya da nispi olarak küçük ölçekli yatırımcıların da ihaleye girmesine engel olunmamasıydı.

Öte yandan, dünya genelinde deniz taşımacılığındaki trendin ağırlıklı olarak konteyner vasıtasıyla taşıma şeklinde görülmesi nedeniyle aralarında çok büyük fiyat farklılıkları ve karlılık oranları mevcut olan iki ayrı faaliyet kolundan, ilgili teşebbüsün karlılığı nispeten yüksek olan faaliyet konusunda ağırlıklı olarak hizmet vermesinin ya da hizmet alıcılarını konteyner taşımacılığına yönlendirmesinin tabii olması karşısında pazarın ve dış ticarete konu olan ürünlerin ticaretinin aksamaması ve herhangi bir hizmet darboğazının yaşanmaması amaçlanmıştı. Böylece hedefi konvansiyonel elleçleme hizmeti

vermek olan firmaların da ihale sürecine katılımının gerçekleşebileceği öngörülmüştü.

Ancak, gelinen noktada Rekabet Kurulunun anılan Görüş Kararı, Özelleştirme İdaresince benimsenmeyerek İzmir Limanı'nın İşletme Hakkının 49 yıllığına tek bir teşebbüse devri esas alınarak ihaleye çıkılmış en yüksek teklif veren teşebbüsler belirlenmiş, Kurulumuzca 05.06.2007 günlü İzin Kararı'nda da ilk üç teşebbüs değerlendirilmiştir. Bu kez aynı ihalede dördüncü sıradaki teklif sahibi teşebbüs yönünden izin değerlendirilmesi yapılmaktadır.

Dünyada önemli limanlarda konteyner elleçleme faaliyetlerinin birden fazla teşebbüs tarafından yürütüldüğü dikkate alınırsa, İzmir Limanı için gerçekleştirilen ihale sonucu oluşan tek teşebbüslü tablonun rekabet yönünden etkinliğinden söz edilmesi güçtür.

İhale kapsamına, önceki 06.05.2005 günlü Rekabet Kurulu Görüşü Kararı'nın içeriğinden farklı olarak Liman'ın İkinci Kısımına ilişkin Tevsii İnşaatı da dahil edilmiştir. Oysa Görüş Kararı oluşturulması aşamasında Rekabet Kurumu uzmanlarınca yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda "proje konusu edilen coğrafi bölgenin Yap İşlet Devret ya da benzeri bir usul ile devri halinde, İzmir Limanında yer alan konteyner rıhtımlarının işletmecileri dışında bir teşebbüs ve /veya teşebbüs birliğine verileceğinin ihale şartnamesi ile ilanı önerilmişti. Bu husus Rekabet Kurumu 4.Daire Görüşü olarak Özelleştirme İdaresine iletildiğinde, Özelleştirme İdaresi, DLH tarafından yeni bir limanın YİD modeli ile kurulması ve işletilmesine ilişkin ihaleyi hangi teşebbüsün alacağını İzmir Limanı'nın Özelleştirilmesi ve Rekabet Kanunu açısından önem taşımadığını, sadece bir ihtimalden yola çıkarak ihale şartnamesinde bu konuda bir koşul bulundurulmasının anlamlı olmadığını bildirmiştir. Bunun üzerine 06.05.2005

günlü Görüş Kararı'nda İzmir Limanı tevsii alanıyla ilgili Görüş oluşturulamamıştır.

Daha sonra 28.11.2005 tarihli Ön bildirimde ise Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, İzmir Limanı tevsii alanının da İzmir Limanı'yla birlikte özelleştirilmesine ilişkin olarak Rekabet Kurulu'ndan Görüş istemiş, 28.12.2005 tarihli 16863 sayılı yazısında da; İzmir Alsancak Limanı'nın Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlenen koordinatlarının YİD alanını da kapsadığı, İzmir Alsancak Limanı'nın tek bir liman olarak değerlendirildiği dikkate alındığında, TCDD limanlarının özelleştirme programına alınmasına ilişkin 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı ÖYK Kararı ile, bu alanın da özelleştirme programına alındığı, mevcut liman ile birlikte özelleştirilmesi hususunda yeni bir ÖYK Kararı alınmasına gerek olmadığı görüşünü bildirmişti. Bunun üzerine, 30.12.2005 tarihinde Rekabet Kurulu, "önceki 06.05.2005 günlü Görüş'e ilaveten yeni bir Görüş verilmesine gerek olmadığına" Karar vermiştir.

Sonuç olarak; Rekabet Kurulu'nun, İzmir Limanı Tevsii alanı ile ilgili kısım hakkında 1998/4 sayılı Tebliğin 4 üncü maddesi uyarınca oluşturulmuş bir GÖRÜŞ KARARI bulunmadığından ihalede en yüksek teklifi veren teşebbüsler için izin değerlendirmesi yapılması özelleştirme prosedürü usulüne uygun değildir.

Söz konusu işlemlerin usule uygun olduğu bir an için kabul edilse bile "Görüş Karar"larındaki azlık oyu gerekçelerinde de belirtmiş olduğum gibi, İzmir Limanında konteyner elleçleme hizmetlerinin verildiği alandaki rıhtımlar ve terminalleri gibi tevsii alanının da iki ayrı teşebbüse devri gerektiği görüşüyle; Babcock and Brown – PSA – Akfen ortak girişiminin, İzmir Limanı işletme hakkını devralması halinde rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının kuvvetle

07-53/615-204

muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmemesi yönündeki karara gerekçe yönünden karşıyım.

Süreyya ÇAKIN

Kurul Üyesi