

Rekabet Kurumu Başkanlığından;

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2023-5-030  
Karar Sayısı : 23-54/1075-379  
Karar Tarihi : 23.11.2023

(Devralma)

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

Başkan : Birol KÜLE  
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,  
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN,  
Cengiz ÇOLAK, Berat UZUN

**B. RAPORTÖRLER:** Osman AYAR, Gizem HEKİM, Senanur ALTINTAŞ,  
Batuhan DEMİR, Bengi ESEN, Muhammed Mustafa AÇIKEL

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN**

: - DP World FZE  
Temsicileri: Av. M. Togan TURAN, Av. Kansu AYDOĞAN  
YEŞİLALTAY, Av. Selen TOMA, Av. Oğulcan HALEBAK,  
Av. Ece BEZMEZ  
Orjin Maslak Eski Büyükdere Cad. No:27 K:11 34485  
Maslak/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat Anonim Şirketi'nin hisselerinin belli bir kısmının ve tek kontrolünün DP World FZE tarafından devralınması işlemi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 17.08.2023 tarih ve 41688 sayı ile giren ve 22.11.2023 tarihli ve 45132 sayılı taahhüt sunumu ile tamamlanan bildirim kapsamında; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından (UAB), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarından (TCDD), Türkiye Liman İşletmecileri Derneğinden (TÜRKLİM), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneğinden (UTİKAD), rakip liman işletmecilerinden, düzenli hat taşımacılarından, feeder hizmeti sağlayıcılarından, feeder hizmeti alan müşterilerden ve kara yolu nakliye firmalarından bilgi ve belge talep edilmiştir. Kurum ve kuruluş ve teşebbüslerin yazıları çeşitli tarihlerde Kurum kayıtlarına girmiştir.
- (3) Bilgi ve belge taleplerine ilaveten dosya kapsamında sektör paydaşları ile toplantılar da gerçekleştirilmiş ve bu görüşmeler tutanak ile kayıt altına alınmıştır.
- (4) Takiben düzenlenen 22.11.2023 tarihli ve 2023-5-030/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (5) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda,
  - Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) kapsamında izne tabi bir devralma olduğu,
  - Söz konusu işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi anlamında piyasadaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabileceği,

- Bu nedenle işleme 22.11.2023 tarihinde Kurum kayıtlarına giren taahhütler çerçevesinde izin verilebileceği,
- 22.11.2023 tarihli taahhüdün üçüncü maddesinde yer alan bildirim yükümlülüğünün, yükümlülüğün başladığı tarihten itibaren toplulaştırılmış olarak altı aylık aralıklarla yerine getirilmesi gerektiği

ifade edilmiştir.

## G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### G.1. Taraplara İlişkin Bilgiler

#### G.1.1. Devralan: DP WORLD

- (6) 2006 yılında Dubai Uluslararası Finans Merkezi (*Dubai International Financial Centre-DIFC*) Şirketler Kanunu uyarınca kurulmuş olan DP World Limited (DP WORLD); devralan DP World FZE'nin (DPW FZE) (.....) ve (.....). DPW FZE'nin tamamı nihai olarak DP WORLD'e aittir.<sup>1</sup>
- (7) DP WORLD global düzeyde uluslararası deniz ve iç terminal operasyonları, denizcilik hizmetleri, deniz taşımacılığı, lojistik hizmetleri ve teknoloji odaklı ticaret çözümlerine yönelik yatırım geliştirme alanlarında faaliyet göstermektedir.
- (8) DP WORLD'ün Türkiye'de ise; iştirakleri DP World Properties Liman İşletmeleri Anonim Şirketi'nin (DPW YARIMCA<sup>2</sup>) kontrolündeki DP World Yarımca Liman İşletmeleri Anonim Şirketi (YARIMCA PORT), Unifeeder A/S (UNIFEEDER<sup>3</sup>), P&O Ferrymasters Taşımacılık Lojistik ve Ticaret Anonim Şirketi (P&O FERRYMASTERS), Imperial Turkey Lojistik ve Ticaret Anonim Şirketi (IMPERIAL TÜRKİYE), Unico Global Uluslararası Taşımacılık Limited Şirketi (UNICO), DP World Lojistik Hizmetleri Anonim Şirketi (DPW LOJİSTİK) ve DP World E-Ticaret Limited Şirketi (DPW E-TİCARET) aracılığıyla faaliyeti bulunmaktadır. Teşebbüs;
  - YARIMCA PORT aracılığıyla 2016 yılından bu yana konteyner elleçleme, gümrüklü depolama, muayene, tartım hizmetleri, yükleme/boşaltma, gümrük müşavirliği, liman dolmuş/boşaltma ve iç nakliye dâhil olmak üzere konteyner terminali hizmetleri,
  - UNIFEEDER<sup>4</sup> aracılığıyla *feeder* hizmetleri,
  - P&O FERRYMASTERS aracılığıyla multimodal taşımacılık çözümleri ve lojistik hizmetleri,
  - IMPERIAL TÜRKİYE aracılığıyla kargo taşımacılığı odaklı çok modlu navlun yönetimi,
  - UNICO aracılığıyla kargo taşımacılığı çözümleri,
  - DPW LOJİSTİK aracılığıyla kamyon taşımacılığı hizmetleri ve
  - DPW E-TİCARET aracılığıyla ise teknoloji odaklı tedarik zinciri çözümlerialanında faaliyet göstermektedir.

<sup>1</sup> Bildirimde bulunan taraflarca, (.....) ifade edilmektedir.

<sup>2</sup> YARIMCA PORT'un %100 hissesine sahip olan DPW YARIMCA, Kocaeli'de bulunan konteyner terminalinin ticari faaliyetleri için gerekli işletme ve müteahhitlik lisanslarını elinde bulundurmaktadır. (.....).

<sup>3</sup> UNIFEEDER, DP WORLD tarafından 2018 yılında devralınmıştır. Söz konusu işleme 8.11.2018 tarihli ve 18-42/666-327 sayılı Kurul kararı ile izin verilmiştir.

<sup>4</sup> UNIFEEDER'in Türkiye'deki faaliyetleri nakliye hatlarına sağladığı *feeder* hizmeti ile sınırlı olup UNIFEEDER, Türkiye'de iştiraki Unimed Feeder Services A/S (UNIMED FEEDER) aracılığıyla faaliyet göstermektedir.

### G.1.2. Devre Konu: EVYAP PORT

- (9) 2003 yılında kurulan Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat AŞ (EVYAP PORT) Marmara Bölgesinde liman ve terminal hizmetleri alanında faaliyet göstermekte; bu kapsamda nakliye hatlarına, nakliyecilere, acentelere ve diğer lojistik paydaşlarına deniz terminali hizmetleri sunmaktadır.
- (10) EVYAP PORT'un terminal faaliyetleri konteyner terminali ve tank terminali olarak iki grup altında sınıflandırılmakla birlikte, konteyner terminali hizmetleri EVYAP PORT'un ana faaliyet alanını oluşturmakta ve konteyner yükleme ve boşaltma, terminal içinde konumlandırma ve konteyner yük istasyonu (CFS) gibi hizmetleri içermektedir. Teşebbüsün sınırlı düzeyde de olsa tank terminali hizmeti<sup>5</sup> bulursa da bu hizmetlerden elde edilen gelirin toplam gelirler içerisindeki ağırlığı düşük bir seviyede kalmaktadır.<sup>6</sup> EVYAP PORT, yalnızca İzmit Körfezi'nde liman olarak faaliyet göstermekte olup teşebbüsün dünya çapında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır.
- (11) EVYAP PORT'un hisselerinin % (.....)'si Evyap Sabun Yağ ve Gliserin Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi'ne (EVYAP SABUN); % (.....)'i ise Evyap Holding Anonim Şirketi'ne (EVYAP HOLDİNG) ait olup teşebbüs hâlihazırda EVYAP Grubu'nun tek kontrolü altındadır.

### G.2. Dosya Konusu Sektör Hakkında Genel Bilgi<sup>7</sup>

#### G.2.1. Deniz Yolu Taşımacılığı

- (12) Deniz yolu taşımacılığı, taşımacılık türleri içinde birim taşıma maliyeti en düşük ve güvenli taşıma şeklidir. Bu taşımacılık şeklinde dökme malların ve daha büyük tonajlı malların gerek kıtalar arası gerekse ülke iç limanları arasında iletilmesine olanak sağlanmaktadır. Sanayi ham maddesini oluşturan yükler, deniz yolu ile tek seferde ve büyük miktarlarda taşınabilmektedir.
- (13) Günümüzde ekonominin küreselleşmesi ile birlikte kıtalar arası ticaret artmakta ve bu artış içinde, özellikle ağır ve hacimli yükler için deniz yolu taşımacılığı öne çıkan bir alternatif olmaktadır. 2022 yılında tüm dünyada taşınan yüklerin hacim olarak %86,58'inin deniz yolu ile taşınıyor oluşu ve son yarım yüzyılda bu yolla yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermesi, küresel deniz yolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır.<sup>8</sup> Nitekim 2022 yılında ülkemizden değer bazında yapılan taşıma ithalatta %92,22, ihracatta ise %80,08 oranında deniz yolu ile gerçekleşmiştir.<sup>9</sup>
- (14) Deniz yolu taşımacılığı büyük hacimli kitle tipi yükler (petrol, kömür, tahıl, vb.) için en uygun taşıma türüdür. Büyük miktarda ve uzun yollar aşması gereken yüklerin taşınması için ideal yöntem olması deniz yolu taşımacılığının yapısal özelliklerinin temelini oluşturmaktadır. Tek seferde yüksek miktarlarda yük taşınabilme özelliği

<sup>5</sup> Tank terminali hizmetleri, çeşitli boyutlardaki tanklarda bitkisel yağ ve hayvansal yağ ürünlerinin depolanmasını içermektedir.

<sup>6</sup> Bildirimde bulunan taraflarca, konteyner terminali hizmetlerinin, EVYAP PORT'un toplam net gelirine % (.....)'in üzerinde katkı sağladığı; tank terminali hizmetlerinin ise EVYAP PORT'un toplam net gelirleri içerisindeki ağırlığının % (.....)'ten az olduğu ifade edilmektedir.

<sup>7</sup> İlgili bölüm dosya kapsamında teşebbüslerden elde edilen bilgiler ve kamuya açık kaynaklar derlenmek suretiyle oluşturulmuştur.

<sup>8</sup> UTİKAD Lojistik Sektör Raporu (2022), s. 124. Kaynak: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf>. Erişim Tarihi: 15.11.2023.

<sup>9</sup> UTİKAD Lojistik Sektör Raporu (2022), s. 124. Kaynak: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf>. Erişim Tarihi: 15.11.2023.

sebebiyle deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha ekonomik olup bu taşıma türünde enerji tüketimi de görece azdır. Bu durum ise hem maliyetler hem de doğal kaynaklar açısından olumlu etki yaratmaktadır.

- (15) Sabit maliyeti en yüksek ulaştırma yatırımı olmasına karşın, uzun yol taşımacılığında deniz yolunun en ekonomik yöntem olduğu akademik çalışmalarda işaret edilen noktalardan biridir.<sup>10</sup> Deniz yolu taşımacılığının değişken maliyetleri oldukça azdır ve kara yoluna göre yedi kat, demir yoluna göre üç buçuk kat daha ucuzdur.<sup>11</sup> Yakıt tüketimi bakımından da kara yolundan dört kat, demir yolundan iki kat daha ucuzdur. Bu sebeple küresel rekabetin artması ve ulaştırma maliyetlerinin azaltılmasına yönelik çabalar deniz yollarının daha yoğun kullanılmasına neden olmuştur.
- (16) Deniz yolu taşımacılığı yük hasarlarının ve kaza riskinin düşük olması özellikleriyle uluslararası taşımacılıktaki en güvenli lojistik türüdür. Deniz taşımacılığı, yük türü ne olursa olsun teknolojik gelişmelerden mutlak surette etkilenmektedir. Bu çerçevede, gemi sürat ve boyutları artmış, deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile entegre olmaya başlamıştır. Ayrıca yükte uzmanlaşmanın bir sonucu olarak, belirli yük grupları için özel olarak inşa edilmiş gemilerin kullanımı yaygınlaşmıştır. Örneğin demir cevheri, kömür, tarımsal yükleri taşımak üzere dökme yük gemileri; petrol ürünleri, sıvı kimyasallar veya sıvılaştırılmış doğal gaz gibi yükleri taşımak üzere tankerler (dökme sıvı yük gemileri); paketlenmiş ve kolay istif edilebilen yükleri taşımak üzere genel kargo gemileri; çeşitli ebatlardaki konteynerleri taşımak için ise konteyner gemileri kullanılmaktadır.

### **G.2.2. Konteyner Elleçleme Hizmetlerine İlişkin Bilgiler**

- (17) Deniz yolu taşımacılığında yaşanan verimlilik ve maliyet tasarrufu odaklı gelişmeler limanlar açısından da dönüşüm gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Bu amaçla 1950'li yıllarla birlikte, denizcilik sektöründeki en önemli gelişmelerden biri olan konteynerleşme sürecine girilmiştir. Konteynerleşme süreci birim yük maliyetlerini azaltmış, ulaşım süresini ve liman içinde geçen süreyi kısaltmış ve operasyonel güvenilirliği artırmıştır. Konteynerleşmenin yükleri birimleştirmesi ve standartlaştırması sayesinde diğer taşıma zincirleriyle bütünleşme kolaylığı sağlaması konteyner kullanımını daha da yaygınlaştırmıştır. Konteynerleşme ayrıca limanların yönetsel, organizasyonel ve operasyonel bakımdan değişime uğramasında ve limanların sermaye yoğun yapılar haline dönüşmesinde başlıca rol oynayan faktörlerden olmuştur.
- (18) Deniz yolu taşımacılığında konteyner kullanımının yaygınlaşmasında etkili olan en önemli husus ise, farklı türdeki kargoların konteynerler vasıtasıyla taşınabilmesi ve bu yöntemin konvansiyonel taşımacılığa göre çok daha sağlıklı ve güvenli olmasıdır. Konteyner kullanımı ile birlikte ürünler, herhangi bir darbeye, zedelenmeye veya kötü hava koşulları nedeniyle bozulmaya maruz kalmadan hedefe ulaştırılabilmektedir. Konteyner kullanımının yaygınlaşmasındaki bir diğer etken ise, konteynerleşmenin sağladığı maliyet tasarrufudur. Liman işletmecileri açısından konteyner kullanımı, yüklerin standartlaşmasını sağladığı için ciddi bir uzmanlaşmayı beraberinde getirmiş ve gerekli altyapının oluşturulması ile birlikte elleçleme maliyetlerinde önemli düzeyde

<sup>10</sup> BOZKURT C., PELİT İ., IRMAK E. (2018), Türkiye ve Dünyada Deniz Yolu Taşımacılığı, s. 5.

<sup>11</sup> T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (2007), Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, s.1.

tasarruf sağlamıştır.<sup>12</sup> Bu maliyet tasarrufu, daha düşük liman ücretleri şeklinde hat taşıyıcılarına ve dolayısıyla yük sahiplerine de yansımıştır.

- (19) Konteyner boyutlarındaki standartlaşma, bir yandan taşıma maliyetlerini düşürürken bir yandan da deniz yolu taşımacılığının hava, kara ve demir yolu taşımacılığına daha iyi entegre olmasını sağlayarak intermodal taşımacılık<sup>13</sup> adı verilen taşımacılık türünün ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ayrıca aynı konteyner gemisine farklı kişilere ait ve farklı türdeki kargoların yüklenebilmesi, üreticileri yüksek stok maliyetlerinden kurtarmıştır. Bu gelişmelerle birlikte, üreticilerin yüklerini kolaylıkla çok uzak mesafelere gönderebilmesi mümkün hale gelmiştir.
- (20) Bunun yanında, taşıyıcılar açısından bakıldığında, konteyner taşımacılığına özel gemilerin üretilmesiyle birlikte, gemi kapasiteleri daha verimli kullanılmaya başlanmıştır. Konteyner taşımacılığında esas maliyet tasarrufu ise, ölçek ekonomileri ile ortaya çıkmıştır. Teknolojik gelişmelerin ve taşıyıcılar arasında artan rekabetin sonucu olarak, özellikle 1980'li yıllardan sonra daha büyük boyutlu gemiler inşa edilmeye başlanmış ve böylece birim taşıma maliyetlerinde ciddi bir maliyet tasarrufu sağlanmıştır.
- (21) Konteyner taşımacılığı hizmetinin en önemli unsurlarından biri konteyner elleçlemeye yönelik terminal işletmeciliği hizmetidir. Liman hizmetleri gemilere ve yüklere verilen hizmetler olarak temelde ikiye ayrılmaktadır. Gemilere verilen hizmetler; pilotaj, römorkaj, bağlama, tarama, gemi onarımı ve çevreye yönelik hizmetleri kapsarken; yüklere yönelik hizmetler yükleme/boşaltma, elleçleme, kara ulaştırmasına nakil, depolama, güvenlik ve ekipman kiralananmasından oluşmaktadır. Liman hizmetlerine ilişkin daha detaylı ayrıma ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 1: Limanlarda Sunulan Hizmetler

İskele Hizmetleri	Yük Elleçleme	Yük Sahiplerine Yönelik Hizmetler	Yardımcı Hizmetler
1. Kılavuzluk 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

- (22) Gemilere verilen pilotaj, römorkaj ve bağlama gibi hizmetler kamu işletmeleri veya özel şirketler tarafından sağlanabilmektedir. Pilotaj, geminin limana güvenli olarak girebilmesi ve limandan güvenli olarak çıkabilmesi için gerekli işlemleri kapsamaktadır. Römorkaj, römorklar aracılığıyla geminin manevra yapmasına ilişkin işlemler iken, bağlama, geminin güvenli bir şekilde iskelede kalmasına yönelik olarak verilen hizmetleri içermektedir. Yüklere verilen en önemli ve aynı zamanda liman gelirleri içerisindeki en büyük paya sahip olan hizmet türü ise yük elleçleme hizmetidir. Elleçleme hizmeti, yükün kıydan gemiye ve gemiden kıyıya hareketleri ile yüklerin liman tesislerindeki tüm hareketlerini kapsamaktadır. Geçmişte, yükün gemiden kıyıya emniyetli bir şekilde boşaltılması (*stevedoring*) ve kıydan gemiye güvenli bir şekilde yüklenmesi (*loading*) işlemleri farklı işçiler tarafından gerçekleştirildiğinden bu

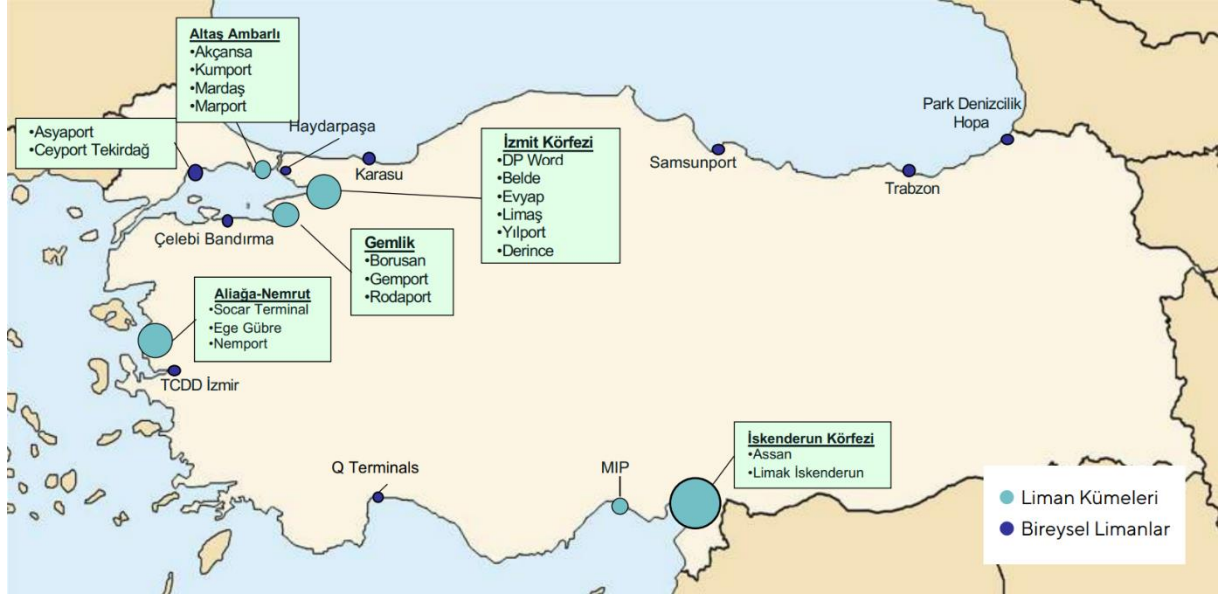
<sup>12</sup> Bir çalışmaya göre 1960 ile 1994 yılları arasında limanlarda elleçlenen kargo miktarı yaklaşık yedi kat artmışken, konteynerleşme sayesinde ihtiyaç duyulan iş gücü saati %42 oranında azalmıştır. Michele Acciaro, "Private Sector Financing of Container Terminal Infrastructure", Erasmus University Rotterdam MSc in Maritime Economics and Logistics, s. 7.

<sup>13</sup> *Intermodal* (modlar arası) taşımacılık; yüklerin (malların) bir taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşındığı; türler arasındaki geçişlerde malların kendisinin değil taşıma (yükleme) biriminin (konteyner vs.) elleçlendiği taşıma şeklidir.

hizmetler arasında bir ayırım söz konusu olmuştur. Fakat günümüzde tüm yük elleçleme hizmetlerini çeşitli ekipmanlarla gerçekleştiren şirketler bulunmakta olup bu firmalar kuru yük, sıvı yük ve konteyner gibi yük tiplerine göre uzmanlaşmaktadır. Yük sahiplerine yönelik hizmetler ise gemi şirketleri tarafından çalıştırılan ve gemi limana gelmeden önce limandan yararlanabilmek için gerekli işlemleri takip etmekle görevli acenteler tarafından yerine getirilmektedir.

- (23) Ülkemizdeki konteyner limanlarının büyük bir bölümünde konteyner yükleri dışında diğer yüklere de hizmet verilebilmektedir. Ayrıca işletme izinlerinde konteyner gemileri yer almakla birlikte günümüzde konteyner hizmeti vermeyen limanlar da bulunmaktadır. Mevcut dosya kapsamında önem arz etmesi sebebiyle, aşağıdaki görselde Türkiye’de konteyner elleçleyen limanların bölgesel dağılımına yer verilmektedir:

Şekil 1: Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanların Bölgesel Dağılımı



Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2022 Raporu<sup>14</sup>.

- (24) Yukarıdaki görselde de yer verildiği üzere; Ege Bölgesinde konteyner hizmeti veren limanlar TCDD İzmir Liman İşletmesi (TCDD İZMİR), Socar Aliağa Liman İşletmeciliği AŞ (SOCAR), Ege Gübre Sanayi AŞ (EGE GÜBRE) ve Nempport Liman İşletmeleri ve Özel Antrepo Nakliye Ticaret AŞ (NEMPORT) iken Akdeniz Bölgesinde Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ (Q TERMİNALS), Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ (MIP), Assan Liman İşletmeleri AŞ (ASSAN) ve Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ (LİMAK İSKENDERUN) limanları; Karadeniz Bölgesinde ise IC İçtaş Sakarya Karasu Limanı Yatırım ve İşletme AŞ (KARASU), Samsunport Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği (SAMSUNPORT), Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ (TRABZONPORT), Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri AŞ (PARK DENİZCİLİK HOPA) limanları faaliyet göstermektedir. Marmara Bölgesine gelindiğinde ise bölge Kuzeybatı, Kuzeydoğu ve Güney Marmara olarak üç alt kırılıma ayrılmakta; Kuzeybatı Marmara’da Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik Sanayi ve Ticaret AŞ (KUMPORT) , Marport Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret AŞ (MARPORT), Marmara Deniz İşletmeciliği AŞ (MARDAŞ) , AKÇANSA<sup>15</sup>, Asyaport Liman Anonim Şirketi

<sup>14</sup> İZmit Körfezinde bulunan SAFİPORT, TÜRKLİM üyesi olmadığından şekilde yer almamaktadır.

<sup>15</sup> AKÇANSA olarak ifade edilen AKÇANSA PORT, Akçansa Çimento San. ve Tic. AŞ bünyesinde yer almaktadır.

(ASYAPORT) ve Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ'nin (CEYPORT); Kuzeydoğu Marmara'da Haydarpaşa Karayolu Yük Taşıma Kooperatifi (HAYDARPAŞA), Yılport Konteyner Terminali ve Liman İşletmeleri Anonim Şirketi (YILPORT), Med Lojistik AŞ (BELDE), EVYAP, DP WORLD, Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ (SAFİPORT DERİNCE) ve Limaş Liman Hizmetleri Anonim Şirketi'nin (LİMAŞ); Güney Marmara'da ise Gempport Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri Anonim Şirketi (GEMPORT), Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Ticaret AŞ (BORUSAN), Roda Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri AŞ (RODAPORT) ve Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği AŞ (ÇELEBİ BANDIRMA) limanlarının yer aldığı görülmektedir.

- (25) Aşağıdaki tabloda ise Türkiye'de konteyner elleçleme hizmeti veren liman işletmecileri tarafından 2019-2022 yıllarında elleçlenen konteyner hacimlerine yer verilmektedir:

Tablo 2: Türkiye'de Konteyner Elleçleyen Liman İşletmecilerinin Konteyner Elleçleme Hacimleri (TEU)

Sıralama	Limaneler	2019	2020	2021	2022
1	MERSİN (MIP)	1.939.029	2.009.724	2.097.349	2.020.967
2	ASYAPORT	1.353.409	1.437.921	1.802.517	1.796.876
3	MARPORT	1.678.340	1.557.391	1.503.254	1.340.099
4	KUMPORT	1.281.850	1.210.780	1.211.515	1.175.741
5	EVYAP PORT	499.908	509.757	599.566	680.650
6	GEMPORT	547.190	570.427	682.064	676.782
7	DP WORLD	616.749	676.731	666.174	623.217
8	NEMPORT	430.014	484.371	544.568	558.648
9	YILPORT	564.531	524.065	566.447	546.866
10	EGE GÜBRE	380.790	460.297	488.507	512.015
11	LİMAK İSKENDERUN	388.328	478.614	476.627	496.583
12	SOCAR TERMİNAL	311.162	307.250	357.314	414.702
13	TCDD İZMİR	605.7727	531.687	529.131	406.081
14	ASSAN	248.594	244.643	214.484	177.661
15	SAFİPORT	34.629	87.875	164.818	152.292
16	BORUSAN	206.395	176.117	138.491	122.796
17	SAMSUNPORT	87.840	97.998	102.155	106.042
18	RODAPORT	99.668	82.226	92.408	94.330
19	MARDAŞ	139.580	114.069	22.629	88.730
20	QTERMINALS AKDENİZ	148.750	123.983	116.786	93.016
21	BELDE	0	0	0	49.300
22	HAYDARPAŞA	45.565	41.586	27.221	18.155
23	AKÇANSA	26.512	12.522	16.776	15.847
24	ÇELEBİ BANDIRMA	18.581	13.340	6.981	10.616
25	LİMAŞ	17.914	17.687	25.812	4.641
26	ULUSOY ÇEŞME	2.424	0	3.451	2.639
TÜRKİYE TOPLAMI		11.675.714	11.788.601	12.480.621	12.185.292

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limanlık Sektörü 2023 Raporu.

- (26) Yukarıdaki tabloda 2022 yılına bakıldığında Mersin Limanı (MIP) ülkemizde toplam konteyner yükünün %16,34'ünü elleçleyerek 2,02 milyon TEU ile ilk sırada gelmektedir. Mersin Limanı'nı 1,79 milyon TEU ve %14,53'lük oran ile ASYAPORT izlemekte; 1,34 milyon TEU ve %10,84'lük oran ile MARPORT ise üçüncü sırada yer almaktadır. Tablodan da görüleceği üzere, Türkiye'de konteyner elleçleyen en büyük 10 liman işletmecisi arasında Marmara Bölgesinde faaliyet gösteren limanlar ön plana çıkmaktadır.

- (27) Elleçlenen konteyner hacimlerinin yanında önem arz eden bir diğer husus, yüklerin taşındığı hinterlandın niteliği olmaktadır. Merkez limanların hizmet verdiği yüklerde, bu yüklerin taşındığı hinterlanda göre transit ve yerel yük ayrımı ortaya çıkmaktadır. Bunun bir sonucu olarak limanlar kendi hinterlandına yönelik yerel yükler için hinterlant trafiğinde rekabet edebildiği gibi aynı zamanda başka limanların hinterlandına yönelik transit yükler için de transit trafiğinde rekabet edebilmektedir.<sup>16</sup> Hinterlant trafiği, konteynerlerin hinterlanttan doğrudan açık deniz gemilerine veya açık deniz gemilerinden hinterlanda taşındığı faaliyetleri içermektedir. Transit trafiği ise, konteynerlerin diğer limanlara aktarılması için taşımacılık yapan gemilere yüklenmesi ve ilgili aktarma gemilerinden gelen konteynerlerin büyük konteyner gemilerine yüklenmesi faaliyetlerini kapsamaktadır. İlerleyen kısımlarda da detaylı bir şekilde değinileceği üzere bu ayırım, gerek Kurul gerekse Avrupa Komisyonu (Komisyon) kararlarında ilgili ürün ve coğrafi pazarın tanımlanması noktasında esas alınan bir ayırım olarak ortaya çıkmaktadır.
- (28) Konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin olarak değinilmesi gereken bir diğer önemli nokta da sektöre özgü yatırımların pazara girişlerin önünde oluşturduğu engellerdir. Son yıllarda, deniz yolu taşımacılığında gemi boyutlarındaki artışlar ile belirli yüklerin ihtiyaçlarına ve taşınmasına özgülenmiş gemilere yönelik eğilimin artışı dünya filosundaki değişimleri hızlandırmıştır. Başta ihtisaslaşmış gemiler olmak üzere dünya filusunda yaşanan bu gelişmeler limanların rıhtımlarını ve ekipmanlarını bu gemi ve yüklere uyarlama ihtiyacını beraberinde getirmiştir.<sup>17</sup> Diğer yandan limanlar ve hinterlant bağlantıları bu gelişmeler karşısında aynı hızda dönüşüm sağlayamamıştır.<sup>18</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. Bu bakımdan, limanların doğal konumu ve yerel özellikleri kendilerini uyarlamalarının önünde kısıtlayıcı bir unsur olabilmektedir.
- (29) Bunun yanında, bazı limanlarda, liman kapasite ve olanakları her türden gemiye hizmet verilmesine imkân sağlayabilirken, bazı limanların altyapısı sadece belli gemilerin yanaşabilmesine imkân tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir.<sup>19</sup> Dolayısıyla limanda verilecek hizmetlerde belirleyici olan unsur liman altyapısı ve üstyapısı olmaktadır. Liman altyapısının en belirgin özelliği ise yüksek maliyetli ve uzun ömürlü olması ile buldukları coğrafi bölgenin şartları ile uyumlu bölünemez büyük birimler halinde yapılabilir olmasıdır.<sup>20</sup> Liman hizmetinin verilmesinde gerekli olan liman altyapısı, liman üstyapısı ve hizmete uygun ekipmanlar bir arada değerlendirildiğinde bu özellikler aynı zamanda pazara yönelik bir giriş engeli niteliği göstermektedir.
- (30) Altyapı ve üstyapı gerekliliğinin yanında, limanın kurulması için gerekli olan idari izin süreçleri<sup>21</sup>, geçiş maliyetlerinin büyüklüğü, doğal engeller, işletme sözleşmelerinde yer

<sup>16</sup> OECD (2011), "Competition in Ports and Port Services", s.10.

<sup>17</sup>UNCTAD (2018), *Review of Maritime Transport*, s. 73. Kaynak: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf), Erişim Tarihi: 08.11.2023.

<sup>18</sup> UNCTAD (2017), *Review of Maritime Transport*, Kaynak: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf), Erişim Tarihi: 08.11.2023.

<sup>19</sup> 18.04.2019 tarihli ve 19-16/229-101 sayılı Kurul kararı, s. 6.

<sup>20</sup> Sesli 2008, s. 8.

<sup>21</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

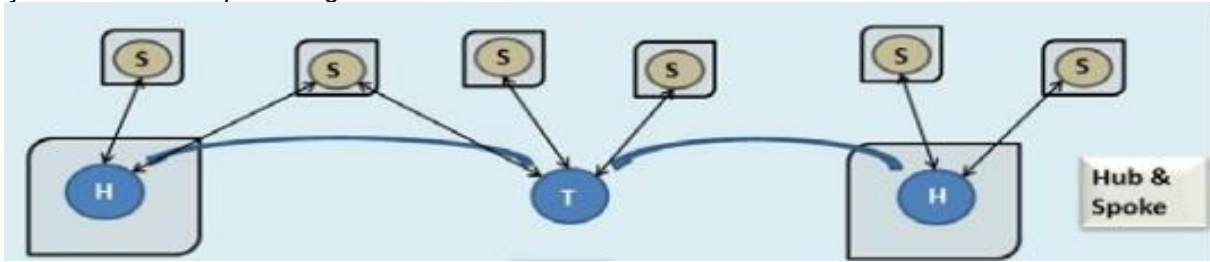


alan bazı hükümler de giriş engeli yaratan diğer unsurlar arasında sayılabilecektir. Bunlar içerisinde yer alan geçiş maliyetlerinin büyüklüğü özellikle bir liman tesisinden diğerine geçilmesi sırasında oluşabilecek sermaye gereksiniminin boyutundan etkilenmektedir. Bir diğer unsur olan doğal engeller ise faaliyet göstermek için gerekli olan arazi veya sabit tesisin büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Özellikle limandaki rıhtımlar ve depolama sahaları için belirli bir sabit tesis gerektiği gibi ihtiyaca uygun rıhtım genişliğinin ve derinliğinin sağlanması da ilave maliyetlere neden olabilmektedir.

### G.2.3. Feeder Hizmetlerine İlişkin Bilgiler

- (31) Konteyner taşımacılığının giderek daha büyük tonajlı gemilerle yapılmaya başlanması, deniz yolu taşımacılığında, “merkez ve uç” (*hub and spoke*) sistemi adı verilen bir taşıma sisteminin doğmasına yol açmıştır. Gemilerin kapasite kullanımı ile ilgili sorunlara ek olarak, büyük konteyner gemilerinin sadece gerekli altyapı yatırımlarını yapmış olan büyük limanlara yanaşabiliyor olması, “merkez ve uç” sistemlerinin kullanımını zaman içerisinde zorunlu hale getirmiştir. Bu sistemde bütün limanlar arasında doğrudan sefer yapılması yerine, uç olarak adlandırılan küçük/tali limanlardan, besleyici gemiler (*feeder*) aracılığıyla merkez limanlarına taşıma yapılmakta; merkez limanlarında aktarma gerçekleştirildikten sonra, büyük konteyner gemileri ile diğer merkez limanına taşınan yükler yine besleyiciler aracılığı ile küçük limanlara dağıtılmaktadır. *Feeder* hizmeti olarak da adlandırılan bu hizmet türü, konteynerlerin merkez limanlar (*hub ports*) ile uç limanlar (*out ports*) arasında ana hat işletmecileri için taşınmasını ifade etmektedir.
- (32) Konteyner taşımacılığında “*hub and spoke*” sisteminin ortaya çıkması, özellikle “*hub*” olarak adlandırılan merkezî limanlar açısından ilgili coğrafi pazarın genişlemesine yol açmıştır. “*Hub*”ların ve ağ geçidi bağlantı noktalarının rolü, “*hub*”ları kendi aralarında bağlayan ve “*hub*”larla diğer bağlantı noktalarını birbirine bağlayan hizmetlerin türüne bağlı olarak büyük ölçüde değişebilmektedir.<sup>22</sup> Aşağıda ilgili dağıtım sistemine ilişkin şemaya yer verilmektedir:

Şekil 2: *Hub and Spoke* Dağıtım Sistemi<sup>23</sup>



**Kaynak:** OECD, “*Competition Issues in Liner Shipping*”

- (33) *Feeder* hizmetleri; ana hat gemilerinin, ana limanlara getirdikleri yüklerin nispeten daha kısıtlı imkânlarla sahip noktalara taşınması ya da farklı konteyner gemilerinden toplanan yüklerin bir terminalde toplanması veya “*draft*”<sup>24</sup> müsait olmayan gemilerden alınan yüklerin nakliyesi için kullanılmaktadır. Merkez limanlar genellikle kıtalar arası yükler taşıyan ana hat gemilerinin yanaşabildiği geniş ve derin deniz limanlarıdır. Söz konusu hizmetler nispeten küçük gemilerle (genellikle 300 TEU ile 1.000 TEU arasında taşıma kapasitesi olan) yapılmakta olup ana hat gemilerini ve ana hat limanlarını

gerektirmektedir. Liman inşaatının tamamlanmasını müteakip UAB, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü ile ilgili belediyelerden işletme izinleri süreci başlamaktadır.

<sup>22</sup> OECD (2015), “*Competition Issues in Liner Shipping*”.

<sup>23</sup> Şekildeki H’ler merkez limanlarını, S’ler uç limanlarını, T’ler ise transit limanlarını ifade etmektedir.

<sup>24</sup> Su çekimi ya da *draft* geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafe olarak tanımlanmaktadır.

beslediği ya da *draft*'ı müsait olan limanlara hizmet verildiği için *feeder* olarak anılmaktadır. Bu sistemde, konteynerler merkez limanlarda daha küçük *feeder* gemilerine aktarılmakta ve bu gemiler aracılığıyla merkez limanlara nazaran daha küçük, bölge içi ve uç limanlara dağıtılmaktadır. Bu hizmet taşımacılık hizmetinin bir parçası olup liman operatörlerinin ilgili hizmetlerin sunulması ve/veya organize edilmesi noktasında herhangi bir dahli bulunmamaktadır.<sup>25</sup> *Feeder* hizmetlerinin sunulması noktasında, *feeder* şirketleri yalnızca büyük nakliye gemileri ile etkileşime girmektedir.

- (34) *Feeder* hizmeti nispeten küçük gemilerle yapıldığı için kolay, süratli ve yaygın kullanılan bir sistemdir. Bu sistemin, noktadan noktaya sistemine kıyasla birçok avantajı bulunmaktadır. Örneğin bu sistem sayesinde; büyük gemilerin her limana uğramasına gerek kalmamakta; küçük gemiler, besleyici hizmeti vermek suretiyle küçük limanlardan büyük gemilerin uğrayabilecekleri büyük limanlara yük taşımaktadır. Böylelikle, hem besleyici hatlarda hizmet veren küçük gemilerin hem de ana hatlarda faaliyet gösteren büyük gemilerin kapasite kullanımının yüksek olması sağlanmakta; bu yolla kapasite maliyetlerinden tasarruf edilmektedir. Bununla birlikte, özellikle bölgesel talebin arttığı bazı bölgelerde, *hub and spoke* sisteminin yerini doğrudan seferlerin alabildiği de görülebilmektedir.

### G.3. İlgili Pazar

#### G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (35) Dosya konusunu oluşturan liman işletmeciliği, en genel anlamda, deniz taşımacılığı sektöründe gemilerin yükleme, boşaltma, depolama ve diğer denizcilik hizmetlerinin sağlandığı yer olan limanların yönetimi ve işletilmesi faaliyetini ifade etmektedir. Liman işletmeciliği, bir limanın güvenli, verimli ve etkili bir şekilde işlemlerini sağlamayı amaçlamakta olup genellikle konteynerlerin elleçlenmesi ve yönetilmesi hizmetlerini içermektedir. Limanlara yönelik olarak yapılacak ilgili ürün pazarı tespitinde belirleyici faktör ise limanın hizmet verdiği yük ve gemi tipi olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında yükün kaynağı, güzergâhı ve elleçleme aşamasında ihtiyaç duyulan ekipman, limana uğrayan gemilerin büyüklüğü, müşteri tercihleri ve lojistik zincirindeki alternatif taşıma şekilleri gibi unsurlar da dikkate alınabilmektedir.
- (36) Limanların hizmet verdiği yük tipleri dökme kuru yük (demir cevheri, kömür, tarımsal kuru yük vb.), dökme sıvı yük (ham petrol, petrol ürünleri vb.) ve genel kargo (konteyner, Ro-Ro vb.) şeklinde üçe ayrılmaktadır. Bunun yanında konteyner, Ro-Ro ve feribot gemilerine verilen liman hizmetleri de genel kargodan ayrı tutularak farklı bir pazar olarak tanımlanabilmektedir. Bu kapsamda konteynere yüklenmiş ve konteynersiz (genel kargo) yüklerin ayrı pazarlar olarak tanımlanması mümkündür.
- (37) Mevcut dosya bakımından önem arz eden konteyner elleçleme hizmeti ise temelde konteynerin gemiden indirilmesi veya gemiye yüklenmesi, konteynerlerin depolama alanlarına taşınması, konteynerlerin taşımacılık araçlarına yüklenmesi veya boşaltılması ve konteynerin depolanması veya nakledilmesini içeren bir süreçtir. Konteyner elleçleme hizmeti sunan birçok özel şirket ve liman işletmesi bulunmakla birlikte özellikle büyük limanlar, bu tür hizmetleri geniş bir ölçekte ve verimlilikle sunduğu için sıklıkla tercih edilmektedir.
- (38) Konteyner yükleri göreceli olarak sanayinin gelişmiş olduğu bölgelerden limana gelip giderken; hububat, gübre gibi dökme yüklerde ise tarım ağırlıklı bölgeler ön plana

<sup>25</sup> 13.08.2020 tarihli ve 20-37/523-231 sayılı; 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı Kurul kararları.

çıkılmaktadır. Bu noktada, genel kargo yüklerinin hizmet alacağı liman özellikleri ve pazar şartları ile konteyner yüklerinin hizmet alacağı liman özellikleri ve pazar şartları birbirinden farklılık arz etmektedir. Genel kargo yüklerinin konteyner yüklerine kıyasla daha fazla liman alternatifi bulunurken; konteyner yüklerinde uğrak yapan hatların stratejileri yükün elleçleneceği limanı belirlemektedir. Konteyner limanlarında hatların uğrak yaptığı limanların art bölgeleri yükün varış lokasyonuna bağlı olarak çok geniş bir coğrafyaya yayılabilmektedir. Yük tiplerine göre art bölgenin oluşumunu belirleyen faktörler değerlendirildiğinde konteyner yükleri için “ulaşım maliyetleri”, “üretim merkezine yakınlık” ve “ulaştırma seçenekleri” eşit derecede öneme sahip unsurların başında gelmektedir.

- (39) Daha öncesinde de ifade edildiği üzere, devre konu EVYAP PORT liman ve terminal hizmetleri alanında faaliyet göstermekte; bu kapsamda nakliye hatlarına, nakliyecilere, acentelere ve navlun sevkiyatçıları gibi diğer lojistik paydaşlarına deniz terminali hizmetleri sunmaktadır. EVYAP PORT'un terminal faaliyetleri konteyner terminali ve tank terminali olarak iki grup altında sınıflandırılmakla birlikte, konteyner terminali hizmetleri EVYAP PORT'un ana faaliyet alanını oluşturmakta ve konteyner yükleme ve boşaltma, terminal içinde konumlandırma ve konteyner yük istasyonu (CFS) gibi hizmetleri içermektedir. Teşebbüsün sınırlı düzeyde de olsa tank terminali hizmeti<sup>26</sup> bulunsa da bu hizmetlerden elde edilen gelirin toplam gelirler içerisindeki ağırlığı düşük bir seviyede kalmaktadır.<sup>27</sup>
- (40) İşlem taraflarından DP WORLD ise; Türkiye'de iştiraki DPW YARIMCA'nın %(.....) hissesine sahip olduğu YARIMCA PORT aracılığıyla konteyner terminali hizmetleri sunmaktadır. DPW YARIMCA, Kocaeli'de bulunan konteyner terminalinin ticari faaliyetleri için gerekli işletme ve müteahhitlik lisanslarına sahiptir. Ayrıca gümrük işlemleri, konteyner tamiri ve konteyner navlun istasyonu için alanlar sağlamaktadır. Teşebbüsün tank terminali alanında ise herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır.
- (41) Yer verilen açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, işlem taraflarından her ikisi de konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir.
- (42) Kurul kararlarında ve Komisyon içtihatlarında konteyner elleçleme hizmetleri ayrı bir pazar olarak tanımlanmakta, bunun yanında kimi kararlarda hinterlant trafiği<sup>28</sup> ve transit trafiği<sup>29</sup> bakımından da bir alt kırılıma gidildiği görülmektedir. Buradan hareketle mevcut dosya özelinde de ilgili ürün pazarı geniş anlamda “konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği”, pazarı olarak; dar anlamda ise “transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” ve “art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” alt pazarlarına ayrılarak tanımlanabilecektir.
- (43) Bildirim Formunda ayrıca, DP WORLD'ün liman faaliyetlerinin yanı sıra iştiraki UNIFEEDER aracılığıyla Türkiye'de feeder hizmeti sunduğu da belirtilmiştir. “Dosya Konusu Sektör Hakkında Genel Bilgi” başlığı altında da yer verildiği üzere feeder hizmeti; konteynerlerin merkez limanlar (*hub ports*) ile uç limanlar (*out ports*) arasında

<sup>26</sup> Tank terminali hizmetleri, çeşitli boyutlardaki tanklarda bitkisel yağ ve hayvansal yağ ürünlerinin depolanmasını içermektedir.

<sup>27</sup> Bildirimde bulunan taraflarca, konteyner terminali hizmetlerinin, EVYAP PORT'un toplam net gelirin %(.....)'in üzerinde katkı sağladığı; tank terminali hizmetlerinin ise EVYAP PORT'un toplam net gelirleri içerisindeki ağırlığının %(.....)'ten az olduğu ifade edilmektedir.

<sup>28</sup> Bir konteyner gemisine/gemisinden doğrudan hinterlanda/hinterlanttan mavnalı, kamyon veya tren yoluyla taşınan konteynerleri ifade etmektedir.

<sup>29</sup> Diğer limanlara veya diğer gemilere ileride taşınmak üzere yönlendirilen konteynerleri ifade etmektedir.

ana hat işletmecileri için taşınması hizmetini ifade etmektedir. Merkez limanlar genellikle kıtalar arası yükler taşıyan ana hat gemilerinin yanaşabildiği geniş ve derin deniz limanlarıdır. Konteynerler merkez limanlarda daha küçük *feeder* gemilerine aktarılmakta ve merkez limanlara nazaran daha küçük, bölge içi ve uç limanlara dağıtılmaktadır. *Feeder* hizmeti sağlayıcıları aynı zamanda, konteynerleri uç limanlardan toplayarak, ana hat gemileri ile uzun mesafe taşınması adına merkez limanlara götürmektedir. Bu yolla, ana limana yaklaşan nispeten daha büyük ana hat gemilerine, büyük ana hat gemisinin uğraması bazı teknik ve ticari açılardan mümkün olmayabilen daha küçük limanlara kargo taşımak için nispeten daha küçük gemilerle yürütülen nakliye hizmetleri verilmiş olmaktadır.

- (44) Dosya kapsamında görüşüne başvurulmuş teşebbüsler ile bildirimde bulunan taraflarca gönderilen cevabi yazılarda; *feeder* hizmetinin sağlanması noktasında liman operatörlerinin herhangi bir dahlinin olmadığı, *feeder* hizmeti sağlayıcılarının yalnızca büyük nakliye gemileriyle etkileşime girdiği hususuna vurgu yapılmaktadır. Bu noktada Kurulun *UNIFEEDER*<sup>30</sup> kararına değinilmesi yerinde olacaktır. İlgili kararda, DP WORLD'ün konteynerlere yönelik sağladığı terminal hizmetlerinin, *feeder* hizmetini de kapsayan konteyner taşımacılığı hizmetinin bir girdisini oluşturduğu ve bu itibarla tarafların faaliyet gösterdiği konteyner taşımacılığı kapsamındaki *feeder* hizmetleri ile konteyner elleçlemeye yönelik terminal hizmetleri pazarlarının dikey etkilenen pazarlar olduğu değerlendirilmesine yer verilmiştir.
- (45) Her ne kadar, *feeder* hizmetlerinin sağlanmasında teşebbüsler, liman operatörleri yerine büyük nakliye gemileri ile etkileşime girmekte ise de elleçleme hizmetinin sunulması noktasında ana gemilerle *feeder* gemileri arasında temel olarak bir farklılık bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle konteynerlere yönelik sunulan elleçleme hizmeti *feeder* hizmetini de kapsayan konteyner taşımacılığı hizmetinin bir girdisini oluşturmakta ve bu durum ana hat taşıyıcılarının yanı sıra *feeder* hizmeti sunan teşebbüslerin de dolaylı olarak liman işletmelerinin birer müşterisi haline gelmesine sebep olmaktadır. Buradan hareketle, "*feeder hizmetleri*" ile "*konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" pazarlarının dikey etkilenen pazarlar olduğu değerlendirilmekte olup dosya kapsamında bir diğer ilgili ürün pazarı "*feeder hizmetleri*" pazarı olarak tanımlanmıştır.

### G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (46) Mevcut dosya kapsamında ilgili ürün pazarları "*konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" (alt kırılım olarak "*transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" ve "*art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*") ve "*feeder hizmeti*" olarak tanımlanmış olup ilgili coğrafi pazarlar anılan pazarların her biri bakımından ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

### G.3.2.1. Konteyner Elleçleme Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazarın Tespiti

#### G.3.2.1.1. Limanların Konumu ve Özellikleri

- (47) Bildirime konu işlem çerçevesinde devredilecek olan EVYAP PORT, Marmara Bölgesinde yer almaktadır. Marmara Bölgesi, Türkiye'de toplam genel yük ve konteyner yük hacminin büyük bir kısmının elleçlendiği bölge olması itibarıyla limancılık sektöründe özel bir öneme sahiptir.
- (48) Türkiye'de 2022 yılında toplam elleçlenen genel yük hacminin %39'unun (205,5 milyon ton) Marmara Bölgesinde, %34'ünün Akdeniz Bölgesinde, %18'inin Ege Bölgesinde ve

<sup>30</sup> 08.11.2018 tarihli ve 18-42/666-327 sayılı Kurul kararı.

%9'unun Karadeniz Bölgesinde elleçlendiği görülmektedir. Elleçlenen yükün bölgesel dağılımından da görüleceği üzere, ton bazında en yüksek hacim Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir.<sup>31</sup>

- (49) Öte yandan, elleçlenen toplam konteyner hacmi açısından bakıldığında ise; Marmara Bölgesi limanlarının Türkiye'de elleçlenen konteynerin %60,3'ünü elleçleyerek ilk sırada yer aldığı, Marmara Bölgesini sırasıyla %23,3 ile Akdeniz Bölgesi limanlarının ve %15,4 ile Ege Bölgesi limanlarının takip ettiği görülmektedir. Karadeniz Bölgesi limanlarının toplam konteyner elleçleme hacmi içerisindeki payı ise %0,9 gibi bir orana tekabül etmektedir.<sup>32</sup>
- (50) Marmara Bölgesinde bulunan limanların genel durumu incelendiğinde ise, TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2022 Sektör Raporunda<sup>33</sup> coğrafi olarak birbirine yakın limanların, ortak hinterlanda sahip oldukları için genel olarak yük özellikleri bakımından birbirlerine benzediği, bu benzerlikten yola çıkarak deniz ve kara ulaşımı ile yük özellikleri bazında coğrafi bölgeleri alt liman bölgeleri şeklinde analiz etmenin mümkün olduğu ifade edilmiştir. Bu doğrultuda Marmara Bölgesinin; Kuzeybatı Marmara, Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara olarak üç alt bölgeye ayrıldığı görülmektedir.

Şekil 3: Marmara Bölgesi ve Alt Bölge Haritası



Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2023 Sektör Raporu.

- (51) Sakarya, Kocaeli, Yalova ve İstanbul (Asya) illerinden oluşan Kuzeydoğu Marmara alt bölgesi liman sayısı bakımından en yoğun bölge olup bölgede 87 adet terminal bulunmaktadır. Bölgede bulunan yedi konteyner limanına (DP WORLD, EVYAP PORT, LİMAŞ, SAFİPORT, YILPORT, BELDEPORT ve HAYDARPAŞA) bağlı olan yedi terminalde konteyner elleçleme hizmeti verilmektedir. Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve İstanbul (Avrupa) illerinden oluşan Kuzeybatı Marmara Bölgesinde ise 59 adet terminal faaliyet göstermekte olup altı limana (AKÇANSA, KUMPORT, MARDAŞ, MARPORT, ASYAPORT ve CEYPORT) bağlı olan sekiz terminalde konteyner elleçleme faaliyeti yürütülmektedir. Son olarak Çanakkale, Balıkesir ve Bursa illerinden oluşan Güney Marmara Bölgesinde 75 adet terminal bulunurken dört limana

<sup>31</sup> TÜRKLİM – Türk Limancılık Sektörü Raporu (2022), s.77.

<sup>32</sup> TÜRKLİM – Türk Limancılık Sektörü Raporu (2022).

<sup>33</sup> TÜRKLİM – Türk Limancılık Sektörü Raporu (2022), s.78.

(BORUSAN, GEMPORT, RODAPORT ve ÇELEBİ BANDIRMA) bağlı olan yedi terminal, konteyner terminali olarak kullanılmaktadır.

- (52) Bu noktada Marmara Bölgesinin alt bölgelerinde elleçlenen yükün niteliği bakımından yapılacak bir değerlendirmenin de önem arz ettiği görülmektedir. Bu doğrultuda aşağıdaki tabloda, Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen lokal, transit ve toplam yüklerin Marmara Bölgesindeki oransal dağılımına yer verilmiştir:

Tablo 3: Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen lokal yüklerle ilişkin pazar payları (TEU-dolu konteyner sayısı baz alınarak)

Bölge	2019 (%)	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Kuzeybatı Marmara	~41,83	44,56	40,93	41,37
Kuzeydoğu Marmara	~39,56	36,67	39,01	40,52
Güney Marmara	~18,62	18,77	20,06	18,11
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2023 Raporu'ndan edinilen bilgiler kapsamında raportörlerce yapılan hesaplamalar.

Tablo 4: Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen transit yüklerle ilişkin pazar payları (TEU-dolu konteyner sayısı baz alınarak)

Bölge	2019 (%)	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Kuzeybatı Marmara	93,85	~89,95	92,63	92,35
Kuzeydoğu Marmara	5,91	~9,71	6,91	5,88
Güney Marmara	0,24	~0,35	0,46	1,77
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2023 Raporu'ndan edinilen bilgiler kapsamında raportörlerce yapılan hesaplamalar.

Tablo 5: Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgelerinde elleçlenen toplam yüklerle ilişkin pazar payları (TEU-dolu konteyner sayısı baz alınarak)

Bölge	2019 (%)	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Kuzeybatı Marmara	61,92	60,97	~60,68	61,92
Kuzeydoğu Marmara	26,04	26,72	~28,68	26,04
Güney Marmara	12,04	12,31	~10,68	12,04
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2023 Raporu'ndan edinilen bilgiler kapsamında raportörlerce yapılan hesaplamalar.

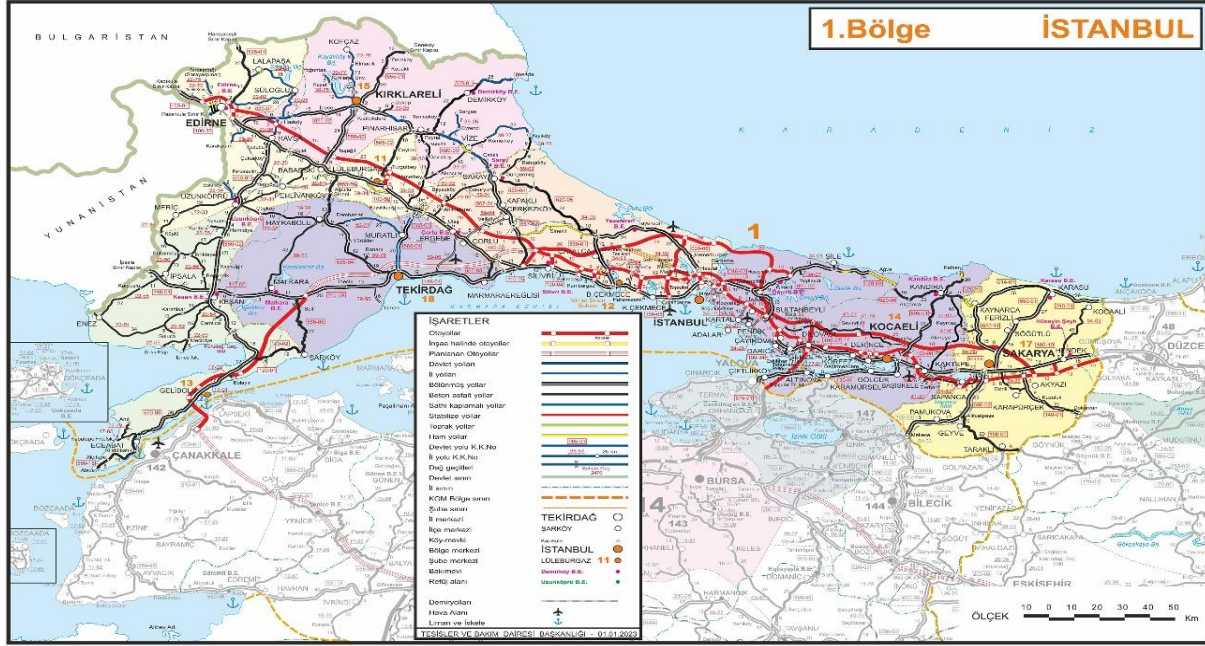
- (53) Tablolardan görülebileceği üzere, lokal yükler bazında Kuzeybatı Marmara Bölgesi ile Kuzeydoğu Marmara Bölgesi neredeyse başa baş düzeyde olmasına rağmen, transit yüklerin neredeyse tamamı Kuzeybatı Marmara Bölgesinde elleçlenmektedir. *Marport/TIL*<sup>34</sup> kararında bu durumun ana nedeninin hâlihazırda Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde yer alan limanların transit yükleri taşıyan gemilere yönelik uygun teknik altyapısının bulunmamasından kaynaklandığı ifade edilmektedir. Benzer şekilde Güney Marmara Bölgesinde yer alan limanların da transit konteyner elleçleme hizmetini neredeyse hiç sunmadığı görülmektedir. Son olarak toplam yükler bakımından ise Kuzeybatı Marmara Bölgesinin %61,92 pay ile öne çıktığı, Kuzeybatı Marmara Bölgesini %26'lık ve %12'lik pay ile sırasıyla Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara Bölgesinin izlediği görülmektedir.

<sup>34</sup> 13.08.2020 tarihli ve 20-37/523-231 sayılı Kurul kararı.

### G.3.2.1.2. Marmara Bölgesi Limanlarının Art Bölge Ulaşım İmkânları

- (54) Limanların hitap ettiği hinterlandın büyüklüğü, ilgili hinterlandta bulunan ulaştırma imkânlarının gelişmiş olmasına bağlıdır. Nitekim limana indirilen yükün varış noktası (veya limanda yüklenen yükün çıkış noktası) ile liman arasında etkin bir lojistik ağının kurulması; ilgili hatlarda yük nakliyesine elverişli olan ulaştırma altyapısının varlığıyla doğrudan ilişkilidir. Aşağıdaki şekilde Kuzeybatı Marmara ve Kuzeydoğu Marmara alt bölgelerinin kara yolu ulaşım haritasına yer verilmiştir.

Şekil 4: Kuzey Marmara Kara Yolu Bağlantı Haritası



Kaynak: <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Haritalar/b1.jpg> (Erişim Tarihi: 26.10.2023)

- (55) Yukarıdaki haritadan görülebileceği üzere; EVYAP PORT'un en yakın art bölgesi olan Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde hem otoyol (kırmızı hat) hem de bölünmüş yol (sahil şeridini takip eden ve çift çizgi ile gösterilen siyah hat) bağlantısı bulunmaktadır. Bölgenin geri kalan kısmı ile bağlantı ise beton asfalt yollar (tek çizgi siyah hat) ve devlet yolları (tek çizgi lacivert hat) ile sağlanmaktadır. EVYAP PORT'un Kuzeybatı Marmara bağlantısı Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden (3. Köprü) geçmek suretiyle otoyol ve bölünmüş yollar ile sağlanırken, Güney Marmara ile bağlantısı ise ağırlıklı olarak Osmangazi Köprüsü'nden geçmek suretiyle otoyollar aracılığıyla sağlanmaktadır.
- (56) Limanlar arasındaki ikame düzeyinde belirleyici olan unsurlardan bir diğeri de limanlar arasındaki kara yolu uzaklığıdır. Keza, bu mesafe azaldıkça limanların ikame düzeyinin artması beklenmektedir. Aşağıdaki şekilde Marmara alt bölgelerinde yer alan konteyner limanlarının EVYAP PORT ile aralarındaki kara yolu uzaklıklarına yer verilmektedir.

Şekil 5: Marmara Bölgesi Konteyner Limanları ve EVYAP PORT'a Olan Kara Yolu Uzaklıkları



Kaynak: Raportörlerin Hesaplamaları

- (57) Yukarıdaki şekilden görüldüğü üzere, Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde konteyner limanı olarak faaliyet gösteren EVYAP PORT ile aynı bölgede faaliyeti bulunan DPW Yarımca arasında 8 km gibi oldukça yakın bir mesafe bulunmaktadır. Bunun yanı sıra SAFİPORT, YILPORT<sup>35</sup> ve LİMAŞ 35 km'lik menzil içerisinde görece yakın mesafelerde konumlanmaktadır. Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde yer alan limanların dışında kalan en yakın alternatiflerin ise Kuzeybatı Marmara Bölgesinde yer alan ve 78 km'lik uzaklıkta bulunan HAYDARPAŞA ve Güney Marmara Bölgesinde yer alan ve 87 km uzaklıktaki GEMPORT<sup>36</sup>, BORUSAN ve RODAPORT limanları olduğu görülmektedir. Bunun yanında, bölgede yüksek hacimli elleçlemelerin gerçekleştirildiği AMBARLI ile EVYAP PORT arasında ise 120 km'lik mesafe bulunmaktadır. Son olarak bölge içerisinde EVYAP PORT'a en uzak mesafe olarak değerlendirilen 200-300 km'lik mesafe aralığında ise BANDIRMA LİMANI, CEYPORT ve ASYAPORT'un yer aldığı söylenebilecektir.
- (58) Kara yolu bağlantısının yanında liman gerisinde bulunan demir yolu bağlantıları da art bölgenin sınırlarının çizilmesi noktasında büyük önem arz etmektedir. Aşağıdaki haritada Türkiye demir yolu bağlantılarına yer verilmektedir:

Şekil 6: Türkiye Demir Yolları Haritası



Kaynak: <https://www.tcdd.gov.tr/harita/demiryolu-guzergahlari>, (Erişim Tarihi: 26.10.2023).

<sup>35</sup> YILPORT haritada YILPORT GEBZE olarak isimlendirilmiştir.

<sup>36</sup> GEMPORT haritada YILPORT GEMLİK olarak isimlendirilmiştir.



- (59) Yukarıdaki haritada görüldüğü üzere Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde demir yolu yük taşımacılığı yapılmaktadır. Söz konusu yükler TCDD tarafından Kuzeybatı Marmara Bölgesine ve ülkenin iç kesimlerine taşınabilmektedir. TCDD tarafından belirtildiği üzere, iki kıta arasında feribot aktarması ile gerçekleştirilen yük taşımacılığı, 08.05.2020 tarihinde başlayan ilk seferle Marmaray üzerinden de yapılmaya başlanmıştır. Marmaray'ın yük taşımacılığına açılmasıyla (yolcu taşımacılığının yapılmadığı gece saatlerinde) günümüze kadar üç binin üzerinde yük treni iki kıta arasında aktarmasız olarak taşıma faaliyetinde bulunmuştur. Feribot aktarması ile yapılan yük taşımalarının Marmaray ile kesintisiz olarak yapılması, ara elleçleme ve feribot maliyetlerini ortadan kaldırdığı gibi zaman kaybının da önüne geçmektedir.<sup>37</sup>
- (60) Mevcut demir yolu taşıma hatlarına ek olarak, Türkiye'nin kısa-orta vade projeksiyonları kapsamında söz konusu boğaz geçişlerinin 3. Köprü üzerinden demir yolu ile de yapılabilir hale gelmesi hedeflenmektedir. 3. Köprü'nün demir yolu yük taşımacılığına uygun hale getirilmesi ile boğaz geçişleri kolaylaşacak ve bu durum bölgedeki demir yolu konteyner maliyetlerini aşağı çekebilecektir.<sup>38</sup> Dolayısıyla kısa ve orta vadede düşen maliyetler ve taşıma imkânlarının genişlemesi ile birlikte konteyner limanlarının hitap ettikleri art bölgelerinin de genişleyeceğinin söylenebileceği ve bu sayede konteyner limanlarının birbirini daha rahat ikame edebilir hale gelmesinin mümkün olabileceği değerlendirilmektedir.
- (61) Bu noktada Marmara Bölgesindeki konteyner limanlarının demir yolu bağlantılarına değinmek yerinde olacaktır. Zira bir limanın sahip olduğu demir yolu bağlantısı o limanın hitap ettiği art bölgenin tespitinde ve dolayısıyla limanlar arasındaki rakiplik ilişkisinin kurulmasında önemli bir rol oynayacaktır.

Tablo 6: Marmara Bölgesinde Faaliyet Gösteren Limanlar ve Demir Yolu Bağlantılarının Durumu

Limanlar		Demir Yolu Bağlantısı	
		Mevcut	Mevcut Değil
Kuzeydoğu Marmara Bölgesi	DPW YARIMCA	✓	
	EVYAP PORT	✓	
	LİMAŞ		X
	SAFİPORT	✓	
	YILPORT		X
	BELDEPORT	✓	
	HAYDARPAŞA		X
Kuzeybatı Marmara Bölgesi	AKÇANSA		X
	KUMPORT		X
	MARDAŞ		X
	MARPORT		X
	ASYAPORT		X
	CEYPORT	✓	
Güney Marmara Bölgesi	BORUSAN		X
	GEMPORT		X
	RODAPORT		X
	ÇELEBİ BANDIRMA	✓	

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler.

<sup>37</sup> Kaynak: [https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/haber\\_listesi/detay/855](https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/haber_listesi/detay/855); Erişim Tarihi: 15.11.2023.

<sup>38</sup> 13.08.2020 tarihli ve 20-37/523-231 sayılı Kurul kararı.

Yukarıda yer verilen tablodan da görüleceği üzere; Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde DPW YARIMCA, EVYAP PORT, SAFİPORT<sup>39</sup> ve BELDEPORT'un; Kuzeybatı Marmara Bölgesinde CEYPORT'un; Güney Marmara Bölgesinde ise ÇELEBİ BANDIRMA'nın hâlihazırda demir yolu bağlantısı bulunmakta; söz konusu bölgeler içerisinde Kuzeydoğu Marmara Bölgesi, demir yolu bağlantısı bulunan liman sayısının fazlalığıyla diğer bölgelerden ayrılmaktadır. Dahası, dosya kapsamında elde edilen cevabi yazılarda; bölgede bulunan (.....) tarafından demir yolu bağlantısı için gerekli altyapı çalışmalarının iki yıl önce tamamlandığı ancak demir yolu bağlantısının TCDD tarafından henüz gerçekleştirilmediği ifade edilmektedir. Söz konusu projelerin hayata geçirilmesi ile birlikte kısa vadede Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki limanların hemen hepsinin demir yolu bağlantısının olması beklenmektedir.

- (62) Demir yolu yatırım projeleri yukarıda yer verilenlerle sınırlı olmayıp Güney Marmara Bölgesinde yer alan (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda da hâlihazırda demir yolu bağlantısına sahip olunmadığı ancak TCDD'nin yatırım takviminde (.....) demir yolu altyapı ve hızlı tren yatırım planı olduğu, bu proje kapsamında (.....)'un hinterlandında yer alan Bilecik, Eskişehir gibi illerin de bulunmasının beklediği, aynı zamanda proje kapsamında inşası beklenen hızlı tren hattının Gemlik Limanlar Bölgesinde belirlenecek bir lojistik merkezine iltisak hattıyla bağlanması gerektiği ifade edilmekle birlikte, TCDD'nin bu projesinin ne zaman hayata geçirileceğinin bilinmediği belirtilmektedir.
- (63) Öte yandan limanlar açısından kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesinde lojistik merkezleri önemli bir rol oynamaktadır. Hâlihazırda çeşitli bölgelerde faaliyet gösteren lojistik merkezlerine ek olarak yapımı planlanan 12 lojistik merkezi daha bulunmaktadır. Buna ilaveten 11 lojistik merkezinin de ilerleyen yıllarda faaliyete geçmesi beklenmektedir. Lojistik merkezlerinin tamamının hizmete girmesiyle, Türk lojistik sektörünün 73,2 milyon ton ilave taşıma imkânı ile yaklaşık olarak 19,0 milyon m<sup>2</sup>'lik açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahasına sahip olması planlanmaktadır. Aşağıdaki görselde Türkiye'deki lojistik merkezlerine yer verilmektedir:

Şekil 7: Türkiye'deki Lojistik Merkezleri



Kaynak: TCDD (<https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler>; Erişim Tarihi:19.11.2023)

<sup>39</sup> SAFİPORT tarafından gönderilen cevabi yazıda SAFİPORT'un Türkiye'de içerisinde demir yolu hattı bulunan ilk liman olduğu ve hâlihazırda bu demir yolu bağlantısının varlığını devam ettirdiği ifade edilmiştir.

- (64) Bu noktada lojistik merkezlerinin öneminin; limanlara görece uzak illerde bulunan lojistik merkezlerinden demir yolu ile bağlı oldukları limanlara yapılan taşımaların maliyetini düşürmek ve hinterland alanının genişlemesine katkı sağlamak olduğu belirtilmelidir. Ülkemizde içerisinde DP WORLD ve EVYAP PORT'un bulunduğu toplam 12 adet demir yolu bağlantısına sahip konteyner limanı bulunmaktadır.
- (65) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, mevcut ve potansiyel demir yolları projeleri, son dönemlerde gerçekleştirilen altyapı yatırımları ve lojistik merkezleri gibi birtakım lojistik çözümlerin Marmara Bölgesinde bulunan limanların art bölge sınırlarını genişletebileceği değerlendirilmektedir.

### G.3.2.1.3. Marmara Bölgesinde Elleçlenen Yüklerin Varış ve Çıkış Noktaları

- (66) Kara yolu ve demir yolu bağlantılarının yanında, bölgede elleçlenen yüklerin varış ve çıkış noktaları bakımından yapılacak bir değerlendirme de coğrafi pazarın sınırlarının belirlenmesi noktasında yol gösterici olacaktır. Bu doğrultuda öncelikle 2016 yılına ait TÜRKLİM Sektör Raporu'ndan faydalanılmıştır.
- (67) İlgili Sektör Raporu'nda yer alan, Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara Bölgelerinde bulunan limanların hitap ettiği illerin işaretlendiği haritalara aşağıda yer verilmektedir.

Şekil 8: Kuzeydoğu Marmara Limanlarını Öncelikli Olarak Kullanan İller



Kaynak: TÜRKLİM Sektör Raporu (2016)

Şekil 9: Kuzeybatı Marmara Limanlarını Öncelikli Olarak Kullanan İller



Kaynak: TÜRKLİM Sektör Raporu (2016).

Şekil 10: Güney Marmara Limanlarını Öncelikli Olarak Kullanan İller



Kaynak: TÜRKLİM Sektör Raporu (2016).

- (68) Sektör Raporu'nda yer verilen görsellerden de anlaşılacağı üzere, Kuzeydoğu Marmara limanlarını öncelikli olarak kullanan iller ağırlıklı olarak İstanbul-Ankara aksı üzerinde yer almaktadır. İlgili harita incelendiğinde söz konusu bölgedeki limanların art bölgeleri arasında; İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Yalova, Bursa, Bilecik, Ankara, Eskişehir ve Kayseri illerinin yer aldığı görülmektedir. Kuzeybatı Marmara limanlarını öncelikli olarak kullanan illerin ise daha geniş bir coğrafi alana yayılmış olması dikkat çekmektedir. Keza söz konusu iller arasında İstanbul-Ankara aksı üzerinde bulunan illerin yanı sıra Trakya, Güney Marmara, Ege ve Orta-Batı Karadeniz'de bulunan çeşitli iller de yer almaktadır. Öte yandan ilgili görselden Güney Marmara limanlarını kullanan illerin daha çok Güney Marmara Bölgesi ve bu bölgenin etrafında konumlandığı, bunun yanı sıra diğer iki alt bölgeye benzer şekilde İstanbul-Ankara aksı üzerinde bulunan illerin de bahse konu bölgedeki limanları öncelikli olarak kullandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Güney Marmara Bölgesini öncelikli olarak kullanan iller arasında Trabzon ve Tokat'ın da bulunması dikkat çekmektedir.
- (69) Bununla birlikte ilgili verinin güncel olmaması ve yakın tarihli sektör raporlarında da bu türden bir çalışmaya rastlanmamış olması sebebiyle DP WORLD ve EVYAP PORT'un art bölgesinin daha net bir şekilde ortaya konulabilmesi amacıyla anılan limanları en çok kullanan kara yolu taşımacılarına "bu limanlara hangi bölgelerden yük getirildiği ve buradan hangi bölgelere yük taşındığı" sorulmuştur. Aşağıda kara yolu taşımacılarından gelen cevabi yazılar doğrultusunda oluşturulan tablolara yer verilmektedir:

Tablo 7: (.....)'tan Gelen Nakliye Verileri

(.....)'in Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
İSTANBUL	(.....)	(.....)
SAKARYA	(.....)	(.....)
BURSA	(.....)	(.....)
BİLECİK	(.....)	(.....)
ESKİŞEHİR	(.....)	(.....)
DÜZCE	(.....)	(.....)
TEKİRDAĞ	(.....)	(.....)
DENİZLİ	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)

BALIKESİR	(.....)	(.....)
YALOVA	(.....)	(.....)
KONYA	(.....)	(.....)
SAMSUN	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)
TOPLAM	100,00	100,00
Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Belgeler		

Tablo 8: (.....)'dan Gelen Nakliye Verileri

(.....)'nın Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
İSTANBUL	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)
SAKARYA-DÜZCE-BOLU	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100
Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Belgeler		

Tablo 9: (.....)'dan Gelen Nakliye Verileri

(.....)'un Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
İSTANBUL	(.....)	(.....)
SAKARYA	(.....)	(.....)
ESKİŞEHİR	(.....)	(.....)
DÜZCE	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)
BİLECİK	(.....)	(.....)
BOLU	(.....)	(.....)
BURSA	(.....)	(.....)
YALOVA	(.....)	(.....)
ÇANKIRI	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)
TOPLAM	100,0	100,0
Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Belgeler		

Tablo 10: (.....)'dan Gelen Nakliye Verileri

(.....)'un Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
İSTANBUL	(.....)	(.....)
SAKARYA	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100
Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Belgeler		

- (70) Söz konusu taşımacılardan gelen veriler taşımacı bazında değişkenlik göstermekle birlikte, işlem taraflarından EVYAP PORT'u en sık kullanan kara yolu nakliye firmaları olan (.....) ve (.....)'nin (.....) verileri incelendiğinde, teşebbüslerin yüklerinin çıkışının sağlandığı il ve vardığı nihai illerin ağırlıklı olarak Kocaeli, İstanbul, Sakarya, Eskişehir ve Ankara gibi illerden oluştuğu görülmekte; bunların yanında Bursa, Balıkesir, Bilecik, Bolu ve Çankırı gibi illerin de art alan kapsamında yer alabildiği görülmektedir.

- (71) Yukarıdaki tablolarda nakliye verilerine yer verilen taşımacılara ek olarak (.....) ve (.....)'nden (.....) de veri talep edilmiştir. Gelen cevabi yazılarda (.....) tarafından EVYAP PORT merkezine yapılan taşımaların ortalama %(.....)'sinin İstanbul, %(.....)'inin Ankara, %(.....)'inin Çankırı ve %(.....)'ünün Eskişehir'den yapıldığı ifade edilmekte; bunun yanında yüklerin vardığı il bakımından ise en yüksek paya sahip ilin %(.....) oranla Gaziantep olduğu dikkat çekmektedir. Benzer şekilde (.....) tarafından da EVYAP PORT merkezine yapılan taşımaların ortalama %(.....)'inin Kocaeli, %(.....)'sinin Sakarya ve Düzce ve %(.....)'ünün İstanbul'dan yapılırken, yüklerin vardığı il bakımından da toplam %(.....)'lık payla Kocaeli ve Sakarya'nın öne çıktığı görülmektedir.
- (72) Aşağıdaki tablolarda ise DP WORLD'ü en sık kullanan kara yolu nakliye firmalarının verilerine yer verilmektedir:

Tablo 11: (.....)'tan Gelen Nakliye Verileri

(.....)'in Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
SAKARYA	(.....)	(.....)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
ÇANKIRI	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)
İSTANBUL/ANADOLU	(.....)	(.....)
DİĞER	(.....)	(.....)
TOPLAM	100,00	100,00

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Belgeler (Belge-139)

Tablo 12: (.....)'tan Gelen Nakliye Verileri

(.....)'un Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
KÜTAHYA	(.....)	(.....)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
İSTANBUL	(.....)	(.....)
ZONGULDAK	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)
BOLU	(.....)	(.....)
TEKİRDAĞ	(.....)	(.....)
ESKİŞEHİR	(.....)	(.....)
DİĞER	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Belgeler

Tablo 13: (.....)'den Gelen Nakliye Verileri

(.....)'in Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
BOLU	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)
BURSA	(.....)	(.....)
SAKARYA	(.....)	(.....)
ESKİŞEHİR	(.....)	(.....)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Belgeler

- (73) DP WORLD'ü en sık kullanan kara yolu nakliye firmalarından (.....) ve (.....) verilerinin yer aldığı yukarıdaki tablolar incelendiğinde, teşebbüslerin yüklerinin çıkışının sağlandığı il ve vardığı nihai illerin ağırlıklı olarak Kocaeli, Sakarya, İstanbul, Bolu,

Ankara, Eskişehir ve Çankırı gibi illerden oluştuğu görülmekte; bunların yanında Bursa, Zonguldak ve Tekirdağ gibi illerin de art alan kapsamında yer alabildiği söylenebilmektedir. Yukarıdaki tablolarda yer almamakla birlikte DP WORLD'ü en sık kullanan kara yolu nakliye firmalarından olan (.....) ve (.....)'un verileri incelendiğinde de yüklerin çıkışının sağlandığı il ve vardığı illerin ağırlıklı olarak Kocaeli, İstanbul, İzmit ve Sakarya gibi limana görece yakın illerden oluştuğu görülmekte olup bunların yanında art alan kapsamında Kütahya, Eskişehir, Ankara, Düzce ve Afyon gibi illerin de yer aldığı görülmektedir.

- (74) Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde bulunan EVYAP PORT ve DP WORLD'ü en sık kullanan kara yolu nakliye firmalarından elde edilen verilerden hareketle, 2016 yılına ait TÜRKLİM Sektör Raporu'nda ulaşılan sonuçlardan ciddi bir sapma olmadığı ve Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki limanları İstanbul-Ankara aksı üzerindeki illerin sıklıkla kullanmaya devam ettiği anlaşılmaktadır.<sup>40</sup>
- (75) İşlem tarafı limanların yanında, alt bölgelerin art alan bakımından birbirine ikame sayılıp sayılmayacağına tespiti amacıyla Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara Bölgelerinde yer alan başlıca limanları kullanan kara yolu taşımacılarına ilişkin bilgilere yer verilmesi de yerinde olacaktır.
- (76) Güney Marmara açısından bakıldığında, dosya kapsamında GEMPORT<sup>41</sup> ve GEMPORT limanını kullanan çeşitli kara yolu taşımacılarından bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgilerden, bahse konu liman bakımından yüklerin çıkışının sağlandığı il ve vardığı illerin Bursa, Bilecik ve Balıkesir olarak öne çıktığı, bununla birlikte İstanbul ve Kocaeli illerinin de GEMPORT limanını kullandığı anlaşılmıştır.
- (77) Kuzeybatı Marmara Bölgesine ilişkin olarak ise Kurulun 2018 tarihli *MardaşArkas*<sup>42</sup> kararında yer verilen tespitler yol gösterici olmaktadır. İlgili kararda MARPORT, KUMPORT ve MARDAS limanlarını içeren "Ambarlı Limanı"ni kullanan iller arasında İstanbul (Avrupa Yakası) ve Tekirdağ'ın öne çıktığı değerlendirilmiştir.
- (78) Yukarıda yer verilen tespitler birlikte incelendiğinde, Marmara Bölgesindeki limanları ağırlıklı kullanan illerin bir kısmı özelinde büyük bir örtüşmenin olduğu göze çarpmakla birlikte; Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki limanların Anadolu'nun iç kesimlerine, Kuzeybatı Marmara Bölgesindeki limanların Trakya Bölgesine, Güney Marmara Bölgesindeki limanların ise Güney Marmara Bölgesine yoğun olarak hitap ettiği söylenebilecektir. Öte yandan, söz konusu veriler bölgeler bazında öne çıkan iller hakkında genel bir çerçeve sunmakta olup verilerin sınırlı bir örneklemden yola çıkılarak elde edilmesi sebebiyle nakliyeci bazında il sapmaları görülebildiğinden, söz konusu verilerin coğrafi pazarın tespiti noktasında net bir sonuca götürmediği değerlendirilmektedir.

<sup>40</sup> EVYAP PORT ve DP WORLD'e ilişkin bilgilerin bahse konu limanları kullanan iller bakımından önemli ölçüde örtüştüğü anlaşılmaktadır. EVYAP PORT ve DP WORLD'ün Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki toplam konteyner miktarının %(.....)'ından fazlasını elleçlediği de göz önünde bulundurularak bahse konu teşebbüslere ait verilerin bölgenin geneli hakkında yaklaşık bir kanaat oluşturabileceği değerlendirilmektedir.

<sup>41</sup> 2022 verilerine göre Güney Marmara Bölgesindeki toplam konteyner miktarının %(.....) GEMPORT tarafından elleçlenmiştir. Bu kapsamda GEMPORT'tan elde edilen verilerin, bölgenin geneli hakkında yaklaşık bir kanaat oluşturabileceği değerlendirilmektedir.

<sup>42</sup> 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı Kurul kararı.

#### G.3.2.1.4. Müşteri Tercihleri

- (79) Dosya kapsamında ilk olarak liman düzenli hat taşıyıcılarının transit ve lokal yükler bakımından liman tercihlerinde rol oynayan faktörlerin neler olduğu incelenmiştir. Teşebbüsler tarafından gönderilen cevabi yazılarda ve teşebbüslerle yapılan görüşmelerde düzenli hat taşıyıcılarının büyük bir çoğunluğu tarafından EVYAP PORT ile YARIMCA PORT'un benzer özellikler taşımaları ve benzer nitelikte hizmet vermeleri gibi sebeplerden ötürü birbirlerine ikame olarak görülebilecekleri ifade edilmiştir. Söz konusu cevabi yazılarda (.....) tarafından, YARIMCA PORT ve EVYAP PORT'un müşterilerine aynı hizmeti sağlayan iki teşebbüs olduğu ve sağlanan hizmetler noktasında aralarında bir fark olmadığı, iki liman arasındaki tercihlerde tarifelerin yanında konteyner hatları arasında yapılan ittifaklar ve bu ittifakların dinamiklerinin önemli bir etken olduğu; (.....) tarafından, bu limanların faaliyetleri bakımından birbirine alternatif olarak görülmekle birlikte hâlihazırda YARIMCA PORT'un daha iyi bir kapasiteye sahip olduğu ve EVYAP PORT'un ise kıyıya yakın deniz taşımacılığı akışları için daha uygun bir liman tercihi olduğu; (.....) tarafından, EVYAP PORT ile YARIMCA PORT'un birbirine ikame olduğu, iki liman arasında müşteri geçişlerinin yaşanabildiği ve geçişlerdeki en önemli unsurun rekabetçi tarife olduğu; (.....) tarafından ise söz konusu iki limanın lokasyon ve kullanım açısından birbirine alternatif olarak görülebileceği ifade edilmektedir.
- (80) Müşteriler tarafından sunulan cevabi yazılardan ayrıca, hat taşıyıcıları tarafından EVYAP PORT ve YARIMCA PORT dışında bölgede bulunan diğer limanların da ilgili limanlara alternatif olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.
- (81) İlgili cevabi yazılarda ve görüşmelerde, kimi hat taşıyıcıları tarafından ilgili coğrafi pazar tanımına geniş bir perspektiften bakılarak pazarın alt kırılıma gidilmeksizin *Marmara Bölgesi* olarak belirlenebileceği belirtilirken, hat taşıyıcılarının çoğunluğu tarafından ise ilgili coğrafi pazarın *Kuzeydoğu Marmara Bölgesi* olarak daha dar bir çerçevede tanımlanabileceği ifade edilmektedir. Bu doğrultuda, coğrafi pazarın tanımlanması noktasında konteyner elleçleme hizmetleri bakımından müşteri konumunda bulunan düzenli hat taşıyıcıları arasında bir görüş birliğinin varlığından bahsedilememekle birlikte baskın görüşün pazarın *Kuzeydoğu Marmara Bölgesi* olarak tanımlanması yönünde olduğu anlaşılmaktadır.
- (82) İlâveten dosya kapsamında düzenli hat taşıyıcılarına Marmara Bölgesinde faaliyet gösteren liman operatörleri arasındaki rekabetin yeterli olup olmadığı ve müşteriler bakımından bölgedeki limanlar arasında geçişkenliğin bulunup bulunmadığına ilişkin görüşleri de sorulmuştur. Bu kapsamda, iletilen cevabi yazılarda, hat taşıyıcıları tarafından genel olarak Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde yeterli sayıda liman alternatifinin varlığına ve limanlar arası rekabetin yeterliliğine vurgu yapılmakta, hatta kimi hat taşıyıcıları tarafından Marmara Bölgesindeki limanların tamamının birbirine alternatif olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca hat taşıyıcıları açısından geniş anlamda Marmara Bölgesi, dar anlamda ise Kuzeydoğu Marmara Bölgesi bakımından sağlayıcı değişikliğinin kolaylıkla yapılabilirdiği ve birden fazla sağlayıcı ile çalışılmasının önünde de herhangi bir engel olmadığı anlaşılmaktadır. İlâveten, hat operatörlerinin sağlayıcılarla kurdukları ticari ilişkiler noktasında da herhangi bir baskıya maruz kalmadığı ve liman tercihlerinin tamamen kendi inisiyatifleri doğrultusunda şekillendiği söylenebilmektedir.
- (83) Mevcut dosya özelinde söz konusu pazarların geniş ya da dar çerçevede tanımlanması, işleme ilişkin yapılacak nihai değerlendirmeyi doğrudan etkileyeceğinden, ilerleyen kısımlarda işlem neticesinde ortaya çıkması muhtemel tüm



endişelerin giderilmesi amacıyla işlemin etkisinin yoğun olarak hissedileceği Kuzeydoğu Marmara alt bölgesi bakımından detaylı bir değerlendirmeye yer verilmiştir.

### G.3.2.2. Feeder Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazarın Tespiti

- (84) Dosya kapsamında ilgili ürün pazarlarından bir diğeri tarafların faaliyetleri arasında dikey örtüşmenin söz konusu olduğu “*feeder hizmetleri pazarı*” olarak tanımlanmış olup anılan pazara ilişkin coğrafi pazar değerlendirmesine aşağıda yer verilmiştir.
- (85) Yukarıda da bahsedildiği üzere *feeder* hizmeti, ana hat gemilerinin, ana limanlara getirdikleri yüklerin nispeten daha kısıtlı imkânlarla sahip noktalara taşınması ya da farklı konteyner gemilerinden toplanan yüklerin bir terminalde toplanması veya *draft* müsait olmayan gemilerden alınan yüklerin nakliyesi için kullanılmaktadır. Söz konusu hizmet, merkez ve uç (*hub and spoke*) sisteminin bir uzantısı olarak karşımıza çıkmaktadır.
- (86) Dosya kapsamında *feeder* hizmetlerinin coğrafi sınırlarının net bir şekilde ortaya konulması için gerek taraf teşebbüslerden gerekse sektörde faaliyet gösteren oyunculardan bilgi talebinde bulunulmuş, ancak coğrafi pazar değerlendirmesine ışık tutacak nitelikte sağlıklı bir veri elde edilememiştir. Bununla birlikte, bilgisine danışılan teşebbüslerden (.....) ve (.....) tarafından gönderilen cevabi yazılar kapsamında *feeder* hizmetleri bakımından coğrafi pazarın geniş anlamda Türkiye olarak belirlenebileceği, dar çerçevede ise pazarı Marmara, Karadeniz, Akdeniz olarak alt pazarlara ayırmanın mümkün olduğu ifade edilirken; işlem taraflarınca, küresel deniz taşımacılığı hatları ve bölgesel deniz taşımacılığı hatlarının *feeder* hacimlerine yönelik herhangi bir veri bulunmamasından bahisle Türkiye’deki *feeder* pazarının büyüklüğünü net bir şekilde belirlemenin mümkün olmadığı; bununla birlikte pazarın herhangi bir yapay alt segmentasyon olmaksızın “Türkiye” olarak tanımlanması gerektiği; kaldı ki söz konusu pazarın dar çerçevede tanımlandığı senaryoda dahi DP WORLD’ün pazar payının ihmal edilebilir bir seviyede olacağı ifade edilmektedir. Nitekim Bildirim Formunda DP WORLD’ün *feeder* hizmetleri pazarına ilişkin 2022 yılı bakımından pazar payının küresel düzeyde %(.....)’in altında; Türkiye özelinde ise %(.....)’nin altında olduğu ifade edilmektedir.
- (87) Kurulun geçmiş tarihli kararları incelendiğinde de, *feeder* hizmetlerine ilişkin pazar tanımının yapıldığı herhangi bir karara rastlanmamış olmakla birlikte Kurulun UNIFEEDER kararında net bir pazar tanımı yapılmaksızın UNIFEEDER’in *feeder* faaliyetine yönelik pazar payının hem Akdeniz hem de Türkiye özelinde incelendiği görülmektedir.
- (88) Yer verilen açıklamalardan hareketle, *feeder* hizmetlerine ilişkin coğrafi pazarın, merkez ve uç sistemi dikkate alındığında geniş anlamda Türkiye; dar anlamda ise Marmara Bölgesi olarak tanımlanabileceği değerlendirilmektedir. Öte yandan DP WORLD’ün düşük pazar payı göz önünde bulundurulduğunda, alternatif coğrafi pazar tanımlarında dahi işlemin söz konusu pazarda rekabetçi endişelere yol açmayacağı değerlendirildiğinden, dosya kapsamında net bir coğrafi pazar tanımı yapılmasına gerek duyulmamıştır.
- (89) Yukarıda ilgili ürün ve coğrafi pazarlar kapsamında yapılan açıklamalar ışığında dosya kapsamında değerlendirmeye tabi tutulacak pazar tanımlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 14: Dosya Kapsamında Belirlenen İlgili Ürün Pazarları ve Coğrafi Pazarlar

Örtüşme	İlgili Ürün Pazarı	İlgili Coğrafi Pazar	
Yatay	Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği	Marmara Bölgesi	Kuzeydoğu Marmara
	Art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği	Marmara Bölgesi	Kuzeydoğu Marmara
	Transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği	Türkiye ve komşu ülkeler	
Dikey	Feeder hizmetleri	Türkiye/Marmara	

#### G.4. Bildirime Konu İşlem Hakkında Bilgi

- (90) Bildirime konu işlem, taraflar arasında 19.06.2023 tarihinde imzalanan Hisse Alım Sözleşmesi (HAS) ve bu sözleşmenin ekinde yer alan Hissedarlar Sözleşmesi (HS) uyarınca gerçekleştirilecektir. HS uyarınca işlem kapsamında hâlihazırda EVYAP Grubu'nun tek kontrolünde bulunan EVYAP PORT'un hisselerinin %(.....)'inin ve tek kontrolünün DP WORLD'ün yüzde yüz iştiraki DPW FZE tarafından devralınması (birinci işlem) planlanmaktadır. İşlem sonrasında EVYAP Grubu'nun %(.....) oranındaki hisseyle EVYAP PORT üzerindeki pay sahipliği devam edecek ancak teşebbüsün hissedarlığı herhangi bir kontrol hakkı vermeksizin azınlık niteliği taşıyacaktır. Devre konu EVYAP PORT'un mevcut hissedarlık yapısı ile işlem sonrasında oluşacak hissedarlık yapısının yer aldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 15: EVYAP PORT'un İşlem Öncesi ve İşlem Sonrası Hissedarlık Yapısı (Birinci İşlem)

İşlem Öncesi Hissedarlık Yapısı		İşlem Sonrası Hissedarlık Yapısı	
Hissedar	Hissesi (%)	Hissedar	Hissesi (%)
EVYAP SABUN	(.....)	EVYAP SABUN	(.....)
EVYAP HOLDİNG	(.....)	DPW FZE	(.....)
Toplam	100,00	Toplam	100
Kaynak: Bildirim Formu			

- (91) Bildirim Formunda ayrıca, taraflar arasında akdedilen HAS uyarınca hâlihazırda DP WORLD'ün kontrolünde bulunan DPW YARIMCA'nın %(.....) hissesinin EVYAP SABUN tarafından devralınmasının planlandığı (ikinci işlem) da ifade edilmektedir. Söz konusu işlemler eş anlı olarak gerçekleştirilecek olmakla birlikte, ikinci işlem kapsamında devre konu teşebbüsün kontrol yapısında herhangi bir değişiklik meydana gelmeyecek; diğer bir deyişle, EVYAP SABUN, DPW YARIMCA'nın %(.....) hissesini yalnızca azınlık hissedar olarak elinde bulunduracak ve teşebbüsün stratejik kararlara ilişkin herhangi bir veto hakkı da olmayacaktır. Öte yandan DP WORLD ise teşebbüs üzerindeki %(.....) oranında hissesiyle DPW YARIMCA'yı kontrol etmeye devam edecektir. DPW YARIMCA'nın mevcut hissedarlık yapısı ile işlem sonrasında oluşacak hissedarlık yapısının yer aldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 16: DPW YARIMCA'nın İşlem Öncesi ve İşlem Sonrası Hissedarlık Yapısı (İkinci İşlem)

İşlem Öncesi Hissedarlık Yapısı		İşlem Sonrası Hissedarlık Yapısı	
Hissedar	Hissesi (%)	Hissedar	Hissesi (%)
DPW FZE	100	DPW FZE	(.....)
		EVYAP SABUN	(.....)
Toplam	100	Toplam	100
Kaynak: Bildirim Formu			

(92) Bu itibarla, bildirim konu işlemin esas kısmını kontrol değişikliğinin meydana geleceği ilk işlemin oluşturduğu anlaşılmaktadır<sup>43</sup>. Bildirimde bulunan taraflarca, işlem kapanışının akabinde ise EVYAP PORT ve DPW YARIMCA'nın tek bir teşebbüs altında birleşeceği; bu doğrultuda her iki teşebbüsün yönetiminin ve bunlara ilişkin hak ve yükümlülüklerin aynılaştırılmasının planlandığı ifade edilmektedir.

(93) İşlem taraflarınca, bildirim konusu işlemin (.....).

### G.5. Üçüncü Tarafların Bildirime Konu İşlem Hakkındaki Görüşleri

(94) Bildirime konu işlem kapsamında değerlendirilmek üzere sektörde faaliyet gösteren rakip liman işletmecilerinden, limanların müşterileri konumunda olan düzenli hat taşıyıcılarından, *feeder* hizmeti sağlayıcılarından, *feeder* hizmeti alan müşterilerden, TÜRKLİM'den ve UTİKAD'dan bilgi talep edilmiş olup kurum, kuruluş teşebbüslerin işlem hakkındaki görüşlerine aşağıda yer verilmektedir.

#### G.5.1. Rakip Liman İşletmecilerinin İşlem Hakkındaki Görüşleri

(95) (.....) ve (.....)<sup>44</sup> tarafından gönderilen cevabi yazılarda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmelerde;

- Marmara'da bulunan terminallerin Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara olmak üzere üç bölgede konumlandığı, söz konusu pazarların birbirinden ayrı müşterileri ve hinterlandının bulunduğu, mücbir sebepler dışında konteyner yüklerinin bu pazarlar arasında geçirgenliği bulunmadığı, dolayısıyla işlem özelinde ilgili coğrafi pazarın *Kuzeydoğu Marmara* olarak tanımlanması gerektiği,
- Dosya konusu birleşmenin gerçekleşmesi halinde Kuzeydoğu Marmara'da konteyner elleçleme hacminin %(.....)'ine DP WORLD'ün sahip olacağı, yılsonu güncellenecek olan kontratlar dikkate alındığında ise bu oranın %(.....) seviyelerine çıkacağına öngörüldüğü,
- Kuzeydoğu Marmara bölgesinde konteyner hacminin DP WORLD ve EVYAP PORT özelinde yoğunlaşmış olduğu, her iki limanın toplam elleçleme kapasitesinin Kuzeydoğu Marmara bölgesinde elleçlenen konteyner hacmini karşılayabilecek düzeyde olduğu,
- Kuzeydoğu Marmara bölgesinde yer alan rakip limanların atıl kapasitesinin kısıtlı olduğu, işleme izin verilmesi halinde bu durumun rekabetçi yapıya zarar vereceği,

<sup>43</sup> İşlem kapsamında gerçekleşecek kontrol değişikliğine ilişkin detaylı açıklamalara "DEĞERLENDİRME" başlığı altında yer verilecektir.

<sup>44</sup> YILPORT, Türkiye'ye daha önce uğrak yapmamış en büyük gemiler için tasarladığı Gemlik projesine 2011 yılında başlamış olup, aynı süre içerisinde 600.000 TEU'luk elleçleme kapasitesi ve Ro-Ro tesisine sahip GEMPORT firmasını satın almıştır ([www.yilport.com](http://www.yilport.com), Erişim Tarihi: 07.11.2023).

- İşlem sonrasında hacim ve servis çeşitliliğinin birleşen taraflar lehine artmasına bağlı olarak birleşik yapının fiyatları tek taraflı olarak belirleme imkânına sahip olacağı ve pazarda fiyat katılığının ortaya çıkacağı,
- İşlemin gerçekleşmesi halinde Kuzeydoğu Marmara'da özellikle lokal yükler bakımından kuvvetli bir hakim durum oluşacağına kesin gözüyle bakıldığı ve işlemin bölgede rekabeti önemli ölçüde azaltıcı etki doğuracağı,
- Farklı hat operatörlerinin ve acentelerinin işlem sonrası tek bir limandan hizmet almaya başlayacak olmasının pazarlık gücünü ve maliyetleri olumsuz etkileyeceği,
- Pazarda dengeleyici alıcı gücü bulunmadığı ve müşterilerin işlem sonrası alternatif bulmakta zorlanacağı,
- İşlem konusu iki limanın birbirine komşu olmaması nedeniyle maliyet veya operasyonel faaliyetler anlamında etkinlik kazanımı doğmayacağı,
- DP WORLD'ün sahip olduğu yüksek finansal güç, dünya çapındaki bağlantıları, bu durumun sağladığı *liner*'lar ile yapılacak ikili anlaşma gücü gibi hususlar birlikte değerlendirildiğinde devralmanın çok daha etkili bir hale geleceği, %(.....)'ın üzerinde olan pazar payının bu durumların yarattığı sinerji ile çok daha büyük bir pazar payına tekabül edeceği, tüm bunların sonucunda (.....)'un pazar payının düşeceği,
- Konteyner limanlarının 7/24 çalışmadığı, atıl sürelerin mevcut olduğu, işlem sonrasında atıl süreler söz konusu olduğunda EVYAP PORT'ta atıl olarak bekleyen personelin DP WORLD'de çalıştırılmasının söz konusu olabileceği, böylece daha az iş gücüne gereksinim duyulacağı, bu durumun istihdamı azaltarak bölge ekonomisine zarar vereceği,
- İşlemin gerçekleşmesi halinde kontrat sürelerinin uzayabileceği (örneğin 5 yıl) ve bu süre boyunca herhangi bir müşteri geçişinin sağlanamayacağı

ifade edilmiştir.

(96) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Marmara Bölgesinde bulunan limanların (.....)'ın öncelikli rakibi olduğu, bu limanların, aynı zamanda gerek lokal (ithalat-ihracat) gerekse transit trafiğinde etkin bir potansiyel rakip konumunda olduğu, coğrafi konum ve liman özelliklerinin yanında yapılacak yatırım, fiyat politikası ve yine ortaklık gibi aksiyonların da önemli unsurlardan olduğu,
- Rekabet içerisindeki liman işletmelerinin varlığının hat operatörleri için önemli bir avantaj olduğu, Ambarlı'da konteyner hat operatörleri için üç liman işletmesinin bulunmasının hat operatörlerinin pazarlık gücünü artırdığı, bununla birlikte aynı lokasyonda birden fazla liman işletmesi olmasının rekabet gücünü belirlediği,
- Dosya konusu devralmada yer alan iki limanın mevcut durumda rekabet içinde olduğu ve bu durumun hat operatörleri ile lokal ithalat-ihracat müşterileri için bir avantaj oluşturduğu; işleme izin verilmesi halinde, pazardan bir rakibin eksilmesi söz konusu olduğundan, hat operatörleri ile lokal ithalat-ihracat müşterileri için sahip olunan avantajın ortadan kalkacağı

ifade edilmiştir.

(97) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- (.....),
- Bölgede mevcut limanların kapasiteleri dikkate alındığında dosya konusu işlemin tek başına rekabeti olumsuz etkileyecek ve haksız rekabet ortamı oluşturacak etkisinin olmayacağına düşünülüyor ancak işlem öncesinde/esnasında yahut sonrasında rakiplerin de kapasite artırımına ilişkin bir yatırımın söz konusu olmasının kendileri açısından hakkaniyetli olmayacağı, zira (.....) uyarınca (.....)' un yatırım yapma yükümlülüğünün bulunması sebebiyle gerekli yatırımların gerçekleştirilememesi halinde ciddi cezai yaptırımlara maruz kalılabileceği,
- Dosya konusu işlemin konteyner trafiği açısından herhangi bir farklılık oluşturmayacağı, hatta bölgede rekabeti artırıcı bir rol oynayacağına düşünülüyor,
- İşlem sonucunda hinterland da dikkate alındığında büyük bir yük ve müşteri geçişinin öngörülmediği,
- Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde işlem tarafları dışında (.....) ve (.....) gibi ciddi rakiplerin mevcut olduğu,
- İşlem sonucunda DP WORLD'ün hizmet kalitesiyle birlikte kendisine yük çekmesinin muhtemel görüldüğü ancak bir monopol oluşmasının beklenmediği ifade edilmiştir.

(98) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Dosya konusu devralmanın gerçekleşmesi durumunda; DP WORLD'ün Marmara Bölgesinde arz ettiği kapasitesinin %(.....) seviyesinden %(.....) seviyesine yükseleceğinin öngörüldüğü; TEU bazında ise toplam kapasite payının (.....) TEU seviyesinden (.....) TEU seviyesine yükselmesinin beklendiği,
- 2022 yılında toplam elleçlenen konteyner hacmi bakımından ise %(.....) olan pazar payının %(.....) seviyesine yükseleceği; TEU bazında toplam elleçleme payının ise (.....) TEU seviyesinden (.....) TEU seviyesine artmasının öngörüldüğü,
- Belirtilen veriler doğrultusunda dosya konusu devralma işleminin tüm Marmara Bölgesindeki konteyner liman işletmeleri dikkate alındığında yeni bir etki oluşturmayacağına düşünülüyor

ifade edilmiştir.

(99) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Marmara Bölgesinde yer alan limanların Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara olarak üç alt bölgeye ayrıldığı, ilgili coğrafi pazarın işlem özelinde Kuzeydoğu Marmara alt bölgesi şeklinde değerlendirildiği, (.....)'un da aynı coğrafi pazarda faaliyet gösterdiği,
- Kuzeydoğu Marmara bölgesinde yatırımını tamamlamış, büyük hatlara ve mega gemilere hizmet verebilen (.....) tane ana oyuncu olduğu ((.....), (.....), (.....)),
- Kuzeydoğu Marmara alt bölgesinde bulunan toplam yedi konteyner limanının 2022 yılı TÜRKLİM verileri dikkate alındığında işlem konusu iki limanın pazar payları toplamının %(.....) seviyesinde olduğu,
- Türkiye'de mevcut/aktif konteyner limanların sıralamasına göre EVYAP PORT'un beşinci, DP WORLD'ün ise yedinci sırada olduğu; bildirim konu işlemin

gerçekleşmesi durumunda ise DP WORLD'ün (.....) sıraya yükseleceği, bu durumda yoğunlaşmanın sadece Kuzeydoğu Marmara alt bölgesiyle sınırlı kalmayarak tüm Türkiye'yi etkileyeceği,

- EVYAP PORT'un bu birleşmedeki gayesinin kaybettiği rekabet gücünü tekrar elde etmek istemesi olduğu,
- İlgili coğrafi pazarda en büyük iki oyuncu olan işlem taraflarının faaliyetleri gözetildiğinde, mevcut durumda ciddi bir yoğunlaşmanın olduğu dar oligopol niteliğindeki pazarın, devralma işlemi sonucunda daha da yoğunlaşacağı,
- DP WORLD'ün bildirim konu devralma işlemi ile hâkim durumunu artırarak ilgili coğrafi pazarda özellikle liman tarifeleri konusunda tek başına doğrudan yönlendirici, karar verici ve belirleyici bir teşebbüs haline geleceği,
- Bölgede faaliyet gösteren ithalatçı ve ihracatçı firmalar ile konteyner hatları için liman alternatiflerinin azalacağı,
- DP WORLD'ün, hâkim durumu ve küresel ölçekteki diğer limanları sayesinde, *liner*'larla yapacağı kontratlarla bölgede (Kuzeydoğu Marmara) fiyat ve diğer bazı şartları dikte edebileceği,
- İşlemin, aynı bölge ve yük tipinde hizmet veren diğer limanlar için planlı yatırımların ertelenmesine ve kapasite kullanım oranlarının düşmesine yol açacağı,
- Konteyner hatları bakımından liman çeşitliliğinin hâlihazırda fazla olduğu, limanların sunduğu hizmetin kalitesi doğrultusunda tercih edildiği, ancak konteyner hatlarının bir kısmının ortak hareket ettiği ve ortak hareket eden hatların aynı limanı kullandığı, bu nedenle limanlar açısından potansiyel müşteri portföyünün giderek daraldığı,
- Büyük ve global konteyner hatlarının global bir limanı seçmesi halinde diğer küçük konteyner hatlarının da global limanı kullanmak durumunda kalacağı, buna bağlı olan daha küçük *feeder* servislerinin de büyük gemilerin ağını kullanarak onların bağlı bulunduğu limanı kullanmak isteyeceği,
- Global olan hat taşıyıcılarının DP WORLD'ün globalde 80 adet limanının olması ve bu limanları kullanıyor olması nedeniyle, global olmayan diğer limanların en iyi fiyat ve servisi vermesinin bir öneminin olmadığı, işlem neticesinde iyice rekabet edemez hale gelinebileceği, yatırımların yapılamayacağı ve istihdamın azalacağı,
- İşlemin uzun vadede diğer limanların rekabet gücünü kaybetmesiyle birlikte yatırımları gerçekleştirme süresinin uzamasına, pazardan çıkışlara, alternatiflerin hızla azalmasına, büyük limanların kontrolü altına girilmesine neden olacağı

ifade edilmiştir.

- (100) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; Marmara Bölgesi limanlarının toplam elleçleme içerisindeki payının %(.....) olduğu ve bu payın %(.....)'ini EVYAP PORT ve DP WORLD'ün oluşturduğu, bu doğrultuda birleşmenin rekabetçi parametreler üzerinde etkili olmayacağı ifade edilmiştir.
- (101) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileriyle gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;
- (.....)'ın 2022 yılında konteyner faaliyetlerine son verip hâlihazırda devam eden sıvı kimyasal depolama tankı yatırımına başladığı, bu bakımdan işlemin (.....) özelinde bir etki doğurmayacağına beklendiği,

- Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde konteyner elleçleme faaliyeti kapsamında EVYAP PORT, DP WORLD ve SAFİPORT'un önemli oyuncular olduğu,
- Mevcut müşterilerin rakiplere kayma olasılığı kapsamında kapasitelerin önemli olduğu, (.....)'un alan kapasitesi düşünülürken kaymanın olası görülmediği,
- DP WORLD gibi global oyuncunun küresel etkileşimleri sebebiyle işlem neticesinde bölgede dengelerin değişebileceği ve DP WORLD'ün fiyatların belirlenmesi noktasında söz sahibi olacağına öngörüldüğü

ifade edilmiştir.

(102) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Marmara Bölgesinin pazar, konum ve rekabet yapısı itibarıyla Kuzeybatı Marmara, Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara olarak üç alt grupta incelenebileceği; Kuzey Doğu Marmara özelinde EVYAP PORT, YILPORT, DP WORLD, BELDEPORT, LİMAŞ ve SAFİPORT limanlarının etkili olduğu,
- Hat operatörlerinin liman işletmecileri karşısında pazarlık gücünün bulunduğu, bölgedeki limanların kapasite fazlalığının olması ve Marmara Bölgesi limanlarının özellikle transit trafiğinde birbiriyle ikame edilebilir nitelikte olması sebebiyle hat operatörlerinin pazarlık gücünün arttığı,
- (.....)'un DP WORLD ve EVYAP PORT ile yakın hat operatörü ve servis ağına sahip olması nedeniyle özellikle ana ticaret rotalarında rekabetin fazla olduğu transit pazarda müşteri portföyünün birleşmesi ile bölgeye uğrak yapan hat operatörü çeşitliliğinin aynı portföyde buluşacak olmasının rekabeti daha da artıracığı

ifade edilmiştir.

### **G.5.2. Düzenli Hat Taşımacılarının İşlem Hakkındaki Görüşleri**

(103) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- Bölgede fiyatların belirli bir dengede seyrettiği, dolayısıyla fiyatlamalar üzerinde keskin değişiklikler olmayacağı, hâlihazırda devralma işlemine konu olan EVYAP PORT'a düzenli olarak seferlerin gerçekleştiği, işleme izin verilmesi halinde her iki limanı da alternatifli olarak kullanabilme noktasında avantajlarının olacağı,
- DPW YARIMCA limanı ile mevcutta herhangi bir ticari ilişkilerinin olmamasına karşın işleme izin verilmesi durumunda, global bir liman operatörü olan DP WORLD'ün, global bir konteyner hattı olan (.....) ile global ölçekteki ilişkileri çerçevesinde bir yol izleneceği,
- İşleme konu iki limanın fiziki olarak birleşmesinin mümkün olmaması nedeniyle bölgede monopol bir yapıdan söz edilemeyeceği,
- Devam eden yatırımların tamamlanmasının ardından SAFİPORT'un bölgede alternatif bir liman olarak değerlendirilebileceği ve ciddi bir rakip konumunda olacağı,
- Pazardaki temel çekincenin birleşme sonrasında DP WORLD'ün hizmetlerin temini noktasında tutumunda değişiklik meydana gelip gelmeyeceğinin olduğu,
- DP WORLD'ün globaldeki gücünün hat taşıyıcılarının tercihleri üzerinde etkilerinin olabileceği,

- DP WORLD'ün yarı kapasite ile çalıştığı, işlem özelinde kapasite kaygısıyla hareket etmediği, fakat ortaya çıkan sinerji neticesinde hat taşıyıcılarının avantajına olacak şekilde kapasitelerini kullanarak bekleme sürelerini azaltabileceği,
- İşlem özelinde ciddi bir rekabetçi endişenin söz konusu olmadığı

ifade edilmiştir.

(104) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- Marmara Bölgesinde hizmet veren liman sayısı ve söz konusu limanların verdikleri hizmetlerin çeşitliliği ile kapasiteleri dikkate alındığında bölgede yeterli derecede rekabet olduğu, özellikle son zamanlarda kapasite fazlası durumuyla karşı karşıya kalındığı,
- Dosya konusu devralma işlemine yönelik olarak, işlem sonrasında da yeterli sayıda alternatif liman bulunacağından, gerek ticari koşullar gerekse pazarlık gücü bakımından bir risk öngörülmediği,
- Bölgede EVYAP PORT'a rakip olarak BELDEPORT, YILPORT, GEMPORT ve SAFİPORT limanlarının görüldüğü, olası rekabetçi sorunların baş göstermesi durumunda (.....)'in kolaylıkla alternatif limanlardan hizmet alabilecek durumda olduğu,
- Güçlü alıcıların bulunduğu Marmara Bölgesinde olası bir hâkim durum ile beraber fiyatların yükselmesinin beklenmediği, alternatif limanların varlığı düşünüldüğünde bölge özelinde alıcılar karşısında herhangi bir limanın güçlü konuma gelmesinin pek mümkün görünmediği,
- Liman sözleşmeleri ile beraber değerlendirildiğinde liman hizmetleri özelinde bir limandan diğer bir limana kaymaların kolaylıkla gerçekleşebildiği,
- Müşterilerin liman tercihleri noktasında konşimentolarda *Port to Port*<sup>45</sup> anlaşmalar olabildiği gibi terminalden müşterinin adresine teslimin de öngörülebildiği, böyle durumlarda limanın fiziki özelliklerinin ağır bastığı, limanın demir yolu ve kara yolu bağlantılarının önemli olduğu, demir yolu bağlantısı bulunan limanların müşteri için daha öncelikli hale gelebildiği, bu tercihin daha az maliyetli ve efektif olabileceği,
- Deniz taşımacılığı yapan şirketler ile global konteyner terminal hizmetleri sunan terminal şirketleri arasında *Global Framework Agreement*<sup>46</sup> tipi anlaşmaların, her bir ülkenin ve lokasyonun niteliği, liman özellikleri ve faaliyetleri, ülke dinamiklerinin birbirinden çok farklılık göstermesi sebebiyle çok fazla tercih edilmediği, bu çerçevede bölge dinamikleri ve özellikle hizmet alınması muhtemel konteyner terminalinin fiziki ve operasyonel özelliklerinin göz önünde bulundurulması gerektiğinden bölgesel ve lokal anlaşmaların tercih edildiği,
- Pazarın Kuzeydoğu Marmara olarak tanımlanması durumunda dahi işlem tarafları dışında kalan alternatif limanların yeterli düzeyde pazar gücünün mevcut olduğu,
- Limanlardan hizmet alan müşterilerin alıcı gücünün mevcut olduğu, bu durumun pazardaki olası rekabet karşıtı eylemler bakımından dengeleyici bir unsur olduğunun düşünüldüğü,

<sup>45</sup> Limandan limana gönderim için kullanılan denizcilik terimi.

<sup>46</sup> Küresel Çerçeve Anlaşması.



- İşlem sonrasında potansiyel rekabetçi endişenin gerçekleşmesi ve pazarda fiyatın dikte edilmesi durumunda dahi (.....)'in liman tercihlerinin kesinlikle başka limanlara kayacağı, alternatif olarak YILPORT ve SAFİPORT'un tercih edilebileceği,
- (.....) nezdinde hâlihazırda bir takım altyapı iyileştirme ve kapasite artırımına yönelik çalışmaların bulunduğu; söz konusu çalışmaların tamamlanması ile (.....)'un da ileriye dönük önemli bir oyuncu olmasının ve alternatif liman olarak konumlanmasının mümkün olduğunun düşünüldüğü

ifade edilmiştir.

(105) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- Osmangazi Köprüsü'nün faaliyete başlamasının ardından birbirine yakın olan limanların ortak hinterlanda sahip olduğu, rekabetin ve liman alternatiflerinin yeterli olduğu,
- EVYAP PORT ile DP WORLD'ün birbirine ikame olduğu, müşteri geçişleri yaşanabildiği ancak bu durumun Marmara Bölgesindeki diğer limanlar bakımından da geçerli olduğu,
- İlgili coğrafi pazarın Marmara Bölgesi olarak tanımlanması halinde her iki limanın kapasite toplamının %(.....), Kuzeydoğu Marmara olarak tanımlanması halinde ise %(.....) olacağı,
- Dosya konusu işleme izin verilmesi hâlinde rekabetçi yapının ve hatların pazarlık gücünün etkileneceği,
- Marmara Bölgesinde yer alan tüm limanların birbirine alternatif olarak değerlendirildiği,
- SAFİPORT'un Dilovası ve Derince Gümrüğü'ne hizmet veriyor olmasının gümrük işlemlerinin daha hızlı sonuçlandırılması adına ithalatçılar açısından avantaj ve kolaylık sağladığı,
- DP WOLRD, EVYAPORT, YILPORT ve SAFİPORT limanlarının aktif olarak kullanıldığı,
- Konteynerlerin Kuzeybatı Marmara ile Kuzeydoğu Marmara arasında *feeder* hizmeti, kara yolu veyahut demir yolu ile geçişinin sağlanabildiği, demir yolu ile geçiş için TCDD'den hat alınmasının yoğunluk nedeniyle zor olduğu, Marmaray üzerinden konteyner taşımacılığının gerçekleştirilebildiği ancak kapasite yoğunluğunun bulunduğu ve yolculara öncelik tanındığı, Avrupa'dan Halkalı'ya, Halkalı'dan Marmaray ile Orta Asya'ya giden bir yapının mevcut olduğu,
- Ankara merkezli bir yükün Gemlik'ten, Gebze'den, Ambarlı'dan ya da Tekirdağ'dan çıkabileceği, demir yolu bağlantıları sayesinde bu durumun mümkün olduğu,
- Limanlara yaklaşma durumunu müşterilerin (yük sahipleri, ithalatçı ve ihracatçılar) belirlediği, bütün limanlara (.....) olarak eşit yaklaşıldığı, dolaylı olarak, (.....) ile (.....) tarafından ortak kontrol edilen (.....) kontrol ettiği limanlara ayrı bir yaklaşım sergilenmediği

ifade edilmiştir.

(106) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Marmara Bölgesinde liman sayısının yeterli olduğu ve sağlıklı bir rekabet ortamının var olduğu,
- EVYAP PORT gibi köklü bir firma ile DP WORLD gibi global bir firmanın güçlerini birleştirmelerinin fiyat ve hizmet kalitesi üzerinde olumsuz etki bırakmayacağı, hatta olumlu değişikliklere yol açabileceği

ifade edilmektedir.

(107) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- İşlem sonrasında İzmit Körfezi üzerinde var olan liman operatörü sayısının eksilmesi ile genel anlamda rekabetçi parametrelerin eskisine oranla bir miktar azalabileceği, bunun da zamanla tüm yörede fiyatların artışına yol açabileceği,
- İzmit Körfezi'nde bulunan limanların birbirine ikame olabileceği ve bölgedeki yeterli alternatifin varlığı göz önünde bulundurulduğunda işleme ilişkin ciddi bir endişeye sahip olunmadığı, özellikle SAFİPORT'un rekabeti dengeleme noktasında rol oynayacağına düşünüldüğü,
- İşlemin hizmet kalitesi yönünden olumsuz bir sonuç doğurmayacağı ve fiyatların yükselmeyeceğinin görüldüğü,
- DP WORLD'ün UNIFEEDER ile diğer *feeder* şirketlerine karşı ayrımcı davranışta bulunma şeklinde yaklaşım sergilemeyeceğinin düşünüldüğü

ifade edilmiştir.

(108) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- İşlem konusu limanların Kuzeydoğu Marmara (İzmit Körfezi) bölgesinde yer aldığı ve bu bölgeden Gemlik'in ayrı tutulduğu,
- Mevcut kapasiteler göz önünde bulundurulduğunda her üç bölgede de hat sağlayıcıları bakımından yeterli liman alternatifinin olduğu ve bunun liman operatörleri bakımından uygun rekabet ortamı oluşturduğu,
- Marmara terminallerinin Kuzeybatı, Kuzeydoğu ve Güney olarak ele alındığında her bölgenin kendi pazarı ve hinterlandının bulunduğu, limanlar anlamında bu üç pazardaki konteyner yükünün birbirleri arasında yük geçirgenliğine sahip olmadığı,
- Devralma işleminin gerçekleştiği durumda, işlem taraflarının Kuzeydoğu limanları arasında elleçlediği yük payının %(.....), Kuzeydoğu ve Güney limanlarının toplamında %(.....) olacağı,
- Arz ve talepte artacak payın fiyatları artırma ve hizmet kalitesine olan odağı azaltma riskine sahip olabileceği; buna bağlı olarak bölgenin ihracat ve ithalattaki rekabetçi yapıya olumsuz etki edebileceği,
- Hâlihazırda yoğun olarak YILPORT ve EVYAP PORT ile çalışıldığı, DP WORLD'den aldıkları hizmetin ise daha kısıtlı olduğu,
- Müşteri memnuniyeti anlamında yük sahipleri de dâhil olmak üzere EVYAP PORT'un müşteri memnuniyetinin daha fazla olduğu, EVYAP PORT'u kullanmayı tercih etmelerinde teşebbüsün daha müşteri odaklı bir yaklaşım sergilemesinin etken olduğu,

- Limanların kendi kapasitelerini büyütme planları olduğu; bu kapsamda (.....)'un ileriki süreçte ilave kapasiteye sahip olabileceği ancak henüz yatırım aşamasında olması nedeniyle rekabete geriden başladığı,
- Maliyetler, operasyonel verimlilik, hız, gemi rotasyonuna uygun yanaşma penceresi, limanın doluluk oranı, kapı giriş-çıkışlarının rahat olması ve müşteri memnuniyeti gibi parametrelerin liman seçiminde dikkate alındığı ve (.....) için önemli olduğu, belirtilen bu hususların sağlanması ve fiyat tarifelerinin rekabetçi düzeyde olması koşulu ile alternatif limanların değerlendirilmeye alınabileceği,
- İşlem sonrası bütünleşik yapının orta ve uzun vadede daha az müşteri odaklı bir yaklaşıma bürünmesinin beklendiği, devralma sonrasında müşteri memnuniyetinin sekteye uğrayacağına düşünüldüğü, bu durumun liman seçimi noktasında değerlendirilecek bir husus olduğu, bölgede bulunan diğer limanlara avantaj sağlayabileceği ve alternatif limanlara kaymaların gerçekleşebileceği

ifade edilmiştir.

(109) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; devralma işleminin bugüne kadar alınmakta olan terminal hizmet ücretleri üzerinde yukarı yönlü bir değişiklik yaratabileceği ancak tüm rakip teşebbüslere aynı fiyatların uygulanması durumunda rekabet açısından ciddi bir etki yaratmayacağına değerlendirildiği ifade edilmektedir.

(110) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazılarda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- İşlem bakımından ilgili coğrafi pazarın Kuzeydoğu Marmara (Körfez Bölgesi) olduğu, Gemlik ve Ambarlı'nın bu pazar içerisinde yer almadığı,
- İşlem sonrasında tarifelerde yaşanacak olası fiyat artışı karşısında alternatif limanların kullanılmasının tercih edilebileceği ancak bu konuda liman kapasitelerinin değerlendirilmesi gerektiği,
- İşlem sonrasında DP WORLD ve EVYAP PORT'un (.....)'a sağlayacağı imkânlarda (gemi adedi, açılacak rıhtım adedi gibi) bir değişiklik olmaması halinde alternatif bir liman tercih etme noktasına gelinmeyeceğinin düşünüldüğü,
- Limanın hinterlandı içerisinde yer alan ulaşım yollarının da maliyet açısından önemli olduğu ve liman seçiminde dikkate alındığı,
- DP WORLD'ün globaldeki gücünü kullanarak rakip limanları kullanan hat taşıyıcılarını kendisine bağlayabileceği,
- Alternatif limanlarda bekleme sürelerinin uzunluğunun kendileri için önemli olduğu, bekleme süresinin uzun olması halinde maliyete katlanarak hâlihazırda kullanılmakta olan limanın kullanılmaya devam edilebileceği, bekleme sürelerinin uzun olmasının kendilerine olan maliyetinin tarifelerde meydana gelecek artıştan fazla olacağı, bu nedenle fiyat tarifelerinde oluşacak değişim maliyetine katlanılmasının tercih edileceği,
- Dosya konusu işlemin, terminal hizmet ücretlerinde yukarı yönlü değişiklik yaratabileceği düşünülse de tüm rakip firmalara aynı fiyatların uygulanması halinde rekabetleri açısından ciddi bir etki yaratacağının düşünülmediği,
- UNIFEEDER firması kapasite açısından küçük çaplı bir taşıyan olarak addedileceğinden, düzenli hatlarda konteyner taşınması gerçekleştiren firmalar için ciddi bir risk oluşturmayacağı ve feeder servisleri için de benzer sonuca varılabileceği,

- Bölgede rakip konumunda YILPORT, SAFİPORT ve BELDEPORT limanlarının yer aldığı, YILPORT'un kendileri için önem arz ettiği ve alternatif liman bağlamında değerlendirmeye alınabileceği

ifade edilmiştir.

(111) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ve teşebbüs yetkilileri ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;

- Kuzeydoğu Marmara bölgesinin ayrı bir pazar olarak tanımlanması gerektiği,
- Söz konusu işlemin neticesinde İzmit bölgesinde global armatörlerin konteynerlerini elleçleyebilecek liman sayısının dörtten üçe inmesinin rekabet gücünü olumsuz etkileyecek potansiyel taşıdığı,
- Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde faaliyet gösteren işlem tarafları haricinde SAFİPORT ve YILPORT'un da bölgede faaliyet gösterdiği, bu limanların (.....)'un gemilerini elleçleyebilecek donanımına sahip olduğu ve işlemin bu açıdan sıkıntı doğurmayacağı,
- Bölgede daha küçük gemilere hizmet veren ve diğer limanlara oranla daha küçük olan BELDEPORT'un da bulunduğu,
- DP WORLD, EVYAP PORT ve YILPORT'un (.....) tarafından aktif olarak kullanıldığı,
- DP WORLD ile globalde çok fazla iş yapıldığı, ancak buna rağmen Türkiye'de DP WORLD'e bağımlı konumda olunmadığı, Türkiye özelinde en az hacme sahip oldukları limanın DP WORLD olduğu,
- DP WORLD'den bugüne kadar yeterince fiyat esnekliği ve rekabetçi fiyatlar alınamadığı,
- Liman seçimlerinde tamamen bağımsız oldukları

ifade edilmiştir.

### **G.5.3. Sektörde Faaliyet Gösteren Teşebbüs Birliklerinin İşlem Hakkındaki Görüşleri**

(112) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Kapasite kullanım oranı açısından bakıldığında 2022 yılı itibarıyla birleşmeye konu limanların yüksek kapasite kullanım oranları ile çalıştığı, birleşme ile bir kapasite avantajının ortaya çıkmayacağına öngörüldüğü,
- İşlem sonucunda ortaya çıkacak yapının, Kocaeli Körfezi'nde mevcut elleçlemenin %63'üne, kapasitenin ise %41'ine sahip olacağı, bu itibarla işlemin körfezdeki kapasite açısından bir rekabetçi avantaj doğurmayacağı; öte yandan Kocaeli Körfezi'nde hiçbir konteyner terminalinin küresel bir konteyner hattının veya işletmecisinin bünyesinde olmadığı dikkate alındığında, elleçleme dağılımı açısından fazla bir risk görülmediği,
- DP WORLD'ün, Global Terminal Operatörü (OTO) kimliğiyle küresel pazarlara erişimde ihracatçıya çeşitli avantajlar (navlun, transit süre vb.) sağlayabileceği, bu nedenle birleşmenin bölge ihracatçısı için faydalı olacağı,
- DP WORLD'ün hinterlandta müşteri bulma çabası, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânları, pazara giriş engelleri, arz talep eğilimleri, tüketicilerin menfaatleri bakımından körfezdeki tüm limanlarla benzer imkânlarla ve koşullara sahip olduğu,

- Marmara Bölgesinde faaliyette bulunan ve konteyner elleçleyen liman tesislerinin kapasite artırma projeleri bulunduğu,
- İşlem sonucunda Kocaeli Bölgesinde hâkim durumun yaratılması veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesi yönünde bir değerlendirme yapılmasının güç olduğu ifade edilmiştir.

(113) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; devralma işlemine izin verilmesi halinde, Körfez ve Marmara Bölgelerinde hizmet veren çok sayıda limanın varlığı da göz önüne alınarak işlemin pazardaki fiyatlar, hizmet kalitesi ve diğer rekabetçi parametreler üzerinde olumsuz bir etkisinin olmayacağı, işlem sonucunda bölgede hâkim durum yaratılmayacağına ilişkin düşünülmesi ifade edilmiştir.

#### **G.5.4. Feeder Hizmeti Sağlayıcılarının ve Feeder Hizmeti Alan Müşterilerin İşlem Hakkındaki Görüşleri**

- (114) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;
- *Feeder* hizmetleri bakımından Türkiye coğrafi pazarının Güney Türkiye, Ege, Marmara ve Karadeniz olarak dört bölgeye ayrıldığı, teşebbüsün mevcut durumda yalnızca Marmara ve Güney Türkiye bölgelerindeki terminallerden hizmet aldığı, bu çerçevede teşebbüsün (.....)'u *hub* olarak kullandığı, *feeder* alanında hizmet aldığı limanların içerisinde DPW YARIMCA'nın da bulunduğu,
  - Türkiye içi *feeder* hizmetleri alanında faaliyet gösterilmediği, söz konusu pazar bakımından alıcı/müşteri konumunda bulunduğu, genel olarak müşterilerinin en az %80'inin *feeder* veya kıyıya yakın deniz taşımacılığını düzenli olarak veya ihtiyaca bağlı olarak kullandığı
- ifade edilerek işlem sonrasında (.....)'in Türkiye'deki faaliyetleri üzerinde herhangi bir etkisinin olmasının beklenmeyeceği belirtilmiştir.
- (115) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; bildirim konu işlemin gerçekleşmesinin, limanlara uğrak yapan konteyner taşımacılarına ilave hizmet sağlayacağı ifade edilmektedir.
- (116) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; EVYAP PORT ve DP WORLD limanlarıyla veya bu limanlarla bağlantıları bulunan firmalar ile alakalı olarak hâlihazırda bu limanlara gelen mevcut ithalat, ihracat ve transit hacimleri ile *feeder* hizmeti veya *vessel sharing* (gemi paylaşımı), slot anlaşması veya görüşmesi bulunmadığı, bu anlamda, devralma başvurusuna konu işlem sonucunda mevcut maliyet yapısına etki eden bir hususun kısa dönemde beklenmediği ifade edilmiştir.
- (117) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; UNIFEEDER firmasının İzmit Bölgesi dışında kullanıldığı, sayı ve kapasite itibarıyla küçük ölçekli bir taşıyıcı olarak değerlendirildiği, Türkiye bölgesine hizmet veren başka *feeder* taşıyıcılarının da bulunduğu, bu nedenle ilgili işlemin *feeder* hizmetleri pazarında ciddi bir risk oluşturmayacağı ifade edilmiştir.
- (118) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;
- İzmit Bölgesinde yirmiden fazla liman işletmesi bulunmasına karşın sadece dört tanesinin (BELDEPORT, YILPORT, DPW YARIMCA ve EVYAP PORT) konteyner elleçlemeye uygun olduğu,

- Dosya konusu devralmaya izin verilmesi halinde, limanlardaki fiyatları yükseltme politikası uygulanır ise bu durumun maliyet kalemlerine yansıtacağı ve buna bağlı olarak *feeder* hizmetleri için fiyatları artırmak durumunda kalınacağı,
- Limanlara ödenilen kalemler olan barınma, *twistlock*<sup>47</sup> hizmeti ve pilotaj gibi hizmetlerde artış yaşanması halinde de fiyatları artırmak zorunda kalacakları ve buna bağlı olarak müşteriler ile yapılan anlaşmaların revize edileceği, fiyat artırımının müşterileri olumsuz etkileme ihtimali bulunduğu

ifade edilmiştir.

## G.6. Değerlendirme

### G.6.1. İşlemin Niteliğine ve İzne Tabi Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme

- (119) Taraflar arasında 19.06.2023 tarihinde imzalanan HAS ve bu sözleşmenin ekinde yer alan HS uyarınca gerçekleştirilecek olan bildirim konusu işlem kapsamında, hâlihazırda EVYAP Grubu'nun tek kontrolünde bulunan EVYAP PORT'un hisselerinin %(.....)'inin ve tek kontrolünün DP WORLD'ün yüzde yüz iştiraki DPW FZE tarafından devralınması planlanmaktadır.
- (120) Bildirime konu işlem öncesinde, EVYAP PORT'un %(.....) oranında hissesi EVYAP SABUN'a, kalan %(.....)'lik hissesi ise EVYAP HOLDİNG'a ait olup EVYAP PORT mevcut durumda EVYAP Grubu'nun kontrolü altında bulunmaktadır. İşlem sonrasında DPW FZE, EVYAP PORT'un %(.....) oranındaki hissesini devralmak suretiyle teşebbüs üzerinde tek kontrole sahip olacak, EVYAP Grubu'nun ise %(.....) oranındaki hisseyle EVYAP PORT üzerindeki pay sahipliği devam edecek ancak teşebbüsün hissedarlığı herhangi bir kontrol hakkı vermeksizin azınlık niteliği taşıyacaktır.
- (121) Değindiği üzere, bahse konu işlemin yanında, taraflar arasında akdedilen HAS uyarınca hâlihazırda DP WORLD'ün kontrolünde bulunan DPW YARIMCA'nın %(.....) hissesinin EVYAP SABUN tarafından devralınmasına ilişkin ve bildirim konu işlem ile eş anlı olarak gerçekleştirilecek ikinci bir işlemin de planlandığı ifade edilmekle birlikte; söz konusu işlem sonucunda devre konu teşebbüsün kontrol yapısında herhangi bir değişiklik meydana gelmeyeceği; EVYAP SABUN'un, DPW YARIMCA'nın %(.....) oranındaki hissesini yalnızca azınlık hissedar olarak elinde bulunduracağı ve DP WORLD'ün kalan %(.....) oranındaki hissesiyle DPW YARIMCA'yı kontrol etmeye devam edeceği anlaşılmaktadır. Bildirime konu işlem ve ikinci işlemin kapanışı sonrasında ise EVYAP PORT ve DP YARIMCA'nın tek bir teşebbüs altında birleşeceği ifade edilmekle birlikte, söz konusu birleşme işlemi de kontrolde herhangi bir değişiklik yaratmayacaktır.
- (122) DPW FZE'ye, devre konu teşebbüs üzerinde tek kontrol sağlayan haklar HS kapsamında düzenlenmekte olup bu doğrultuda HS uyarınca;

(.....TİCARİ SIR.....)

<sup>47</sup> Konteynerlerin köşe noktalarında bulunan köşe bağlantı elemanları içerisine geçerek konteynerleri birbirine bağlayan mekanik parçaya verilen isimdir. *Twistlock*lar sayesinde konteynerler güvenli bir biçimde istiflenmekte ve taşınmaktadır.

- (123) Yine HS kapsamında EVYAP SABUN'a yalnızca azınlık niteliği taşıyan veto haklarının tanınacağı düzenlenmekte olup söz konusu veto haklarının, *Yönetim Kurulunun Onayına Tabi Konular* ve *Hissedar Onayına Tabi Konular*'dan oluştuğu görülmektedir.
- (124) *Yönetim Kurulunun Onayına Tabi Konular* kapsamında, HS uyarınca EVYAP SABUN'a, sırasıyla %(.....) ve %(.....)'ten fazla paya sahip olan herhangi bir hissedarın onayını gerektiren, *Kategori 1 Yönetim Kurulunun Onayını Gerektiren Konular* ve *Kategori 2 Yönetim Kurulunun Onayını Gerektiren Konular*'a ilişkin olarak veto haklarının tanındığı görülmektedir. Bu doğrultuda *Kategori 1 Yönetim Kurulunun Onayına Tabi Konular* arasında aşağıdakiler yer almaktadır:

(.....TİCARİ SIR.....)

- (125) *Kategori 2 Yönetim Kurulunun Onayına Tabi Konular* ise, diğerlerinin yanı sıra;

(.....TİCARİ SIR.....)<sup>48</sup>

konularındaki azınlık hakkı niteliği taşıyan veto haklarından oluşmaktadır.

- (126) Yer verilen haklar içerisinde sayılan (.....)'nın bütçenin resmi olarak veto edilmesinden farklılık arz edip etmediği noktasında taraf teşebbüslerin izahına başvurulmuştur. Bu kapsamda, söz konusu veto etme hakkının, yalnızca önemli bir değişiklik durumunda geçerli olacağı ve birleşme işlemi sonrası oluşacak birleşik yapının işinin köklü şekilde değiştirilmemesini sağlamayı amaçlayan bir azınlık koruması işlevinin ötesine geçmeyeceği ifade edilmiştir.
- (127) *Hissedar Onayına Tabi Konular* ise, HS uyarınca, EVYAP SABUN'a sırasıyla sermayenin toplam %(.....)'üne ve %(.....)'ine sahip olan hissedarların onayını gerektiren, *Kategori 1 Hissedar Onayına Tabi Konular* ve *Kategori 2 Hissedar Onayına Tabi Konular*'a ilişkin olarak veto hakkı tanımaktadır. Bu doğrultuda *Kategori 1 Hissedar Onayına Tabi Konular*;

(.....TİCARİ SIR.....)

gibi esas olarak holding şirketin niteliğine ilişkin olan veto haklarını içermektedir. *Kategori 2 Hissedar Onayına Tabi Konular* ise;

---

<sup>48</sup> Faiz, amortisman ve vergi öncesi karın kısaltması olarak kullanılmaktadır.

(.....TİCARİ SIR.....)

gibi veto haklarını kapsamaktadır.

- (128) Yer verilen hususlardan da anlaşılacağı üzere, bildirim konu işlemin esas kısmını kontrol değişikliğinin meydana geleceği ilk işlem oluşturmaktadır. Söz konusu işlem sonucunda DPW FZE'nin, HS uyarınca, EVYAP PORT'un ve işlem sonrasında oluşacak yapının oy haklarının çoğunluğuna ve organlarının oluşumunda ve kararları üzerinde belirleyici etki sağlayan haklara sahip olacağı anlaşılmaktadır. EVYAP SABUN'un sahip olacağı %(.....) oranındaki hissenin sağladığı hakların ise, azınlık korunmasına ilişkin hakların ötesine geçmediği ve bildirim konu işlem sonrasında EVYAP SABUN'un, devre konu teşebbüsün stratejik ticari davranışı için gerekli olan kararları veto etmesini sağlayan herhangi bir hakka sahip olmayacağı değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda bildirim konu işlem öncesinde EVYAP Grubu'nun kontrolünde olan devre konu teşebbüs, işlem sonrasında DPW FZE'nin tek kontrolüne geçeceğinden ve bu durum devre konu teşebbüsün kontrol yapısında kalıcı bir değişiklik meydana getireceğinden, söz konusu işlemin, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi niteliğinde olduğu değerlendirilmektedir.
- (129) Öte yandan, bildirim konu işlemlerle eş anlı olarak gerçekleştirilmesi planlanan ikinci işlemin ve söz konusu iki işlemin kapanışı ile gerçekleştirilecek olan birleşme işlemi ise kontrolde herhangi bir değişiklik yaratmayacak olması sebebiyle bildirim tabi değildir.
- (130) Öte yandan, dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde devralma işleminin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin (a) ve (b) bendinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle izne tabi olduğu değerlendirilmektedir.

### G.6.2. Yoğunlaşma Değerlendirmesi

- (131) Dosya kapsamında, taraflar arasında yatay ve/veya dikey örtüşme bulunan ilgili ürün pazarlarına ilişkin tabloya aşağıda yer verilmiştir:

Tablo 17: Yoğunlaşma İşlemi Kapsamında Yatay ve Dikey Etkilenen Pazarlar

İlgili Ürün Pazarı		DP WORLD'ün Faaliyet Gösterdiği	EVYAP PORT'un Faaliyet Gösterdiği	Yatay/Dikey Niteliği
<i>Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı</i>				
<i>Art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı</i>	<i>Transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı</i>	✓	✓	Yatay
<i>Feeder hizmetleri pazarı</i>		✓	-	Dikey

- (132) Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, tarafların faaliyetlerinin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarında yatay; feeder hizmetleri pazarında ise dikey olarak örtüşmesi sebebiyle aşağıda ilk olarak ilgili mevzuat kapsamında yatay ve yatay olmayan birleşmelerin rekabet analizinde dikkate alınan hususlara ilişkin genel bir çerçeve sunulacak, akabinde tarafların Türkiye'deki faaliyetleri arasında yatay ve dikey örtüşmenin gerçekleştiği pazarlara yönelik değerlendirmelere yer verilecektir.



### G.6.2.1. Yatay Etkilenen Pazara İlişkin Değerlendirme

- (133) Bildirim konusu işlem kapsamında, devralan konumundaki DP WORLD ile devre konu EVYAP PORT'un Türkiye'deki faaliyetleri yatay anlamda "*konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" pazarında örtüşmektedir. Tarafların söz konusu pazardaki faaliyetlerine ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

#### G.6.2.1.1. Konteyner Elleçlemeye Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarına İlişkin Değerlendirme

##### G.6.2.1.1.1. Tek Taraflı Etkiler

- (134) "*İlgili Pazar*" başlığı altında da detaylı bir şekilde ele alındığı üzere, dosya kapsamında ilgili ürün pazarı geniş anlamda "*konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" pazarı olarak; dar çerçevede ise "*transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" ve "*art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" alt pazarlarına ayrılarak tanımlanmıştır. Söz konusu pazarlardan *konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" ve "*art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" pazarlarının coğrafi sınırları geniş anlamda "*Marmara Bölgesi*", dar anlamda ise "*Kuzeydoğu Marmara Bölgesi*" çerçevesinde çizilirken; *transit trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" pazarı bakımından ise coğrafi pazarın *Türkiye ve komşu ülkeler* olarak belirlenebileceği değerlendirilmekle birlikte net bir coğrafi pazar tanımı yapılmamıştır.
- (135) Yatay birleşme ve devralmaların rekabet üzerindeki tek taraflı etkileri ele alınırken ilk olarak işlem taraflarının pazar payları bakımından bir değerlendirmeye yer verilmektedir. Nitekim Yatay Kılavuz'da da pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri, pazar yapısı ile birleşme işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler olarak kabul edilmektedir. Bu kapsamda çok yüksek pazar payları (örneğin, %50'den yüksek paylar) hâkim durumun varlığının göstergesi olarak kullanılabilir. Aşağıdaki tabloda devralma taraflarının söz konusu pazarların her biri özelinde hacim bakımından pazar paylarına yer verilmiştir:

Tablo 18: İşlem Taraflarının 2020-2022 Yıllarında Marmara Bölgesi Özelinde Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarındaki<sup>49</sup> Hacim Bazlı Pazar Payları (Lokal+Transit)

Yıllar	Marmara Bölgesi			Kuzeydoğu Marmara Bölgesi		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
DP WORLD Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İşlem Taraflarının Pazar Payları Toplamı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hacim Bazlı Pazar Büyüklüğü (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportör Hesaplamaları

- (136) Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere işlem taraflarından DP WORLD'ün Marmara Bölgesinde toplam yükler bakımından hacim bazlı pazar payı 2022 yılında %(.....) iken, EVYAP PORT'un ilgili yıldaki pazar payının %(.....) olduğu görülmektedir. Tarafların

<sup>49</sup> Teşebbüslerin pazar payları transit ve lokal yük hacmi toplulaştırılmak suretiyle hesaplanmıştır.

2020-2022 yıllarında pazar payları toplamı ise %(.....) ile %(.....) arasında değişmekte ve %20'nin altında kalmaktadır.

- (137) Öte yandan, tarafların toplam yükler bakımından Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki pazar payları incelendiğinde; 2022 yılında DP WORLD'ün pazar payının %(.....); EVYAP PORT'un pazar payının ise %(.....)'e tekabül ettiği; tarafların pazar payları toplamının %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir. Bu noktada, toplam yükler bakımından coğrafi pazarın sınırları daraldıkça işlem taraflarının pazar paylarında yaşanan keskin artış dikkat çekmektedir.
- (138) Aşağıdaki tablolarda ise tarafların “konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” ve “art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” alt pazarlarına ilişkin pazar paylarına yer verilmektedir.

Tablo 19: İşlem Taraflarının 2020-2022 Yıllarında Marmara Bölgesi Özelinde Lokal Yükler (Art Alan Trafiki) Bakımından Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarındaki Hacim Bazlı Pazar Payları

Yıllar	2020	2021	2022
DP WORLD Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
İşlem Taraflarının Pazar Payları Toplamı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Hacim Bazlı Pazar Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Raportör Hesaplamaları			

- (139) Tarafların Marmara Bölgesinde lokal yükler bakımından sahip olduğu pazar paylarının yer aldığı Tablo-24 incelendiğinde, 2022 yılında DP WORLD'ün pazar payının %(.....) iken EVYAP PORT'un pazar payının %(.....) olduğu görülmektedir. Tarafların 2020-2022 yıllarında pazar payları toplamı ise %(.....) arasında değişmektedir.

Tablo 19: İşlem Taraflarının 2020-2022 Yıllarında Kuzeydoğu Marmara Bölgesi Özelinde Lokal Yükler (Art Alan Trafiki) Bakımından Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarındaki Hacim Bazlı Pazar Payları

Yıllar	2020	2021	2022
DP WORLD Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
İşlem Taraflarının Pazar Payları Toplamı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Hacim Bazlı Pazar Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Raportör Hesaplamaları			

- (140) Pazarın lokal yükler bakımından Kuzeydoğu Marmara Bölgesi olarak daraltıldığı senaryoda ise 2022 yılında DP WORLD'ün pazar payının %(.....)'a tekabül ettiği görülmekte; bu oran EVYAP PORT için ilgili yılda %(.....)'ı bulmaktadır. Öte yandan, ilgili yıllarda tarafların pazar payları toplamı %(.....) gibi oldukça yüksek bir orana ulaşmaktadır.

Tablo 20: İşlem Taraflarının 2020-2022 Yıllarında Marmara Bölgesi Özelinde Transit Yükler Bakımından Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarındaki Hacim Bazlı Pazar Payları

Yıllar	2020	2021	2022
DP WORLD Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Elleçlenen Konteyner Hacmi (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
İşlem Taraflarının Pazar Payları Toplamı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Hacim Bazlı Pazar Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Raportör Hesaplamaları			

- (141) Son olarak transit yüklere gelindiğinde; dosya kapsamında transit yükler bakımından net bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmamış olmakla birlikte, bildirilen işleme ilişkin tüm endişelerin giderilmesi adına transit yükler için coğrafi pazarın *Marmara Bölgesi* olarak daraltıldığı senaryo özelinde de pazar payları hesaplanmıştır. Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, 2022 yılında transit yükler bakımından DP WORLD'ün pazar payı %(.....); EVYAP PORT'un ise %(.....) olarak gerçekleşmiş olup tarafların pazar payları toplamı %(.....)'in altında seyretmektedir. Dolayısıyla transit yükler bakımından pazarın dar çerçevede tanımlandığı durumda dahi teşebbüslerin pazar payları ihmal edilebilir bir seviyede kalmaktadır.
- (142) Yatay Kılavuz'un 18. paragrafında işlem tarafı teşebbüslerin ilgili pazardaki paylarının toplamının %20'nin altında olması halinde, söz konusu birleşme işleminin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı varsayılabilir ifade edilmektedir. Yukarıda yer verilen pazar payları incelendiğinde, "*transit trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetlerine yönelik liman işletmeciliği*" pazarında işlem taraflarının pazar paylarının Kılavuz'da öngörülen eşiğin oldukça altında kaldığı; işleme ilişkin asıl endişenin ise "*art alan trafiğine ilişkin<sup>50</sup> konteyner elleçleme hizmetlerine yönelik liman işletmeciliği*" pazarında ortaya çıktığı görülmektedir. Bu çerçevede bildirim konu devralma işleminin yatay etkilerinin incelenmesi kapsamında transit yüklere ilişkin daha ayrıntılı bir analize gidilmesine gerek olmadığı, bununla birlikte, pazarın dar şekilde ele alındığı durumda, işlem taraflarının kritik pazar payı eşiğini aştığı lokal yükler açısından daha detaylı bir analize yer verilmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Bu kapsamda pazarın yapısının ve işlem tarafları ile rakiplerin pazardaki konumunun daha iyi anlaşılabilmesi bakımından aşağıdaki tablolarda rakip teşebbüslerin 2020-2022 yıllarındaki hacim bazlı pazar payları yer almaktadır:

Tablo 21: Marmara Bölgesi Limanlarının Yıllar İtibarıyla Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarındaki Hacim Bazlı Pazar Payı Verileri (Transit+Lokal)

Alt Bölge ve Limanlar	Alt Bölge Pazar Payları (%)			Marmara Bölgesi Pazar Payları (%)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
				100,00	100,00	100,00
KUZEYBATI MARMARA	100	100	100	(.....)	(.....)	(.....)
ASYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KUMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARDAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

<sup>50</sup> Lokal yükler bakımından

AKÇANSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TDİ TEKİRDAĞ (CEYPORT)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KUZEYDOĞU MARMARA	100	100	100	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YILPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SAFİPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LİMAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAYDARPAŞA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BELDEPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÜNEY MARMARA	100	100	100	(.....)	(.....)	(.....)
GEMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
RODA PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BORUSAN LİMANI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ÇELEBİ BANDIRMA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (143) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde, toplam yükler (transit+lokal) bakımından ilgili coğrafi pazarın *Marmara Bölgesi* olarak ele alındığı senaryoda bölgede çok sayıda oyuncunun faaliyet gösterdiği görülmekte; pazarda 2022 yılında (.....) ve (.....) gibi pazar payları %(.....)'leri bulan rakip teşebbüslerin varlığı göze çarpmaktadır. Söz konusu pazar, yukarıda yer verilen oyuncularla sınırlı olmayıp bölgede (.....) gibi önemli limanlar da hizmet sunmakta; dolayısıyla *Marmara Bölgesi* özelinde işlem tarafı limanlar üzerinde rekabetçi baskı kurabilecek çok sayıda alternatif teşebbüsün varlığı dikkat çekmektedir. İşlem taraflarının görece düşük pazar payları ile pazarın rekabetçi yapısı göz önünde bulundurulduğunda söz konusu pazar tanımı altında, önemli düzeyde rekabetçi endişenin ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir.
- (144) Öte yandan ilgili coğrafi pazarın *Kuzeydoğu Marmara Bölgesi* olarak tanımlandığı durumda ise, toplam yükler bakımından; işlem taraflarından DP WORLD'ün %(.....) pay ile pazarın lideri konumunda olduğu, teşebbüsü %(.....) oranındaki pazar payı ile EVYAP PORT'un izlediği ve 2022 yılında işlem taraflarının pazar payı toplamının %(.....) gibi oldukça yüksek bir orana karşılık geldiği görülmektedir. Bölgede söz konusu limanlara alternatif olarak beş liman (YILPORT, SAFİPORT, HAYDARPAŞA, BELDEPORT ve LİMAŞ) daha faaliyet göstermekte; rakiplerden (.....)'un sahip olduğu %(.....) oranında pazar payı ile işlem tarafı teşebbüslere büyük oranda yakınsadığı göze çarpmaktadır. Diğer taraftan, pazarda faaliyet gösteren diğer limanların pazar payı ise %(.....) arasında değişmektedir. İlgili pazar payı verilerinden hareketle, pazarın Kuzeydoğu Marmara Bölgesi olarak tanımlandığı senaryoda (.....)'un rekabetçi baskı uygulayabilecek önemli bir rakip konumunda olduğu söylenebilecektir.

Tablo 22: Marmara Bölgesindeki Limanların Yıllar İtibarıyla Konteyner Elleçleme Hizmetlerine Yönelik Liman İşletmeciliği Pazarındaki Hacim Bazlı Pazar Payı Verileri (Lokal)

Lokal Yükler Bakımından Marmara Bölgesi Limanlarının Pazar Payları							
Bölge	Liman İsimleri	Yıllık Elleçlenen Lokal Yük Miktarı (TEU)			Yıllık Pazar Payı (%)		
		2020	2021	2022	2020	2021	2022
Kuzeybatı Marmara Bölgesi	ASYAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	KUMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MARDAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	AKÇANSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kuzeydoğu Marmara Bölgesi	HAYDARPAŞA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	EVYAPPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	SAFİPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	YILPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	BELDEPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Güney Marmara Bölgesi	LİMAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	GEMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	RODAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	BORUSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ÇELEBİ BANDIRMA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM		4.451.208	4.519.688	4.733.813	100	100	100
Kaynak: Raportör Hesaplamaları							

Tablo 23: Lokal Yükler Bakımından Kuzeydoğu Marmara Bölgesi Limanlarının Pazar Payları

Liman İsimleri	Yıllık Elleçlenen Lokal Yük Miktarı (TEU)			Yıllık Pazar Payı (%)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SAFİPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YILPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BELDEPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LİMAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAYDARPAŞA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Raportör Hesaplamaları						

- (145) Pazarın lokal yük bakımından alt kırılıma gidilerek daha dar bir çerçevede tanımlandığı durumda ise 2022 yılında Marmara Bölgesi bakımından MARPORT'un %(.....) oranındaki payı ile pazarın lideri konumunda olduğu görülmekte; teşebbüsü %(.....) ve %(.....)'lik pazar payıyla sırasıyla KUMPORT ve GEMPORT izlemektedir. Pazarda önemli sayılacak rakiplerden bir diğeri de %(.....)'lık pazar payıyla YILPORT'tur. İşlem tarafları DP WORLD ve EVYAP PORT'un pazar payları ise anılan yıl özelinde sırasıyla %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu pazar paylarından da anlaşılacağı üzere, pazarda işlem tarafı teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilecek çok sayıda oyuncu mevcuttur.

- (146) Diğer taraftan teşebbüslerin Kuzeydoğu Marmara Bölgesi özelindeki pazar payları incelendiğinde, DP WORLD ve EVYAP PORT'un pazar paylarının sırasıyla %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleştiği görülmekte; rakip limanlardan YILPORT'un ise %(.....)'lik pazar payıyla öne çıkan oyuncularından biri olduğu dikkat çekmektedir. Dahası YILPORT'un İskandinavya, İberya ve Latin Amerika'da da terminalleri bulunmakta, bu bakımdan teşebbüs DP WORLD'e benzer şekilde küresel ölçekte de faaliyet göstermektedir. Yüksek pazar payı ve global bağlantılarının varlığı da göz önünde bulundurulduğunda, YILPORT'un söz konusu bölge içerisinde önem arz eden yerleşik rakiplerden biri olduğu değerlendirilmektedir.
- (147) Bu noktada SAFİPORT ve BELDEPORT'un durumuna değinmek de yerinde olacaktır. BELDEPORT 2017 yılında pazara girmiş ve konteyner elleçleme faaliyetlerine ise 2019 yılı Aralık ayında başlamıştır. Söz konusu teşebbüsün pazara yeni giriş yapmış olmasına rağmen konteyner faaliyetlerine başladığı son dört yıl içerisinde pazar payını kısa sürede artırdığı ve pazarda yerleşik (.....) ve (.....) limanlarına göre daha hızlı büyüyerek kendine yer edindiği görülmektedir. Nitekim BELDEPORT ile yapılan görüşmelerde, SAFİPORT ve BELDEPORT'un pazara sonradan girmesine rağmen pazardan pay almak için ciddi bir rekabet içerisinde oldukları ifade edilirken; SAFİPORT tarafından da BELDEPORT'un bölgede faaliyet gösteren ciddi rakiplerden biri olarak görüldüğü belirtilmektedir. Teşebbüsün büyüme hızı göz önünde bulundurulduğunda, teşebbüs tarafından yakın gelecekte hayata geçirilmesi planlanan yatırımlarla birlikte<sup>51</sup>, BELDEPORT'un pazarda orta-uzun vadede önemli oyuncularından biri haline gelebileceği değerlendirilmektedir.
- (148) Benzer şekilde pazarda yerleşik teşebbüslerden biri olan SAFİPORT da mevcut durumda %(.....) oranında bir pazar payına sahip olmakla birlikte, müşteriler tarafından bölgede önemli alternatiflerden biri olarak görülen limanların başında gelmektedir. Bölgedeki hat taşıyıcılarından (.....) tarafından işlem sonrasında dahi bölgede SAFİPORT gibi önemli bir oyuncunun olacağı, söz konusu liman tarafından tamamlanacak yatırımlar neticesinde SAFİPORT'un pazarda ciddi bir rakip haline geleceği ifade edilirken,(.....) tarafından da işlem sonrasında SAFİPORT'un rekabeti dengeleme noktasında önemli bir rol oynayacağı düşünülüyor belirtilmektedir. Yine (.....) ile yapılan görüşmede, SAFİPORT'un kısa sürede büyümesi beklenen bir oyuncu olmasının pazardaki rekabet açısından önem arz ettiğinin ifade edildiği; (.....) ile yapılan görüşmede ise, SAFİPORT'un biri Dilovası ve diğeri de Derince Gümrüğü olmak üzere iki gümrük bölgesi için de izni bulunduğunun; bu şekilde bir limanın iki gümrük bölgesi için de hizmet verebilmesinin, gümrük işlemlerinin daha hızlı sonuçlanması adına ithalatçılar açısından avantaj ve kolaylık sağladığının dile getirildiği görülmektedir.
- (149) İlaveten SAFİPORT yetkilileri tarafından teşebbüsün kısa vadede büyük çaplı kapasite artırma ve yatırım planlarının olduğuna da değinilmiş ve SAFİPORT'un tüm yatırımlarının tamamlanması durumunda (.....) TEU'luk bir kapasiteye ulaşılmasının öngörüldüğü ve bu yolla işlem taraflarına karşı ciddi bir rakip haline geleceği ifade edilmiştir. Zira bölgede elleçlenen toplam lokal konteyner hacmi göz önünde bulundurulduğunda SAFİPORT'un yatırımlarını tamamlamasıyla birlikte talebin büyük bir bölümünü tek başına karşılayabilecek düzeye ulaşacağı görülmektedir. Bölgede faaliyet gösteren teşebbüslerin kapasiteleri ve kapasite kullanım oranlarına ilişkin bilgilere ilerleyen kısımlarda daha ayrıntılı bir şekilde yer verilmiştir.
- (150) Pazar paylarının yanında, yatay birleşmelerin değerlendirilmesi noktasında esas alınan ölçütlerden bir diğeri de pazardaki yoğunlaşma seviyesidir. Yoğunlaşma

<sup>51</sup> Söz konusu yatırımlara ilişkin detaylı bilgiye ilerleyen bölümlerde yer verilmiştir.

seviyelerini ölçmek için ise, yoğunlaşma oranı ( $CR_4$ ,  $CR_5$  vb.), Herfindahl Hirschman Endeksi (HHI) vb. ölçütler kullanılabilir. HHI, pazardaki her bir teşebbüsün paylarının karelerinin toplamı alınarak hesaplanmaktadır. Bu endeks hesaplanırken, pazardaki büyük paya sahip teşebbüslere daha fazla ağırlık verilmektedir.

- (151) Yatay Kılavuz kapsamında birleşme sonrası pazardaki HHI endeksinin 1.000'in altında olduğu durumlarda işlemin rekabetçi kaygılar oluşturma ihtimali oldukça düşüktür. Birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 1.000 ile 2.000 arasında olan ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 250'nin altında kalan ya da birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 2.000'nin üzerinde olan ancak işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 150'nin altında kalan işlemlerde de belli istisnalar hariç olmak üzere rekabetçi kaygılar oluşması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmektedir.
- (152) Aşağıda Kuzeydoğu Marmara Bölgesi özelinde bildirim konu devralma işlemi öncesinde mevcut olan ve işlem sonrasında ortaya çıkacak HHI değerlerine<sup>52</sup> ve bu değerlerdeki değişime yer verilmektedir:

Tablo 24: Toplam Yükler Bakımından Hacim Bazlı HHI Endeksi (Kuzeydoğu Marmara) (2022)

Teşebbüs Adı	Gönderi Miktarı Bazlı Pazar Payları (%)	İşlem Öncesi HHI Endeksi	İşlem Sonrası HHI Endeksi	HHI Endeksindeki Değişim
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT	(.....)			
YILPORT	(.....)			
SAFİPORT	(.....)			
LİMAŞ	(.....)			

Tablo 25: Lokal Yükler Bakımından Hacim Bazlı HHI Endeksi (Kuzeydoğu Marmara) (2022)

Teşebbüs Adı	Gönderi Miktarı Bazlı Pazar Payları (%)	İşlem Öncesi HHI Endeksi	İşlem Sonrası HHI Endeksi	HHI Endeksindeki Değişim
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVYAP PORT	(.....)			
YILPORT	(.....)			
SAFİPORT	(.....)			
BELDEPORT	(.....)			

- (153) Yukarıdaki tablolar incelendiğinde, HHI endeksindeki değişimin gerek toplam yükler gerekse lokal yükler bakımından Kuzeydoğu Marmara Bölgesi özelinde 1900'ün üzerinde olduğu, dolayısıyla Kılavuz'da öngörülen eşiğin oldukça üzerinde kaldığı görülmektedir.<sup>53</sup> Söz konusu HHI değerlerinin yüksekliği, işlem öncesinde ilgili pazarın az sayıda oyuncunun faaliyet gösterdiği görece yoğunlaşmış bir pazar olması özelliğinin işlem sonrası daha da pekişeceğini ortaya koymakta ve bu durum ortaya çıkabilecek rekabetçi endişelerin varlığını doğrulamaktadır.
- (154) Bir birleşmenin, ilgili pazarda etkin rekabeti önemli ölçüde azaltacak nitelikte tek taraflı etkilere yol açıp açmayacağını tespiti noktasında esas alınan hususlardan bir diğeri de yakın rakiplik analizidir. Yatay Kılavuz'a göre, birleşme taraflarının yakın rakip değilken, birleşme tarafı olmayan diğer teşebbüslerle yakın rakip olmaları durumunda söz konusu birleşmenin daha az sakınca doğuracağı kabul edilmektedir. Öte yandan,

<sup>52</sup> HHI değeri hesaplanırken pazarda faaliyet gösteren en büyük beş rakibin 2022 yılı hacim verisi bakımından pazar payları esas alınmıştır.

<sup>53</sup> Dosya kapsamında lokal yükler özelinde işlem taraflarının pazar payı toplamının %20'nin üzerinde kaldığı Marmara Bölgesi bakımından da bir hesaplama gerçekleştirilmiş olup işlem sonrası HHI değerinin (.....)'e yükseldiği, HHI değerindeki değişimin ise (.....) düzeyinde gerçekleştiği tespit edilmiştir.

birleşme taraflarının ürünleri arasındaki ikame oranı ne kadar yüksekse, birleşik teşebbüsün fiyatları önemli ölçüde artırma olasılığı da o derece yüksek olmaktadır. Özellikle ürünleri önemli ölçüde tüketici tarafından birinci ve ikinci tercih olarak görülen teşebbüsler arasında gerçekleşen bir birleşme işleminin, fiyatlarda önemli ölçüde bir artışa yol açması beklenmektedir.

- (155) Bu noktada, müşteri tercihleri, yakın rakiplik analizinde dikkate alınan unsurların başında gelmektedir. Yatay Kılavuz'da da marka bağımlılığı, sağlayıcı değiştirme ve araştırma maliyetleri ve ürünlerin tüketicilerce yakın ikame görülüp görülmediği gibi tüketici tercih ve davranışlarının yakın rakiplik analizi bakımından yol gösterici olduğuna işaret edilmektedir. *Müşteri Tercihleri* başlığı altında da detaylı bir şekilde ifade olunduğu üzere, işlem tarafı limanlar, hat operatörleri tarafından birbirine ikame olarak görülmektedir. Öte yandan müşterilerin bir kısmı tarafından Marmara Bölgesi genelindeki diğer limanların işlem tarafı limanlara alternatif olduğu ifade edilirken önemli bir bölümü tarafından ise Kuzeydoğu Marmara Bölgesinin ayrı bir coğrafi pazar teşkil ettiği, rakiplik ilişkisinin bu coğrafi pazar çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir. Bu bahisle, kimi hat taşıyıcıları tarafından, ilgili coğrafi pazar tanımına geniş bir perspektiften bakılarak pazarın alt kırılıma gidilmeksizin *Marmara Bölgesi* olarak tanımlanabileceği belirtilirken, kimi hat taşıyıcıları tarafından ise ilgili coğrafi pazarın *Kuzeydoğu Marmara Bölgesi* olarak daha dar bir çerçevede tanımlanabileceği ifade edilmektedir. Bununla birlikte, müşteriler nezdinde, coğrafi pazarın dar ya da geniş çerçevede tanımlanmasından bağımsız olarak bölgede, işlem tarafı teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı uygulayabilecek YILPORT, SAFİPORT, BELDEPORT gibi mevcut ve potansiyel olarak önemli rakiplerin olduğu yönünde görüş birliği bulunmaktadır.
- (156) Dosya kapsamında önde gelen hat operatörleri tarafından bölgede sıklıkla kullanılan limanların<sup>54</sup> oransal dağılımı da incelenmiştir.

Tablo 26: 2022 yılı Marmara Bölgesinde elleçlenen lokal yükler bazında (.....) tarafından uğrak yapılan limanların payları

Bölge	Uğrak Yapılan Liman	Pazar Payı (%)
Kuzeydoğu Marmara Bölgesi	YILPORT	(.....)
	DP WORLD	(.....)
	SAFİPORT	(.....)
	EVYAP PORT	(.....)
Kuzeybatı Marmara Bölgesi	ASYAPORT	(.....)
	MARPORT	(.....)
Güney Marmara Bölgesi	GEMPORT	(.....)
TOPLAM		(.....)
Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları.		

Tablo 27: 2022 yılı Marmara Bölgesinde elleçlenen lokal yükler bazında (.....) tarafından uğrak yapılan limanların payları

Bölge	Uğrak Yapılan Liman	Pazar Payı (%)
Kuzeydoğu Marmara Bölgesi	DP WORLD	(.....)
	YILPORT	(.....)
	SAFİPORT	(.....)
Kuzeybatı Marmara Bölgesi	MARPORT	(.....)
	KUMPORT	(.....)

<sup>54</sup> Dosya kapsamında pazarda hacim bakımından en yüksek pazar payına sahip en büyük üç hat operatörünün verileri kıyaslanmıştır.



Güney Marmara Bölgesi	GEMPORT	(.....)
	RODAPORT	(.....)
TOPLAM		(.....)
Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları.		

Tablo 28: 2022 yılı Marmara Bölgesinde elleçlenen lokal yükler bazında (.....) tarafından uğrak yapılan limanların payları

Bölge	Uğrak Yapılan Liman	Pazar Payı (%)
Kuzeydoğu Marmara Bölgesi	YILPORT	(.....)
	EVYAP PORT	(.....)
	DP WORLD	(.....)
Kuzeybatı Marmara Bölgesi	MARDAŞ	(.....)
	KUMPORT	(.....)
	MARPORT	(.....)
Güney Marmara Bölgesi	GEMPORT	(.....)
TOPLAM		(.....)
Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları.		

- (157) Söz konusu verilerin yer aldığı ilgili tablolar incelendiğinde, hat operatörlerinden (.....)'nin 2022 yılında ağırlıklı olarak ASYAPORT'u kullandığı görülürken; uğrak yaptığı diğer limanların oransal dağılımının birbirine oldukça yakınsadığı göze çarpmaktadır. Kuzeydoğu Marmara Bölgesi bakımından ise teşebbüsün ilk tercihinin YILPORT olduğu; YILPORT'u DP WORLD, SAFİPORT ve EVYAP PORT'un izlediği görülmektedir. Öte yandan (.....) tarafından uğrak yapılan limanlara bakıldığında, DP WORLD'un %(.....) oranındaki pay ile ilk sırada yer aldığı görülürken teşebbüsü MARPORT ve GEMPORT limanları izlemektedir. (.....)'ün Kuzeydoğu Marmara Bölgesi özelinde tercihi ise sırasıyla DP WORLD, YILPORT ve SAFİPORT'tur.(.....)'nin uğrak yaptığı limanların yer aldığı Tablo 28 incelendiğinde ise, teşebbüsün en sık kullandığı limanın ~%(.....) pay ile YILPORT olduğu görülmekte; EVYAP PORT, GEMPORT ve MARDAŞ'ın da YILPORT'a oldukça yakınsadığı söylenebilmektedir. Kuzeydoğu Marmara Bölgesi özelinde bakıldığında da (.....)'nin en fazla YILPORT ve EVYAP PORT'a uğrak yaptığı görülmekte; DP WORLD'ün payı ise %(.....) gibi oldukça düşük bir seviyede kalmaktadır.
- (158) Yer verilen tablolardan da anlaşılacağı üzere, hat operatörlerinin liman tercihleri teşebbüsten teşebbüse değişiklik gösterebilmekte; teşebbüsler aynı alt bölgede birden fazla sağlayıcı ile ticari ilişki kurabilmektedir. Tablolarda ayrıca hat operatörleri tarafından uğrak yapılan limanların oransal olarak birbirine yakınsadığı da söylenebilmektedir. Bu bahisle, gerek işlem taraflarının faaliyet gösterdiği Kuzeydoğu Marmara Bölgesi gerek diğer iki alt kırılımdaki bölge bakımından bölgelerde yer alan limanların hat operatörleri nezdinde birbirine alternatif teşkil ettiği söylenebilmektedir. Öyle ki, cevabi yazılarda da, hat operatörlerinin birçoğu tarafından her bir alt kırılımdaki limanların birbirine alternatif olarak görüldüğü ve geçişlerin kolay olduğu belirtilmekte; müşterilerin liman tercihlerinde rol oynayan faktörler arasında coğrafi yakınlık, ulaşım imkânları, terminal kapasitesi, demir yolu bağlantıları, fiyat ve tarifeler, bekleme süreleri, hizmet kalitesi vb. parametrelerin sıralandığı görülmektedir. Söz konusu parametreler içerisinde bekleme süreleri ve fiyat/tarife faktörü ön plana çıkmakta olup teşebbüslerin daha uygun fiyat ve daha kısa bekleme süresi koşulları sunan limanı diğerlerine tercih edebildiği anlaşılmaktadır.
- (159) Bu noktada limanların sahip olduğu demir yolu bağlantılarına ve bu bağlantıların müşteri tercihleri bakımından önemine ayrıca değinmek yararlı olacaktır. Dosya

kapsamında; DPW YARIMCA ve EVYAP PORT'un yanında Marmara Bölgesinde faaliyet gösteren ÇELEBİ BANDIRMA, CEYPORT, SAFİPORT ve BELDEPORT limanlarının hâlihazırda demir yolu bağlantılarına sahip olduğu; YILPORT'un ise demir yolu bağlantısı için gerekli altyapı çalışmalarını iki yıl önce tamamladığı ancak demir yolu bağlantısının TCDD tarafından henüz gerçekleştirilmediği bilgisi edinilmiştir. Bölgede faaliyet gösteren limanların büyük bir kısmının demir yolu bağlantısı bulunmakla birlikte; bu durumun teşebbüslerin pazardaki konumu üzerinde doğrudan bir etkisinin olmadığı değerlendirilmektedir. Öyle ki, demir yolu bağlantısına sahip SAFİPORT ve BELDEPORT'un pazar payının lokal yükler bakımından %(.....) ve %(.....) olduğu görülürken; YILPORT'un mevcut durumda demir yolu bağlantısı bulunmamasına rağmen, %(.....)'a yakın pazar payıyla Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde önde gelen teşebbüslerden biri olduğu görülmektedir. Bu noktada salt demir yolu bağlantısının pazarda rekabetçi avantaj elde etmek için yeterli bir unsur olmadığı anlaşılmaktadır.

- (160) Dosya kapsamında hat operatörlerine sağlayıcı değiştirme noktasında herhangi bir zorlukla karşılaşmış karşılaşmadıkları da sorulmuş; teşebbüsler tarafından limanlar arası rekabetin yeterliliğine vurgu yapılarak sağlayıcı değişikliği veyahut birden fazla sağlayıcı ile çalışılması noktasında herhangi bir engelle karşılaşılmadığı ifade edilmiştir. Cevabi yazılarda ayrıca, hat operatörlerinin sağlayıcılarla ticari ilişkiler kurarken de herhangi bir baskıya maruz kalmadığı ve liman tercihlerinin tamamen kendi inisiyatifleri doğrultusunda şekillendiği ifade edilmektedir. Bu durumun, hat operatörlerinin limanlar karşısında sahip olduğu pazarlık gücünden ileri geldiği değerlendirilmektedir. Aşağıdaki tablolarda Marmara Bölgesinde konteyner hat taşımacılığı yapan ilk beş teşebbüsün pazar paylarına yer verilmektedir<sup>55</sup>:

Tablo 29: Lokal yükler bazında konteyner hat taşımacılığı yapan teşebbüslerin pazar payları (%)

Yıllar/Teşebbüsler	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)
CMA-CGM	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG	(.....)	(.....)	(.....)
COSCO	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

Tablo 30: Transit yükler bazında konteyner hat taşımacılığı yapan teşebbüslerin pazar payları (%)

Yıllar/Teşebbüsler	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)
MAERSK	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG	(.....)	(.....)	(.....)
CMA-CGM	(.....)	(.....)	(.....)
COSCO	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (161) Tablolardan görülebileceği üzere, 2022 yılında lokal yükler bakımından %(.....) oranındaki pazar payı ile MSC pazarın lideri konumunda iken, teşebbüsü %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) oranındaki pazar paylarıyla sırasıyla MAERSK, CMA CGM,

<sup>55</sup> Tablolar Marmara Bölgesinde konteyner hat taşımacılığı yapan yalnız ilk beş teşebbüsün kendi aralarındaki pazar paylarını kıyaslamak adına oluşturulmuştur. Dolayısıyla yalnız bu teşebbüslere ait pazar payı verilerini içermekte diğer hat taşımacılarına ait herhangi bir veri içermemektedir.

HAPAG LLOYD ve COSCO izlemektedir. Transit yüklere gelindiğinde ise; % (.....)'lik pazar payıyla MSC ilk sırada yer alırken, MAERSK ve HAPAG LLOYD en büyük ikinci ve üçüncü hat taşıyıcıları konumundadır.

(162) Dahası, tabloda adı geçen hat operatörleri ağırlıklı olarak uluslararası ölçekte faaliyet gösterdiğinden, bu durum limanlarla daha yüksek pazarlık imkanlarının olduğu transit yükleri, lokal yüklere ilişkin yapılan anlaşmalarda da kullanabilmelerini mümkün kılmakta ve hat operatörlerini limanlar karşısında avantajlı bir konuma getirmektedir. Söz konusu husus, hat operatörleri tarafından da dile getirilmiş olup cevabi yazılarda;

- (.....) tarafından, liman operatörleri karşısında yıllık elleçlenen yük, konteyner hattının global ölçekteki ve Türkiye pazarındaki büyüklüğü ve bölgedeki alternatif limanların sayısı oranında pazarlık gücünün olduğu,
- (.....) tarafından, Marmara Bölgesinde hâlihazırda yeterli sayıda ve çeşitlilikte limanın faaliyet gösterdiğini, özellikle son dönemlerde kapasite fazlası durumuyla karşı karşıya kalındığı ve liman hizmetleri tedariki bakımından yeterli sayıda alternatifin bulunması sebebiyle pazarlık gücü açısından herhangi bir sıkıntıyla karşılaşmadığı,
- (.....) tarafından, farklı liman operatörlerinin bulunmasının ve atıl kapasitenin pazarlık gücünün kaynağını oluşturduğu,
- (.....) tarafından, sektördeki global konumu, servis ağı ve güçlü finansal yapısı doğrultusunda arz ettiği hacim itibarıyla limanlar karşısında önemli bir konumda olduğu ve Marmara liman bölgesinin alt kırılımı olan Kuzeybatı, Kuzeydoğu ve Güney Marmara limanlarında mevcut durumda hizmet sunan birden fazla liman işletmesi bulunması sebebiyle pazarlık güçlerinin yeterli düzeyde olduğu

ifade edilerek hat operatörlerinin limanlar karşısında sahip oldukları alıcı gücüne özel bir vurgu yapılmaktadır.

(163) Bildirilen işlem kapsamında taraflarca sunulan hizmetler, farklılaştırılmış ürün niteliği taşımadığından, mevcut dosya kapsamında yapılacak yakın rakiplik analizinde asıl önem arz eden husus ise rakiplerin ürün arzını artırma kapasitesi olmaktadır. Nitekim Yatay Kılavuz'da da *“homojen ürünlerin olduğu pazarlarda ürün arzını arttırma yeteneğine sahip oyuncular kapasite kısıtı olan oyunculardan daha güçlü bir rekabet baskısı uygulayabileceklerdir.”* denilmek suretiyle bu duruma dikkate çekilmektedir. Kurulun yakın tarihli *Marport/TIL*<sup>56</sup> ve *Mardaş/Arkas*<sup>57</sup> kararlarında da olası fiyat artışı değerlendirmelerinde işlem taraflarının faaliyet gösterdiği pazardaki kapasite kullanım oranları bakımından bir analize yer verildiği görülmektedir.

(164) Dosya kapsamında görüşüne başvurulmuş üçüncü taraflarca işleme izin verilmesi halinde ortaya çıkacak bütünleşik yapının sahip olacağı toplam kapasitenin Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde elleçlenen toplam konteyner hacminin tamamını karşılayabilecek düzeye ulaşacağı, rakip limanların atıl kapasitesinin ise oldukça sınırlı olduğu ve kapasitelerini artırma güçlerinin olmadığı belirtilerek rakip limanların bütünleşik yapı ile rekabet edemeyeceği iddia edilmektedir. Bu doğrultuda aşağıdaki tablolarda işlem taraflarının faaliyet gösterdiği en dar coğrafi pazar olan Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde konumlanan limanların konteyner elleçleme hizmetine ilişkin kurulu kapasiteleri ve kapasite kullanım oranlarına yer verilmektedir.

<sup>56</sup> 13.08.2020 tarihli ve 20-37/523-231 sayılı Kurul kararı.

<sup>57</sup> 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı Kurul kararı.

Tablo 31: Kuzeydoğu Marmara Limanları Kurulu Kapasiteleri ve Kapasite Kullanım Oranları (2020)

Liman İsmi	2020			
	Kullanılan Kapasite (TEU)	Kurulu Kapasite (TEU)	Kapasite Kullanım Oranı (%)	Boş Kapasite Oranı (%)
EVYAP PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YILPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SAFİPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BELDEPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LİMAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAYDARPAŞA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler ve Raportör Hesaplamaları

Tablo 32: Kuzeydoğu Marmara Limanları Kurulu Kapasiteleri ve Kapasite Kullanım Oranları (2021)

Liman İsmi	2021			
	Kullanılan Kapasite (TEU)	Kurulu Kapasite (TEU)	Kapasite Kullanım Oranı (%)	Boş Kapasite Oranı (%)
EVYAP PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YILPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SAFİPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BELDEPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LİMAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAYDARPAŞA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler ve Raportör Hesaplamaları

Tablo 33: Kuzeydoğu Marmara Limanları Kurulu Kapasiteleri ve Kapasite Kullanım Oranları (2022)

Liman İsmi	2022			
	Kullanılan Kapasite (TEU)	Kurulu Kapasite (TEU)	Kapasite Kullanım Oranı (%)	Boş Kapasite Oranı (%)
EVYAP PORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DP WORLD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
YILPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SAFİPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BELDEPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LİMAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAYDARPAŞA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler ve Raportör Hesaplamaları

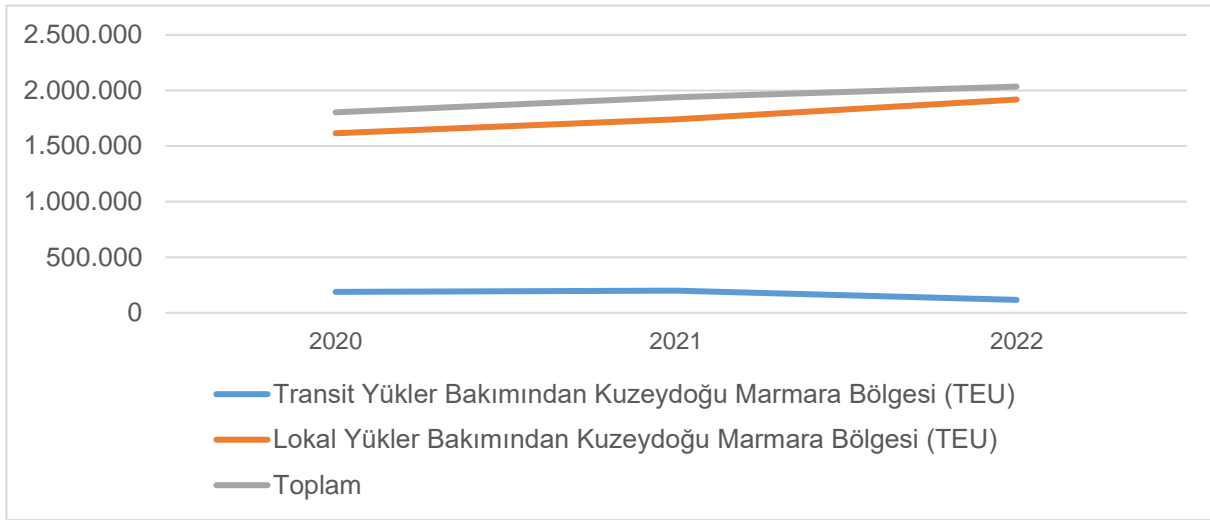
- (165) Tablolar incelendiğinde pazardaki teşebbüslerin mevcut kapasitelerinin % (.....)'ından fazlasının kullanılmadığı; bu oranın SAFİPORT, BELDEPORT, LİMAŞ ve HAYDARPAŞA için % (.....) ile % (.....)'leri bulabildiği görülmektedir. 2022 yılı özelinde işlem taraflarının toplamda (.....) TEU'luk boş kapasitesi bulunurken; diğer limanların ilgili yılda toplam boş kapasite hacmi (.....) TEU'ya ulaşmaktadır. Bu yönden mevcut boş kapasitelerin rakiplerin konuya ilişkin olarak dile getirdiği hususları tam olarak desteklemediği, aksine bölgede faaliyet gösteren limanlar arasındaki rekabeti arttıran bir unsur olduğu ve devralma sonrasında fiyat düzeyinin dengelenmesinde etkili olabileceği değerlendirilmektedir.
- (166) Dosya kapsamında Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde yer alan rakip limanlarla yapılan görüşmelerde ve teşebbüsler tarafından sunulan cevabi yazılarda kapasite artırımına yönelik yatırım planlarına da dikkat çekilmiştir. Bu kapsamda;
- (.....) tarafından kısa vadede tüm yatırımların tamamlanması durumunda (.....) TEU'luk bir kapasitenin öngörüldüğü, söz konusu kapasite artırımının hayata geçirilmesi ile bölgedeki tüm talebin (.....) tarafından karşılanabileceği, bu yolla işlem taraflarına karşı ciddi bir rakip haline gelecekleri,

- (.....) tarafından, (.....) yatırımlarını tamamladığı ve ekipman yatırımları aşamasında olduğu, ayrıca tüm yatırımlarını tamamladığında (.....) TEU'luk kapasiteye sahip olacağı,
- (.....) tarafından ise demir yolu bağlantısı için gerekli altyapı çalışmalarının 2 yıl önce tamamlandığı ancak demir yolu bağlantısının TCDD tarafından henüz gerçekleştirilmediği

ifade edilmektedir. Teşebbüslerin kapasite yatırım planlarından da anlaşılacağı üzere, üçüncü taraflarca iddia edildiği gibi, pazarda atıl kapasitenin sınırlı olduğundan veyahut rakiplerin kapasite artırma güçlerinin bulunmadığından bahsetmek mümkün görünmemektedir.

- (167) Bu noktada Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki limanlar bakımından pazarın gelişimine değinmek de yerinde olacaktır.

Şekil 10: Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde Talebin Gelişimi



Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları.

- (168) İlgili grafik incelendiğinde; son üç yıl içerisinde lokal yüklerde %17 oranında; toplam yüklerde ise %12 oranında bir talep artışının yaşandığı görülmektedir. Söz konusu oranlara bakıldığında, dosya kapsamında önem arz eden lokal yükler bakımından talepte yaşanan artışın oldukça düşük bir seviyede kaldığı göze çarpmaktadır. Öte yandan, teşebbüsler tarafından gönderilen cevabi yazılarda yakın gelecekte yapılması planlanan kapasite artırımlarına bakıldığında, bu oranın, talepte yaşanan artışın çok üzerinde olduğu; öyle ki, Kuzeydoğu Marmara Bölgesi özelinde yalnızca iki teşebbüs özelinde bakıldığında dahi, SAFİPORT için bu artırımın %(.....)'yi; BELDEPORT için ise %(.....)'ü bulacağı, bu bakımdan anılan teşebbüslerin her birinin ayrı ayrı bölgedeki talebi karşılayabilecek bir kapasiteye sahip olacağı görülmektedir.
- (169) Pazarın gelişimine ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde, devam eden süreç içerisinde aynı gelişimin sürdürüldüğü varsayımı altında Kuzeydoğu Marmara limanlarındaki boş kapasitenin her halükarda önemli ölçüde var olmaya devam edeceği ve mevcut talebin karşılanması noktasında pazardaki rakip limanların yeterli düzeyde alternatif oluşturacağı öngörülmektedir.
- (170) Netice olarak, dosya konusu işlem sonucunda mevcut pazar payları bakımından pazarın en büyük üç oyuncusundan (DP WORLD, EVYAPPORT ve YILPORT) ikisinin aynı kontrol yapısı altına gireceği, bu durumun pazardaki yoğunlaşma seviyesini büyük oranda artıracacağı, diğer oyuncuların kısa dönemde bütünleşik teşebbüs ve pazarın

diğer büyük oyuncusu (YILPORT) üzerinde önemli derecede rekabetçi baskı kuramayacağı kanaatine varılmıştır. Bu durumun kısa vadede başta fiyat olmak üzere genel olarak rekabetçi parametreler üzerinde ciddi olumsuz etkiler doğurabileceği söylenebilecektir. Orta ve uzun dönemde ise sahip oldukları coğrafi konum, altyapı imkânları ve kapasite miktarları gibi olanaklar ile pazardaki büyüme eğilimleri göz önünde bulundurularak SAFİPORT ve BELDEPORT'un, bütünleşik teşebbüs ve YILPORT'a karşı önemli düzeyde rekabetçi baskı kurabilecekleri değerlendirilmektedir. Öte yandan, pazarda alıcı gücünün yüksek olduğu değerlendirilmekle birlikte, DP WORLD'ün küresel gücü yerel pazarda kazanacağı güçle birleştiğinde birleşik teşebbüsün kendi sözleşme koşullarını dayatma noktasında özellikle pazarlık gücü nispeten daha düşük olan müşteriler aleyhine olacak şekilde hat taşıyıcıları arasında ayrımcı uygulamalarda bulunabilmesi riskinin ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir.

#### **G.6.2.1.1.2. Koordinasyon Doğurucu Etkiler**

- (171) Koordinasyon doğurucu etkiler, işlemin pazarın dinamiklerinde değişikliğe yol açarak pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin davranışlarında bir koordinasyon oluşturması durumuna karşılık gelmektedir. Böyle bir durumda temel endişe ise fiyatlarda yaşanacak artış olmaktadır. Koordinasyon doğurucu etkilerin değerlendirilmesinde pazardaki şeffaflık seviyesi, ürünün homojen olup olmaması, oyuncu sayısı, atıl kapasitenin varlığı gibi faktörler dikkate alınmaktadır. Bununla birlikte alıcı gücü veya pazara muhtemel yeni girişler de rekabet karşıtı söz konusu etkileri sınırlayabilmektedir.
- (172) Yukarıda detaylı bir şekilde açıklandığı üzere, işlem tarafları dışında Kuzeydoğu Marmara Bölgesi özelinde hâlihazırda beş liman daha faaliyet göstermektedir. Bu limanlardan özellikle YILPORT, global bağlantıları ve yüksek pazar payı ile birleşik teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı kurabilecek en yakın rakip olarak ön plana çıkmaktadır. Diğer rakiplerden SAFİPORT'un yakın dönemde hayata geçirmeyi planladığı kapasite yatırımları ve kısa dönem büyüme hedefleri, BELDEPORT'un ise pazara yeni giren bir teşebbüs olmasına rağmen kısa dönemde pazar payını artırarak pazarda yer edinmesi gibi hususlar göz önünde bulundurulduğunda ise bahse konu teşebbüslerin yüksek rekabetçi motivasyona ve büyüme potansiyeline sahip oldukları söylenebilecektir. Keza, bölgedeki limanları kullanan müşteriler tarafından da genel olarak liman hizmetleri tedariki bakımından yeterli sayıda oyuncu bulunduğu ve rekabetin varlığına dikkat çekilerek, bölgedeki limanların işlem taraflarına güçlü bir alternatif olarak görüldüğü ifade edilmekte; bunun yanında; düzenli hat taşıyıcıları nezdinde sağlayıcı değişikliği noktasında herhangi bir engelle karşılaşılmadığı ve birden fazla sağlayıcı ile çalışılmasının önünde herhangi bir engel olmadığı belirtilmektedir.
- (173) Dahası, pazarda, yeterli düzeyde atıl kapasite de bulunmakta; bu yönden mevcut boş kapasitelerin bölgede faaliyet gösteren limanlar arasındaki rekabeti artıran bir unsur olduğu ve bu durumun devralma sonrasında SAFİPORT ve BELDEPORT'un da potansiyellerini tam olarak pazara yansıtılmalarıyla birlikte fiyat düzeyinin dengelenmesinde etkili olabileceği değerlendirilmektedir. İlave olarak, hat operatörleri ağırlıklı olarak uluslararası ölçekte faaliyet gösterdiğinden, bu durum hat operatörlerinin limanlarla daha yüksek pazarlık imkanlarının olduğu transit yükleri lokal yüklere ilişkin yapılan anlaşmalarda da kullanabilmelerini mümkün kılmakta ve onları limanlar karşısında avantajlı bir konuma getirmektedir. Hat operatörleri tarafında ortaya

çıkan bu alıcı gücü ise, işlem sonrasında pazarda kalan rakiplerin fiyat artırma motivasyonları üzerinde baskılayıcı bir unsur olarak değerlendirilebilecektir.

- (174) İşbirliği doğurucu etkilerin değerlendirilmesinde, ilgili pazardaki geçmiş dönemdeki koordinasyona yönelik deliller de önem arz etmektedir. Yatay Kılavuz'da benzer özelliklere sahip pazarlardaki koordinasyonun varlığına işaret eden delillerin dikkate alınabileceği ifade edilmektedir. Kurulun geçmiş tarihli kararları incelendiğinde, söz konusu pazar özelinde rakipler arası koordinasyona işaret eden herhangi bir tespit bulunulmadığı görülmektedir.
- (175) Netice itibarıyla, söz konusu devralma işleminin gerçekleşmesi halinde, her ne kadar HHI seviyeleri açısından Yatay Kılavuz çerçevesinde işlemin yoğunlaşmaya yol açabileceği düşünülse de, söz konusu pazarda birleşik teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı uygulayabilecek motivasyona ve potansiyele sahip rakip teşebbüslerin olması, pazarda faaliyet gösteren limanların atıl kapasitelerinin bulunması, alıcıların aynı anda birden fazla tedarikçiyle çalışabiliyor olması ve alıcı gücünün varlığı gibi hususlar dikkate alındığında söz konusu pazarda koordinasyon doğurucu etkiler yoluyla etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmayacağı değerlendirilmektedir.

### G.6.2.2. Dikey Etkilenen Pazara İlişkin Değerlendirme

- (176) Yukarıda detaylı bir şekilde izah olunduğu üzere, bildirim konusu işlem kapsamında, devre konu EVYAP PORT'un Türkiye'deki konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği faaliyetleri (üst pazar) ile devralan konumundaki DP WORLD'ün iştiraki UNIFEEDER aracılığıyla sunduğu *feeder* hizmetleri (alt pazar) arasında dikey anlamda bir örtüşme bulunduğu tespit edilmiştir. Bu kapsamda, dikey ilişkili pazarlara ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (177) Yatay Olmayan Kılavuz'un 25. paragrafında; yatay olmayan birleşme işlemleri sonucunda ortaya çıkan birleşik teşebbüsün, birleşme sonrasında söz konusu ilgili pazarlardan en az birisinde hâkim durumda olmadıkça birleşme işleminin rekabeti olumsuz şekilde etkilemeyeceği kabul edilmektedir. Ayrıca Kılavuz'un 27. paragrafında "...birleşik teşebbüsün her bir pazardaki pazar payının %25'in altında olması halinde, yatay olmayan birleşmelerin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı varsayılabilir." denilmek suretiyle işlem taraflarının pazar payları toplamının %25'in altında kalması durumunda dikey örtüşmenin gerçekleştiği pazarlar bakımından detaylı bir analize gidilmesine gerek olmadığına vurgu yapılmaktadır. Dolayısıyla bu kapsamda öncelikle birleşik teşebbüsün ilgili pazarlardaki pazar paylarının incelenmesi gerekmektedir.

Tablo 34: Tarafların Dikey İlişkili Pazarlardaki Toplam Pazar Payları (2022 Yılı)

Üst Pazar	Toplam Pazar Payı (%)	
	Türkiye	Marmara Bölgesi
Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı	(.....)	(.....)
Alt Pazar	Toplam Pazar Payı (%)	
	Türkiye	Marmara Bölgesi
<i>Feeder</i> hizmetleri pazarı	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden edinilen bilgiler kapsamında raportörlerce yapılan hesaplamalar.

- (178) "*İlgili Coğrafi Pazar*" başlıklı bölümünde de ifade edildiği üzere, *feeder* hizmetleri *hub and spoke* sisteminin bir uzantısı olup bu hizmet kapsamında, uç limanlara erişimi

olmayan ana hat gemilerinin ana limanlara getirdikleri yüklerin nispeten daha kısıtlı imkânlarla sahip noktalara taşınması mümkün hale gelmektedir. Dosya kapsamında gerek taraflardan gelen cevabi yazılar gerekse geçmiş Kurul içtihatları ışığında *feeder* hizmetlerine ilişkin net bir coğrafi pazar tanımı yapılmasına gerek bulunmamakla birlikte ilgili coğrafi pazarın geniş anlamda *Türkiye*; dar anlamda ise *Marmara Bölgesi* olarak ele alınabileceği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, *feeder* hizmetlerinin sunulması noktasında herhangi bir yük ayırımının olmaması; eş deyişle bu hizmetin hem lokal yükler hem de transit yükler bakımından sağlanabiliyor olması sebebiyle, dikey örtüşmeye ilişkin olarak yapılacak değerlendirme kapsamında “transit yük” ve “lokal yük” şeklinde bir alt kırılıma gidilmeksizin üst pazarın konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarı olarak tüm yük türlerini kapsayacak şekilde ele alınmıştır.

- (179) 2022 yılı verilerinin yer aldığı Tablo 34 incelendiğinde, birleşik teşebbüsün “*konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*” üst pazarındaki pazar payının Türkiye için %(...), Marmara Bölgesi için %(...) olacağı görülmektedir. Öte yandan, bildirimde bulunan taraflarca, alt pazara ilişkin olarak UNIFEEDER’in Türkiye genelindeki hacim bazlı (TEU) pazar payının 2020 yılında %(...)’ten, 2021 ve 2022 yıllarında ise %(...)’den az olduğunun belirtildiği görülmektedir. Taraflarca sunulan ek bilgi ile bu hacimlerin büyük bir çoğunluğunun Kuzeydoğu Marmara Bölgesi dışındaki liman terminallerine uğrayan ana hat hizmetleri ile bağlantılı olduğu, 2021 ve 2022 yıllarında Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki limanlara sırasıyla (...) TEU ve (...) TEU yük taşındığı, bu nedenle UNIFEEDER’in Kuzeydoğu Marmara Bölgesindeki pazar payının 2021 ve 2022 yılında (...) olacağı, 2020 yılında ise (...) ifade edilmiştir.
- (180) Pazar payı verileri birlikte incelendiğinde birleşik teşebbüsün alt pazardaki payının ihmal edilebilir seviyelerde olduğu, üst pazardaki payının ise pazarın en dar tanımlandığı durumda bile Yatay Olmayan Kılavuz’da belirtilen %25 eşiğini aşmayarak %(...) seviyesinde kaldığı görülmektedir. Dolayısıyla pazarın Marmara Bölgesi olarak daraltıldığı senaryoda dahi konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarının %(...)’si birleşik teşebbüsün *feeder* hizmetleri pazarındaki rakiplerinin rekabetine açık olmaya devam edecektir. Kaldı ki üst pazarda faaliyet gösteren ASYAPORT, MARPORT, KUMPORT, GEMPORT ve YILPORT gibi önemli oyuncuların varlığının da ilgili pazarlardaki rekabetçi baskıyı artırma noktasında önemli bir rol oynayacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 35: Üst Pazardaki Rakiplerin Marmara Bölgesi Özelinde Hacim Bazlı (TEU) Pazar Payları (2022 yılı)

Teşebbüs	Konteyner Elleçlemeye Yönelik Liman İşletmeciliği Pazar Payları (%)
ASYAPORT	(...)
MARPORT	(...)
Birleşik Teşebbüs (DP WORLD + EVYAP PORT)	(...)
KUMPORT	(...)
GEMPORT	(...)
YILPORT	(...)
Diğer	(...)
Toplam	100,00

Kaynak: Teşebbüslerden edinilen bilgiler kapsamında rapörtörlerce yapılan hesaplamalar.

- (181) Keza Tablo 35 incelendiğinde, Marmara Bölgesine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarında ASYAPORT’un %(...)’lük pazar payıyla pazarın lideri konumunda olduğu görülmekte; bunun yanında en yakın rakiplerin pazar paylarının da birbirlerine büyük oranda yakınsadığı dikkat çekmektedir. Zira



MARPORT'un pazar payı %(.....) iken, birleşik teşebbüsün toplam pazar payı %(.....), KUMPORT'un pazar payı ise %(.....) seviyesindedir. Pazardaki diğer önemli oyuncular arasında yer alan GEMPORT ve YILPORT'un pazar paylarının da sırasıyla %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir.

- (182) Dosya kapsamında gerek taraflardan gelen cevabi yazılar gerekse kamuya açık kaynaklar üzerinden yapılan araştırmalar neticesinde *feeder* hizmetleri pazarının net büyüklüğüne ilişkin bir veriye ulaşılamamış olmakla birlikte, *feeder* hizmetleri pazarına ilişkin olarak sektördeki oyuncuların görüşleri de alınmıştır. Bu kapsamda (.....) tarafından mevcut yüklerin *feeder* gemileri ile taşınması hususunda yük miktarı, limanın kapasitesi, limanın *draft*, geminin boyutu ve maliyet unsurları vs. olmak üzere pek çok parametrenin dikkate alındığı ifade edilmiş, bu kapsamda *feeder* hizmeti alan teşebbüslerin tercihlerinin belirlenmesi noktasında net bir ayırımın ve yönelimin pazarda mevcut olmadığına altı çizilmiştir. (.....) tarafından ise özellikle yurt dışı bağlantılı *feeder* hizmetleri bakımından pazarda alternatifin çok olduğu, (.....) gibi çeşitli sağlayıcılardan hizmet alabildikleri ifade edilmektedir.
- (183) Dahası, Yatay Olmayan Kılavuz uyarınca birleşme sonrasında her bir ilgili pazarda HHI değerinin 2500 seviyesinin altında olması halinde, yatay olmayan birleşmelerin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı varsayılmaktadır. Mevcut dosya kapsamında ilgili pazardaki en büyük altı teşebbüsün pazar payı verileri baz alınarak HHI değeri hesaplandığında, bu değer yaklaşık olarak 1620 düzeyinde gerçekleştiği, bu bakımdan Kılavuz'da belirtilen eşik değer oldukça altında kaldığı görülmektedir.
- (184) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, birleşik teşebbüsün alt pazardaki payının ihmal edilebilir seviyelerde olduğu, üst pazardaki pazar payının ve pazardaki yoğunlaşma seviyesinin ise Yatay Olmayan Kılavuz'da belirtilen eşiklerin altında kaldığı görüldüğünden işlemin dikey olarak örtüşen "*konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği*" ve "*feeder hizmetleri*" pazarlarında herhangi bir rekabetçi endişeye yol açmayacağı değerlendirilmektedir.

### G.6.2.3. Taahhütlerin Değerlendirilmesi

- (185) Birleşme/Devralma İşlemlerinde Rekabet Kurumunca Kabul Edilebilir Çözümlere İlişkin Kılavuz (Taahhüt Kılavuzu) uyarınca başvuru sahipleri, bildirimle beraber veya bildirimden sonra ön inceleme ve nihai inceleme aşamalarında işleme yönelik rekabet ile ilgili kaygıları ortadan kaldıracak nitelikte çözüm önerileri sunabilmektedir. Bir yoğunlaşma işleminin yarattığı rekabet sorunlarını ortadan kaldırmaya yönelik çözüm önerileri, yapısal ve davranışsal olarak ikiye ayrılmaktadır.
- (186) En temel şekliyle, pazarın yapısını etkilemeye yönelik çözümler "yapısal", birleşen teşebbüslerin davranışlarını düzenlemeye yönelik çözümler ise "davranışsal" olarak nitelendirilmektedir. Yapısal çözüm önerileri, genellikle belirli bir iş biriminin elden çıkarılmasını, davranışsal çözüm önerileri ise tarafların gelecekteki pazar davranışlarının düzenlenmesini içermektedir. Davranışsal çözüm önerileri kapsamında özellikle güvenlik duvarları, ayırmacı olmayan davranışlar ve fiyat kontrolleri, erişim çözümleri, misilleme karşıtı hükümler ve belirli tip sözleşmelere kısıtlama getirilmesi gibi çözümler yer almaktadır.
- (187) İlgili Kılavuz'un 84. paragrafı uyarınca ön inceleme aşamasında bir çözüm önerisinin kabul edilebilmesi için, işleme ilişkin rekabet sorununun açık ve basit bir biçimde tespit edilebilmesi ve bu açık sorunu gidermeye yönelik sunulan çözümün de bir o kadar

belirgin ve basit olması gerekmektedir. Bu noktada öncelikli olarak işleme ilişkin rekabetçi endişelere değinilmelidir.

- (188) Dosya kapsamında yapılan değerlendirmeler çerçevesinde; başvuru konusu devralma işlemi ile birleşik teşebbüsün Kuzeydoğu Marmara Bölgesinde, art alan trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği alt pazarında yüksek oranda bir pazar payına sahip olacağı, bahse konu pazarın az sayıda güçlü rakibin faaliyet gösterdiği yoğunlaşma seviyesi yüksek bir pazar haline geleceği tespitine varılmıştır.
- (189) Dosya kapsamında yapılan değerlendirmeler neticesinde, pazardaki mevcut atıl kapasitenin varlığı, rakiplerin yakın dönem yatırım planları, büyüme hedefleri ve potansiyelleri, hat operatörlerinin yüksek pazarlık gücü gibi unsurların orta-uzun vadede dosya konusu devralma işleminin yaratacağı rekabet karşıtı etkilere karşı dengeleyici bir rol oynayacağı öngörülmekle birlikte; rakiplerin mevcut rekabet düzeyinin işlemin kısa vadede yol açacağı rekabetçi endişeleri giderme noktasında etkili olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (190) Gerek sektör paydaşları tarafından dile getirilen endişeler gerekse dosya kapsamında yapılan detaylı incelemeler birlikte ele alındığında; işlem neticesinde kısa- orta vadede, pazarda yeterli rekabetçi baskı uygulayacak güçte rakip teşebbüsün bulunmaması sebebiyle fiyatların yükselmesi ihtimalinin olduğu; bunun yanında DP WORLD'ün sahip olduğu uluslararası gücü yerel pazarda kazanacağı güçle birleştirdiğinde birleşik teşebbüsün müşterilere yönelik ayrımcı davranışlarda bulunma riskinin ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir. Kısa vadede ortaya çıkması beklenen söz konusu endişeler göz önüne alındığında, işleme mevcut haliyle izin verilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.
- (191) Taahhüt Kılavuzu'nun 7. paragrafı çerçevesinde tarafların uygun ve etkili çözüm önerilerinde bulunabilmesini teminen işlem dolayısıyla ortaya çıkması beklenen ve yukarıda özet halinde yer verilen rekabet sorunları taraflara iletilmiştir.
- (192) Bu kapsamda başvuru sahibi tarafından 16.11.2023 tarihinde sunulan birinci taahhüt paketinin içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

*“1. Liman işletmecisi tarafından belirlenen, tüm hizmet kalemlerini içeren ve halihazırda geçerli olan 2023 Standart Liman Hizmetleri Tarifesi, DP World Yarımca veya Evyapport'ta halihazırda hizmet alan müşteriler için Evyap Port Hisse Devir Sözleşmesi'nin kapanış tarihinden itibaren 12 takvim ayı süresince (gümrük talimatları veya mevcut müşteri sözleşmelerindeki herhangi bir bağlayıcı hüküm gibi yasal olarak geçerli durumlar hariç) değiştirilmeyecektir.*

*2. Terminaller ortak kullanıcı esasına göre yönetilecek ve işletilecek, tüm nakliye hatlarına, ithalatçılara, ihracatçılara, göndericilere, emanetçilere (consignee) ve alıcılara açık olacaktır. Terminallerin kullanımını iyileştirmek adına herhangi bir veya birden fazla nakliye hattına veya gemi sahibine/işletmecisine tercihli veya öncelikli yanaşma teklif etme gerekliliği söz konusu olmadığı takdirde, herhangi bir kullanıcıya veya potansiyel kullanıcıya karşı herhangi bir haksız veya ayrımcı uygulamadan kaçınılacaktır.*

*3. Evyap Port Hisse Devir Sözleşmesi tarihi itibarıyla, Taraflar, bir müşteri tarafından temerrüt teşkil eder şekilde sözleşmeden doğan yükümlülüklerinden herhangi biri ihlal edilmedikçe, mevcut müşterilerinin sözleşmelerini kasıtlı olarak feshetmemeyi taahhüt ederler.”*

- (193) Yukarıda yer verilen taahhüt paketi değerlendirilmiş ve esas olarak:

- Taahhüdün birinci maddesi bakımından sürenin kısa olduğu, Standart Liman Hizmetleri Tarifesi kapsamında farklı olan, özel tarifelerin ve diğer ticari ve operasyonel şartların kapsamadığı, potansiyel müşterilerin dikkate alınmadığı,
- İkinci maddesinde geçen “*ortak kullanıcı*” ifadesinin net olmadığı ve “*Terminallerin kullanımını iyileştirmek adına herhangi bir veya birden fazla nakliye hattına veya gemi sahibine/işletmecisine tercihli veya öncelikli yaklaşma teklif etme gerekliliği söz konusu olmadığı takdirde*” ifadesinin sınırlayıcı olduğu,
- Üçüncü maddesinin süre ve feshe ilişkin bildirim yükümlülüğü içerecek şekilde güncellenmesi gerektiği

kanaatine varılmıştır.

(194) Bu doğrultuda teşebbüs yetkilileri ile görüşmeler gerçekleştirilmiş ve bu görüşmeler neticesinde taraflarca sunulan taahhütlerin mevcut rekabetçi endişeleri tam anlamıyla giderebilmesi adına yeniden gözden geçirilmesi ve taahhüt metninde bazı iyileştirmeler yapılması değerlendirilmiştir. Bu kapsamda;

- Birinci taahhüt maddesinin kapsamı mevcut müşterilerin yanı sıra potansiyel müşterileri de kapsayacak şekilde genişletilmiş, maddede öngörülen süre ise 12 takvim ayından 36 takvim ayına çıkarılmıştır.
- İkinci taahhüt maddesinde geçen “kullanıcı” ve “potansiyel kullanıcı” ifadelerine ilişkin olarak ek açıklamalar getirilerek taahhüdün kapsamı netleştirilmiştir.
- Üçüncü taahhüt maddesi ise sözleşmesi feshedilen müşteriler ve ilgili fesih gerekçeleri hakkında “Evyap Port Hisse Devir Sözleşmesi”nin kapanış tarihinden itibaren 36 takvim ayı süresince Kurulun bilgilendirileceği yönünde yeniden düzenlenmiştir.

(195) 22.11.2023 tarihinde üç madde halinde sunulan taahhütlerin revize edilmiş nihai haline aşağıda yer verilmektedir:

*“1. Liman işletmecisi tarafından belirlenen, tüm hizmet kalemlerini içeren ve halihazırda geçerli olan 2023 Standart Liman Hizmetleri Tarifesi, DP World Yarımca veya Evyapport’ta halihazırda hizmet alan ve potansiyel müşteriler için, Evyap Port Hisse Devir Sözleşmesi’nin kapanış tarihinden itibaren 36 takvim ayı süresince, ilgili dönemdeki ABD Tüketici Fiyat Endeksi’ndeki (CPI) yüzdeler artışı aşan bir oranda (gümrük talimatları veya mevcut müşteri sözleşmelerindeki herhangi bir bağlayıcı hüküm gibi yasal olarak geçerli durumlar hariç) değiştirilmeyecektir.*

*2. Terminaler tüm kullanıcılara açık olma esasına göre (on a common-user basis) yönetilecek ve işletilecek; diğer bir deyişle, tüm nakliye hatlarına, ithalatçılara, ihracatçılara, göndericilere, emanetçilere (consignee) ve alıcılara açık olacak, herhangi bir kullanıcıya veya potansiyel kullanıcıya (nakliye hattı ve feeder işletmesi dahil) karşı herhangi bir haksız veya ayrımcı uygulamadan kaçınılacaktır.*

*3. Evyap Port Hisse Devir Sözleşmesi tarihi itibarıyla, Taraflar, bir müşteri tarafından temerrüt teşkil eder şekilde sözleşmeden doğan yükümlülüklerinden herhangi biri ihlal edilmedikçe, mevcut müşterilerinin sözleşmelerini kasıtlı olarak feshetmemeyi taahhüt ederler. Evyap Port Hisse Devir Sözleşmesi’nin kapanış tarihinden itibaren 36 takvim ayı süresince, Taraflar, sözleşmesi feshedilen müşteriler ve ilgili fesih gerekçeleri hakkında Kurul’u bilgilendirecektir.”*

(196) Başvuru sahibi tarafından getirilen taahhütler incelendiğinde, birinci maddede tüm hizmetleri içeren liman hizmetleri tarifesinin mevcut ve potansiyel müşteriler bakımından 36 takvim ayı süresince ABD Tüketici Fiyat Endeksi'ndeki (CPI) yüzdelerdeki artışın aşan bir oranda değiştirilmeyeceğinin taahhüt edildiği görülmektedir. Bu taahhüt ile özellikle büyüme motivasyonu ve potansiyeline sahip rakiplerin, devralma işlemi ile dar pazar tanımı altında yüksek pazar payına ulaşan birleşik teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı uygulayabilecek seviyeye gelene kadar piyasadaki fiyatların yükselilebileceği yönündeki endişeleri giderebileceği değerlendirilmektedir. İkinci ve üçüncü maddede yer alan taahhütler ise müşterilere karşı ayrımcı davranışlardan kaçınma ve haklı gerekçe olmaksızın mevcut müşterilere hizmet sunulmasından vazgeçmemeye ilişkin hükümler içermektedir. Bu taahhütler ile de DP WORLD'ün sahip olduğu uluslararası gücün yerel pazarda kazanılacak güçle bir araya gelmesiyle ortaya çıkabilecek, birleşik teşebbüsün müşterilere yönelik ayrımcı davranışlarda bulunma riskinin bertaraf edilebileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca birleşik teşebbüs tarafından mevcut bir müşterinin sözleşmesinin feshedilmesi durumunda, bu feshin haklı bir gerekçeye dayanıp dayanmadığı 36 ay süreyle yapılacak bilgilendirmeler ışığında Kurul tarafından aktif bir şekilde takip edilebilecektir. Dolayısıyla tarafın sunduğu taahhütlerle dosya kapsamında ortaya konan kısa-orta vadeli endişelerin giderilebileceği anlaşıldığından, bildirim konusu işleme taahhütler çerçevesinde koşullu izin verilmesine karar verilmiştir.

## H. SONUÇ

(197) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- 1- Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna,
- 2- Söz konusu işlem sonucunda 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi anlamında piyasadaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabileceğine,
- 3- Bu nedenle işleme 22.11.2023 tarihinde 45132 sayılı Kurum kayıtlarına giren taahhütler çerçevesinde koşullu izin verilmesine,
- 4- 22.11.2023 tarihli taahhüdün üçüncü maddesinde yer alan bildirim yükümlülüğünün, koşulların başladığı tarihten itibaren toplulaştırılmış olarak 6 aylık aralıklarla yerine getirilmesine

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.