

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2015-4-55 (Nihai İnceleme)
Karar Sayısı : 16-16/267-118
Karar Tarihi : 11.05.2016

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Fevzi ÖZKAN, Dr. Metin ARSLAN,
Doç. Dr. Tahir SARAÇ, Adem BİRCAN

B. RAPORTÖRLER : Can SARIÇİÇEK, Kasım ŞENGÜL, Abdurrahman TEPELİ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - APM Terminals B.V.
Temsilcisi: Av. Saadet Aslı ALKAN
Etiler Mah. Ahular Sok. No:15 Beşiktaş / İSTANBUL

- (1) **D. DOSYA KONUSU: Grup Maritim TCB, S.L.'nin %100 oranındaki hissesinin ve kontrolünün APM Terminals B.V. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 26.10.2015 tarih ve 2287 sayılı ile intikal eden ve APM Terminals B.V. (APMT)¹ tarafından yapılan bildirim üzerine düzenlenen 01.02.2016 tarihli ve 2015-4-55/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu 10.02.2016 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş ve 16-04/88-M sayılı karar ile işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına karar verilmiştir.
- (3) Kurul kararı ile işlemin nihai incelemeye alınmasına esas teşkil eden temel değerlendirmeler, APMT'ye 15.02.2016 tarihinde tebliğ edilerek yazılı görüşlerinin 30 gün içinde sunulması talep edilmiştir. Nihai inceleme aşamasında APMT adına gönderilen başvurular ile dosyaya giriş talebinde bulunulmuştur. Tarafların talebi raportörlerce uygun bulunarak kabul edilmiş, ilgili belgeler 29.02.2016 tarihli yazının ekinde kendilerine gönderilmiştir.
- (4) APMT tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 03.03.2016 tarihinde intikal eden başvuruda; Kuruma bildirilmiş olan işlemin Türkiye dışında tamamlanabilmesi için Grup Maritim TCB, S.L.'nin (GMTCB) Türkiye faaliyetlerini (iştirakini) dışarıda bırakmaya yönelik bir işlemin tasarlandığı, GMTCB'nin en büyük hissedarı olan A. Perez y Cia, S.L.'nin geçici alıcı olarak hizmet etmesi suretiyle TCE Ege Konteyner Terminal İşletmeleri A.Ş.'nin (TCE EGE) geçici olarak 'park edileceği', böylece Kurul tarafından işleme izin verildiğinde TCE EGE'nin nihai olarak APMT tarafından iktisap edilebileceği, ancak işleme izin verilmemesi halinde geçici alıcı tarafından TCE EGE'nin elden çıkarılarak üçüncü bir kişiye devredileceği ve söz konusu işlemin 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'de (2010/4 sayılı Tebliğ) yer alan ciro eşiklerinin aşılmaması nedeniyle izne tabi olmadığı ifade edilmiş ve nihai incelemenin her halükarda devam ettirilmesi ve bildirim konusu işleme izin verilmesi talep edilmiştir. Başvuruda, bu işlemin gerçekleştirilmesinin, nihai inceleme sürecinin ortalama süresi dikkate alındığında, önem taşıyan sözleşmesel

¹ APMT, Maersk Holding B.V.'nin (MAERSK GRUBU) iştirakidir. MAERSK GRUBU, temel olarak, global düzeyde konteyner taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir.

yükümlülüklerin ve bağlayıcı sürelerin aksiyon alınmasını gerektirmesi ve işlemin tamamlanamaması sonucunda önemli iş kararlarının verilememesinin GMTCB'nin rekabet edebilirliğini etkilemesi gibi nedenlerle gerekli olduğu ifade edilmiştir.

- (5) Diğer yandan, bildirim konu işleme ilişkin olarak, ön inceleme safhasında (.....**TİCARİ SIR**.....); nihai inceleme safhasında ise (.....) tarafından gönderilen şikayet başvuruları ile itirazda bulunulmuştur.
- (6) Kurulun ilgili kararı ile yürütülen inceleme kapsamında hazırlanan 2015-4-55/Nİ sayılı Devralma Nihai İnceleme raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (7) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konusu işlemin izne tabi olduğu ve işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

G.1. İşleme İlişkin Bilgiler

- (8) Bildirim konusu işlem, APMT tarafından, APMT'nin tamamına sahip olduğu bir iştiraki olan APM Terminals Espagna S.L. vasıtasıyla, GMTCB üzerinde tek başına kontrolün iktisap edilmesine ilişkindir. Söz konusu devralma işlemi, GMTCB'nin %61,3 oranındaki hisselerinin doğrudan devralınması ve geri kalan %38,7 oranındaki hisselerin sahibi olan Portobar Capital Limited'in (PORTOBAR) %100 oranındaki hisselerinin devralınması şeklindeki iki eşzamanlı işlemle gerçekleştirilecektir. Bu iki işlemin tamamlanması sonrasında GMTCB'nin %100 oranındaki hisseleri ve tek başına kontrolü APMT'ye geçecektir.
- (9) Bildirim konusu işlemin gerçekleştirilmesi ve işleme yönelik koşulların düzenlenebilmesi amacıyla taraflar arasında 01.09.2015 tarihli "GMTCB Hisse Alım Sözleşmesi" ve PORTOBAR'ın mevcut hissedarları olan Finpro ve QIC ile APMT arasında ayrı ayrı 15.10.2015 tarihli "Hisse Alım Sözleşmeleri" akdedilmiştir.
- (10) İlgili GMTCB Hisse Alım Sözleşmesi uyarınca APMT, GMTCB'deki %61,3 oranındaki hisseleri A. Perez y Cia, S.L., Belamy, B.V. ve diğer bireysel hissedarlardan iktisap edecektir. 15.10.2015 tarihli Hisse Alım Sözleşmeleri ile APMT, PORTOBAR'da %50 oranında hissedarlıkları bulunan Finpro ve QIC'ten PORTOBAR'ın %100 oranındaki hisselerini devralacak ve dolaylı olarak GMTCB'deki %38,7 oranındaki PORTOBAR hisselerini devralmış olacaktır. Söz konusu eş zamanlı işlemlerin tamamlanması ile GMTCB'nin %100 oranındaki hisseleri ve tam kontrolü APMT'ye geçmiş olacaktır.
- (11) Bildirim Formunda işlemin, İspanya ve Kolombiya rekabet otoritelerinin de onayına tabi olduğu ve işlemin kapanışının, Kurulumuzun izninin alınmasından sonra tamamlanmasının planlandığı ifade edilmiştir².
- (12) GMTCB, uluslararası alanda faaliyet gösteren bir terminal işletmecisi olup Aliğa Liman Başkanlığı'nda bir Türk iştiraki vasıtasıyla faaliyet göstermektedir. APMT de dünyanın en büyük terminal işletmecilerinden bir tanesidir. Bu açıdan söz konusu devralma işlemi, iki terminal işletmecisi arasında gerçekleşmektedir. Bildirime konu işlem esasen uluslararası bütünleşik bir devralma işlemi olup, GMTCB'nin Türkiye'deki faaliyetleri de işlemin kapsamına girmektedir. GMTCB, Türkiye'de, tek iştiraki olan TCE EGE aracılığı ile faaliyet göstermektedir. Bu açıdan devre konu işlemin, TCE EGE üzerinden değerlendirilmesi uygun bulunmuştur.

² Bununla birlikte İspanya Rekabet Otoritesi Case C-0711-15 APM TERMINALS/ GRUP MARITIM TCB kararı ile ilgili işleme izin vermiştir. Kolombiya Rekabet Kurumu tarafından da 29.01.2016 tarihli ve 2547 sayılı karar ile işleme koşulsuz olarak izin verilmiştir.

G.2. Taraflar

G.2.1. Devralan Taraf-APMT

- (13) Merkezi Hollanda Houge'da bulunan APMT, konteyner terminali işletmeciliği alanında uluslararası olarak faaliyet göstermektedir. APMT, liman ve terminal işletmekte, kargo desteği hizmetleri (kargo yükleme/boşaltma, istifleme (*stevedoring*), hinterlant trafiği (*hinterland traffic*) için konteyner terminal hizmetleri, transit trafiği (*transshipment traffic*) için konteyner terminal hizmetleri v.b. gibi) sağlamakta ve ülke içi konteyner hizmetleri (konteyner taşımacılığı ve idaresinin yanı sıra bakım ve onarım gibi yan hizmetler) sunmaktadır.
- (14) APMT, Danimarka menşeli A.P. Moller Maersk Grubu (MAERSK GRUBU) bünyesinde yer almakta ve Maersk Holding B.V. vasıtasıyla nihai olarak A.P. Moller Maersk A/S tarafından kontrol edilmektedir. MAERSK GRUBU'nun, konteynere yüklenmiş layner taşımacılığı, terminal hizmetleri, yurtiçi taşımacılık, lojistik, limana çekme (*harbour towage*) hizmeti, tankerler, petrol ve doğalgaz aramacılığı ve üretimi, perakende satış ve hava taşımacılığı gibi ticari faaliyetler dâhil olmak üzere geniş bir faaliyet alanı bulunmaktadır. MAERSK GRUBU, konteynere yüklenmiş layner taşımacılığı faaliyetlerini yine kendisine ait olan Maersk Line ve Safmarine iş birimleri üzerinden, lojistik ve navlun sevkiyatı faaliyetlerini Damco üzerinden ve terminal hizmetleri faaliyetlerini ise APMT üzerinden yürütmektedir. MAERSK GRUBU tarafından kontrol edilen ve Türkiye'de faaliyet yürüten şirketler ise Maersk Denizcilik A.Ş. ve Damco Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.'dir.
- (15) İşlem taraflarından APMT, dolaylı olarak tamamıyla MAERSK GRUBU'na ait olup, grup bünyesindeki bağımsız terminal işletmeciliği şirketi olarak kurulmuştur. APMT, konteyner terminal hizmetleri alanında dünyanın en büyük ilk üç firmasından biridir. APMT, uluslararası konteyner nakliyat şirketi olan Maersk Line ve lojistik ve navlun sevkiyatı faaliyetleri ile iştiğal eden Damco ile birlikte MAERSK GRUBU'nun konteyner lojistiği işinin bir parçasını oluşturmaktadır. Bununla birlikte Maersk Line ve Damco, APMT'nin faaliyette bulunduğu alandan tamamen farklı bir faaliyet alanına dâhil olup, MAERSK GRUBU tarafından APMT'den bağımsız olarak yönetilmektedirler.
- (16) APMT, dünya genelinde 60'ın üzerinde konteyner terminali işletmektedir. APMT'nin Türkiye'deki iştiraki olan APM Terminalleri Liman İşletmeciliği A.Ş. ise, Türkiye'de İzmir-Aliğa Nemrut Koyu'nda 2016 yılının ilk çeyreğinde hizmete girmesi planlanan ve 10.000 TEU³ üzerinde hacmi olan gemilerin yüklenmesine elverişli olacak olan Petkim Konteyner Limanı'nın⁴ işletim hakkını, Petkim Petrokimya Holding A.Ş. ile imzaladığı bir sözleşme vasıtasıyla, süresinin uzatılması mümkün olmakla birlikte, 28 yıllığına devralmıştır.

³ TEU; "Twenty Foot Equivalent Unit" kelimelerinden oluşan bir kısaltma olup; 20 feetlik (6,1 metrelik) bir konteyneri tanımlamaktadır.

⁴ Hâlihazırda Petkim Limanı, Petkim Petrokimya Holding A.Ş. tarafından işletilmekte olup, limanda sıvı yük ve genel kargo elleçlemesi yapılmaktadır. Şekil-1'de genişleme alanı olarak gösterilen işaretli bölge konteyner limanı olarak tasarlanmış olup APMT tarafından işletilecektir. Bu çerçevede işbu kararda genişleme alanı ele alınacak olup, söz konusu liman, Ege Geçit Limanı olarak adlandırılacaktır.

G.2.2. Devredilen Taraf-TCE EGE

- (17) Devredilen GMTCB'nin Türkiye'deki iştiraki olan TCE EGE, bir liman işleticisi olup, kullanım hakkı Hazine Müsteşarlığı tarafından, Ege Gübre Sanayi A.ř.'ye (EGE GÜBRE) verilen limanın bir bölümünü 2009 yılından beri işletmektedir. EGE GÜBRE ile GMTCB'nin bir iştiraki olan Compania Auxiliar Del Puerto S.A. arasında, 2008 yılında, limanın belli bir bölümünün işletim hakkının devri için bir "Öncelikli Kullanım Hakkı ve Garanti Sözleşmesi" akdedilmiştir. Söz konusu işletme hakkının devri, 2009 yılında yapılan yeni rıhtım ve depo alanlarını da kapsamaktadır. Bu anlaşma ile GMTCB, kullanım hakkı EGE GÜBRE'de olan limanın bir bölümünün işletme hakkını 30 (15+15) yıllığına devralmıştır. Diğer bir ifadeyle TCE EGE'nin, söz konusu limanı, 15 yıllık uzatma hakkını kullanması durumunda, Kasım 2039'a kadar işletme hakkı bulunmaktadır.
- (18) Söz konusu liman, hâlihazırda iki bölüme ayrılmış olarak iki işletici tarafından yönetilmektedir. TCE EGE, EGE GÜBRE ile yapılmış olan anlaşma çerçevesinde, EGE GÜBRE'nin 750 metre uzunluğundaki rıhtımını ve 120 metre derinliğini kullanarak konteyner hizmetleri, konteyner tahliye/yükleme, ardiye hizmetleri, terminal hizmetleri, CFS hizmetleri (iç yükleme, iç boşaltma, tam tespit/muayene), *reefer* konteyner hizmetleri, konteynerden genset sökme/takma hizmetleri, tartım hizmetleri, konteyner sabitleme/fumigasyon hizmetleri, gemi hizmetleri, barınma, temiz su ve atık alım hizmetleri sunmaktadır.
- (19) TCE EGE'nin ana hissedarı, Compania Auxiliar del Puerto, S.A. olup bu şirketin (.....) oranındaki hissesi TCB Inversiones Portuarias S.L.U. şirketine aittir. TCB Inversiones Portuarias, S.L.U.'nun tek hissedarı ise GMTCB olup, TCB Inversiones Portuarias, S.L.U. şirketinin sermayesinin (.....) teşkil eden hisselerin tamamına sahiptir. Bu açıdan TCE EGE, GMTCB tarafından kontrol edilmektedir. GMTCB, İspanya Barcelona'da kurulmuş olup konteyner işletmeciliği alanında faaliyet göstermektedir. Özellikle Avrupa ve Amerika'da olmak üzere konteyner terminallerinin tasarlanması, işletilmesi ve yönetilmesi alanında faaliyet göstermektedir. GMTCB ayrıca kargo yükleme boşaltma hizmetleri (*cargo handling*) ve kargo idaresi gibi hizmetler de sunmaktadır.
- (20) Liman isimlendirmeleri, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ve Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) tarafından işletici isimleri baz alınarak yapılmaktadır⁵. Ayrıca Bildirim Formu'nda da söz konusu liman, TCE EGE ismi ile nitelendirilmektedir. Bu nedenle kararda TCE EGE, hem limanın işleticisini hem de devre konu işletme hakkını kapsayacak şekilde kullanılmaktadır. Kavram karmaşasını önlemek için ise kararda sadece TCE EGE Limanı ve bu limana ilişkin elleçleme verilerine yer verilecek olup yapılacak hesaplamalarda yalnızca bu veriler dikkate alınacaktır⁶.
- (21) TCE EGE, coğrafi olarak Aliağa Liman Başkanlığı altında, Nemrut Koyu'nda yer almaktadır. TCE EGE, konteyner terminali hizmetleri başta olmak üzere her türlü liman tesisinin yapımı ve işletilmesi, gemilerin ve kara taşıtlarının yükleme ve boşaltma işlemleri ile yakıt ve malzeme yükleme, boşaltma ve ikmalleri gibi hizmetlerin sunumunu da gerçekleştirmektedir. Teşebbüs, özellikle konteyner elleçleme hizmetleri alanındaki faaliyetleri bakımından son yıllarda büyük bir ivme kazanmıştır.

⁵ Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, elleçleme verilerinde söz konusu liman EGE GÜBRE ve TCE EGE olarak ayrıştırılmakta fakat limanın ismi daha çok EGE GÜBRE olarak kullanılmaktadır. TÜRKLİM ise, liman isimlerini ayrıştırmakta ve söz konusu limanı iki ayrı liman olarak değerlendirmektedir.

⁶ TCE EGE ve EGE GÜBRE'nin elleçleme verileri birbirinden farklıdır. Bununla birlikte, konteyner elleçlemesi alanında faaliyetlerinin bulunmaması nedeniyle EGE GÜBRE'nin verileri işbu dosya kapsamında kullanılmayacak ve yapılan hesaplamalara dâhil edilmeyecektir.

- (22) TCE EGE'yi kontrol eden GMTCB'nin, işlem öncesindeki ana hissedarı A. Perez y Cia, S.L. olup, teşebbüsün dağıntık bir hissedarlık yapısı bulunmaktadır. A. Perez y Cia, S.L.'nin ana hissedarı olan Inversions los Arpeos, S.A. isimli teşebbüsün hissedarları ise gerçek kişiler olup, bu hissedarların bazıları aynı zamanda GMTCB'nin de hissedarlarıdır. Bu çerçevede, teşebbüsün nihai olarak bu kişilerce kontrol edildiği görülmektedir. Devralma sonrasında ise GMTCB'nin ve dolayısı ile TCE EGE'nin tam kontrolü APMT'ye geçecektir. Bu kapsamda, GMTCB'nin devralma öncesi ve sonrası hissedarlık yapısına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 1: GMTCB'nin (TCE EGE) Planlanan İşlem Öncesi ve Sonrası Hissedarlık Yapısı⁷

İşlem Öncesi Hissedarlık Yapısı		İşlem Sonrası Hissedarlık Yapısı	
Hissedar	Hisse Oranı (%)	Hissedar	Hisse Oranı (%)
PORTABAR	(.....)	APMT	(.....)
A. Perez y Cia, S.L.	(.....)		(.....)
Belamy Holding, B.V.	(.....)		(.....)
Angel Perez-Maura Garcia	(.....)		(.....)
Naboga, S.A	(.....)		(.....)
Francisco Javier Soucheiron Marcet	(.....)		(.....)
Mr. Carlos Larrañaga Vallo	(.....)		(.....)
Mr. Ramira Perez-Maura de la Pena	(.....)		(.....)
Mr. Alfonso Perez- Maura de la Pena	(.....)		(.....)
Mr. Antonio Perez- Maura de la Pefia	(.....)		(.....)
TOPLAM	100,00	TOPLAM	100

G.3. İlgili Pazar

- (23) Bildirim konusu işlem temel olarak, konteyner terminal hizmetleri sektörünü ilgilendirmektedir. İşlem taraflarının faaliyetleri incelendiğinde, taraflarca konteyner terminal hizmetleri pazarında gerçekleştirilen faaliyetlerin yatay olarak çakışma ihtimalinin bulunduğu değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, ilgili ürün pazarı ve ilgili coğrafi pazar tanımlamalarına geçmeden önce, sırasıyla pazara ilişkin genel bilgilere ve Ege Bölgesi özelindeki bilgiler ile bölgede yer alan limanlara ilişkin bilgilere yer verilecek, ardından konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin bilgiler sunulurken ilgili pazarlar tanımlanacaktır.

G.3.1. Pazar Hakkında Genel Bilgiler

- (24) Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 2014 yılı verilerine göre, ISPS kodu⁸ kapsamında Türkiye'de, güvenli liman tesisi olarak tanımlanan 191 adet liman tesisi bulunmaktadır. Söz konusu tesislerden 78'i Marmara Bölgesi'nde, 43'ü Akdeniz Bölgesi'nde, 36'sı Ege Bölgesi'nde ve 34'ü ise Karadeniz Bölgesi'nde yer almaktadır. Bu limanlardan üç adedi TCDD'ye (İzmir, Derince, Haydarpaşa), iki adedi TDİ'ye (Sarayburnu ve Tekirdağ), geri kalanları ise özel sektöre ait limanlardır.

⁷ Yukarıda TCE EGE'nin hissedarlık yapısına ilişkin bilgiler sunulduğundan tekrar yer verilmemektedir.

⁸ Gemi ve Liman Tesislerinin Güvenliği için Uluslararası Kod. Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization-IMO*) tarafından kabul edilen bu kodun amacı; güvenlik tehditlerini tespit etmek/değerlendirmek ve uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici önlemler almak amacı ile taraf devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek; denizde güvenliği temin etmek için ilgili görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede belirlemek; güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve alışverişini temin etmek; değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket edebilmeyi sağlayan plan ve işlemlere sahip olabilmek amacı ile, güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji sağlamak ve uygun ve yeterli deniz güvenlik önlemlerinin yerinde olduğunun güvencesini sağlamaktır.

- (25) 2014 yılında da, önceki yıllarda olduğu gibi, Türkiye'deki yük yükleme hareketlerinin büyük bir kısmı (%44,5) Akdeniz Bölgesi'nde gerçekleştirilmiştir. Akdeniz Bölgesi'ni, sırasıyla Marmara (%35,4), Ege (%15,3) ve Karadeniz (%4,8) bölgeleri takip etmiştir. Türkiye'de gerçekleşen yük boşaltma hareketlerinde ise liderliği Marmara Bölgesi almaktadır. Özellikle İstanbul ve İzmit Körfezi'ndeki tesislerin başı çektiği Marmara Bölgesi'nin payı, %47,7 olarak kaydedilmiştir. Marmara Bölgesi'ni, sırasıyla Akdeniz (%24,9), Ege (%14,6) ve Karadeniz (%12,8) bölgeleri takip etmiştir.
- (26) Türkiye limanlarında elleçlenen yüklerin, yıllar içindeki bölgesel gelişimine bakıldığında, bölgelerin gelişimine birden çok unsurun katkı sağladığı gözlemlenmektedir. Günümüzde limanlar, yalnızca alt ve üst yapılarıyla değil, liman arkası yapılarıyla, hinterlandlarıyla, sanayi bölgeleriyle olan coğrafi bağlantı seviyeleriyle ve bölge bazında yoğun olarak elleçlenen yük çeşitleriyle de değerlendirilmektedir.

G.3.2. Ege Bölgesindeki Limanlara İlişkin Bilgiler⁹

- (27) Kurulun önceki tarihli kararları incelendiğinde¹⁰ limanlara ilişkin pazar tanımlamalarının, limanların yakalama alanları dikkate alınarak coğrafi bölgeler bazında yapıldığı görülmektedir. Bildirime konu işlem çerçevesinde devredilecek olan TCE EGE, Ege Bölgesi'nde yer almaktadır. Ege Bölgesi'nde yer alan limanların genel durumuna bakılacak olursa öncelikle ilgili bölgenin, Güllük Alt Bölgesi (6. Bölge), Aliağa Alt Bölgesi (10. Bölge) ve İzmir Alsancak Alt Bölgesi (11. Bölge) olmak üzere üç alt bölgeye ayrıldığı ve bu üç alt bölgede Liman Başkanlıklarının bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (28) Güllük Alt Bölgesi olarak isimlendirilen 6. Bölge; Aydın, Denizli ve Muğla illerinin oluşturduğu Güney Ege Bölgesi'ni hinterland olarak kullanan Güllük Limanı'ndan ibarettir. Güllük Limanı, bölgede üretilen feldspat, çimento ve mermerin ihraç edilmesine hizmet etmek amacıyla faaliyet göstermektedir. Konteyner elleçlemesi yapılmayan bu bölge, bu nedenle, işbu karar kapsamındaki değerlendirmelerde dikkate alınmayacaktır.
- (29) Aliağa Alt Bölgesi olarak isimlendirilen 10. Bölge'de 11 tane liman tesisi bulunmakta olup, bu limanların İzmir'e yaklaşık mesafeleri 60 km'dir. Bölgedeki limanların öncelikli faaliyetlerine bakıldığında; TCE EGE'nin ağırlıklı olarak dökme yük ve konteyner, Nempont Limanı'nın konteyner, Ege Çelik Limanı, Batıçim Limanı, İDÇ Limanı ve Habaş Limanı'nın dökme yük ve genel kargo yükleri, Tüpraş (Aliağa) Limanı, Petkim Limanı, POAŞ Limanı, Total Limanı ve Egegaz Limanı'nın ise sıvı yük elleçleme faaliyetlerinin olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra EGE GÜBRE, az miktarda genel kargo yükleri ve sıvı yük, Nempont Limanı ise genel kargo yükleri de elleçlemektedir. Ege Geçit Limanı ise, hâlihazırda devam eden yatırım çalışmaları tamamlandığında, APMT tarafından işletilecek ve yalnızca konteyner elleçleme hizmeti vermeye başlayacaktır. Söz konusu yatırımlar, Aliağa Alt Bölgesi'nde yer alan limanların daha etkin olacağı anlamına gelmektedir. Ayrıca bölge, Türkiye'nin önemli sektörlerinden olan petro-kimya, demir-çelik, enerji, gemi söküm ve kâğıt sektörlerinde faaliyet gösteren tesisleri bünyesinde barındırmaktadır. İlgili bölgede yer alan limanlar, Aliağa'da ve yakın çevresinde kurulu bulunan sanayinin iş hacmi bakımından avantajlıdır. Söz konusu bölgede yer alan limanların konumlarına ve isimlerine aşağıda yer verilmektedir:

⁹ Bu bölüm, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün 07.07.2015 tarihli Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporundan faydalanılarak hazırlanmış olup, bu başlık altında yer verilen şekillerin tamamının kaynağı bu rapordur. Bununla birlikte, limanlara ilişkin olarak bu bölümde yer alan bilgilerin derlenmesinde, taraflardan, limanlardan ve liman başkanlıklarından elde edilen bilgilerden de yararlanılmıştır.

¹⁰ 08.07.2010 tarihli ve 10-49/922-325 sayılı, 02.12.2010 tarihli ve 10-75/1538-592 sayılı Kurul kararları.

Şekil 1: Aliağa Alt Bölgesi Limanlarının Dağılımı



- (30) Konumu itibarıyla, transit taşımacılık için en uygun Doğu Akdeniz limanlarından biri olmasına rağmen İzmir Alsancak Alt Bölgesi'nde yer alan TCDD İzmir Limanı (TCDD Limanı); gerekli su derinliği, yanaşma yeri uzunluğu ve artan yük hareketini karşılayacak stok sahasının yetersizliği gibi fiziksel kısıtlamalar nedeniyle büyük konteyner gemilerine yeterince hizmet verememektedir. TCDD Limanı'nın İzmir şehir merkezine yakın olması, merkezden gelecek iş hacmi bakımından limanın, Aliağa Alt Bölgesi'ndeki limanlara oranla avantajlı olmasını sağlamaktadır. Ancak aynı zamanda, TCDD Limanı'nın şehrin içinde kalması ve kapasitesinin yük talebini kaldıramaması gibi nedenlerle bu bölgede yeni bir liman ihtiyacı oluşmuştur. Bu ihtiyacın giderilmesi için ise Çandarlı Limanı'nın yapımına başlanmıştır. İzmir İli, Bergama İlçesi, Zeytindağ Beldesi sınırları içinde yer alan Çandarlı (Kuzey Ege) liman ve tersane sahası, İzmir'e karayolu ile yaklaşık olarak 80 km, deniz yolu ile yaklaşık olarak 55 deniz mili mesafede yer almaktadır. Alana, mevcut İzmir - Çanakkale karayolu üzerinden ayrılan Çandarlı asfaltı ve bu yola bağlanan tali yollar ile ulaşılmaktadır.
- (31) Yukarıdaki şekilde, hâlihazırda faal olan limanların yanı sıra henüz faaliyete geçmemiş olan Çandarlı Limanı ve Ege Geçit Limanı¹¹ da gösterilmektedir. Aşağıda ise, ilgili limanlardan faal olanların konumları ile bu limanlara ilişkin yük istatistiklerine yer verilmektedir:

¹¹ Şekilde Ege Geçit Limanı, aynı isimle anılmamış olmakla beraber, aşağıda da detaylı şekilde yer verileceği üzere, Ege Geçit Limanı, Petkim Limanı ile aynı bütünlük içinde yer aldığından, Petkim Limanı olarak işaret edilen alanda Nemrut Koyu'nda yer alacaktır.

Şekil 2: Aliğa Alt Bölgesi Limanlarının Konumları



Şekil 3:

(..... TİCARİ SIR)

- (32) Yukarıdaki şekiller incelendiğinde, bölgedeki limanların elleçlediği toplam yük miktarında zaman içinde artış yaşandığı görülmektedir. Bölgedeki konteyner elleçleme faaliyetlerinin hacmi, özellikle 2009 yılından sonra TCE EGE ve Nempport Limanları'nın faaliyete geçmesiyle birlikte büyük bir ivmeyle artmıştır.

- (33) Aliğa Alt Bölgesi'nde yer alan Nempport Limanı daha çok konteyner elleçleme hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir. Bu çerçevede Nemrut Körfezinde¹², hâlihazırda konteyner elleçleme hizmetleri alanında faaliyetleri bulunan limanlar Nempport ve TCE EGE Limanlarıdır. Aşağıda öncelikle TCE EGE'ye ait coğrafi ve teknik özelliklere şekillerle yer verilecek olup ardından bu limanın kapasite¹³ ve yük hareketleri açıklanacaktır. Sonrasında bölgede konteyner elleçleme hizmetleri alanında faal olan diğer limanlara yer verilecektir.

Şekil 4:

(..... TİCARİ SIR)

- (34) Daha önce de belirtildiği üzere TCE EGE, GMTCB vasıtasıyla, kullanım hakkı EGE GÜBRE'de olan limanın bir bölümünün işletme hakkını devralmış olup, EGE GÜBRE'nin 750 metre uzunluğundaki rıhtımını ve 120 metre derinliğini kullanarak faaliyet göstermektedir. Her ne kadar dosya kapsamında TCE EGE ayrı bir liman olarak değerlendirilmiş olsa da, pazarın bütününe gösterebilmek amacıyla aşağıda TCE EGE ve EGE GÜBRE'nin birlikte teşkil ettikleri limanın bilgilerine ve yük istatistiklerine yer verilmektedir:

Şekil 5:

(..... TİCARİ SIR)

- (35) Yukarıda yer verilen Şekil-4 ve Şekil-5'ten de görüldüğü üzere, TCE EGE, iki rıhtıma sahiptir. Ancak bu rıhtımlardan sadece bir tanesi (Şekil 4'teki resimde sol tarafta görülen) GMTCB'nin kontrolündedir. Diğer rıhtım ise EGE GÜBRE tarafından işletilmektedir. TCE EGE'nin kıyı derinliği 8-27 metre arasında değişmekte olup, limanda daha çok konteyner elleçleme hizmetleri sunulmaktadır. TCE EGE'de 2013 - 2015 yılları arasında hizmet verilen konteyner gemilerine ilişkin gemi adedi ve elleçlenen yük miktarı bilgilerine (ilgili tablolarda sırasıyla GA ve EYM ifadeleriyle kısaltılacaktır) aşağıda yer verilmektedir:

¹² Nemrut Körfezi, Şekil 1'de kırmızı ile işaretlenmiş olan alanı ifade etmektedir.

¹³ Limanlara ilişkin kapasite verilerinin hesaplanmasına yönelik yeknesak bir model bulunmamakla birlikte, limanların kapasite bilgilerini hesaplamada vinç, rıhtım ve saha kapasitelerini kullandıkları ve söz konusu kapasitelerin fiili kapasiteye dönüşmesinin mümkün olduğu anlaşılmaktadır. Bir limana ait kapasite hesaplanırken; kullanılan vinç modeli ve hareket kapasitesi, elleçlenen konteyner büyüklüğü (20 feet veya 40 feet), rıhtımın uzunluğu ve su derinliği ile beraber rıhtıma yanaşma yolundaki suyun derinliği, vardiya ve vardiya verimliliği, yer slotlarının (konteynerin zeminde kapladığı alan) sayısı, istif yüksekliği, saha elleçlemesi yapan ekipmanın kapasitesi, konteyner durma süreleri ve gerçekleşen en yüksek iş miktarı gibi faktörler dikkate alınmaktadır. Tüm limanlar tarafından aynı hususlar dikkate alınarak hesaplanan kapasitelerin, en yüksek iş hacmine göre belirlendiği ve bu anlamda mevsimsel talep dalgalanmalarının dahi üstesinden gelinebildiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, farklı limanlarca yapılan hesaplamaların, aynı temele dayanması, aynı faktörleri ve mevsimselliği esas alması ile fiili kapasiteye dönüşebilmesi gibi nedenlerle birbirleriyle tutarlı oldukları düşünülmektedir. Bu nedenle, söz konusu kapasitelerin yapılacak olan pazar payı hesaplamalarında ve pazar gücü değerlendirmelerinde temel alınmasının mümkün ve makul olduğu değerlendirilmektedir.

16-16/267-118

Tablo 2: TCE EGE'de Hizmet Verilen Konteyner Gemilerine İlişkin Bilgiler (2013 - 2015)

Konteyner Gemi Sınıfları		2013		2014		2015	
		GA	EYM (TEU)	GA	EYM (TEU)	GA	EYM (TEU)
Feeder	0 - 1000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Handy SMV	1000 - 3000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Panamax MV	3000 - 5000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Post Panamax	5000 - 10000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Suezmax	10000+ TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)

- (36) Yukarıda yer verilen tablodan, TCE EGE'de gerçekleştirilen konteyner elleçleme faaliyetlerinin (.....) 1000 TEU ila 5000 TEU arasındaki konteyner gemilerine yönelik olduğu, 1000 TEU'dan küçük kapasiteli gemilere yönelik faaliyetlerin (.....) gerçekleştirildiği, bununla birlikte 5000 TEU'dan büyük kapasiteli gemilere yönelik faaliyetlerin 2013 yılında (.....) olduğu, 2014 ve 2015 yılında ise (.....) sırasıyla toplam faaliyetlerin gemi adedine göre %(.....) ve %(.....); elleçlenen yük miktarına göre ise sırasıyla %(.....) ve %(.....) oluşturduğu görülmektedir.
- (37) Aliğa Alt Bölgesi'nde yer alan ve konteyner elleçleme hizmetleri alanında faaliyet gösteren diğer liman Nempört Limanı olup, aşağıda limana ait coğrafi ve teknik özelliklere şekillerle yer verilecek olup ardından bu limanın kapasite ve yük hareketleri açıklanacaktır:

Şekil 6:

(..... TİCARİ SIR)

Şekil 7:

(..... TİCARİ SIR)

- (38) Yukarıda yer verilen Şekil-6 ve Şekil-7'den de görüldüğü üzere, son dört yıl içinde Nempört Limanı'nda gerçekleşen konteyner elleçleme faaliyetlerinde büyük bir artış gerçekleşmiştir. Liman, tek rıhtıma sahip olup, bu rıhtımın derinliği 3-22 metre arasında değişmektedir. Limanın kıyı derinliğinin az olması nedeniyle, limanda hâlihazırda özellikle küçük tonajlı (5000 TEU'dan küçük kapasiteli) gemilere hizmet verilebilmektedir. Nempört Limanı'nda 2013 - 2015 yılları arasında hizmet verilen konteyner gemilerine ilişkin gemi adedi ve elleçlenen yük miktarı bilgilerine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 3: Nempört Limanı'nda Hizmet Verilen Konteyner Gemilerine İlişkin Bilgiler (2013 - 2015)

Konteyner Gemi Sınıfları		2013		2014		2015	
		GA	EYM (TEU)	GA	EYM (TEU)	GA	EYM (TEU)
Feeder	0 - 1000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Handy SMV	1000 - 3000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Panamax MV	3000 - 5000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Post Panamax	5000 - 10000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Suezmax	10000+ TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)

- (39) Yukarıda yer verilen tablodan, Nemport Limanı'nda gerçekleştirilen konteyner elleçleme faaliyetlerinin (.....) 1000 TEU'dan küçük kapasiteli gemilere yönelik olduğu, geri kalan faaliyetlerin ise (.....) 1000 ila 5000 TEU arasındaki konteyner gemilerine yönelik olduğu, bununla birlikte, 5000 TEU'dan büyük kapasiteli gemilere yönelik faaliyetlerin TCE EGE'de gerçekleştirilenlere (.....) ve Nemport Limanı'nın 2013, 2014 ve 2015 yıllarındaki toplam faaliyetlerinin sırasıyla gemi adedine göre %(.....), %(.....) ve %(.....); elleçlenen yük miktarına göre ise sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) oluşturduğu görülmektedir.
- (40) Aliğa Alt Bölgesi'nde yer alan diğer limanlar olan Ege Geçit Limanı ve Petkim Limanı ile Çandarlı Limanı'na ilişkin coğrafi ve teknik özellikler ile kapasite bilgilerine aşağıda şekillerle yer verilmektedir:

Şekil 8:

(..... TİCARİ SIR)

- (41) Yukarıdaki şekilde, Ege Geçit Limanı ile Petkim Limanı'na birlikte yer verilmiştir. Nemrut Körfezi'nde yer alan söz konusu iki liman, hâlihazırda aynı bütünlük içerisinde. Petkim Limanı, Petkim Petrokimya A.Ş.'ye (PETKİM) ait olup, hâlihazırda limanda, sıvı, genel kargo ve dökme kuru yük elleçlemesi yapılmaktadır. Petkim Limanı'nın konteyner elleçleme hizmetleri sunabilmesi amacıyla PETKİM ve APMT arasında 2013 yılında, Ege Geçit Limanı terminalinin inşası ve işletilmesi amacıyla bir sözleşme imzalanmıştır. Sözleşme uyarınca APMT, sürenin uzatılması mümkün olmakla beraber, 28 yıllık bir süre boyunca limanın işletme hakkını haiz olacaktır. 2016 yılında faaliyete geçmesi beklenen Ege Geçit Limanı'nda, sadece konteyner elleçleme hizmetleri sunulacaktır¹⁴. Tamamlandığında, 16 metrelik kıyı derinliğine sahip olacak olan Ege Geçit Limanı'nın, konteyner elleçleme kapasitesinin ilk aşamada yaklaşık (.....) TEU/yıl'a ve nihai olarak yaklaşık (.....) TEU/yıl'a çıkması beklenmekte olup, limanın 10.000 TEU üzerinde hacmi olan gemilerin yüklemesine elverişli olacağı dile getirilmektedir. Bu açıdan, söz konusu liman bölgede yer alan diğer konteyner limanlarından kısmen farklılaşmaktadır. Aşağıda söz konusu limana ilişkin genişlemenin ne yönde gerçekleştirileceğini gösterir şekle yer verilmektedir:

Şekil 9:¹⁵

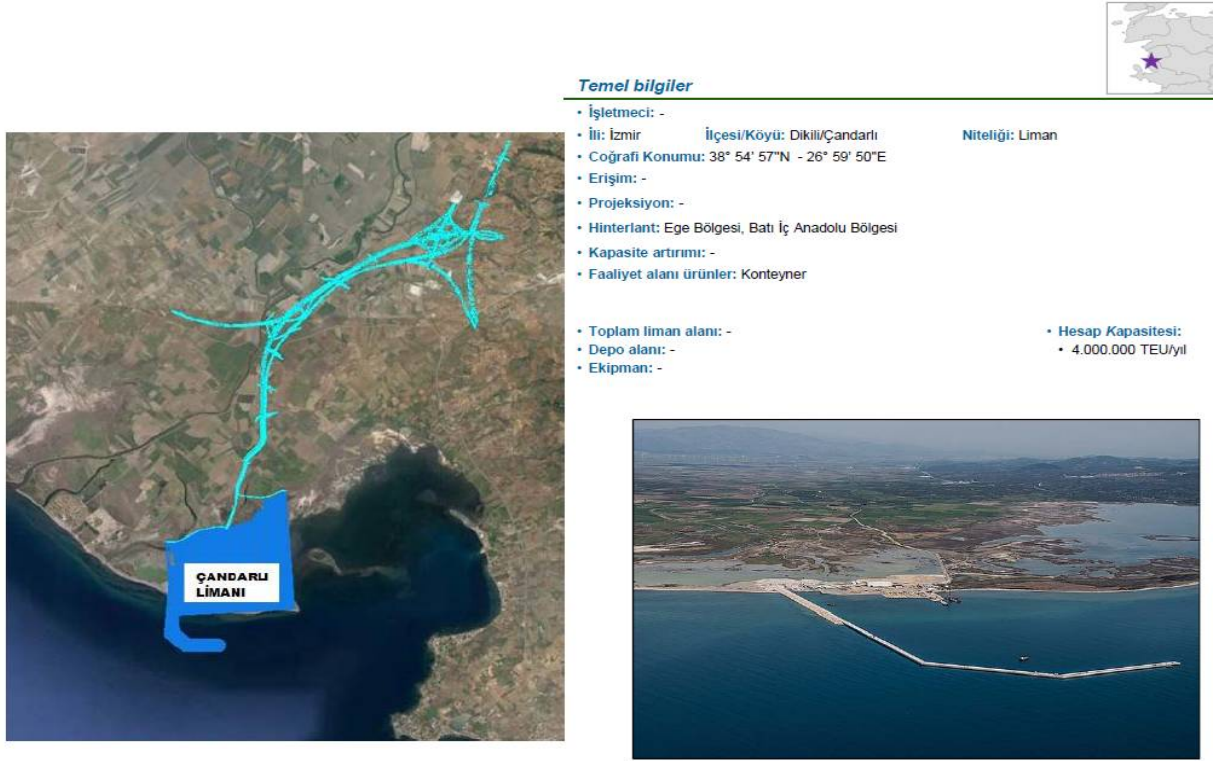
(..... TİCARİ SIR)

¹⁴ Ege Geçit Limanı, 2016 yılının başında faaliyete geçmiş olup henüz tam anlamıyla operasyonel değildir. İşbu karar tarihi itibarıyla, Ege Geçit Limanı'nda hâlihazırda (.....) elleçlenmiştir. Buna ek olarak şu ana kadar Ege Geçit Limanı'nın (.....) (konteyner olmayan) gemisi elleçlenmiştir.

¹⁵ (.....).

- (42) Aliğa Alt Bölgesi'nde yer alan son liman olan Çandarlı Limanı'nın coğrafi konumuna ve karayolu bağlantısına aşağıda yer verilmektedir:

Şekil 10: Çandarlı Limanı'na İlişkin Coğrafi Özellikler ve Kapasite Bilgileri



- (43) Yukarıdaki şekilde sağda yer alan fotoğraftan görüldüğü üzere, Çandarlı Limanı'na ait dalgakıran yapılmış olup, rıhtımlar henüz inşa edilmemiştir.
- (44) Ege Bölgesi'nin son alt bölgesi olan ve İzmir Alsancak Alt Bölgesi olarak adlandırılan 11. Bölge'de sadece TCDD Limanı bulunmaktadır. Bu liman, Türkiye'nin en önemli dış ticaret kapılarından birini teşkil etmektedir. Güney Ege Bölgesi'nde (Denizli, Aydın ve Muğla) kurulu bulunan sanayide özellikle tekstil, giyim eşyası, ana metaller, elektrikli teçhizat, gıda ve mineral ürünlerinin imalatı ön plana çıkmaktadır. Bölge ihracatının önemli bir bölümünün gerçekleştiği TCDD Limanı'na bağlantı kuran Denizli-Aydın-İzmir hattının, bölge dış ticaretinin can damarı olduğunu söylemek mümkündür. Bölgenin iş ve sosyal bağlantıları İzmir-İstanbul aksında yoğunlaşmaktadır. Gebze-İzmir otoyolu gibi büyük ölçekli yatırımların tamamlanmasıyla bu etkinin artacağı öngörülmektedir. Bölge içindeki ekonomik ve sosyal etkileşimlerin dağılımı incelendiğinde, İzmir Limanı'na olan bağlantının da etkisiyle Denizli-Nazilli-Aydın aksında, gelişmiş bir ekonomik koridorun varlığı göze çarpmaktadır.

Şekil 11:

(..... TİCARİ SIR)

Şekil 12:

(..... TİCARİ SIR)

- (45) TCDD Limanı'nın, yukarıda Şekil-11'de yer verilen yük hareketlerine bakıldığında, her ne kadar limanda gerçekleşen konteyner elleçleme faaliyetlerinde azalma görülse de limanda elleçlenen toplam yük miktarında artış yaşandığı görülmektedir. TCDD Limanı'nda 2013 - 2015 yılları arasında hizmet verilen konteyner gemilerine ilişkin gemi adedi ve elleçlenen yük miktarı bilgilerine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 4: TCDD Limanı'nda Hizmet Verilen Konteyner Gemilerine İlişkin Bilgiler (2013 - 2015)

Konteyner Gemi Sınıfları		2013		2014		2015	
		GA	EYM (TEU)	GA	EYM (TEU)	GA	EYM (TEU)
Feeder	0 - 1000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Handy SMV	1000 - 3000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Panamax MV	3000 - 5000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Post Panamax	5000 - 10000 TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)
Suezmax	10000+ TEU	(...)	(.....)	(...)	(.....)	(...)	(.....)

- (46) Yukarıda yer verilen tablodan, TCDD Limanı'nda gerçekleştirilen konteyner elleçleme faaliyetlerinin (.....) kısmının 1000 TEU'dan küçük kapasiteli gemilere yönelik olduğu, geri kalan faaliyetlerin ise 1000 ila 5000 TEU arasındaki konteyner gemilerine yönelik olduğu ancak 1000 - 3000 TEU aralığındaki gemilere yönelik faaliyetlerin 3000 - 5000 TEU aralığındaki gemilere yönelik faaliyetlerden (.....) olduğu ve fakat 3000 - 5000 TEU aralığındaki gemilere ilişkin faaliyetlerin (.....) beraber TCDD Limanı'nın 2013, 2014 ve 2015 yıllarındaki toplam faaliyetlerinin sırasıyla gemi adedine göre %(.....), %(.....) ve %(.....); elleçlenen yük miktarına göre ise sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) oluşturduğu, 5000 TEU'dan büyük kapasiteli gemilere yönelik faaliyetlerin ise olmadığı görülmektedir.
- (47) Buna ek olarak, yukarıda yer verilen Şekil - 11'de genişleme alanı olarak ifade edilen liman gelişim planı kapsamında, TCDD Limanı'ndaki mevcut rıhtımların ortalama 30-40 metre ötelenmesi, Ro-Ro rıhtımının 127 metre uzatılması ve rıhtım su derinliklerinin artırılması planlanmaktadır. Rıhtımlarda yapılması düşünülen kıyı derinliğinin artırılması çalışmaları ile TCDD Limanı'nın kapasitesinin artırılması planlanmaktadır¹⁶. Hâlihazırda ortalama 4.000 TEU kapasiteli konteyner gemilerinin geldiği limana, projenin tamamlanmasıyla birlikte 10.000 TEU kapasiteli gemilerin yanaşması mümkün olacaktır. Böylece TCDD Limanı'nda kapasite yetersizliği nedeniyle uygulanan sıkışıklık zammının sona ermesi de mümkün olabilecektir. TCDD Limanı'nın II. kısım (tevsii) inşaatının tamamlanması ve yaklaşık 550.000 m²'lik ilave sahanın hizmete açılması suretiyle limanın kapasitesinin 2.500.000 TEU/yıl'a çıkarılması planlanmaktadır. Söz konusu genişleme planlarının tamamlanması ile hâlihazırda TCE EGE ve Nemport Limanı'na oranla daha düşük sayıda ve oranda yüksek tonajlı gemi yanaşabilen TCDD Limanı'na çok daha fazla sayıda yüksek tonajlı geminin yanaşması mümkün olacaktır.

G.3.3. Konteyner Elleçleme Hizmetlerine İlişkin Bilgiler¹⁷

- (48) Liman hizmetleri gemilere ve yüklere verilen hizmetler olarak ikiye ayrılabilir. 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 bir diğer ayrıma ise aşağıda yer verilmektedir:

¹⁶ Hâlihazırda TCDD Limanı'nın kıyı su derinliği, 10 metrenin altında olduğu için yüksek tonajlı gemiler limana yanaşamamaktadır.

¹⁷ Detaylı bilgi için bkz. SESLİ E., (2008), "Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet", Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No:89, Rekabet Kurumu, Ankara. Bu bölümün derlenmesinde Kurulun 02.12.2010 tarihli ve 10-75/1538-592 sayılı kararından yararlanılmıştır.

Tablo 5: Liman Hizmetleri

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

- (49) 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 kıyıda gemiye ve gemiden kıyıya hareketleri ile yüklerin liman tesislerindeki tüm hareketlerini kapsamaktadır. Geçmişte, yükün gemiden kıyıya emniyetli bir şekilde boşaltılması (*stevedoring*) ve kıyıda gemiye güvenli bir şekilde yüklenmesi (*loading*) işlemleri farklı işçiler tarafından gerçekleştirildiğinden bu 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.
- (50) Denizyolu yük taşımacılığının “sanayi devrimi” olarak da nitelendirilen konteynerleşme, farklı türdeki kargoların “konteyner” adı verilen standart boyutlardaki çelik kasalara konularak bu iş için özel olarak imâl edilmiş gemiler vasıtasıyla taşınmasını ifade etmektedir. Denizyolu taşımacılığında konteyner kullanımının yaygınlaşmasında etkili olan en önemli husus, 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, konteynerleşmenin sağladığı maliyet tasarrufudur. Öncelikle, liman işletmeleri açısından konteyner kullanımı, yüklerin standartlaşmasını sağladığı için ciddi bir uzmanlaşmayı beraberinde getirmiş ve gerekli altyapının oluşturulması ile birlikte elleçleme maliyetlerinde ciddi bir tasarruf sağlamıştır¹⁸. Bu maliyet tasarrufu, daha düşük liman ücretleri şeklinde hat taşıyıcılarına ve dolayısıyla yük sahiplerine de yansımıştır.
- (51) Konteyner boyutlarındaki standartlaşma, bir yandan taşıma maliyetlerini düşürürken bir yandan da denizyolu taşımacılığının hava, kara ve demiryolu taşımacılığına daha iyi entegre olmasını sağlamıştır (*intermodal* taşımacılık¹⁹). 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.

¹⁸ Bir çalışmaya göre 1960 ile 1994 yılları arasında limanlarda elleçlenen kargo miktarı yaklaşık yedi kat artmışken, konteynerleşme sayesinde ihtiyaç duyulan işgücü saati %42 oranında azalmıştır. Michele Acciario, “Private Sector Financing of Container Terminal Infrastructure”, Erasmus University Rotterdam MSc in Maritime Economics and Logistics, s. 7.

¹⁹ Intermodal (modlar arası) taşımacılık; yüklerin (malların) bir taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşınarak, türler arasındaki geçişlerde malların kendisinin değil taşıma (yükleme) biriminin (konteyner vs.) elleçlendiği taşıma şeklidir.

- (52) Taşıyıcılar açısından ise, 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. Aşağıda, tarihsel süreç içerisinde konteyner gemilerinin kapasitelerinde yaşanan gelişim sunulmuştur:

Tablo 6: 1956'dan Bugüne Konteyner Gemi Kapasitesindeki Gelişim²⁰

	Gemi Türü	Boyutları	Konteyner Kapasitesi (TEU)
1. Nesil (1956-1970)	Konteyner Yüklenebilen Kargo Gemileri (Küçük Feeder)	Uzunluk 135-200 m. Genişlik: 23 m. Draft: < 9 m.	< 1000
2. Nesil (1970-1980)	Konteyner Gemisi Olarak Üretilmiş Feeder Gemileri (Cellular Containership)	Uzunluk 215 m. Genişlik: 23-30 m. Draft: 10 m.	1.000 – 2.500
3. Nesil (1980-1988)	Panamax	Uzunluk 250-290 m. Genişlik: 32,3 m. Draft: 11-12 m.	3.000 – 4.000
Tablo 6'nın Devamı:			
	Gemi Türü	Boyutları	Konteyner Kapasitesi (TEU)
4. Nesil (1988-2000)	Post-Panamax	Uzunluk 275-305 m. Genişlik: 32,3 m. Draft: 11-13 m	4.000 – 5.000
5. Nesil (2000-2005)	Post Panamax Plus	Uzunluk 335 m. Genişlik: Draft: 13-14 m.	5.000 – 8.000
6. Nesil (2005-)	New Panamax ²¹	Uzunluk 397 m. Genişlik: Draft: 15,5 m.	11.000 – 14.500

- (53) Konteyner taşımacılığında konteynerleşme, lojistik sektörünün tüm segmentlerini etkilediği gibi liman işletmeciliği hizmetlerini de derinden etkilemiştir. Bunlardan en önemlisi, yukarıda da belirtildiği üzere liman hizmetlerindeki artan verimlilik ve elleçleme maliyetlerindeki düşüştür. Bunun yanında, konteyner gibi standart bir yükleme aracının ortaya çıkmasıyla birlikte, limanların birbirini ikame gücü artmış ve böylece limanlar arasındaki rekabet olumlu etkilenmiştir. Ayrıca, denizyolu taşımacılığının diğer taşıma modları ile entegrasyonu geliştikçe, limanların hinterlandı da genişlemiş ve böylece daha fazla limanın hinterlandı birbiri ile çakışmaya başlamıştır. Bu durum da yine limanlar arasındaki rekabetin artmasına yol açmıştır.

²⁰ Kaynak: <http://www.eurans.com.ua/eng/faq/containerships/> ve

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/containerships.html> Erişim Tarihi: 16.03.2016.

²¹ 10.000-12.000 TEU aralığındaki gemilere Suezmax, 12000 TEU'dan büyük kapasiteli gemilere ise Post-Suezmax da denilmektedir.

- (54) Yukarıda belirtilen intermodal taşımacılığın yaygınlaşmasıyla, lojistik kavramı, ürünün kalkış noktasından nihai varış noktasına kadar tüm taşıma türlerini içine alan bir bütün olarak algılanmaya başlanmış ve müşteriler açısından tedarik zincirinin fiyat, kalite ve güvenilirlik açısından performansı önemli hale gelmiştir. Ayrıca, herhangi bir denizyolu taşıyıcısının veya limanın tek başına etkin çalışması, rakiplerine karşı tercih edilmesi için yeterli bir sebep olmaktan çıkmıştır. Diğer bir ifadeyle, taşıma zincirinin herhangi bir halkasındaki oyuncunun rekabet gücü, bu oyuncunun tamamlayıcısı olduğu taşıma zincirindeki tüm oyuncuların rekabet gücüne bağlı hale gelmiştir. Bu noktada, herhangi bir limanın taşıyıcılar ve yük sahipleri tarafından tercih edilmesinde, limanın performansının ve fiyatlarının yanında limanın bağlantılı olduğu kara ve demiryolu şebekelerinin etkinliği ve maliyeti de önemli hale gelmiştir. Öte yandan, küresel tedarik zincirlerinin oluşmasıyla birlikte, tedarik zincirinin herhangi bir aşamasındaki bir aksama çok büyük zararlara yol açabildiği için, lojistik sağlayıcıları alternatif tedbirler alma yoluna gitmişler ve böylece sağlayıcıların tek bir limana bağlılıkları azalmıştır.
- (55) Konteyner taşımacılığının giderek daha büyük tonajlı gemilerle yapılmaya başlanması, denizyolu 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 kullanılmasını gerektirmiştir. Bu sistemde bütün limanlar arasında doğrudan sefer yapılması yerine, uç olarak adlandırılan küçük, tali limanlardan, besleyici gemiler 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. Bu sistemin, noktadan noktaya sistemine göre birçok avantajı vardır. Öncelikle, büyük gemilerin her limana uğramasına gerek kalmamakta, küçük gemiler, besleyici hizmeti vermek suretiyle, küçük limanlardan büyük gemilerin uğrayabilecekleri büyük limanlara yük taşımaktadırlar. Böylelikle, hem besleyici hatlarında hizmet veren küçük gemilerin, hem de ana hatlarda faaliyet gösteren büyük gemilerin kapasite kullanımının yüksek olması sağlanmakta, kapasite maliyetlerinden tasarruf edilmektedir²². Bununla birlikte, özellikle bölgesel talebin artmasıyla birlikte, belirli bölgelerde, “merkez ve uç” sisteminin yerini doğrudan seferlerin aldığı da görülmektedir. Konteyner taşımacılığında “merkez ve uç” sisteminin ortaya çıkması, özellikle “*hub*” olarak adlandırılan merkezî limanlar açısından ilgili coğrafi pazarın genişlemesine yol açmıştır.

G.3.4. İlgili Ürün Pazarı

- (56) Bilindiği üzere rekabet hukukunda pazar tanımı, teşebbüsler arasındaki rekabetin sınırlarını tespit etmekte kullanılan bir araçtır. İlgili pazar, ürün ve coğrafi pazar olmak üzere iki temel boyuttan oluşmaktadır. Pazarı hem ürün hem de coğrafi bölge boyutlarıyla tanımlamaktaki amaç teşebbüslerin davranışlarını sınırlama ve etkin bir rekabetçi baskıdan bağımsız olarak davranmalarını önleme gücüne sahip rakiplerin ortaya çıkarılmasıdır.
- (57) İlgili ürün pazarının belirlenmesinde talep ikamesi ve uygun olduğu ölçüde arz ikamesine göre bir değerlendirme yapılır. Talep ikamesinin değerlendirilmesi, tüketici gözünde ilgili ürünün yerine geçer kabul edilen başka ürünlerin belirlenmesini gerektirmektedir. Bir ilgili ürün pazarı tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından birbiriyle değiştirilebilir veya ikame edilebilir olarak kabul edilen bütün mal veya hizmetlerden oluşan pazarları kapsar.

²² KUTOĞLU, L., “Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet”, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 76, Ankara,

- (58) Limanlara yönelik olarak yapılacak ilgili ürün pazarı tespitinde ise, belirleyici faktör 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.
- (59) 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. Ayrıca konteyner, Ro-Ro ve feribot gemilerine verilen liman hizmetleri genel kargodan ayrı tutularak farklı bir pazar olarak da tanımlanabilmektedir. Bu kapsamda konteynere yüklenmiş ve konteynersiz (genel kargo) yüklerin ayrı pazarlar olarak tanımlanması mümkündür. Deniz taşımacılığı hizmetleri pazarı da esas olarak konteynere yüklenmiş ve konteynersiz (genel kargo) olmak üzere farklı şekillerde kargo taşıyan sevkiyat hatlarından meydana gelmektedir. Deniz taşımacılığı hizmetleri pazarı, konteyner ile taşınan kargo ve genel kargo taşımacılığı için layner (hat üzerinden) ve tarifeli hizmetlerin sağlanmasını içermektedir.
- (60) Bildirim konusu işlem çerçevesinde devredilen TCE EGE'nin faaliyetlerine bakıldığında ise, faaliyetlerinin büyük bir kısmını konteyner elleçleme hizmetlerinin oluşturduğu anlaşılmaktadır. Aynı şekilde bildirim konusu işlemin devralan tarafı olan APMT de işlem sonrasında sadece konteyner elleçleme hizmetleri alanında faaliyet göstermeyi planlamaktadır. Bu açıdan konteyner elleçleme hizmetlerinin diğer liman hizmetlerinden farklı olup olmadığı veya farklı elleçleme hizmetlerinin birbirlerine ikame olup olmadığı belirlenmesi gerekmektedir.
- (61) Yalnızca özel amaçlı gemiden karaya liman vinçleri (*specialized ship-to-shore gantry cranes*) kullanılarak konteyner elleçleme hizmeti sunan limanlar, genel kargo elleçleme hizmetlerinin gerçekleştirilmesi için uygun değildir. Aynı şekilde sıvı yük elleçleme veya genel kargo elleçleme hizmetlerinin sunulduğu limanlar da, konteyner elleçleme hizmetlerinin sunumu için uygun değildir. Ancak bu limanlar, ilave ekipman satın alınması suretiyle konteyner elleçleme hizmetlerinin sunumu için elverişli hale getirilebilir. Genel kargo elleçleyen terminaller, özel amaçlı gemiden karaya liman vinçleri bulunmadığı için konteyner elleçleme hizmeti sunamazlar ancak uygun bir araziye/rıhtıma sahip olmaları durumunda bazı genel kargo terminallerinin konteyner terminallerine dönüştürülebilmeleri mümkündür. Bu dönüşümün gerçekleştirilebilmesi için aynı zamanda, yeni ekipmanların desteklenmesi amacıyla rıhtımın kuvvetlendirilmesi, alanın yenilenmesi ve ilave alanlar için elleçleme ekipmanı alınması ve konteynerlerin takibi için uygun olan özel amaçlı IT sistemlerinin temin edilmesi gerekmektedir. Ayrıca depo tankları yıkılıp, yeni rıhtım ve saha inşa edilmedikçe, sıvı yük terminallerinin de, konteyner elleçleme hizmeti sunan limanlara dönüştürülmesi pek mümkün değildir.

- (62) Konteyner terminal hizmetlerinin hinterlant trafiği ve transit (aktarma) trafiği bakımından alt segmentlere ayrılması mümkündür. Hinterlant trafiği, konteynerlerin hinterlanttan doğrudan açık deniz gemilerine veya açık deniz gemilerinden hinterlanda taşındığı faaliyetleri kapsamaktadır. Transit trafiği ise, konteynerlerin diğer limanlara aktarılması için taşımacılık yapan gemilere yüklenmesi ve ilgili aktarma gemilerinden gelen konteynerlerin büyük konteyner gemilerine yüklenmesi faaliyetlerini kapsamaktadır. Bununla birlikte, İzmir’de yer alan ve dosya kapsamında aynı ilgili pazarda olduğu kabul edilen limanların hiçbirinde aktarma trafiğine yönelik hizmet verilmemektedir. Ayrıca, aktarma trafiği bakımından yapılacak coğrafi pazar tanımının hinterlant bakımından yapılacak coğrafi pazara oranla çok daha geniş olacağı değerlendirilmektedir. Ancak, işbu dosya bakımından, işlemin en riskli sonuçlarını dahi görebilmek adına, coğrafi pazarın en dar şekilde tanımlanması usulü benimsenmiş olduğundan, bölgedeki limanların aktarma trafiği hizmetleri de sunmuyor olması nedeniyle, konteyner terminal hizmetleri bakımından söz konusu alt ayrımlara gidilmesine gerek olmadığı değerlendirilmektedir.
- (63) Kurulun liman hizmetlerine yönelik kararları²³ incelendiğinde, devre konu teşebbüslerin faaliyetleri esas alınarak belirlenen pazarların, dosyanın niteliğine göre, bazı kararlarda dökme, sıvı ve konteyner yükleri bakımından ayrı ayrı tanımlandığı, bazı kararlarda ise genel kargo ve konteyner yükleri olarak birlikte tanımlandığı görülmektedir. Ancak, beraber tanımlamanın olduğu kararlarda bile genel kargo ile konteyner yüklerinin ayrı ayrı belirtilmiş olmaları, iki pazar arasındaki farklılıkların dikkate alındığını ortaya koymaktadır.
- (64) Limanların hizmet verebildikleri gemi büyüklüklerine göre farklı pazarlarda yer alıp alamayacakları hususunun da işbu dosya bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu değerlendirmenin başlangıç noktasını gemicilik hatlarının aldıkları hizmetlerin oluşturması gerektiği değerlendirilmektedir. Gemicilik hatları, müşterilerine, yükleyicilere ve alıcılara taşımacılık hizmeti sunmakta olup, konteynerlerin bir noktadan başka bir noktaya taşınmasına ilişkin bu hizmetlerin bir parçası olarak, konteynerlerin terminallerde yüklenmesi ve boşaltılması hizmetlerine ihtiyaç duymaktadırlar. Gemicilik hatlarının ticari açıdan ilgi çekici bir bölgeyi tespit etmeleri durumunda hangi limanları kullanabileceklerini belirlemek için bölgedeki limanları inceleyecekleri ve birden fazla konteyner işletmecisinin bulunduğu bölgelerde en uygun sağlayıcıyı bulmak için daha fazla seçeneklerinin olacağı söylenebilecektir.

²³ 20.10.2005 tarihli ve 05-70/967-261 sayılı, 04.10.2007 tarihli ve 07-77/916-350 sayılı, 12.06.2008 tarihli ve 08-39/517-191 sayılı, 03.07.2008 tarihli ve 08-43/594-226 sayılı, 08.07.2010 tarihli ve 10-49/922-325 sayılı, 02.12.2010 tarihli ve 10-75/1538-592 sayılı, 17.08.2011 tarihli ve 11-45/1055-361 sayılı Kurul kararları.

- (65) İzmir'e bakıldığında, hem Alsancak Alt Bölgesi'nde hem de Aliağa Alt Bölgesi'nde konteyner terminallerinin bulunduğu ve bu limanların hinterland da dâhil olmak üzere Ege Bölgesi'ne gelen ve Ege Bölgesi'nden giden yükler için konteyner gemicilik hatlarının ihtiyaç duyduğu hizmetleri verebildikleri anlaşılmaktadır. Gemicilik hatları, bölgedeki farklı terminallerin operasyonel kapasitelerine bakarak gemi ağlarını bu limanlar çevresinde kurmaktadır. Bölgedeki limanların kapasitelerinin veya kabiliyetlerinin zaman içinde değişmesi mümkün olmakla beraber bunun, ilgili ürün pazarının tanımını değiştirmeyeceği, yalnızca hizmet sağlayıcının operasyonel kapasitesi ile müşteriye sunabileceği hizmetlerin kalitesini ve etkinliğini etkileyeceği söylenebilir. Limanların farklı boyutlardaki gemileri elleçleyebilme kapasitelerinin, ilgili pazarın tanımı ile değil pazarda rekabetçi avantajlar yaratılmasıyla ilgili olduğu değerlendirilmektedir. Konteyner limanlarının, belirli bir anda rakiplerinden üstün kapasiteye sahip olabileceği ancak rakiplerin de sonradan kendilerini geliştirmek veya kapasitelerini artırmak suretiyle aynı konuma erişebileceği söylenebilecektir.
- (66) Bu durum ayrıca, AB Komisyonu'nun, pazarı gemi büyüklüklerine dayanarak tanımlamamak yönündeki yaklaşımına da uygundur. Komisyon, *ECT/PONL/EUROMAX* kararında²⁴ ekstra büyük gemileri elleçleyebilme kapasitesine sahip olan Rotterdam Limanı'nın kendi terminal işletmecisine özel bir avantaj sağlayıp sağlamayacağını incelemiştir. Kararda, bu durumun diğer terminallere erişimi ve bu terminallerin kullanımını engellemeyeceği ve gemicilik hatlarının ve büyük tonajlı gemilerin belirli bir coğrafi pazarda yer alan tüm limanlara uğradığı sonucuna varılmıştır. Dolayısıyla, gemi büyüklüklerinin ilgili karar bakımından yapılan pazar tanımına bir etkisi olmamıştır. Nitekim Kurulun ilgili kararlarında²⁵ da, gemi büyüklüklerine dayanılarak pazar tanımı yapılmamıştır. Ayrıca taraflarca gönderilen bilgi yazısında da APMT'nin Zeebrugge Belçika'da bulunan konteyner limanının bu konuda iyi bir örnek teşkil ettiği ifade edilmiştir. Söz konusu limana ilişkin proje hayata geçirildiğinde, derin su kapasitesinin varlığı ve yeni nesil gemilerin Antwerp'e kadar gidemeyecekleri varsayımı nedeniyle limanın Antwerp'teki konteyner limanları ile rekabet edebileceğinin varsayıldığı ancak Zeebrugge Limanı'nın, konteyner hacimlerini kendine çekmekte zorlandığı, gemicilik hatlarının Antwerp'e uğramaya devam etmeyi tercih ettiği ve büyük gemiler de dâhil olmak üzere bunu gerçekleştirmeyi başardıkları belirtilmiştir. Tüm bu bilgiler çerçevesinde, ilgili pazarın, limanların elleçleyebildikleri gemi büyüklüklerine göre alt segmentlere ayrılmasına gerek olmamakla beraber, limanların söz konusu kabiliyetleri rekabet etme yetilerine etkisi bakımından ilerleyen bölümlerde değerlendirilecektir.
- (67) 2010/4 sayılı Tebliğ uyarınca, bildirim konusu işlemde etkilenme ihtimali olan ve taraflardan iki veya daha fazlasının aynı ürün pazarında faaliyette bulunduğu ya da taraflardan en az bir tanesinin, bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ürün pazarının alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu ilgili ürün pazarları etkilenen pazarları oluşturmaktadır.

²⁴ ECT/PONL/EUROMAX, Case COMP/M.3576 (2004), para.28.

²⁵ 20.10.2005 tarihli ve 05-70/967-261 sayılı, 24.04.2007 tarihli ve 07-34/341-122 sayılı, 05.06.2007 tarihli ve 07-47/507-182 sayılı, 04.10.2007 tarihli ve 07-77/916-350 sayılı, 12.06.2008 tarihli ve 08-39/517-191 sayılı, 03.07.2008 tarihli ve 08-43/594-226 sayılı, 08.07.2010 tarihli ve 10-49/922-325 sayılı, 02.12.2010 tarihli ve 10-75/1538-592 sayılı, 17.08.2011 tarihli ve 11-45/1055-361 sayılı Kurul kararları.

- (68) Bildirim konusu işlem çerçevesinde devredilen TCE EGE tarafından gerçekleştirilen faaliyetlerin büyük çoğunluğunu, konteyner elleçleme hizmetleri oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, işlemin devralan tarafı olan APMT, konteyner terminalleri işletmeciliği üzerine uzmanlaşmış bir teşebbüstür. Buna ek olarak konteyner elleçleme hizmetlerinin, dökme kuru ve sıvı yüklere kıyasla taşıdığı farklılıklar ve gerektirdiği farklı teknik ekipman ve nitelikler ile farklı yüklere yönelik olarak tasarlanmış limanların diğer yük türlerinin elleçlenmesine uygun hale gelmesi için değişiklikler yapılmasının gerekmesi, konteyner elleçleme hizmetlerinin özel yapısını ve dolayısıyla ilgili pazarın tanımlanması bakımından diğer elleçleme faaliyetlerinden ayrılması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu çerçevede, ilgili işlem bakımından tarafların faaliyetlerinin yatay olarak keştiği pazar olan “*konteyner elleçleme hizmetleri pazarı*” bildirim konusu işlemde etkilenen pazar olarak belirlenmiştir²⁶. Bununla birlikte, devralan APMT'nin bünyesinde yer aldığı MAERSK GRUBU'nun gemi hattı işletmeciliği alanındaki faaliyetleri nedeniyle oluşacak dikey ilişkilerin değerlendirilmesi gerekli görülmüş olup, bu bağlamda MAERSK GRUBU'nun faaliyet gösterdiği “*konteyner gemi hattı işletmeciliği hizmetleri*” ve “*navlun sevkiyatı hizmetleri*” pazarlarının da dikey etkilere yönelik değerlendirmede dikkate alınması gerektiği sonucuna varılmıştır.

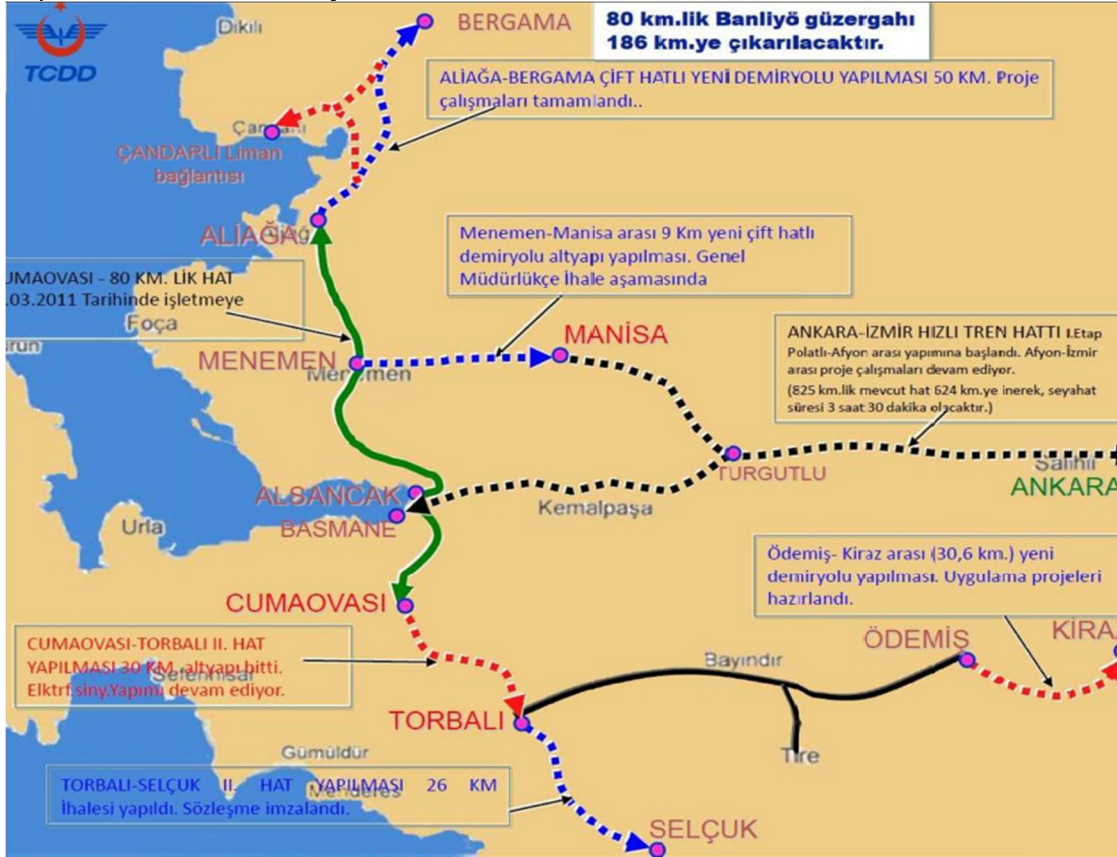
G.3.5. İlgili Coğrafi Pazar

- (69) İlgili coğrafi pazar, rekabet koşullarının homojen olduğu pazar olarak ifade edilebilir. Bu pazarların belirlenmesinde; teşebbüslerin ürün ve hizmetlerin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri bölgeler baz alınmakla birlikte, rekabet koşullarının ilgili bölge içinde homojen olması ile bu koşulların komşu bölgelerden kolayca ayrılabilirliği sağlayacak ölçüde farklı olması aranmaktadır.
- (70) Liman hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazar tanımında “statik” ve “dinamik” olmak üzere iki unsur ön plana çıkmaktadır. “Statik unsur” (hinterlant trafiği) limanın hizmet verdiği coğrafi alanı tanımlarken, “dinamik unsur” (derin su trafiği veya transit trafik) ise limanın hizmet verdiği diğer limanları ifade etmektedir. Limanın hizmet verdiği coğrafi alanları kapsayan ve limanın arka alanı olarak tanımlanabilecek hinterlant ile limanlar arasındaki erişim; karayolu, demiryolu, iç su yolları ve borular aracılığıyla sağlanmaktadır. Limandan limana farklılık gösteren hinterlant erişim kanalları, limanların rekabet gücü üzerinde önemli etkiye sahiptir. Limana erişimin sınırlı olduğu durumlarda yani limana ulaşılabilecek alternatif yolların olmaması halinde, limanın hizmet verdiği coğrafi alan da daralmaktadır.
- (71) İlgili coğrafi pazarın tanımlanması açısından önem arz eden ve pazarın dinamik unsurunu oluşturan yakalama alanları (*catchement areas*), limana hizmet veren ve limanın hizmet verdiği diğer limanlar ile faaliyet gösterilen hatların oluşturduğu coğrafi aralıklar olarak açıklanmaktadır. Diğer bir deyişle yakalama alanları, bir grup limanın rekabet edebileceği coğrafi aralıklar olarak tanımlanmaktadır. Bu çerçevede, pazarın dinamik unsurları yani derin su trafiği veya transit trafiği dikkate alındığında, aynı yakalama alanı içinde bulunan limanlar aynı coğrafi pazar içinde değerlendirilmektedir.
- (72) Bununla birlikte, konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin coğrafi pazar tanımı değişkenlik göstermektedir. Transit kargolar bakımından, konteyner elleçleme hizmetinin iki ucunda yer alan limanlar önem kazanırken; hinterlant bakımından, limanın bulunduğu coğrafya ve çevresinde kurulu olan ticaret merkezleriyle arasındaki bağlantı yolları önem kazanmaktadır.

²⁶ 19.01.2011 tarihli ve 11-04/ 55-20 sayılı Kurul kararı.

- (73) Ege Bölgesi'nde, hâlihazırda konteyner elleçleme hizmetleri pazarında faaliyet gösteren 3 adet terminal bulunmaktadır. Bu terminallerden ikisi Nemrut Koyu'nda yer alan TCE EGE ve Nemrut Limanı olup, diğer terminal ise İzmir Merkezi'nde yer alan TCDD Limanı'dır. Bölgede ayrıca, yatırım çalışmaları devam eden ve Nemrut Koyu'nda yer alacak olan APMT'ye ait Ege Geçit Limanı'nın ilk fazının, 2016 yılının ilk çeyreğinde ve Bergama İlçesi'nde yer alacak olan Çandarlı Limanı'nın da önümüzdeki yıllarda faaliyete geçmesi beklenmektedir. Faaliyete geçmesi beklenen bu iki limanda da konteyner elleçleme hizmetlerinin sunulacağı öngörülmektedir.
- (74) Yukarıda da belirtildiği üzere, liman hizmetlerine yönelik coğrafi pazar tanımlanırken, limanın hinterlandının da dikkate alınması gerekmektedir. Bu bağlamda, Ege Bölgesi'nde yer alan ve konteyner terminali hizmetleri alanında faaliyet gösteren limanların birincil hinterlandının; Manisa, Uşak, Aydın, Denizli ve Muğla gibi Ege Bölgesi illerinden oluştuğu kabul edilebilecektir. Söz konusu limanların ikincil hinterlandı, İç Anadolu Bölgesi ve bu bölgede yer alan ticaret merkezlerinden oluşmaktadır. Söz konusu limanların üçüncü hinterlandı ise, sınırlı ölçüde de olsa Güney Marmara ve Batı Akdeniz Bölgeleri'dir. Limanların hinterlandlarının belirlenmesinde ilgili limana bağlanan karayolları, demiryolları, iç su yolları vb. unsurlar da önem taşımaktadır. Ülkemizde taşımacılığın oldukça büyük bir bölümü karayolu ile yapılmakta olup, demiryolu bağlantısına sahip olan limanlar bakımından, demiryolu taşımacılığı karayolunu takiben ikinci sırada yer almaktadır. Bu bağlamda, aşağıda, Ege Bölgesi'nde hâlihazırda mevcut olan ve yapılması planlanan demiryolları ile bu demiryollarının limanlar ile olan bağlantıları gösterilmektedir:

Şekil 13: Ege Bölgesi'ndeki Mevcut Demiryolları ile Demiryollarının Limanlarla Olan Bağlantıları ve Yapılması Planlanan Demiryolları



- (75) Yukarıda yer verilen şekil çerçevesinde Aliağa Bölgesi'ndeki limanlar ile TCDD Limanı'nın aynı demiryolu güzergâhında bulunduğu anlaşıldığından söz konusu limanlar aynı hinterlanda hitap etmektedir. Söz konusu limanların hinterlant değerlendirilmesinin otoyollar bakımından da yapılabilmesi için, aşağıda Aliağa Bölgesi'ndeki limanlar ile TCDD Limanı'nın sahip oldukları otoyol bağlantılarına yer verilmektedir:

Şekil 14: Ege Bölgesi'ndeki Limanların Otoyol Bağlantıları



- (76) Her ne kadar Aliağa Limanları kuzeye, TCDD Limanı ise güneye yakın olsa da, yukarıda yer verilen şekil çerçevesinde, söz konusu limanların hinterlandının, sahip oldukları otoyol bağlantıları bakımından da benzer olduğu söylenebilecektir. Ayrıca bilindiği üzere, Marmara Bölgesi ve Akdeniz Bölgesi'nde birçok büyük ve gelişmiş liman bulunmaktadır. Bu nedenle, Ege Bölgesi'ndeki limanların hinterlandının Marmara ve Akdeniz bölgelerinden çok, Ege ve İç Anadolu bölgelerine ve bu bölgelerde yer alan ticaret merkezlerine hitap ettiği değerlendirilmektedir. Buna ek olarak, limanların birbirlerine olan mesafeleri ve ulaşım ağları dikkate alındığında, konteyner elleçleme hizmetleri bakımından bölgedeki limanların, aynı bölgede yer alan ticaret merkezlerini kendilerine aynı/eşit ölçüde çekebilecekleri ifade edilmelidir. Bu noktadan sonra, liman müşterilerinin hizmet sağlayıcısını tercih ederken dikkate alacağı faktörler; konteyner elleçleme hizmetinin maliyeti, gemi elleçleme maliyeti, liman masrafları, rıhtım uzunluğu ve su derinliği, vinç büyüklüğü, vinç ve rıhtım verimliliği, sabit ulaşma/yanaşma zamanının uygunluğu ve işletmesel güvenilirlik olarak sıralanabilecektir.

- (77) Bununla birlikte, Ege Geçit Limanı ile devre konu TCE EGE'nin her ikisinin de, Aliağa ile sınırı olan Nemrut Koyu'nda buldukları dikkate alındığında, ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasında bu bölgenin merkez alınması gerekmektedir. Buna ek olarak, Aliağa'dan yaklaşık 50 kilometre uzakta olan, aynı il sınırları içerisinde yer alan ve aynı hinterlanda hitap eden TCDD Limanı'nın da Aliağa Alt Bölgesi'nde bulunan limanlardan farklı bir coğrafyada bulunduğunu iddia etmek pek mümkün görünmemektedir²⁷. Aliağa Alt Bölgesi'nde yer alan limanlar ile İzmir Alsancak Alt Bölgesi'nde yer alan TCDD Limanı'nın, daha çok İzmir ve Manisa illerine hizmet veriyor olmaları, aynı karayolu ve demiryolu bağlantılarına sahip olmaları gibi hususlar da bu tespiti destekleyici niteliktedir. Ayrıca T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve İzmir Liman Başkanlığı ile Aliağa Liman Başkanlığı tarafından gönderilen bilgi yazılarından da ilgili limanların, rakipleri ile aynı hinterlanda hitap ettiklerini belirttikleri anlaşılmaktadır.
- (78) Bu çerçevede, konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından, söz konusu limanlara ilişkin hinterlantlar göz önünde bulundurulduğunda, ilgili coğrafi pazar İzmir İli sınırlarında yer alan Aliağa Alt Bölgesi ve İzmir Alsancak Alt Bölgesi olarak belirlenebilecektir. Transit kargolar bakımından ise, ilgili coğrafi pazarın en geniş şekliyle Akdeniz havzası veya Türkiye olarak tanımlanabilmesi mümkündür. Ancak ilgili ürün pazarına ilişkin değerlendirmelerde de belirtildiği üzere, konteyner terminal hizmetleri bakımından hinterlant veya transit trafik alt ayrımlarına gidilmesine gerek olmadığı sonucuna varılmıştır. Kurulun liman hizmetlerine yönelik kararları²⁸ incelendiğinde, statik ve dinamik unsurlar dikkate alınarak yapılan coğrafi pazar tanımlamalarının, bazen birden çok coğrafi bölgeyi bazen de tüm Türkiye'yi içerecek şekilde daha geniş yapıldığı anlaşılmaktadır. Benzer şekilde, AB Komisyonu'nun kararlarında da, faaliyetlerin doğası gereği coğrafi kapsamın dar tutulmasının suni olacağı gerekçesiyle coğrafi pazarların Kuzey Avrupa veya Akdeniz gibi geniş çevre alanları olarak tanımlandığı görülmektedir²⁹. Ancak işbu dosya kapsamında, coğrafi pazarın dar tanımlanması, bildirim konusu işlemin değerlendirilmesi bakımından herhangi bir rekabetçi risk ortaya çıkarmamaktadır. Bu nedenle, işbu işlem çerçevesinde hem transit kargolar hem de konteyner elleçleme hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar, "İzmir İli" olarak belirlenmiştir.

G.4. Bildirim Konusu İşlemlerle İlgili Şikâyetler

- (79) Bildirim konusu devralma işlemine ilişkin olarak, (.....) tarafından gönderilen şikâyet başvuruları ile itirazda bulunulmuştur.
- (80) (.....) tarafından gönderilen şikâyetlerde; APMT'nin, TCE EGE'yi devralmasına yönelik işlem sonrasında, Nemrut Koyu'nda sahip olduğu pazar payının (.....) üzerine; Ege Bölgesi'nde sahip olduğu pazar payının ise (.....) üzerine çıkacağı; küresel bir konteyner terminali işletmecisi olan GMTCB tarafından işletilen, pazar payı her yıl yüksek oranda artan ve yakın gelecekte önemli miktarda kapasite artışı planlayan TCE EGE'nin, hinterlant trafiği için konteyner elleçleme pazarında Ege Geçit Limanı'nın en yakın ve tek ciddi rakibi olduğu, Çandarlı Limanı'nın varlığının ve/veya alıcı gücünün bu değerlendirmeyi değiştirmeyeceği, dolayısıyla devralma işlemi sonucunda APMT'nin ilgili pazarda hâkim duruma geleceği iddia edilmektedir.

²⁷ 19.01.2011 tarihli ve 11-04/ 55-20 sayılı Kurul kararı.

²⁸ 20.10.2005 tarihli ve 05-70/967-261 sayılı, 24.04.2007 tarihli ve 07-34/341-122 sayılı, 05.06.2007 tarihli ve 07-47/507-182 sayılı, 04.10.2007 tarihli ve 07-77/916-350 sayılı, 12.06.2008 tarihli ve 08-39/517-191 sayılı, 03.07.2008 tarihli ve 08-43/594-226 sayılı, 08.07.2010 tarihli ve 10-49/922-325 sayılı, 02.12.2010 tarihli ve 10-75/1538-592 sayılı, 17.08.2011 tarihli ve 11-45/1055-361 sayılı Kurul kararları.

²⁹ MAERSK/SEA LAND, Case COMP/M.1651 (1999), MAERSK/ETC, Case COMP/M.1674 (1999), HUTCHISON/ETC, Case COMP/JV.56 (2001), HUTCHISON/RCPM/ETC, Case COMP/JV.55 (2001), MAERSK/PONL, Case COMP/M.3829 (2005).

- (81) (.....) tarafından gönderilen şikâyette; Aliağa Alt Bölgesi'nde yer alan limanların kendileri için çok önemli olduğu, söz konusu devralma işleminin gerçekleşmesi durumunda APMT'nin hâkim duruma geleceği, ayrıca Aliağa Bölgesi'nde yer alan konteyner limanlarını kullanmak zorunda olan şirketlerin de alım güçlerini yitirecekleri iddia edilmektedir.
- (82) (.....) tarafından gönderilen şikâyette; Ege Geçit Limanı'nın Aliağa Alt Bölgesi'ndeki bir numaralı liman olacağı ve TCE EGE'yi de devralması durumunda ilgili pazarda hâkim duruma geleceği, bölgede nakliyat ve ihracat işleriyle uğraşan firmaların APMT'ye muhtaç kalacakları ve pazarlık güçlerini yitirecekleri iddia edilmektedir.
- (83) (.....) tarafından gönderilen şikâyette ise işlemin bölgedeki limanlar arasındaki rekabeti azaltacağı, hem Ege Geçit Limanı'nın hem de TCE EGE'nin APMT tarafından işletileceği ve APMT'nin hâkim duruma geleceği, bölgede yer alan diğer limanların yeterli alternatif oluşturamayacakları, Nempont Limanı'nın talebi karşılayamadığı, TCDD Limanı'nın ise yenileme çalışmalarının yapılamaması nedeniyle konteyner taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılayamadığı, Çandarlı Limanı'nın rekabetçi denge yaratmak bakımından yetersiz kalacağı ve değerlendirmede dikkate alınmaması gerektiği, APMT'nin Maersk Line ile aynı bütünlükte yer alması nedeniyle teşebbüsleri dışlayıcı uygulamalara girişebileceği iddia edilmektedir.

G.5. Taraflarca Yapılan Savunmalar

- (84) Aşağıda işlem tarafları adına gönderilen ilk yazılı görüşte yer alan savunmaların özetine yer verilecek ve bu hususlar kararın Değerlendirme bölümünde detaylı olarak ele alınacaktır. APMT tarafından gönderilen ilk yazılı görüşte;
- Şikâyet başvurusunda bulunan firmaların, coğrafi pazar gibi kavramlar hakkında karışıklığa yol açtıkları, herhangi bir deneysel veri ile desteklenmeyen varsayımsal SSNIP testine dayandıkları ve aktarma trafiğini de içeren ilgili ürün pazarını uygun bir şekilde tanımlayamadıkları,
 - Şikâyet başvurusunda bulunan firmaların, kapasiteye ilişkin gözlemlerinin, tahmin edilen kapasitenin gerçek pazar payları ile aynı olmaması esaslı hatasıyla geçersiz hale geldiği, kapasitenin kullanımının ve genişletilmesinin pazar talebine bağlı olduğu ve kesin olarak tahmin edilmesinin mümkün olmadığı; şikâyet başvurusunda bulunan firmaların, tarafların rakiplerinin atıl kapasitelerini ve tarafların iddia edilen pazar gücünün rekabetçi kontrollerini uygulayacaklarını göz ardı ettiği; rakip firmaların yeterli kapasitelerinin olduğu ve yeterli şekilde kapasite artırımını kârlı buldukları pazar koşullarının varlığı durumunda, bir birleşmenin hâkim durum yaratmayacağı, mevcut hâkim durumu güçlendirmeyeceği veya etkin rekabeti önemli ölçüde engellemeyeceği; birleşen işletmenin denge sağlayıcı alıcı gücü ile sınırlandırılmayacağı iddiasının spesifik bir AB birleşme kontrolü vakasının içeriğinden alınmış olduğu, doğrulanmadığı ve inandırıcı bir temelini bulunmadığı,
 - İlgili pazarın, konteyner terminal hizmetleri için ayrı ayrı hinterlant trafiği ve aktarma trafiği olarak ayrıldığı, dar bir coğrafi kapsamın yalnızca ele geçirilmiş (*captive*) hinterlandın çok küçük bir kısmı için varsayılabilirliği, pazarın en büyük kısmı için çekişmeli (*contested*) pazarın ve aktarma (*transshipment*) trafiği için coğrafi pazarın daha geniş olacağı, coğrafi seviyede geçit (*gateway*) ve aktarma trafiği arasındaki ayrımın, aynı hinterlanda hizmet etmeyen iki limanın eğer aynı aktarma trafiği için rekabet ediyorsa, ilgili ürünlere ilişkin olarak aynı coğrafi pazarda faaliyet gösterebilecekleri anlamına geldiği; limanların aktarma trafiği için rekabet ettikleri durumlarda ise ilgili coğrafi pazarın, limanların sadece geçit trafiği için rekabet ettikleri durumlardan daha geniş olduğu,

- Geçit trafiğine ilişkin olarak, Ege Bölgesi'nde bulunan liman terminallerinin, İzmir-İstanbul veya İzmir-Antalya arasındaki hinterlant için rekabet ettikleri, şikâyet başvurusunda bulunan firmaların, coğrafi pazarın Aliağa Alt Bölgesi olarak tanımlanmasını talep ederken, endüstriyel kargonun esas kısmının konteyner terminalleri tarafından elleçlenmeyen ve bu sebeple de tarafların faaliyetlerinin kapsam alanına girmeyen kimyasallardan ve rafine yağlardan oluştuğunu göz ardı ettiği, Aliağa Alt Bölgesi'nin hinterlandının Alsancak Alt Bölgesi'nden farklı olmayacağı, Nemport Limanı ve TCE EGE'nin 2009 yılında faaliyete başladığı zaman iş hacminin şehir limanından Aliağa'ya geçtiği ancak TCDD Limanı'nın iş hacminin önemli bir kısmını elinde bulundurmaya devam ettiği,
- Aktarma trafiğine ilişkin pazarın daha da geniş olduğu ve APMT'nin büyük gemiler için İstanbul bölgesi de dâhil olmak üzere Marmara Bölgesi'ndeki limanlarla ve ayrıca Ege Denizi'nde bulunan ana liman Piraeus (Yunanistan) ile rekabet edeceği ve ayrıca bu durumun işletmeye hazır hale geldiği zaman Çandarlı Limanı için de geçerli olacağı, ancak bu pazarın şikâyet başvurusunda bulunan firmalarca dikkate alınmadığı,
- Şikâyet başvurusunda bulunan firmaların, limanların geçit ve/veya aktarma trafiğine yönelik elleçleme hizmeti sunup sunmadıklarına bağlı olarak limanlar arasındaki karşılıklı etkileşimi göz ardı ettikleri ve aynı hinterlantta hizmet veren diğer limanlar ile rekabet eden bir limanın aktarma trafiği için başka bölgelerdeki limanlar ile de rekabet edebileceği,
- Ege Geçit Limanı'nın, pazarda büyük gemilere yer temin etmek için kapasite sunan yeni bir katılımcı olacağı, Ege Geçit Limanı'nın, faaliyetinin ilk gününden (.....) TEU kapasiteye sahip olmayacağı ve başlangıç kapasitesinin (.....) TEU olmasının öngörüldüğü, 2018 yılına kadar tamamlanması planlanan ikinci safha sonunda ise en fazla (.....) TEU kapasiteyle faaliyet göstereceği, bunun üzerinde yapılacak kapasite artışlarının pazarda ihtiyaç olması halinde gerçekleştirilebileceği, Ege Geçit Limanı ve TCE EGE'nin yaklaşık kapasitelerinin pazar payları ile aynı olmayacağı, pazar payının pazar kullanımına doğrudan bağlı olmadığı ve kapasitenin mevcut olmasının, şimdiki ve/veya gelecekteki pazar payları için net bir gösterge olmayacağı, TCDD Limanı'nın su derinliğinin yapılacak yatırım ile yükseltilebileceği ve daha büyük gemileri elleçlemesine olanak sağlanabileceği,
- Gemicilik hatlarının ürün hacmini (kısmen veya tamamen) alternatif limanlara aktarabildiği yerlerde, dengeleyici alıcı gücünün mevcut olacağı ve bu olasılığın müsait kapasite sebebiyle bu pazarda da mevcut olduğu,
- Kapasite projeksiyonlarının esas alınması durumunda dahi, Ege Geçit Limanı ve TCE EGE'nin müştereken (.....)'ten fazla pazar payı elde edemeyeceği, tek başına veya müşterek olarak hâkim durumda olmaktan uzak olacakları ve Ege Geçit Limanı'nın gelecekteki potansiyel kapasitesi göz önünde bulundurulduğunda, aynı kapasite artırımı ve yatırımların Çandarlı Limanı ve TCDD Limanı'nın gelecekteki kapasiteleri için de yapılması gerektiği

ifade edilmiştir. Savunmada ayrıca, bildirim konusu devralma işleminin herhangi bir hâkim durum yaratılmasına veya güçlendirilmesine sebep olmayacak olması nedeniyle, işleme daha fazla gecikme olmaksızın izin verilmesi talep edilmiştir.

G.6. Değerlendirme

G.6.1. Bildirim Konusu İşlemin Niteliği Açısından Yapılan Değerlendirme

- (85) Bildirim Formu'nda yer alan bilgilere göre, bildirim konusu işlem, GMTCB'nin %100 oranındaki hissesinin APMT tarafından devralınmasına ilişkindir. İlgili hisselerin APMT tarafından devralınmasıyla birlikte, GMTCB'nin ve GMTCB'nin Türkiye'deki tek iştiraki olan TCE EGE'nin tam kontrolü APMT'ye geçecektir. Sonuç olarak, bildirim konusu işlem, hisse devri niteliği taşımakta ve bu yolla kalıcı kontrol değişikliğine yol açmaktadır. Bu tespitler ışığında başvuru konusu işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrası çerçevesinde bir devralma işlemi olduğu sonucuna varılmaktadır.

G.6.2. İşlemin Bildirim Yükümlülüğü Açısından Değerlendirilmesi

- (86) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin 1. fıkrası *"Bu Tebliğ'in 5. maddesinde belirtilen bir birleşme veya devralma işleminde;*
- a) *İşlem taraflarının Türkiye ciroları toplamının yüz milyon TL'yi ve işlem taraflarından en az ikisinin Türkiye cirolarının ayrı ayrı otuz milyon TL'yi veya*
- b) *Devralma işlemlerinde devre konu varlık ya da faaliyetin, birleşme işlemlerinde ise işlem taraflarından en az birinin Türkiye cirosunun otuz milyon TL'yi ve diğer işlem taraflarından en az birinin dünya cirosunun beş yüz milyon TL'yi,*
- aşması halinde söz konusu işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kuruldan izin alınması zorunludur."* düzenlemesini haizdir.
- (87) Bildirim Formu'nda yer alan bilgilere göre, işlem taraflarının 2014 yılında gerçekleşen Türkiye ve dünya cirolarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 7: İşlem Taraflarının 2014 Yılı Türkiye ve Dünya Ciroları³⁰

İşlem Tarafları	Türkiye Cirosu (TL)	Dünya Cirosu (TL)
APMT	(.....)	(.....)
GMTCB	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)

- (88) Tarafların Türkiye ve dünya ciroları incelendiğinde 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde ve (b) bendinde öngörülen ciro eşiklerinin her ikisinin de aşıldığı anlaşılmaktadır. Bu bilgiler ışığında, bildirim konusu işlemin Kurulun iznine tabi bir devralma işlemi olduğu sonucuna varılmaktadır.

G.6.3. 4054 Sayılı Kanun'un 7. Maddesi Açısından Yapılan Değerlendirme

- (89) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca *"Bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması"* hukuka aykırı ve yasaktır. Buna göre, bildirim konusu işlemin ilgili pazarda hâkim durum yaratmak veya mevcut bir hâkim durumu daha da güçlendirmek sonucunu doğurup doğurmayacağına değerlendirilmesi gerekmektedir.

³⁰ Tarafların cirolarının TL karşılığının hesaplanmasında Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın 2014 yılı ortalama döviz alış kuru esas alınmıştır.

- (90) Bu bağlamda, bildirim konu devralma işlemi ilgili pazarın mevcut ve gelecekte olması planlanan durumuna ilişkin olarak yer verilen bilgiler ışığında, pazarda faaliyet gösteren rakip teşebbüsler ve gelecekte ortaya çıkması beklenen potansiyel rekabet bakımından ayrı ayrı olmak üzere değerlendirilecektir.

G.6.3.1. Etkilenen Pazarlara İlişkin Mevcut Rekabetin Değerlendirilmesi

- (91) 2010/4 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi" başlıklı 13. maddesinde birleşme ve devralmalar değerlendirilirken özellikle; ilgili pazarın yapısı, ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti, teşebbüslerin pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve müşteri bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânı, pazarlara giriş engelleri, arz ve talep eğilimleri, tüketicilerin menfaatleri, tüketici yararına olan etkinlikler ve diğer hususların göz önünde tutulacağı belirtilmiştir. Kurul tarafından yapılacak değerlendirme neticesinde, tek başına ya da birlikte hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumu daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran birleşme veya devralmalara izin verilmeyeceği hükme bağlanmıştır.
- (92) 4054 sayılı Kanun'un tanımlar başlıklı 3. maddesinde hâkim durum, "*belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" şeklinde tanımlanmaktadır. Birçok Kurul kararında da ortaya konulduğu üzere, tek başına yeterli olmamakla birlikte, bir teşebbüsün hâkim durumda bulunup bulunmadığının tespit edilmesindeki en önemli unsurlarından biri, pazar payıdır. Ancak, uygulamada, hangi büyüklükteki pazar payının hâkim durum oluşturabilecek bir pazar gücü olarak değerlendirileceğine ilişkin olarak rekabet hukuku doktrini ve içtihadında kesin bir ölçüt bulunmamaktadır. Yüksek pazar payları (örneğin; %50'den yüksek paylar), hâkim durumun varlığının göstergesi olarak kullanılabilirken, pazardaki rakipler, satış miktarlarını artırma kapasitesine ve güdüsüne sahip olmaları halinde, yüksek pazar payına sahip teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilirler. Bazı durumlarda, %40-50 seviyesinin altında kalırsa dahi, işlem, rakiplerin güç ve kapasitelerine göre rekabetçi kaygılar doğurabilir. Ayrıca pazar paylarına ilişkin değerlendirmelerde, pazar paylarının sürekliliği de önem kazanabilmektedir. Kurulun yerleşik uygulamasında ise, genel olarak %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte³¹, bu oranın üzerinde pazar payına sahip teşebbüsler bakımından ise ilave değerlendirmeye gidilmektedir.
- (93) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da da belirtildiği üzere; pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri, pazarın yapısı ile birleşme işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler olup, bu tür kaygıların mevcudiyeti konusunda kesin hüküm oluşturmazlar. Hâkim durumun tespitinde temel olarak dikkate alınacak ölçütlerden ilki, ilgili teşebbüsün ve rakiplerin pazardaki konumuyken, bunun yanında pazara girişin veya pazarda büyümenin önünde engeller bulunup bulunmadığı, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanakları da değerlendirilmesi gereken hususlardandır.

³¹ Bkz. 17.06.2010 tarihli ve 10-36/575-205 sayılı, 06.10.2010 tarihli ve 10-52/956-335 sayılı, 29.12.2010 tarihli ve 10-62/1286-487 sayılı Kurul kararları.

- (94) Bu noktada ayrıca belirtmek gerekir ki, aşağıda yapılan değerlendirmeler çerçevesinde, etkilenen pazarlarda taraflara ve rakiplerine ilişkin olarak gerçekleştirilen pazar payı, kapasite ve faaliyet verilerine ilişkin incelemeler; taraflar, rakipler, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, TCDD İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İzmir Liman Başkanlığı ve T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Aliağa Liman Başkanlığı'ndan talep edilen bilgiler ile TÜRKLİM'den dolayı olarak elde edilen bilgiler³² kullanılarak yapılmıştır.
- (95) Bildirim konusu işlemin değerlendirilmesine esas teşkil eden ilgili pazar, "İzmir ili konteyner elleçleme hizmetleri pazarı" olup, İzmir ilinde söz konusu konteyner elleçleme faaliyetlerinin yürütüldüğü limanlar, pazarın mevcut hali itibariyle, yalnızca Aliağa Alt Bölgesi ile Alsancak Alt Bölgesi'nde yer almaktadır. Alsancak Alt Bölgesi'nde TCDD Limanı'nda, Aliağa Alt Bölgesi'nde ise yalnızca TCE EGE ve Nempport Limanı'nda konteyner elleçleme hizmetleri sunulmaktadır.
- (96) Alsancak Alt Bölgesi'nde yer alan TCDD Limanı, hem yolcu hem de yük limanı olup, limanda konteyner elleçleme hizmetlerinin yanı sıra dökme kuru yük elleçleme, dökme sıvı yük elleçleme ve Ro-Ro elleçleme hizmetleri de sunulmaktadır. Yıllık (.....) TEU'luk konteyner elleçleme kapasitesine sahip olan TCDD Limanı'nda 2014 yılında gerçekleştirilen konteyner elleçleme faaliyetlerinin toplam miktarı (.....) TEU ve aynı yıl konteyner dâhil tüm yük türlerine yönelik olarak gerçekleştirilen elleçleme faaliyetlerinin toplam miktarı ise (.....) TEU'dur. TCDD Limanı, ilgili pazarda yer alan diğer limanlara oranla çok daha fazla sayıda (24 adet) ve çok daha uzun rıhtım ve/veya iskelelere sahip olmakla birlikte, limanın kıyı derinliği yaklaşık 10 metre olduğundan esas itibariyle 1000 - 2500 TEU kapasiteli ikinci nesil gemiler bu limana yanaşabilmektedir. Bununla birlikte, Tablo 4'te TCDD Limanı'na ilişkin olarak sunulan bilgilerden, limana yanaşabilen gemilerin 3000 - 5000 TEU aralığına kadar çıkabildiği görülmektedir. Ancak her halükarda, 18 metreden fazla kıyı derinliği gerektiren 21.000 TEU kapasiteli gemilerin denizlere çıktığı günümüzde, TCDD Limanı'nın rekabet gücünün giderek azaldığı düşünülmektedir.
- (97) Aliağa Alt Bölgesi'nde ise, bu bölgede yer alan limanlardan yalnızca Nempport Limanı ve TCE EGE'de konteyner elleçleme hizmetleri sunulmaktadır. Nemrut Koyu'nda yer alan ve konteyner terminali niteliğinde olan Nempport Limanı ile TCE EGE'nin 2009 yılında faaliyete geçmeleriyle birlikte, Aliağa Alt Bölgesi, konteyner elleçleme hizmetleri açısından önemli bir bölge haline gelmiştir.
- (98) Söz konusu alt bölgede yer alan limanlardan Nempport Limanı'nın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi (.....) TEU olup Nempport Limanı'nda 2014 yılında gerçekleştirilen konteyner elleçleme faaliyetlerinin toplam miktarı (.....) TEU ve aynı yıl konteyner dâhil tüm yük türlerine yönelik olarak gerçekleştirilen elleçleme faaliyetlerinin toplam miktarı ise (.....) TEU'dur. Nempport Limanı'nın üç adet rıhtımı bulunmakta olup, bu rıhtımlara ait kıyı derinliği ise 3 ila 22 metre arasında değişmektedir. Tablo 3'te Nempport Limanı'na ilişkin olarak sunulan bilgilerden, limana yanaşabilen gemilerin 5000 - 10000 TEU aralığına kadar çıkabildiği görülmektedir. Limanın daha yüksek kapasiteli gemilerin yanaşabilmesine müsait olması, sahip olduğu kıyı derinliğinin fazlalığından kaynaklanmaktadır.

³² Bilgiler tarafların TÜRKLİM'den elde ettikleri verilerden oluşmaktadır.

- (99) Aliağa Alt Bölgesi'nde yer alan diğer liman olan TCE EGE Limanı'nın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi (.....) TEU olup, TCE EGE'de 2014 yılında gerçekleştirilen konteyner elleçleme faaliyetlerinin toplam miktarı (.....) TEU ve aynı yıl konteyner dâhil tüm yük türlerine yönelik olarak gerçekleştirilen elleçleme faaliyetlerinin toplam miktarı ise (.....) TEU'dur. TCE EGE'nin beş adet rıhtımı bulunmakta olup, bu rıhtımlara ait kıyı derinliği ise 8 ila 27 metre arasında değişmektedir. Tablo 2'de TCE EGE'ye ilişkin olarak sunulan bilgilerden, limana yanaşabilen gemilerin 5000 - 10000 TEU aralığına kadar çıkabildiği görülmektedir. Bu çerçevede İzmir ilinde hâlihazırda konteyner elleçleme hizmetleri sunan limanlar arasında, kıyı derinliği açısından, en avantajlı limanın TCE EGE olduğu söylenebilir. Bununla birlikte, kıyı derinliği TCE EGE'ye oranla daha az olan Nempport Limanı'nın bu dezavantajlı konumuna rağmen 5000 - 10000 TEU aralığındaki gemilere rahatlıkla hizmet verebildiği anlaşılmaktadır. Ancak TCE EGE'nin sahip olduğu rekabetçi potansiyeli kullanması halinde, ilerleyen zamanlarda da yüksek tonajlı (5000 TEU ve daha fazla kapasiteye sahip) konteyner gemilerine hizmet vererek pazar payını artırabilmesi mümkün gözükmemektedir.
- (100) Bu çerçevede, yukarıda yer alan bilgiler ve yine yukarıda yer alan Tablo-2, Tablo-3 ve Tablo-4 birlikte değerlendirildiğinde, söz konusu teşebbüslerin 3000 - 5000 TEU aralığına kadarki konteyner gemilerine yönelik faaliyetler bakımından birbirlerine ikame oldukları rahatlıkla söylenebilecektir. Bununla birlikte 5000 - 10000 TEU aralığındaki gemilere ilişkin faaliyet bakımından yalnızca TCE EGE ve Nempport Limanı'nın birbirine ikame olduğu, TCDD Limanı'nda bu gemilere yönelik hizmet sunulmadığı dile getirilmelidir. Ancak önemle belirtilmelidir ki, 2013 yılında ilgili limanlarda elleçlenen (.....) geminin (.....) yani (.....), 2014 yılında ilgili limanlarda elleçlenen (.....) geminin (.....) yani (.....), 2015 yılında ilgili limanlarda elleçlenen (.....) geminin (.....) yani (.....) 5000 - 10000 TEU aralığındaki gemilerden oluşmaktadır. Bu durum, ilgili pazarda yer alan teşebbüslerin pazarın tamamına yakını bakımından rekabet ettiklerini ve gemi büyüklükleri bakımından birbirlerine ikame kabul edilebileceklerini ortaya koymaktadır. Taraflarca gönderilen bilgi yazısında da 4500 TEU ve daha küçük kapasiteli gemiler için TCDD Limanı, TCE EGE, Nempport Limanı, Ege Geçit Limanı ve Çandarlı Limanı'nın; 4500 - 7000 TEU kapasiteli gemiler için, TCE EGE, Nempport Limanı, Ege Geçit Limanı ve Çandarlı Limanı'nın; 7000 TEU'dan büyük gemiler için ise Ege Geçit Limanı ve Çandarlı Limanı'nın gemi elleçleme kabiliyetine sahip olduğu, bu durumun tüm gemi türleri bakımından rekabetin olacağına işaret ettiği, hâlihazırda Ege Bölgesi'ndeki bir limana uğrayan en büyük geminin 6500 TEU'luk bir gemi olduğu ve hâlihazırda Alsancak Alt Bölgesi ile Aliağa Alt Bölgesi'ne uğrayan 7000 TEU'dan büyük gemi bulunmadığı, bu koşullar altında Ege Geçit Terminali'nin mevcut müşteriler için diğer limanlarla rekabet etmeye devam etmek zorunda olacağı ifade edilmiştir.
- (101) Bildirim konusu işlem ile birlikte, yeni bir dikey bütünleşme oluşmamakla birlikte, devralan teşebbüs olan APMT'nin bünyesinde yer aldığı MAERSK GRUBU'nun ilgili pazarın üst pazarı olarak değerlendirilebilecek olan konteyner gemicilik hatları işletmeciliği alanında ve navlun sevkiyatı alanında da faaliyetlerinin olması, işlem sonrasında oluşacak dikey ilişkilerin değerlendirilmesini gerektirmektedir. Bu çerçevede öncelikle bu pazardaki yatay ilişkiler değerlendirilecek olup, bu amaçla tarafların gerçekleştirdikleri konteyner elleçleme faaliyetlerinin miktarına ve söz konusu faaliyet büyüklükleri temelinde ilgili pazarda elde ettikleri pazar paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 8: Konteyner Elleçleme Faaliyetleri Gerçekleştiren Limanların İşlem Öncesi Pazar Payları

Liman	2014 Yılında Elleçlenen Toplam Yük Miktarı ³³	Gerçekleşen Toplam Konteyner Elleçleme Miktarı (TEU)					
		2013	Pazar Payı (%)	2014	Pazar Payı (%)	2015	Pazar Payı (%)
TCDD ³⁴	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TCE EGE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Nemport	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (102) Yukarıda yer verilen pazar payı tablosunda görüldüğü üzere, pazarın mevcut yapısında konteyner elleçleme hizmetleri pazarında üç liman faaliyet göstermektedir. Söz konusu limanlardan TCDD Limanı'nın 2013, 2014 ve 2015 yıllarındaki pazar paylarının sırasıyla (.....), (.....) ve (.....) oranında olduğu görülmektedir. Yukarıda ilgili limana ilişkin bilgilerin verildiği paragraflarda da belirtildiği üzere, pazara görece yeni giren oyuncuların etkisiyle TCDD Limanı'nın ilgili pazarlarda sahip olduğu rekabet gücünün giderek azaldığı değerlendirilmiştir. Söz konusu durumun da, TCDD Limanı'nın konteyner elleçleme hizmetleri pazarında sahip olduğu pazar paylarına yansıdığı ve pazar paylarının yavaş da olsa düşüş eğilimine girdiği söylenebilir. Buna rağmen, TCDD Limanı, en düşük halinde dahi (.....)'lük bir pazar payı ile pazar lideridir. TCDD Limanı'nın genişletilmesine ve kapasitesinin artırılmasına yönelik yatırımların tamamlanması sürecinde belli oranda pazar payı kaybı söz konusu olabilse de limanın pazardaki yerini kolaylıkla koruyabilmesi ve yatırımların tamamlanmasının ardından kaybettiği pazar paylarını tekrar kazanabilmesi mümkündür.
- (103) Yukarıdaki tabloda pazar paylarına yer verilen diğer bir liman olan Nemport Limanı'nın 2013, 2014 ve 2015 yıllarındaki pazar paylarının sırasıyla (.....), (.....) ve (.....) oranında olduğu görülmektedir. Bu kapsamda Nemport Limanı'nın pazardaki konumunun yıllar içinde pek değişmediği, (.....) anlaşılmaktadır.
- (104) Yukarıdaki tabloda pazar paylarına yer verilen son liman olan ve bildirim konusu işlem çerçevesinde devralınan teşebbüs konumunda olan TCE EGE'nin 2013, 2014 ve 2015 yıllarındaki pazar paylarının sırasıyla (.....), (.....) ve (.....) oranında olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, TCE EGE'nin yıllar içinde pazar payını (.....) arttırdığı anlaşılmaktadır. (.....). Bu çerçevede TCE EGE'nin pazar üçüncülüğünden pazar ikinciliğine yükseldiği söylenebilecektir. Ortaya konulan bu çıkarımlar, söz konusu teşebbüslerin aynı pazarda yer aldığına ilişkin olarak işbu dosya kapsamında yapılan tespitleri de destekler niteliktedir.

³³ Limanlarca gerçekleştirilen genel ve dökme kargo elleçleme hizmetlerine ilişkin toplam ton miktarı, başvuran taraf vekilince 1 TEU=17,5 Ton formülü kullanılmak suretiyle TEU'ya dönüştürülerek sunulmuştur.

³⁴ TCDD Limanı tarafından 2015 yılında gerçekleştirilen konteyner elleçleme miktarı, işlem taraflarınca gönderilen bilgi yazısında (.....) TEU olarak, TCDD İzmir Liman Başkanlığı tarafından gönderilen bilgi yazısında ise (.....) TEU olarak bildirilmiştir. Bu çerçevede, işbu karar bakımından, TCDD Limanı'nın daha düşük pazar payı elde ettiği varsayımı altında işlemin etkilerini analiz etmenin daha isabetli olacağı değerlendirildiğinden, TÜRKLİM verileri ve taraflarca gönderilen esas alınarak pazar payları hesaplanmıştır.

- (105) Değerlendirilmekte olan bir devralma işleminin, gerçekleştirilmesinin ardından ilgili pazarda oluşturacağı etkinin incelenmesinde en önemli unsurun pazar payları olduğu kabul edilmekte, ancak pazar payları işlem sonrasında hâkim durumun güçlendirilmesinin veya yaratılmasının mümkün olup olmadığını ortaya koymak bakımından yeterli görülmemektedir. Bu noktada, pazarın mevcut arz ve talep dengesinin incelenmesi de büyük ölçüde önem taşımaktadır. Bu nedenle, ilgili pazarda yer alan limanların sahip oldukları mevcut kapasitelerinin elleçleme gerçekleştirdikleri yük miktarlarına oranı, diğer bir ifadeyle, limanların doluluk oranları aşağıda öncelikle incelenmektedir:

Şekil 15:

(..... TİCARİ SIR)

- (106) Yukarıda yer verilen şekilden, özellikle TCDD Limanı'nın ve Nempport Limanı'nın kapasitelerinin neredeyse (.....), TCE EGE'nin ise kapasitesinin (.....) atıl durumda olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, pazarda arz fazlalığının olduğu, limanların tam kapasiteleriyle çalışmadığı söylenebilecektir. Bu şekilde işleyen bir pazarda, tarafların hepsinin oldukça yüksek oranda atıl kapasiteyle faaliyet göstermelerinin pazarı dengeleyici ve rekabeti kuvvetlendirici bir etkisi olacağı kabul edilmektedir. Bu durumda taraflardan herhangi birinin, aynı ürün bakımından daha yüksek fiyatlar talep etmesi halinde, talebin rakiplere kayacak olması nedeniyle, atıl kapasitelerin, pazardaki fiyatların artmasını engelleyici ve fiyatları dengeleyici özelliği olacağı değerlendirilmektedir. Buna ek olarak TCDD Limanı'na yapılması planlanan yatırımın tamamlanmasının ardından TCDD Limanı'nın, diğer limanlara oranla daha büyük gemilere daha rahat hizmet verebilme kabiliyetine ek olarak, sahip olacağı atıl kapasitesi vasıtasıyla, taraflar üzerinde yoğun bir rekabetçi baskı yaratabileceği dile getirilmelidir. Bu durum, TCDD Limanı'nın hâlihazırda pazar lideri olduğu hususuyla beraber değerlendirildiğinde, söz konusu rekabetçi baskının çok daha etkili olması beklenebilecektir.

- (107) Bildirim Formu'nda yer alan bilgilerden ve yukarıda yer verilen Tablo-8'den anlaşıldığı üzere, işlemin devralanı konumunda olan APMT'nin hâlihazırda Türkiye'de herhangi bir iştiraki veya gerçekleştirmekte olduğu faaliyeti bulunmamaktadır. APMT tarafından Ege Geçit Limanı'na konteyner limanı olarak faaliyet göstermesi amacıyla yatırım yapılmakla birlikte, söz konusu liman, işbu karar tarihi itibarıyla henüz faal olmadığından³⁵, mevcut pazar yapısı esas alınarak yapılan değerlendirme çerçevesinde, dikkate alınmayacaktır. Bu nedenle APMT'nin Türkiye'de bir faaliyeti olmadığı kabul edilmektedir. Bildirim konusu işlem çerçevesinde devralınan TCE EGE ise devreden GMTCB'nin bünyesinde yer almakta ve ilgili pazarda faaliyet göstermektedir. TCE EGE'nin, ilgili pazardaki faaliyetleri çerçevesinde elde ettiği pazar payı 2013, 2014 ve 2015 yıllarında sırasıyla (.....),(.....) ve (.....) oranında gerçekleşmiştir. Devralan APMT'nin ise, ilgili ürün pazarında Nisan 2016 tarihi itibarıyla herhangi bir faaliyeti bulunmaması nedeniyle, elde ettiği bir pazar payı bulunmamakta, bu nedenle işlem sonrasında toplam pazar payında bir artış yaşanması beklenmemektedir. Bu çerçevede işlem sonrasında devralan teşebbüs lehine bir pazar gücü veya pazar payı artışı gerçekleşmeyeceği değerlendirilmektedir.
- (108) Bildirim konusu işlem çerçevesinde; devralan taraf olan ve konteyner terminali işletmeciliği alanında faaliyet gösteren APMT, daha önce de belirtildiği üzere MAERSK GRUBU bünyesinde yer almaktadır. MAERSK GRUBU'nun faaliyetleri arasında ise konteyner gemi hattı işletmeciliği hizmetleri ve navlun sevkiyatı hizmetleri de yer almaktadır. Bu çerçevede, söz konusu pazarların birbiriyle dikey ilişkili olması nedeniyle, dikey bütünleşik bir teşebbüs olan MAERSK GRUBU'nun, işlem sonrasında elde edeceği konumun ve işlemin yaratacağı dikey ilişkilerin de ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (109) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da belirtildiği üzere pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri, pazar yapısı ile birleşme işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler olup bu tür kaygıların mevcudiyeti konusunda kesin hüküm oluşturmazlar. Hâkim durumun tespitinde temel olarak dikkate alınacak ölçütlerden ilki, ilgili teşebbüsün ve rakiplerin pazardaki konumuyken, bunun yanında pazara girişin veya pazarda büyümenin önünde engeller bulunup bulunmadığı, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanakları da değerlendirilmesi gereken hususlardandır.
- (110) Dikey birleşmeler, tedarik zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleştirilen işlemleri ifade etmektedir. Bu tür işlemlerin değerlendirilmesinde birleşme tarafı olan teşebbüslerin faaliyet gösterdikleri pazarlar genel olarak alt pazar ve üst pazar olarak ayrıma tabi tutulmaktadır. İşbu dosya çerçevesinde, "*Konteyner Elleçleme Hizmetleri Pazarı*", ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır. Bu kapsamda, MAERSK GRUBU'nun faaliyet gösterdiği "*Konteyner Gemi Hattı İşletmeciliği Hizmetleri*" ve "*Navlun Sevkiyatı Hizmetleri*" pazarları, alt pazarları; "*Konteyner Elleçleme Hizmetleri*" pazarı ise üst pazarı teşkil etmektedir.

³⁵ Ege Geçit Limanı, 2016 yılının başında faaliyete geçmiş olup henüz tam anlamıyla operasyonel değildir. Daha önce de ifade edildiği üzere, karar tarihi itibarıyla Ege Geçit Limanı'nda hâlihazırda (.....) elleçlenmiştir. Buna ek olarak şu ana kadar Ege Geçit Limanı'nın (.....) (konteyner olmayan) gemisi elleçlenmiştir. Söz konusu faaliyetler (.....), Ege Geçit Limanı'nın hâlihazırda gerçekleştirdiği faaliyetler karar kapsamında yapılan değerlendirmelere dâhil edilmemiştir.

- (111) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da dikey birleşmeler bakımından birleşik teşebbüsün her bir pazardaki pazar payının %25'in altında olması halinde belirli istisnalar haricinde incelemenin derinleştirilmesine gerek olmadığı, bununla birlikte söz konusu eşğin hukuken bağlayıcı olmadığı ve karine oluşturmadığı belirtilmiştir. Bu çerçevede, devre konu TCE EGE'nin 2013, 2014 ve 2015 yıllarındaki pazar paylarının sırasıyla (.....),(.....) ve (.....) oranında olduğu ve bu çerçevede, (.....) işlemin girdi veya müşteri kısıtlaması yaratıp yaratmayacağı yönünden değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (112) Dikey birleşmelerde ortaya çıkabilecek rekabeti sınırlayıcı durumlardan en önemlisi, girdi kısıtlaması (*input foreclosure*) ve/veya müşteri kısıtlaması (*customer foreclosure*) şeklinde ortaya çıkabilecek olan, işlemin pazarı kapama etkisi yaratma ihtimalidir. Girdi kısıtlaması kavramı; birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, alt pazar(lar)daki rakiplerin ihtiyaç duydukları önemli girdilere erişimlerini kısıtlaması ve bu yolla rakiplerin maliyetlerini artırması anlamına taşımaktadır. Müşteri kısıtlaması kavramı ise; birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, üst pazardaki rakiplerinin yeterli müşteri tabanına erişimini kısıtlaması anlamına gelmektedir. Söz konusu kavramlar üç başlık altında incelenmektedir; kısıtlama imkânı (ürünün önemli bir girdi olup olmadığı ve alt pazardaki şirketin önemli bir müşteri olması vb.), kısıtlama güdüsü (pazar kapamanın kârlı olup olmayacağı vb.) ve rekabet üzerindeki genel etkiler (alt pazardaki rakiplerin dikey bütünleşik yapıda olup olmadığı, pazara giriş engelleri vb.) olarak sıralanabilir.
- (113) Yukarıda bildirim konusu işlemin yatay etkilerinin değerlendirildiği bölümde de yer verildiği üzere, devralan APMT'nin Türkiye pazarında herhangi bir faaliyeti veya iştiraki olmadığından ilgili pazarda elde ettiği bir pazar payı bulunmamaktadır. Dolayısıyla söz konusu işlem sonrasında pazarda faaliyet gösteren oyuncu sayısında ve pazar paylarında herhangi bir değişiklik olmayacak olup, yalnızca TCE EGE, GMTCB yerine APMT tarafından işletilecektir. Buna ek olarak söz konusu pazarda yer alan rakip limanların (TCDD Limanı ve Nempport Limanı), sahip oldukları pazar payları, kapasite ve kapasite kullanım oranları ile TCE EGE üzerinde rekabetçi baskı oluşturabildikleri değerlendirilmektedir. Yukarıda yer verilen Tablo-8 ve Şekil-15 incelendiğinde, ilgili pazarda yer alan TCE EGE dışındaki limanların, gerçekleştirdikleri toplam elleçleme miktarları ve sahip oldukları pazar payları çerçevesinde pazarın (.....) ile (.....)'ine hizmet sundukları ve konteyner gemi hattı işletmecilerinin, 3000 - 5000 TEU aralığındaki gemileri için her iki limandan, 5000 - 10000 TEU arası gemileri içinse Nempport Limanı'ndan hizmet alabildikleri anlaşılmaktadır. Konteyner elleçleme faaliyetlerinden yararlanan gemi hattı işletmecilerinin ve bölgedeki sanayi tesislerinin, limanların boş kapasiteleri, İzmir İli'ndeki ulaşım ağları ile mesafeler de düşünüldüğünde, işlem sonrasında da taleplerini diğer limanlara kaydırmalarının önünde hiçbir engel bulunmadığı, hatta ilgili talebin belli ölçüde Güney Marmara ve Batı Akdeniz'de yer alan limanlara dahi kaydırılabileceği düşünülmektedir.

- (114) MAERSK GRUBU'nun, İzmir İli "Konteyner Gemi Hattı İşletmeciliği Hizmetleri" pazarında sahip olduğu pazar payı (.....)'dir. Söz konusu pazarda MSC'nin (.....)'lik pazar payı ile lider olduğu ve Arkas Grubu'nun (.....)'lik pazar payı ile üçüncü sırada yer aldığı belirtilmiştir. MAERSK GRUBU'nun Türkiye'de "Navlun Sevkiyatı Hizmetleri" pazarında sahip olduğu pazar payı (.....) olup, söz konusu pazar payının İzmir İli bakımından çok daha düşük olacağı değerlendirilmektedir. Tarafların ilgili pazarlarda, hem yerli hem de uluslararası alanda aktif birçok rakibi bulunmaktadır. Bu rakiplerin bir kısmı (MSC ve TIL) benzer şekilde dikey entegre olup, bir kısmı da (DP World) söz konusu dikey pazarların yalnızca birinde faaliyet göstermektedir. Ancak dikey entegre olsun veya olmasın söz konusu teşebbüsler birbirleriyle rekabet etmektedirler. MAERSK GRUBU'nun gemi hattı işletmeciliği faaliyetleri çerçevesinde APMT tarafından işletilmeyen limanlardan hatta APMT tarafından aynı yerde işletilen ve kapasitesi müsait olan limanlar bulunmasına rağmen APMT'nin rakiplerince işletilen limanlardan da hizmet aldığı anlaşılmaktadır. MAERSK GRUBU'nun gemi hattı işletmeciliği faaliyetleri çerçevesinde 2015 yılında Türkiye'de aldığı konteyner elleçleme hizmetlerinin toplamı (.....) TEU olup, TCE EGE'den alınan konteyner elleçleme hizmetlerinin toplamı ise (.....) TEU'dur.
- (115) Bu çerçevede, MAERSK GRUBU'nun hâlihazırda aldığı toplam konteyner elleçleme hizmetlerinin yalnızca (.....) APMT tarafından işletilmesi planlanan limanda gerçekleştirilmiştir. MAERSK GRUBU'nun, aldığı konteyner elleçleme hizmetlerinin (.....)((.....)) Marmara Bölgesi'nde gerçekleştirdiği anlaşılmaktadır. Söz konusu durumun, limanların özellikleri ile talebe ek olarak ithal ve ihraç edilen ürünlerin niteliklerine de bağlı olduğu ve bu nedenle işlem sonrasında da bu durumun büyük ölçüde korunacağı söylenebilir. Bununla birlikte 2015 yılında elleçlenen 5000 - 10000 TEU aralığındaki (.....) geminin (.....) tanesinin yani (.....) MAERSK GRUBU'na ait olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, MAERSK GRUBU bünyesinde yer alan APMT'nin pazarı kapayarak diğer işletmecilere ait söz konusu aralıktaki gemilere hizmet vermemesi pek mümkün görünmemektedir. Bu çerçevede, APMT'nin ve MAERSK GRUBU'nun, ticari faaliyetlerini, karşılıklı olarak birbirlerinin rakipleriyle çalışmaya devam ederek sürdürecekleri değerlendirilmektedir. Buna ek olarak, MAERSK GRUBU'nun, yalnızca APMT tarafından işletilen limanlardan hizmet aldığı varsayıldığında dahi, işlem sonrasında rakip limanların hizmetlerini yönlendirebilecekleri birçok sayıda gemi hattı işletmecisi bulunmaktadır. Ayrıca, tarafların ilgili pazarlarda sahip oldukları pazar payları, herhangi bir pazar kapamanın karlı olmayacağı sonucuna varılabilecek ve işlemin dikey etkileri bakımından değerlendirilmesini zorunlu kılmayacak ölçüde düşüktür.
- (116) Bu bağlamda yukarıda yer verilen değerlendirmelerin, pazarın mevcut koşulları çerçevesinde, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün; konteyner elleçleme hizmetleri pazarının alt pazarı olan konteyner gemi hattı işletmeciliği faaliyeti gösteren mevcut rakiplerinin ya da pazara yeni girecek teşebbüslerin konteyner elleçleme hizmetlerine erişimlerini kısıtlama imkânının ve konteyner elleçleme hizmetleri pazarında ise müşteri kısıtlaması imkânının bulunmayacağına işaret etmektedir.
- (117) Yukarıda yapılan değerlendirmeler çerçevesinde, pazarın mevcut/fiili yapısı dikkate alındığında devralma işlemi ile ilgili pazarda önemli rekabetçi endişelerin gündeme gelmeyeceği anlaşılmaktadır.

- (118) Bu bölümünde yer verilen yatay ve dikey değerlendirmelere etki edecek bazı başka hususlar da bulunmakta olup, bu noktada söz konusu hususlara değinilmesi gerekli görülmektedir. Bildirim konusu işlemde etkilenecek olan ilgili konteyner elleçleme hizmetleri pazarında, orta ve uzun vadede büyük değişikliklerin yaşanması beklenmektedir. Yaşanması beklenen bu değişikliklerden ilki, Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçmesidir. Söz konusu limanın, ilk etapta yıllık (.....) TEU, uzun vadede ise (.....) TEU'nun üzerinde konteyner elleçleme kapasitesi ile faaliyete geçmesi beklenmektedir. İlgili pazarda yaşanması beklenen değişikliklerden bir diğeri ise, TCDD Limanı'nın özelleştirilmesidir. Bu özelleştirme işleminin gerçekleştirilmesiyle birlikte limanın kapasitesinin büyük oranda artırılması planlanmaktadır. Planlanan kapasite artışı ile TCDD Limanı'nın yıllık kapasitesinin (.....) TEU'ya çıkması ve limanın derinliği artırılarak 10.000 TEU ve daha büyük kapasiteli gemilerin yanaşmasına uygun hale gelmesi beklenmektedir. İlgili pazarda yaşanması beklenen son değişiklik ise, Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesidir. Söz konusu limanın faaliyete geçmesi durumunda, pazardaki dengelerin büyük oranda değişmesi beklenmektedir. Zira Çandarlı Limanı'nın, Şekil-10'da da görüldüğü üzere, yıllık (.....) TEU konteyner elleçleme kapasitesi ile faaliyete geçmesi beklenmektedir. Pazarda yaşanması beklenen bu gelişmelerin, yukarıda varılan sonuçlara etki etmesi muhtemel görülmekte olup, söz konusu etkilerin ne yönde olabileceğinin değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (119) Dolayısıyla, ilerleyen bölümlerde öncelikle, Ege Geçit Limanı'nın açılması ile özelleştirme kapsamında TCDD Limanı'nın kapasitesinin ve kıyı derinliğinin artırılması suretiyle genişletilmesi çerçevesinde pazarın orta vadedeki yapısı değerlendirilecektir. Akabinde de, Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesi çerçevesinde pazarın uzun vadedeki yapısı değerlendirilecektir. Zira yapım aşamasında olan Çandarlı Limanı'nın yakın bir gelecekte faaliyete geçmesi beklenmemektedir. Bu nedenle Çandarlı Limanı, pazarın orta vadedeki yapısına ilişkin değerlendirmeye dâhil edilmeyecektir.

G.6.3.2. Etkilenen Pazarlara İlişkin Potansiyel Rekabetin Değerlendirilmesi

G.6.3.2.1. 2016 Yılına İlişkin Potansiyel Rekabetin Değerlendirilmesi

- (120) Bir önceki bölümde, pazarın mevcut koşulları altında bildirim konusu işlemin gerçekleşmesinin yaratacağı yatay ve dikey etkiler değerlendirilmiş olup, mevcut/fiili durum dikkate alındığında işlem sonrasında önemli rekabetçi endişelerin ortaya çıkmayacağı anlaşılmıştır. Bununla birlikte, yukarıda yer verilen ve pazarda yaşanması beklenen gelişmelerin söz konusu sonucu değiştirip değiştirmeyeceği hususunun, beklenen her bir gelişme bazında ayrı ayrı ve kümülatif olarak değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.
- (121) En erken gerçekleşmesi beklenen gelişme, Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçmesi olup, bu bölümde öncelikle, mevcut duruma ek olarak Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçtiği varsayılarak değerlendirme yapılacaktır. Ayrıca, bu durumun, sonraki gelişmelerden farkı, bildirim konusu işlemin devralanın APMT olması nedeniyle TCE EGE'nin ve faaliyete geçmesi beklenen Ege Geçit Limanı'nın aynı teşebbüs çatısı altında yer alacak olmasıdır. Bu nedenle bu bölümde yapılacak potansiyel rekabet değerlendirmesi işlemin hem yatay hem de dikey etkilerine yönelik olacaktır. Bu çerçevede öncelikle bu pazardaki yatay ilişkiler değerlendirilecek olup, bu amaçla tarafların potansiyel kapasite miktarlarına ve söz konusu kapasite büyüklükleri temelinde ilgili pazarda elde ettikleri pazar paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 9: Konteyner Elleçleyen Limanların 2016 Yılı Potansiyel Kapasite ve Pazar Payları

Limantar	Potansiyel Kapasite Miktarları (TEU)	Pazar Payları (%)
TCDD Limanı	(.....)	(.....)
TCE EGE	(.....)	(.....)
Nemport	(.....)	(.....)
Ege Geçit	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)

- (122) Ege Geçit Limanı'nın 2016 yılında faaliyete geçmesi beklenmekte olup, bu nedenle yukarıda yer verilen pazar payı tablosunun hazırlanmasında 2016 yılı esas alınmıştır. Ege Geçit Limanı, Nemrut Körfezi'nde Petkim Limanı ile birlikte aynı bütünlük içerisinde yer almakta olup, faaliyete açıldıktan sonra limanda sadece konteyner elleçlemesi yapılacaktır. 2016 yılında ilk fazının tamamlanmasını takiben, Ege Geçit Limanı'nda, (.....) TEU miktarında konteyner elleçlemesi yapılabileceği ve (.....) bildirilmektedir. Ege Geçit Limanı'nın tamamlanmasıyla, Ege Geçit Limanı'nın konteyner elleçleme kapasitesinin yaklaşık olarak (.....) TEU/yıl'a çıkması beklenmekte olup, limanın 10.000 TEU üzerinde hacmi olan gemilerin yüklemesine elverişli olacağı dile getirilmektedir.
- (123) Yukarıda yer verilen pazar payı tablosundan, Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçmesiyle ilgili pazarda yer alan limanların pazar paylarında değişim olacağı anlaşılmaktadır. Buna göre, TCDD Limanı'nın pazar payının (.....) düşeceği ancak buna rağmen pazardaki liderliğini koruyacağı, TCE EGE'nin pazar payının (.....), Nemport Limanı'nın pazar payının ise (.....)'e düşeceği ve pazara giriş yapan Ege Geçit Limanı'nın pazardan (.....) oranında pay alacağı görülmektedir. Ayrıca, her ikisi de APMT'nin kontrolünde olacak olan TCE EGE ve Ege Geçit Limanı'nın pazar payı toplamının (.....) olacağı, APMT'nin İzmir İli'ndeki pazar payının (.....)'dan (.....)'e çıkacağı ve pazarda ikinci sırayı alacağı anlaşılmaktadır. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından gönderilen bilgi yazılarında da *"Her ne kadar İzmir Limanı için özelleştirme süreci ile yeni bir altyapı yatırım programı devrede olsa da 2016 yılı için İzmir Limanı konteyner elleçleme değerlerinin yüksek bir oranda değişmeyeceği (az bir miktar (%1-5 civarı) düşmeye devam edebileceği), Aliğa'daki APMT harici konteyner tesislerinin elleçlemesinin ise kısa vadede yeni bir yatırımın devreye alınmaması halinde az bir miktar (%1-5 civarı) artabileceği düşünülmektedir."* ifadeleri yer almaktadır. Ayrıca T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından gönderilen bilgi yazısında, *"2016 yılı sonunda İzmir ve Aliğa liman bölgeleri için toplam pazar payı dağılımının TCDD Limanı için (.....), Nemport Limanı için (.....), TCE EGE Limanı için (.....) ve Ege Geçit Limanı için ise (.....) civarı olabileceği değerlendirilmektedir."* ifadesi yer almaktadır.
- (124) Bu çerçevede, bir önceki bölümde de vurgulandığı üzere, kapasite kullanım oranlarının (.....) yakın olduğu ilgili pazarda, yakın gelecekte, Ege Geçit Limanı'nın açılması ile pazar payı (.....)'e yükselecek olan APMT'nin, bu bölüm altında varsayılan koşullar dâhilinde hâkim duruma gelmesinin pek mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

- (125) Varsayılan koşullar altında, APMT'nin (.....) oranında pazar payına ulaşacak olması nedeniyle, işlemin yaratacağı dikey etkiler bakımından da değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu noktada pazarda yer alan rakip limanların (TCDD Limanı ve Nemport Limanı), sahip oldukları pazar payları, kapasite ve kapasite kullanım oranları ile APMT üzerinde rekabetçi baskı oluşturabildikleri değerlendirilmektedir. Yukarıda yer verilen Tablo-8, Tablo-9 ve Şekil-15 incelendiğinde, ilgili pazarda yer alan ve APMT kontrolünde olmayan diğer limanların, sahip oldukları potansiyel kapasiteler ve pazar payları çerçevesinde pazarın yaklaşık (.....)'sine hizmet sundukları ve konteyner gemi hattı işletmecilerinin, 3000 - 5000 TEU aralığındaki gemileri için her iki limandan, 5000 - 10000 TEU aralığındaki gemileri içinse Nemport Limanı'ndan hizmet alabildikleri anlaşılmaktadır. Ayrıca konteyner elleçleme faaliyetinden yararlanan gemi hattı işletmecilerinin ve bölgedeki sanayi tesislerinin, limanların boş kapasiteleri, İzmir İli'ndeki ulaşım ağları ile mesafeler de düşünüldüğünde, işlem sonrasında da taleplerini diğer limanlara kaydırmalarının önünde hiçbir engelin bulunmadığı, hatta ilgili talebin belli ölçüde Güney Marmara ve Batı Akdeniz'de yer alan limanlara dahi kaydırılabileceği söylenebilir.
- (126) Daha önce de ifade edildiği üzere MAERSK GRUBU'nun, İzmir İli "*Konteyner Gemi Hattı İşletmeciliği Hizmetleri*" pazarında sahip olduğu pazar payı (.....)'dir. Söz konusu pazarda MSC'nin (.....)'lik pazar payı ile lider olduğu ve Arkas Grubu'nun (.....)'lik pazar payı ile üçüncü sırada yer aldığı belirtilmiştir. MAERSK GRUBU'nun Türkiye'de "*Navlun Sevkiyatı Hizmetleri*" pazarında sahip olduğu pazar payı (.....) olup, söz konusu pazar payının İzmir İli bakımından çok daha düşük olacağı değerlendirilmektedir. Tarafların ilgili pazarlarda, hem yerli hem de uluslararası alanda aktif birçok rakibi bulunmaktadır. Bu rakiplerin bir kısmı benzer şekilde dikey entegre olup, bir kısmı da söz konusu dikey pazarların yalnızca birinde faaliyet göstermekte olup, dikey entegre olsun veya olmasın söz konusu teşebbüsler birbirleriyle rekabet etmektedirler. MAERSK GRUBU'nun gemi hattı işletmeciliği faaliyetleri çerçevesinde APMT tarafından işletilmeyen limanlardan da hizmet aldığı, hatta APMT tarafından aynı yerde işletilen ve kapasitesi müsait olan limanlar bulunmasına rağmen APMT'nin rakiplerince işletilen limanlardan da hizmet aldığı anlaşılmaktadır. MAERSK GRUBU'nun gemi hattı işletmeciliği faaliyetleri çerçevesinde 2015 yılında Türkiye'de aldığı konteyner elleçleme hizmetlerinin toplamı (.....) TEU olup, TCE EGE'den alınan konteyner elleçleme hizmetlerinin toplamı ise (.....) TEU'dur. Bu çerçevede, MAERSK GRUBU'nun hâlihazırda aldığı toplam konteyner elleçleme hizmetlerinin yalnızca (.....) APMT tarafından işletilmesi planlanan limanda gerçekleştirilmiştir. MAERSK GRUBU'nun, aldığı konteyner elleçleme hizmetlerinin (.....) ((.....)) Marmara Bölgesi'nde gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Söz konusu durumun, limanların özellikleri ile talebe ek olarak ithal ve ihraç edilen ürünlerin niteliklerine de bağlı olduğu ve bu nedenle işlem sonrasında ve hatta Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçmesinden sonra da bu durumun büyük ölçüde korunması mümkündür. Bununla birlikte 2015 yılında elleçlenen 5000 - 10000 TEU aralığındaki (.....) geminin (.....) tanesinin yani %(.....)'sinin MAERSK GRUBU'na ait olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, MAERSK GRUBU bünyesinde yer alan APMT'nin pazarı kapayarak diğer işletmecilere ait söz konusu aralıktaki gemilere hizmet vermemesi pek mümkün görünmemektedir. Bu çerçevede, APMT'nin ve MAERSK GRUBU'nun, ticari faaliyetlerini, karşılıklı olarak birbirlerinin rakipleriyle çalışmaya devam ederek sürdürecekleri değerlendirilmektedir. Buna ek olarak, MAERSK GRUBU'nun, yalnızca APMT tarafından işletilen limanlardan hizmet aldığı varsayıldığında dahi, işlem sonrasında rakip limanların hizmetlerini yönlendirebilecekleri birçok sayıda gemi hattı işletmecisi bulunmaktadır.

- (127) Bu bağlamda yukarıda yer verilen değerlendirmelerin, işbu bölümde varsayılan pazar koşulları çerçevesinde, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün; konteyner elleçleme hizmetleri pazarının alt pazarı olan konteyner gemi hattı işletmeciliği alanında faaliyet gösteren mevcut rakiplerinin ya da pazara yeni girecek teşebbüslerin konteyner elleçleme hizmetlerine erişimlerini kısıtlama imkânının ve konteyner elleçleme hizmetleri pazarında ise müşteri kısıtlaması imkânının bulunmayacağına işaret etmektedir.
- (128) Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçmesinin bu bölüm altında değerlendirilmesi ardından aşağıda özelleştirme kapsamında TCDD Limanı'nın kapasitesinin ve kıyı derinliğinin artırılması suretiyle genişletilmesi çerçevesinde pazarın orta vadedeki potansiyel yapısı değerlendirilmektedir.

G.6.3.2.2. Pazarın Orta Vadeli Yapısına İlişkin Potansiyel Rekabetin Değerlendirilmesi

- (129) Bir önceki bölümde, mevcut duruma ek olarak Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçtiği varsayılarak bildirim konusu işlemin gerçekleşmesinin yaratacağı yatay ve dikey etkiler değerlendirilmiş olup, ilgili koşullar altında dahi işlem sonrasında bir hâkim durum yaratılmasının veya hâkim durumun güçlendirilmesinin mümkün olmadığı sonucuna varılmıştır. Bununla birlikte, yukarıda yer verilen ve pazarda yaşanması beklenen gelişmelerin söz konusu sonucu değiştirip değiştirmeyeceği hususunun, beklenen her bir gelişme bazında ayrı ayrı ve kümülatif olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (130) Gerçekleşmesi beklenen bir sonraki gelişme, TCDD Limanı'nın özelleştirilmesi kapsamında kapasitesinin ve kıyı derinliğinin artırılması suretiyle genişletilmesi olup, bu bölümde pazarın mevcut koşullarına ek olarak Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçtiği ve TCDD Limanı'nın genişletilmesi çalışmalarının tamamlandığı varsayılarak değerlendirme yapılacaktır. Bu çerçevede aşağıda öncelikle pazarda yaşanması beklenen gelişmelere yer verilecektir.
- (131) Bu bölümde yapılacak değerlendirme kapsamına dâhil edilecek olan ilk husus, bir önceki bölümde detaylı olarak değerlendirilmiş olan Ege Geçit Limanı'nın açılmasıdır. Bildirim konusu işlemin devralan tarafı olan APMT'nin işletim hakkına sahip olduğu ve 2016 yılında faaliyete geçmesi beklenen Ege Geçit Limanı'nın (.....) TEU kapasiteye, 700 metrelik rıhtım uzunluğuna ve ortalama 16 metre kıyı derinliğine sahip olması ve bu sayede yeni nesil gemilerin yanaşabilmesine imkân sağlaması beklenmektedir. Dolayısıyla, Ege Geçit Limanı'nın 2016 yılında faaliyete geçmesiyle mevcut pazar yapısının değişeceği düşünülmekte olup, söz konusu beklentinin gerçekleştiği potansiyel durum, bir üst bölümde değerlendirilmiştir. Ayrıca, Ege Geçit Limanı'nın kapasitesinin, planlanan tüm genişleme çalışmalarının bitmesinden sonra (.....) TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Taraflarca, söz konusu kapasiteye ulaşılmasının (.....) belirtilmiş olsa da bu bölüm altında APMT'nin elde edebileceği en yüksek pazar payını elde etmesi durumunda dahi pazarın alacağı yapının incelenmesi amaçlandığından uzun vadeli (.....) TEU'luk kapasite ele alınmıştır. Dolayısıyla, Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçmesiyle orta vadede ulaşacağı kapasitenin mevcut pazar yapısını değiştirebileceği düşünülmekte olup, bu bölümde orta vadeye ilişkin olarak yapılacak değerlendirmede, limanın ulaşması beklenen en yüksek kapasitesi esas alınmış, pazar payı hesaplamaları da söz konusu kapasite verileri üzerinden gerçekleştirilmiştir.

- (132) Dosya kapsamında yapılan incelemeler çerçevesinde, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün 07.07.2015 tarihli Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu'nda yer alan ve Şekil-5'te yer verilen bilgilerden TCE EGE'nin konteyner elleçleme kapasitesinin 2023 yılında (.....) TEU'ya, 2035 yılında ise (.....) TEU'ya çıkacağına dair projeksiyonların yapıldığı anlaşılmaktadır. Ancak, söz konusu kapasite artış projeksiyonlarına ilişkin olarak işlem taraflarından görüş sorulmuş olup, taraflarca gönderilen bilgilerden (.....) anlaşılmıştır. Taraflarca gönderilen bilgi yazısında "(.....TİCARİ SIR.....)" ifadeleri yer almaktadır. Buna ek olarak taraflarca, (.....TİCARİ SIR.....) ifade edilmiştir.³⁶ Benzer şekilde EGE GÜBRE tarafından (.....) ifade edilmiştir. Bu çerçevede, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından ortaya konulan projeksiyonların (.....) söz konusu kapasite artışlarının yakın veya orta-uzun vadede gerçekleşmesinin beklenmediği söylenebilecektir. Bu nedenle, TCE EGE'nin mevcut durumunda bir gelişme yaşanmasının beklenmediği kabul edilmiş olup, işbu bölümde orta vadeye ilişkin olarak yapılacak değerlendirmede, limanın mevcut kapasitesi esas alınmış, pazar payı hesaplamaları da söz konusu mevcut kapasite verileri üzerinden gerçekleştirilmiştir.
- (133) Bununla birlikte T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yukarıda söz edilen raporda Nempot Limanı'na ilişkin bir projeksiyona yer verilmemiş olup, liman tarafından (.....) hususuna yer verilmiştir. Söz konusu kapasite artış beyanlarına ilişkin olarak Nempot Limanı'na görüş sorulmuş olup, gelen bilgilerden (.....) anlaşılmıştır. Ancak, söz konusu (.....) olduğu anlaşılmıştır. Ayrıca, TCE EGE'nin (.....) olabileceği değerlendirilmektedir. Bu nedenle, söz konusu kapasite artışlarının yakın veya orta vadede gerçekleşmesinin beklenmediği ve limanın mevcut kapasitesinin orta vadede de geçerli olacağı söylenebilecektir. Bu nedenle, Nempot Limanı'nın mevcut durumunda bir gelişme yaşanmasının beklenmediği kabul edilmiş olup, işbu bölümde orta vadeye ilişkin olarak yapılacak değerlendirmede, limanın mevcut kapasitesi esas alınmış, pazar payı hesaplamaları da söz konusu mevcut kapasite verileri üzerinden gerçekleştirilmiştir.³⁷
- (134) Pazarın orta vadedeki potansiyelinin değerlendirilmesi bakımından, son olarak TCDD Limanı'nın özelleştirilmesi işlemine ve söz konusu işlemin gerçekleşmesinin pazarda yaratabileceği etkiye değinilecektir. TCDD'nin mülkiyetinde olan Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun Limanları, 30.12.2004 tarihli ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) kararı ile özelleştirme programına alınmış ve 02.06.2005 tarihli ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile anılan limanların "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmelerine karar verilmiştir. TCDD İzmir Limanı'nın özelleştirilmesi kapsamında, 04.01.2006 tarihinde yayımlanan ilanla ihaleye çıkılmış ve ihale süreci 03.05.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Ancak söz konusu ihale, teklif sahiplerinin yükümlülüklerini yerine getirmemeleri neticesinde, 03.07.2007 tarihli ve 2007/47 sayılı ÖYK kararı ile iptal edilmiştir.

³⁶ Taraflarca gönderilen bir başka bilgi yazısında ise, TCE EGE'nin kapasitesini (.....) TEU'ya artırma yönünde niyetini beyan ettiği ancak APMT'nin, ekipman, rıhtım ve terminal kapı-geçiş kapasitesinde önemli yatırımlar yapılmadan, ki bu yatırımların yapılması önemli maliyetler gerektirmektedir, bu kadar hızlı ve ani şekilde kapasite artırılmasının mümkün olmadığına inandığı ve halihazırda arz fazlasının bulunduğu pazarda söz konusu artırımın pek mümkün görünmediği ifade edilmiştir.

³⁷ Nempot Limanı tarafından (..... TİCARİ SIR) işbu rapor bakımından yapılan hesaplamalarda dikkate alınabilecek bir veri bulunmamaktadır. Ancak raporda öngörüldüğünün aksine orta vadede söz konusu kapasite artışının gerçekleştirilmesi durumunda bunun, APMT'nin sahip olduğu pazar payını düşüreceği ve pazardaki rekabete olumlu etki edeceği düşünülmektedir. Bu çerçevede, işbu bölüm altında yapılan değerlendirme ile işleme yönelik olarak varılan sonuçların, Nempot Limanı'nın kapasitesini artırması durumunda da bilhassa geçerli olacağı değerlendirilmektedir.

- (135) TCDD İzmir Limanı'nın yeniden yapılandırılmasına yönelik olarak yürütülen çalışmalar neticesinde ÖYK'nın 25.10.2010 tarihli ve 2010/89 sayılı kararı ile TCDD Limanı'nın "Kruvaziyer Limanı" ve "Yük Limanı" olarak faaliyet gösterecek şekilde yeniden yapılandırılmasına, 28.10.2011 tarihli ve 2011/91 sayılı ÖYK kararı ile de "İzmir Kruvaziyer Limanı" ve "İzmir Yük Limanı" olarak ayrı ayrı "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmelerine karar verilmiştir. Bahse konu karar çerçevesinde, "İzmir Yük Limanı" alanına yönelik olarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) tarafından Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı hazırlanmış olup, planlara ilişkin değişiklikler ÖYK'nın 03.11.2015 tarihli ve 2015/79 sayılı kararı ile onaylanmıştır. Planlara ilişkin olarak devam eden askı sürecinin sona ermesi ve İmar Planı değişikliklerine ilişkin nihai ÖYK kararının alınmasını müteakip, TCDD İzmir Yük Limanı'nın özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkılması planlanmaktadır. Bu kapsamda ÖİB tarafından gönderilen 11.12.2015 tarihli ve 8072 sayılı yazı ile TCDD İzmir Limanı'nın Yük Limanı olarak ayrılan kısmının özelleştirileceği belirtilerek Rekabet Kurulu görüşü talep edilmiştir. Ön bildirim tabii olan işleme ilişkin mesleki daire görüşünde "*Özelleştirme işlemi sonrasında ilgili pazarda sağlıklı bir rekabet ortamının tesisi bakımından, ihale şartları belgesi hazırlanırken, TCDD İzmir Yük Limanı'nın konteyner elleçleme pazarındaki rekabetçi gücünü korumaya/artırmaya yönelik yatırım şartlarının getirilmesinin yerinde olacağı*" ifade edilmiştir. ÖİB'nin ilgili görüşe yönelik görüşleri alındıktan sonra oluşan 18.02.2016 tarihli ve 16-05/108-M sayılı Rekabet Kurulu Görüşü'nde mesleki daire görüşünde yer alan söz konusu ifade aynen korunmuştur. Bu bölümün devamında, TCDD Limanı'na ilişkin olarak yapılacak olan orta vadeli geleceğe dönük değerlendirmede, söz konusu özelleştirme işlemine yönelik olarak kurum kayıtlarına intikal eden görüş talebinde yer alan ve ÖİB tarafından sunulan veriler kullanılacaktır.
- (136) Görüş talebinde yer alan bilgilere göre, TCDD Limanı'nda mevcut durumda yer alan 17 adet rıhtımın toplam uzunluğu 2.341 metredir. Derinlikleri 6 ila 10,2 metre arasında değişen rıhtımlar, fiziksel kapasiteleri nedeniyle yeni nesil vinçleri taşımamaktadır. Ancak limana son olarak yapılan üç adet vinç yatırımının neticesinde, TCDD Limanı'nın mevcut konteyner elleçleme kapasitesi 1.000.000 TEU'yu aşmıştır. TCDD Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik çalışmalar çerçevesinde, limanın ekonomik değerinin artırılmasını ve yeni nesil gemilere hizmet verebilmesini sağlamak amacıyla yeni bir proje başlatılmıştır. Bu "Rehabilitasyon Projesi" ile limanda yer alan rıhtımların ortalama 30-40 metre ötelenmesi/uzatılması ve körfezde yapılacak deniz tabanı tarama çalışmalarıyla kıyı derinliğinin artırılması planlanmaktadır. Rıhtımlardaki derinleştirme ile birlikte TCDD Limanı'na daha büyük gemilerin yanaşması mümkün olabilecek ve bu sayede kapasite ve kapasite kullanım oranı artırılabilir. Söz konusu görüş talebinde ayrıca, "*Kıyı derinliğinin artırılmasıyla TCDD Limanı, İzmir Körfezi'ne göre daha yüksek su derinliğine sahip Nemrut Körfezi'nde yer alan Aliağa Limanları ile rekabet edebilecektir.*" ifadesi yer almaktadır.

- (137) Proje ayrıca İzmir Körfezi'nin güney aksı boyunca açılacak yaklaşma kanalı ve manevra dairesi, liman baseni derinleştirilmesi ve II. kısım konteyner terminal alanının oluşturulması ile İzmir Körfezi'nin kuzey aksı boyunca açılacak sirkülasyon kanalı çalışmalarını da kapsamaktadır. Tarama projesi için Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) aşaması devam etmekteyse de arka alanın genişletilmesine yönelik saha betonlama çalışmaları yapılmıştır. Yukarıda değinilmiş olan ve limana ilişkin imar planlarındaki değişikliklerin onaylandığı 03.11.2015 tarihli ve 2015/79 sayılı ÖYK kararıyla; lojistik tesis alanının ve ilave dolgu alanları vasıtasıyla mevcut liman sahasının genişletilmesi de onaylanmıştır. Hâlihazırda en fazla 3000 - 5000 TEU aralığındaki gemilerin yanaşabildiği TCDD Limanı'na, projenin tamamlanmasıyla birlikte 10.000 TEU kapasiteli gemilerin yanaşması mümkün olacaktır. TCDD Limanı'na yönelik geliştirme ve genişletme çalışmalarının tamamlanması ile limanın kapasitesinin (.....) TEU'ya çıkarılması beklenmektedir.
- (138) Bu çerçevede, yukarıda yer alan bilgiler ve yine yukarıda yer alan Tablo-2, Tablo-3 ve Tablo-4 birlikte değerlendirildiğinde, söz konusu teşebbüslerin 3000 - 5000 TEU aralığına kadarki konteyner gemilerine yönelik faaliyetler bakımından birbirlerine ikame oldukları rahatlıkla söylenebilecektir. Bununla birlikte 5000 - 10000 TEU aralığındaki gemilere ilişkin faaliyetler bakımından yalnızca TCE EGE ve Nemport Limanı'nın birbirine ikame olduğu, TCDD Limanı'nda bu gemilere yönelik hizmet sunulmadığı söylenebilecektir. Ancak önemle belirtilmelidir ki, 2013 yılında ilgili limanlarda elleçlenen (.....) geminin (.....) yani (.....), 2014 yılında ilgili limanlarda elleçlenen (.....) geminin (.....) yani (.....), 2015 yılında ilgili limanlarda elleçlenen (.....) geminin (.....) yani (.....) 5000 - 10000 TEU aralığındaki gemilerden oluşmaktadır. Bu durum, ilgili pazarda yer alan teşebbüslerin pazarın tamamına yakını bakımından rekabet ettiklerini ve ikame kabul edilebileceklerini ortaya koymaktadır. Taraflarca gönderilen bilgi yazısında da 4500 TEU ve daha küçük kapasiteli gemiler için TCDD Limanı, TCE EGE, Nemport Limanı, Ege Geçit Limanı ve Çandarlı Limanı'nın; 4500 - 7000 TEU kapasiteli gemiler için, TCE EGE, Nemport Limanı, Ege Geçit Limanı ve Çandarlı Limanı'nın; 7000 TEU'dan büyük gemiler için ise Ege Geçit Limanı ve Çandarlı Limanı'nın gemi elleçleme kabiliyetine sahip olduğu, bu durumun tüm gemi türleri bakımından rekabetin olacağına işaret ettiği, hâlihazırda Ege Bölgesi'ndeki bir limana uğrayan en büyük geminin 6500 TEU'luk bir gemi olduğu ve hâlihazırda Alsancak Alt Bölgesi ile Aliağa Alt Bölgesi'ne uğrayan 7000 TEU'dan büyük gemi bulunmadığı, bu koşullar altında Ege Geçit Terminali'nin mevcut müşteriler için diğer limanlarla rekabet etmeye devam etmek zorunda olacağı ifade edilmiştir. Bu çerçevede, pazarda yaşanması beklenen ve bu bölümde detaylarına yer verilen gelişmeler sonrasında ise ilgili teşebbüslerin, pazarın tamamı bakımından rekabet edecekleri ve birbirlerine ikame olabilecekleri anlaşılmaktadır. Hatta bir sonraki bölümde değerlendirilecek olmakla beraber, Çandarlı Limanı'nın, faaliyete geçmesiyle birlikte 10000 TEU'dan büyük kapasiteli gemilere hizmet sunulacağı ve limanın pazardaki diğer teşebbüslere oranla rekabet avantajı elde edeceği değerlendirilmektedir.
- (139) Yukarıda yer verilen ve pazarın orta vadede alması beklenen yapıya ilişkin bilgiler çerçevesinde, pazarın orta vadede ulaşacağı potansiyel rekabet düzeyinin değerlendirilebilmesi amacıyla tarafların potansiyel kapasite miktarlarına ve söz konusu kapasite büyüklükleri temelinde ilgili pazarda elde ettikleri pazar paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 10: Konteyner Elleçleyen Limanların Orta Vadeli Potansiyel Kapasite ve Pazar Payları

Limnlar	Potansiyel Kapasite Miktarları (TEU)	Pazar Payı (%)
TCDD Limanı	(.....)	(.....)
TCE EGE	(.....)	(.....)
Nemport	(.....)	(.....)
Ege Geçit	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)

- (140) Yukarıda yer verilen tablodan görüldüğü üzere, Ege Geçit Limanı'nın planlanan tam kapasite ile faaliyete geçmesiyle ve TCDD Limanı'na yönelik genişleme ve kapasite artırım çalışmalarının tamamlanmasıyla ilgili pazardaki teşebbüslerin pazar paylarında değişiklikler olmaktadır. TCDD Limanı'nın, söz konusu genişleme ve kapasite artırım çalışmalarının tamamlanması sayesinde pazardaki liderliğini ve (.....)'lık pazar payını koruyacağı anlaşılmakta olup, TCDD Limanı ileri dönemlerde de pazarda gerçekleştirilen toplam elleçleme faaliyetlerinin (.....) gerçekleştirebilecektir. Ege Geçit Limanı, (.....)'lık pazar payı ile pazarda ikinci sırada yer almaktadır. Bildirim konusu işlemin gerçekleşmesi ile APMT'nin kontrolünde olacak olan ve pazar payı (.....) olan TCE EGE'nin de hesaba dâhil edilmesiyle, APMT'nin kontrol ettiği iki liman vasıtasıyla pazarda toplam (.....)'lük bir pazar payı elde edeceği ve her durumda ikinci sıradaki yerini koruyacağı anlaşılmaktadır. Nemport Limanı ise (.....)'lık pazar payı ile pazarın üçüncü oyuncusu olarak konumlanmaktadır.
- (141) APMT'nin bildirim konusu işlemin gerçekleşmesinden sonra pazarda (.....) bir pazar payı elde edebileceği anlaşılmaktadır. Ayrıca Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçmesi halinde, yalnızca Ege Bölgesi'ndeki değil ayrıca Güney Marmara/Marmara ve Batı Akdeniz Bölgesi'ndeki limanlarla da rahatça rekabet edebileceği ve ilgili limanlardan Ege Bölgesi'ne yönelebilecek talebin ilgili pazarda yer alan limanlar arasında rekabeti artırabileceği söylenebilir. Ancak burada belirtilmesi gereken hususlardan ilki, önceki bölümlerde ve bu bölümde yapılan farklı pazar koşullarındaki her bir değerlendirme bakımından, APMT'nin her durumda, en yakın rakibi olan TCDD Limanı ile arasındaki pazar payı farkının (.....) puandan fazla olduğudur. Bununla birlikte APMT tarafından kontrol edilen limanlar (TCE EGE ve Ege Geçit Limanı) sahip oldukları kıyı derinlikleri ile yüksek tonajlı gemilerin yanaşması için TCDD Limanı'na oranla daha uygundur. Ancak Nemport Limanı, sahip olduğu kıyı derinliği ile yüksek tonajlı gemiler açısından TCE EGE ve APMT ile rahatça rekabet edebilecek niteliktedir. Ayrıca belirtilmelidir ki, yukarıda da bahsedilmiş olan ve TCDD Limanı'na yönelik olarak gerçekleştirilmesi planlanan rehabilitasyon çalışmaları tamamlandığında, TCDD Limanı'nın da yeni nesil gemilere hizmet verebileceği anlaşılmaktadır. TCDD Limanı'nın kapasitesi artırılmış, genişletilmiş ve 10.000 TEU'dan büyük gemilere müsait hale gelmiş yapısı ile pazardaki yerini ve rekabetçi gücünü artırarak koruyacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, işlem sonrasında orta vadede ilgili pazardaki limanların sahip oldukları pazar payı dengesinde çok büyük değişiklikler olmayacağı söylenebilecektir.

- (142) Buna ek olarak, yukarıda da belirtildiği üzere, pazarda arz fazlası bulunmakta ve pazarda yer alan limanlar (.....) kapasite kullanım oranlarıyla faaliyet göstermektedirler. Mevcut limanlara yönelen talep yetersiz olup limanlar tam kapasite ile çalışmamaktadır. Bu çerçevede, orta vadede limanların kapasitelerinde yaşanması beklenen büyük artışların kapasite kullanım oranları üzerinde büyük bir değişiklik yaratmayacağı³⁸ hatta arzı artıracığı söylenebilecektir. Bu çerçevede, pazardaki konumunu ve rekabetçi gücünü koruması beklenen TCDD Limanı'nın kapasite kullanım oranlarının düşüklüğü çerçevesinde, taraflar üzerinde mevcut durumdan daha da güçlü şekilde rekabetçi baskı uygulamaya devam edeceği değerlendirilmektedir. Tüm bu değerlendirmeler ışığında, pazarın orta vadede alması beklenen yapı içinde, bildirim konusu işlemin gerçekleşmesi pazardaki rekabeti olumsuz yönde etkilemeyecektir.
- (143) Teşebbüslerin, pazarda sahip oldukları ekonomik güce bağlı olarak elde edebildikleri kabiliyetlerden biri olan alım gücü, satıcılardan uygun koşullarla alım yapabilme yeteneği anlamına gelmekte olup; güçlü satıcıların fiyatlama politikalarını dengeleyebileceği için güçlü alıcıların varlığı, önem taşımaktadır. Bu nedenle, rekabet analizinde önem taşıyan alım gücünün değerlendirilmesi; işbu dosya kapsamında tanımlanan ilgili pazardaki gibi az sayıda güçlü teşebbüsün faaliyet gösterdiği pazarlarda, teşebbüslerin sahip olduğu gücü dengeleyebilecek alıcıların varlığını tespit bakımından önem taşımaktadır. Bu durumda, söz konusu güçlü alıcıların varlığı, pazardaki yerleşik teşebbüslerin arz miktarlarını artırmasına veya pazara yeni oyuncuların girmesine imkân sağlayabilecektir. İlgili pazardaki oyuncuların kapasite kullanım oranlarının (.....) olduğu düşünüldüğünde, teşebbüslerden herhangi birinin, fiyatlarını yükseltmesi halinde söz konusu alıcıların taleplerini rakiplere kaydırmalarının kolay olacağı varsayılacak, bu da teşebbüslerin ekonomik güçlerini dengeleyecektir. Bu anlamda, ilgili pazarda alım gücünün olup olmadığı hususunun değerlendirilebilmesi amacıyla hâlihazırda konteyner elleçleme faaliyetleri yürüten limanların 2015 yılında gerçekleştirdikleri konteyner elleçleme faaliyetlerinin müşteri bazındaki miktarlarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 11: Konteyner Elleçleyen Limanların En Büyük 5 Müşterisi (2015)

Sıra	TCDD		TCE EGE		NEMPORT	
	Acente	Miktar (TEU)	Acente	Miktar (TEU)	Acente	Miktar (TEU)
1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İlk 5 toplam		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Genel toplam		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İlk 5 pazar payı		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

³⁸ Önceki bölümlerde, pazardaki teşebbüslerin mevcut durumda, kapasite kullanım oranlarının (.....) olduğu tespit edilmiş olup, pazardaki kapasitelerin bu bölümde bahsedildiği kadar yüksek bir miktarda artırılması durumunda da kapasite kullanım oranlarının en azından benzer seviyelerde kalacağı değerlendirilmektedir.

- (144) Yukarıda yer verilen Tablo 11’de, pazarda hâlihazırda konteyner elleçleme hizmetleri sunan üç limanın en büyük beş müşterisine yer verilmiştir. Söz konusu tablo incelendiğinde limanların en büyük birinci müşterilerinin birbirinden farklı olduğu, diğer müşterilerin ise genel olarak farklı teşebbüslerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Buna ek olarak, bazı müşterilerin ((.....)) birden fazla limanı kullanmakta olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca her bir limanın, en büyük birinci müşterisinin, ilgili limanın toplam konteyner elleçleme hizmetlerinin (.....) satın aldığı ve yine her bir limanın, en büyük beş müşterisinin ise, ilgili limanın toplam konteyner elleçleme hizmetlerinin (.....) ((.....)) satın aldığı anlaşılmaktadır. Bu açıdan tabloda verilerine yer verilmiş olan en büyük beş müşterinin limanlar için önemli olduğu, (.....) değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, limanların toplam konteyner elleçleme faaliyetleri içinde büyük yer tutan bu müşterilerin, rakip limanlara kaybedilmesinin pazardaki dengeleri değiştirmesi mümkün görünmektedir. Bununla birlikte, Tablo 11’den, TCE EGE’nin konteyner elleçleme hizmetlerinin (.....) satın aldığı görülen MAERSK GRUBU, bildirim konusu devralma işleminin devralan tarafı olan APMT ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer almaktadır. Ancak, bildirim konusu işlemin doğurabileceği dikey ilişkiler önceki bölümlerde değerlendirildiği için söz konusu değerlendirmelere burada ayrıca yer verilmeyecektir.
- (145) Bununla birlikte, ÖİB tarafından Kuruma gönderilmiş görüş talebinde “*Dünyadaki yük trafiğini domine eden birkaç büyük konteyner operatörü bulunmaktadır. Bu büyük firmaların, herhangi bir limanı tarife ve hizmet açısından tercih etmemesi o limanın pazar payının büyük ölçüde azalması anlamına gelmektedir.*” ifadeleri yer almaktadır. Tablo 11’de yer alan veriler ile bu verilere ilişkin olarak yukarıda yer verilen değerlendirmelerin, ÖİB tarafından gönderilen görüşte yer alan bilgiler ile beraber değerlendirilmesi neticesinde, pazarda yüksek seviyede bir alıcı gücünün bulunduğu sonucuna varılmaktadır. Bu çerçevede, ilgili pazarda faaliyet gösteren limanların karşısında güçlü acentelerin, yani alıcıların bulunduğu ve acentelerin sahip oldukları alım gücünün, bildirim konusu işlemin değerlendirilmesi bakımından önemli olduğu söylenebilecektir. Pazarda olduğu sonucuna varılan alıcı gücü, limanların sahip oldukları pazar gücünü dengeleyici etki gösterecek olup, bu etki, işlem sonrasında pazar payını (.....)’e kadar çıkarabileceği sonucuna varılmış olan APMT’nin pazarda elde edeceği gücü sınırlandıracaktır. Buna ek olarak, pazardaki mevcut alıcı gücünün arzın artırılmasını ve yeni rakiplerin pazara girmesini sağlamaya dönük etkileri olabilecektir. Sonuç olarak, yüksek alıcı gücünün bulunduğu ilgili pazarlarda herhangi bir limanın hâkim duruma gelmesinin veya hâkim durumda olmasının kolay olmayacağı rahatlıkla söylenebilecektir.
- (146) Pazarda orta ve uzun vadede beklenen değişikliklerden ilk ikisi olan Ege Geçit Limanı’nın faaliyete geçmesi ve özelleştirme kapsamında TCDD Limanı’nın kapasitesinin ve kıyı derinliğinin artırılması suretiyle genişletilmesinin varsayımsal olarak değerlendirilmesi ardından Çandarlı Limanı’nın faaliyete geçmesi çerçevesinde pazarın uzun vadedeki potansiyel yapısı aşağıda değerlendirilmektedir.

G.6.3.2.3. Pazarın Uzun Vadeli Yapısına İlişkin Potansiyel Rekabetin Değerlendirilmesi

- (147) Bir önceki bölümde, mevcut duruma ek olarak Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçtiği ve özelleştirme kapsamında TCDD Limanı'nın kapasitesinin ve kıyı derinliğinin artırıldığı varsayılarak bildirim konusu işlemin gerçekleşmesinin yaratacağı yatay ve dikey etkiler değerlendirilmiş olup, ilgili koşullar altında dahi işlem sonrasında bir hâkim durum yaratılmasının veya hâkim durumun güçlendirilmesinin mümkün olmadığı sonucuna varılmıştır. Pazarda gerçekleşmesi beklenen ve bu sonucu etkileyebilecek son gelişme, Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesi olup, bu bölümde pazarın mevcut koşullarına ek olarak Ege Geçit Limanı'nın faaliyete geçtiği, TCDD Limanı'nın genişletilmesi çalışmalarının tamamlandığı ve Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçtiği varsayılarak değerlendirme yapılacaktır. Bu çerçevede aşağıda öncelikle pazarda yaşanması beklenen gelişmelere yer verilecektir.
- (148) TCDD Limanı'nın şehrin içerisinde kalması ve mevcut/potansiyel yük kapasitesini belli ölçüde kaldıramamaya başlaması ile oluşan yeni liman ihtiyacı karşısında Çandarlı Limanı'nın yapımına başlanmıştır. Dünyanın en büyük 10 konteyner limanı arasında yer alması öngörülen Çandarlı Limanı, 2011 yılından itibaren gündemde olan bir proje olup, tamamlandığında Doğu Akdeniz'in aktarma merkezi olarak faaliyet göstermesi ve bölgenin lojistik ağlarıyla entegre olarak dış ticaret hacmini artırması beklenmektedir.
- (149) T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın üç öncelikli projesinden (Çandarlı Limanı, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı İnşaatı) biri olan ve projesi T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından geliştirilen Çandarlı Limanı'nın 1. etap dalgakıran inşaatı tamamlanmış³⁹ olup, toplam 1.800 metre uzunluğunda dalgakıran inşa edilmiştir. 2.000 metre uzunluğunda ve 18 metre derinliğinde olması planlanan rıhtım ise inşa edilme aşamasındadır. Rıhtımın gerisinde yapılacak dolguyla beraber 800.000 metrekarelik bir konteyner istif sahası ve 800.000 metrekarelik bir lojistik alanı oluşturulması planlanmaktadır. Bununla birlikte T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından 2013 yılında gerçekleştirilen Çandarlı Limanı'nın birinci ihalesine teklif veren firma olmamıştır. Dolayısıyla Çandarlı Limanı, hâlihazırda proje aşamasında olup, mevcut haliyle sadece dalgakırandan oluşmaktadır. Bu açıdan, Çandarlı Limanı'na ilişkin yeni bir ihale açılması ile ihalede uygun teklif alınması halinde dahi, rıhtımların inşası, ekipmanların tamamlanması ve bağlantı yollarının yapılması aşamaları göz önünde bulundurulduğunda, Çandarlı Limanı'nın, kısa vadede piyasadaki rekabete etki edemeyeceği söylenebilir.

³⁹ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan 07.07.2015 tarihli Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu, sf. 120-121.

- (150) Yalnızca konteyner elleçleme hizmeti vermesi ve üç etap halinde inşa edilmesi planlanan Çandarlı Limanı'nın birinci etabının öngörüldüğü şekilde tamamlanmasıyla, limanın potansiyel konteyner elleçleme kapasitesinin, (.....) TEU olması beklenmektedir. Ancak TÜRKLİM verilerinde, Çandarlı Limanı'na ilişkin planlanan kapasite (.....) TEU olarak görünmektedir. Çandarlı Limanı'na ilişkin olarak uzun vadede planlanan tüm yatırım fazlarının tamamlanması ile birlikte, limanın toplam konteyner elleçleme kapasitesinin yıllık (.....)TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Bu çerçevede bu bölümde pazarın uzun vadedeki yapısına ilişkin olarak yapılacak değerlendirmelerde, yapım aşamasında olan Ege Geçit Limanı ve Çandarlı Limanı bakımından limanların en yüksek kapasite verilerinin kullanılmasının daha isabetli olacağı değerlendirilmektedir.⁴⁰
- (151) Yukarıda yer verilen ve pazarın uzun vadede alması beklenen yapıya ilişkin bilgiler çerçevesinde, pazarın uzun vadede ulaşacağı potansiyel rekabet düzeyinin değerlendirilebilmesi amacıyla tarafların potansiyel kapasite miktarları ve söz konusu kapasite büyüklükleri temelinde ilgili pazardaki pazar payları aşağıda sunulmaktadır:

Tablo 12: Konteyner Elleçleyen Limanların Uzun Vadeli Potansiyel Kapasite ve Pazar Payları

Limaneler	Potansiyel Kapasite Miktarları (TEU)	Pazar Payı (%)
TCDD Limanı	(.....)	(.....)
TCE EGE	(.....)	(.....)
Nemport	(.....)	(.....)
Ege Geçit	(.....)	(.....)
Çandarlı	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)

- (152) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde, Çandarlı Limanı'nın (.....) TEU kapasiteyle faaliyete geçmesi ve konteyner elleçleme hizmeti sunmaya başlaması durumunda, pazarın yapısında ve pazarda yer alan oyuncuların pazar paylarında büyük değişiklikler olacağı anlaşılmaktadır. Uzun vadede ilgili pazarın alması beklenen bu yapıda, Çandarlı Limanı, (.....)'lik pazar payı ile ilgili pazarda lider konumunda olacak, TCDD Limanı ise (.....)'luk pazar payı ile ilgili pazarda ikinci sırada yer alacaktır. Pazarda oluşması beklenen potansiyel rekabete yönelik olarak yapılan değerlendirme çerçevesinde; bildirim konusu işlem sonrasında TCE EGE ve Ege Geçit Limanı vasıtasıyla (.....)'lük bir pazar payı elde eden APMT'nin söz konusu pazar payının, pazarda uzun vadede ortaya çıkması beklenen potansiyel kapasiteler karşısında (.....) seviyesine düşeceği öngörülmektedir. Nemport Limanı'nın ise (.....)'lik bir pazar payı ile pazardaki en küçük oyuncu olacağı görülmektedir.
- (153) Bu çerçevede, APMT'nin tam kapasiteyle faaliyete geçmesine ve TCDD Limanı'nın kapasitesi ile kıyı derinliğinin artırılmasına ek olarak Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçtiği ve konteyner elleçleme hizmetleri sunduğu varsayıldığında; pazardaki oyuncu sayısının artması ve ilgili pazarda faaliyet gösteren limanların toplam kapasitelerinin yükselmesiyle pazardaki rekabetçi risklerin en aza ineceği öngörülmektedir. Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesiyle yaratılacak kapasitenin ve sunulabilecek hizmetlerin, diğer limanlarca (.....) anlaşılmaktadır. Ayrıca Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesi halinde, yalnızca Ege Bölgesi'ndeki değil ayrıca Güney Marmara/Marmara ve Batı Akdeniz Bölgesi'ndeki limanlarla da rahatça rekabet edebileceği ve ilgili limanlardan Ege Bölgesi'ne yönelebilecek talebin ilgili pazarda yer alan limanlar arasında rekabeti artırabileceği söylenebilecektir.

⁴⁰ Bununla birlikte Çandarlı Limanı'na ilişkin kapasitenin uzun vadede (.....)TEU olacağı, (.....) TEU'ya ulaşmasının ise bu bölümde varsayılandan çok daha uzun bir zaman alacağı değerlendirilmektedir. Bu nedenle, bu bölümde Çandarlı Limanı'na ilişkin en yüksek kapasite verisi olarak (.....) TEU esas alınmıştır.

- (154) Bu çerçevede yukarıda yapılan tüm değerlendirmeler ışığında işlem sonrasında bir hâkim durum yaratılmasının veya mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının mümkün olmadığı sonucuna varılmıştır.

H. SONUÇ

- (155) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 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; işlem sonucunda aynı Kanun maddesinde yasaklanan nitelikte hakim durum yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.