

**Rekabet Kurumu Başkanlığından;**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2013-4-079 (Özelleştirme)  
**Karar Sayısı** : 21-51/726-359  
**Karar Tarihi** : 21.10.2021

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER:** Merve BİROĞLU, Ezgi EREN

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN** : - Özelleştirme İdaresi Başkanlığı  
Fidanlık Mahallesi Ziya Gökalp Cd. No:80 06600  
Çankaya/Ankara

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı'nın 40 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemi ile özelleştirilmesi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 12.10.2021 tarih ve 21982 sayı ile giren ve eksiklikleri 19.10.2021 tarih ve 22177 sayılı yazı ile tamamlanan ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) tarafından gönderilen bildirimde daha önce Kuruma ön bildirimi gerçekleştirilen İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı'nın (Kalamış Yat Limanı) "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi işlemine ilişkin Rekabet Kurulu (Kurul) görüşünün ÖİB'ye bildirilmesi talep edilmiştir.
- (3) Dosya konusu işleme ilişkin süreç incelendiğinde; ÖİB'nin Kurum kayıtlarına 22.01.2021 tarih ve 14613 sayı ile giren yazısında;
- Kalamış Yat Limanı'nın Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.03.2011 tarihli ve 2011/17 sayılı Kararı ile özelleştirme kapsam ve programına alındığını,
  - Kalamış Yat Limanı'nın 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Kanun hükümleri çerçevesinde "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik olarak ÖİB'in 21.11.2017 tarihli ve 29680 sayılı yazısı ile Rekabet Kurulunun görüşünün talep edildiğini,
  - Kurumun 19.12.2017 tarihli ve E.16001 sayılı yazısıyla "...bahse konu yat limanı özelleştirme işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 2013/2 sayılı Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ (2013/2 sayılı Tebliğ) çerçevesinde ciro eşiklerinin aşılmaması nedeniyle izne tabi olmadığına 17-41-/652-290 sayı ile karar verildiği" yönünde görüş sunduğunu,
  - Kurulun bu kararının 2013/2 sayılı Tebliğ'in 3.2 maddesi uyarınca üç yıl süre ile geçerli olduğu ancak 19.12.2020 tarihinde söz konusu kararın geçerliliğinin sona erdiğini

belirttiği, Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirme işlemine ilişkin 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında yapılacak değerlendirme ile Kurul görüşünün bildirilmesini talep ettiği anlaşılmaktadır.

- (4) Söz konusu talebin akabinde dosya kapsamında daha ayrıntılı ve güncel bilgi edinebilmek amacıyla ÖİB'den 28.01.2021 tarihli ve 19823 sayılı yazı ile bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur.
- (5) ÖİB'den gelen cevabi yazı ise Kurum kayıtlarına 09.02.2021 tarih ve 14969 sayı ile girmiştir. Gelen bilgilerin ardından 2013/2 sayılı Tebliğ hükümleri çerçevesinde ön bildirim tabii olduğu sonucuna varılan işleme ilişkin hazırlanan 11.02.2021 tarihli Mesleki Daire Görüşü, 12.02.2021 tarih ve 20656 sayılı yazı ile ÖİB'ye gönderilmiştir.
- (6) Konuya ilişkin ÖİB'nin görüşü 19.02.2021 tarih ve 15277 sayılı yazı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. İlgili görüş yazısında, "*yat limanı sektörünün kendine özgü yapısı incelendiğinde yat bağlama ücretlerindeki fiyat avantajı veya seyahat ve konaklama tercihlerindeki değişiklikler nedeniyle dinamik bir yapısı olduğunun gözlemlendiği; günümüz ulaşım koşullarında yat sahiplerinin sezondan bağımsız bir şekilde yatlarını uzun süreli bağlama yeri tercihlerini, başta fiyat hassasiyeti olmak üzere herhangi bir nedenle değiştirebildikleri, bu bağlamda Ege ve Akdeniz Bölgesi'ndeki yat limanlarını Marmara Bölgesi'ndeki yat limanlarına alternatif olarak kullanarak buralara bağladıkları*" belirtilmiştir. Bunun yanı sıra "*yat limanı faaliyetlerinde ilgili coğrafi ürün pazarı olarak sadece yat limanının bulunduğu bölgenin dikkate alınmaması gerektiği, Marmara Bölgesinin, Ege ve Akdeniz Bölgesi ile birlikte değerlendirilebileceğinin*" düşünüldüğü ifade edilmiştir. Ayrıca Kurul tarafından alınan karar, 26.02.2021 tarih ve 21325 sayılı yazı ile ÖİB'ye bildirilmiştir.
- (7) Yukarıda özetlenen süreç sonucunda ÖİB'nin 12.10.2021 tarih ve 21982 sayılı yazısında, söz konusu Kurul kararının akabinde 27.03.2021 tarihinde yayımlanan ilan ile ihaleye çıkıldığı ve son teklif verme tarihi olan 21.09.2021'de tekliflerin alındığı belirtilmiştir. Ayrıca ilgili yazıda 07.10.2021 tarihinde bahse konu ihaleye ilişkin olarak gerçekleştirilen nihai pazarlık görüşmeleri neticesinde İhale Komisyonu'nun, Kalamış Yat Limanı'nın ihaleye en yüksek teklifi veren Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri A.Ş.'ye (TEK-ART) devredilmesini uygun bulduğu ifade edilmiş, devre ilişkin ihale komisyonu kararının onaya sunulması öncesinde 2013/2 sayılı Tebliğ uyarınca Kalamış Yat Limanı'nın TEK-ART'a devrine ilişkin Kurul görüşünün ÖİB'ye bildirilmesi talep edilmiştir.
- (8) Tespit edilen eksikliklerin giderilmesi amacıyla ÖİB'den 14.10.2021 tarih ve 32843 sayı ile talep edilen bilgi ve belgeler 19.10.2021 tarih ve 22177 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (9) Söz konusu bildirim üzerine düzenlenen 20.10.2021 tarih ve 2013-4-079/BN-02 sayılı rapor görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (10) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (11) **G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**  
**G.1. İşletme Hakkı Devrine Konu Malvarlığı**
- (12) İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan Kalamış Yat Limanı<sup>1</sup> 1987 yılında hizmet vermeye başlamıştır. 11.09.1987 tarihinde Kadıköy

<sup>1</sup> Kalamış Yat Limanı denizde 1288, karada 220 yat barındırma kapasitesine sahip, maksimum derinliği 6,5 metre olan ve tonozlu olduğu için demirlemeye uygun olmayan, maksimum tam boyutu 65 metre

Belediyesi tarafından Yap-İşlet-Devret Modeline göre 10 yıl süre ile işletilmek üzere Tek-Art İnşaat A.Ş.'ye devredilmiştir. Daha sonra 1988'de Tek-Art İnşaat A.Ş. tarafından TEK-ART'a sözleşme devredilmiştir. Kadıköy Belediyesi ile Maliye Bakanlığı arasında yaşanan hukuki ihtilaflar nedeniyle tahsis iptal edilmiş olup 01.10.1998 tarihinde Maliye Bakanlığı tarafından Kadıköy Belediyesi'ne alt kiralama hakkı da verilmek suretiyle 10 yıl süreli kiralama işlemi yapılmıştır. Bu kapsamda, Yat Limanı işletmesi 26.11.1998 tarihinde tekrar TEK-ART'a devredilmiştir. Yat Limanı 1998 yılından bu yana Koç Holding A.Ş.'nin (KOÇ HOLDİNG) bünyesinde bulunan Setur Servis Turistik A.Ş. (SETUR) tarafından işletilmektedir. KOÇ HOLDİNG Türkiye'de "Setur Marinaları" markası altında dokuz adet marina işletmektedir. Bu marinalardan biri olan Kalamış Yat Limanı'nın işleticisi TEK-ART'ın %(.....) oranındaki hissesi KOÇ HOLDİNG'e, %(.....) oranındaki hissesi Koç Ailesi'nin kontrolünde olan Temel Ticaret ve Yatırım A.Ş.'ye, %(.....) oranındaki hissesi ise yine Koç Ailesi'nin kontrolünde olan SETUR'a aittir.

- (13) 12.05.2014 tarihinde yapılan Kalamış Yat Limanı'nın özelleştirilmesi ihalesini TEK-ART kazanmış ve Özelleştirme Yüksek Kurulunun 2014/65 sayılı kararı ile söz konusu yat limanının işletme hakkının 30 yıl süreyle TEK-ART'a devredilmesine hükmedilmiştir. Bununla birlikte, ihaleye konu imar planına ilişkin olarak Danıştay tarafından verilen yürütmeyi durdurma kararı nedeniyle şirket, işletme hakkı devri sözleşmesini imzalamaktan vazgeçmiştir. Sıradaki talipliler tarafından da sözleşmenin imzalanması reddedilince ihale 08.04.2016 tarihinde iptal edilmiştir. ÖİB, yürütmeyi durdurma kararına konu imar planı yerine yeni bir plan sunmuş, ikinci kez 17.11.2017 tarihinde ihaleye çıkılmıştır. Söz konusu ihaleye teklif gelmemesi nedeniyle anılan ihale de 27.04.2018 tarihinde iptal edilmiştir.
- (14) Kalamış Yat Limanı'na ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulunun 06.11.2017 tarih ve 2017/106 sayılı kararı ile kabul edilen imar planlarına karşı açılan 2017/8079, 2018/936, 2018/937, 2018/938, 2018/939 esas numaralı davalara ilişkin temyiz itirazlarının reddine dair inceleme hakkında Danıştay İdari Dava İdareleri Kurulunca karar verilmiş, karar sonucunda ÖİB tarafından hazırlanan imar planları kesinleşmiştir. Bu doğrultuda İdarece yeni bir ihaleye çıkmıştır. Söz konusu ihaleye ilişkin nihai pazarlık görüşmeleri neticesinde Kalamış Yat Limanı'nın TEK-ART'a devri planlanmaktadır.
- (15) Hâlihazırda Kalamış Yat Limanı'nın TEK-ART tarafından işletilmesine yönelik bir sözleşme/protokol bulunmamasıyla birlikte, TEK-ART ihalenin gerçekleşmesi ve yat limanının yeni işleticisine devrine kadar Hazine ve Maliye Bakanlığına ödeyeceği ecrimisil bedeli karşılığında yat limanını işletmekle yükümlü kılınmıştır.

## G.2. İlgili Pazar

- (16) **G.2.1. Yat Limanı (Marina)<sup>2</sup> İşletmeciliği Sektörüne İlişkin Genel Bilgiler**
- (17) Kurulun görüşünün talep edildiği işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirme işlemi, yat limanı (marina) işletmeciliği sektöründe gerçekleşecektir. Bu kapsamda öncelikle yatçılık ve yat limanı işletmeciliğine ilişkin bilgilere yer verilmesi gerekmektedir.

---

olacak şekilde tasarlanmıştır. Marina kapsamında; yat limanı, çekek sahası (yatların kışlamaya alındıkları, bakım ve onarımlarının yapıldığı alt yapılar), bakım onarım üniteleri, akaryakıt istasyonu, otopark, eczane, hastane, yat kulübü, tenis kortu, yüzme havuzu ile restoran ve kafeler yer almaktadır.  
<sup>2</sup> İtalyanca kökenli bir sözcük olan "marina" kavramı, "yat limanı" kavramını karşılamak üzere dilimize girmiş ve yerleşmiş olup hâlihazırda bu iki sözcük birbirinin yerine geçecek şekilde kullanılmaktadır.

- (18) Yat deniz yolu taşımacılığına uygun donanım ve teknik özelliklere göre gidebileceği mesafenin belirlendiği, önemli gereksinimlere yanıt verebilecek üniteleri bulunan, deneyimli mürettebata sahip turizm ve seyahat aracıdır. Yatçılık ise limanlar arasında düzenli yolcu ulaşımını sağlamaktan çok gezi, spor ve eğlence amacıyla az sayıda kişinin hizmetine sunulan, görece pek büyük olmayan gemilerle yapılan turistik bir faaliyettir<sup>3</sup>.
- (19) Yat limanları Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 6., 7. ve 9. maddelerinde belirtilmiş altyapı ve üstyapı niteliklerini haiz olan, yatlara bağlama, bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet; yatçılara ise dinlenme, konaklama, eğlence, spor gibi sosyal hizmetler sunan deniz turizmi tesisleridir. Başka bir tanıma göre ise yat limanları ve çekek yerleri, kıyıda ve deniz içinde yapılması zorunlu, yerli ve yabancı yatlara bağlama, su, elektrik, kumanya veya kışlama gibi hizmetler sunan kıyı tesisleridir<sup>4</sup>.
- (20) Akdeniz çanağı gerek iklimsel faktörler gerek iç deniz olma özelliği gerekse çevresine yayılmış ülkelerin gelişim ve refah seviyesi açısından yat turizmi için uygun coğrafyalardan birisidir. Bu nedenle dünya yatçılık sektöründe Akdeniz çanağına olan ilgi artmaktadır. Her yıl Haziran ve Eylül ayları içerisinde dünya yat filosunun %60'ı Akdeniz çanağı içinde seyretmektedir. İtalya'nın 6500 km uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet yat limanı varken, 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise 83 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır<sup>5</sup>.
- (21) Ülkemizin bulunduğu coğrafi konum, doğası ve iklimi deniz turizmi alanında uluslararası pazarlardaki önem ve çekiciliğini arttırmaktadır. Yatçılık ve yat turizmi son yıllarda ülkemizde hızlı bir gelişme göstermekle birlikte, katma değeri yüksek turizm aktivitelerinden olan deniz turizminin, mevcut potansiyel dikkate alındığında ve yukarıda açıklandığı üzere; önde gelen ülkelerle kıyaslandığında, yeterli pay alamadığı görülmektedir<sup>6</sup>.
- (22) Ülkemizde yatçılık ve yat turizmi alanındaki ilk düzenlemeler 1982 yılında 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle yapılmıştır. Yat limanı/marina yatırım ve işletmeciliğine ilişkin düzenlemeler ise bu Kanuna bağlı olarak 1983 yılında yayımlanan Yat Turizmi Yönetmeliği ile hayata geçirilmiştir. Yat Turizmi Yönetmeliği 2009 yılında Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak yeniden düzenlenmiştir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığınca yat turizmi açısından öncelikli yatırım alanlarını belirlemek, bu konudaki sorunlara çözüm getirmek ve sektöre yön vermek amacıyla Yat Turizmi Master Planı hazırlanarak ülkemizin tüm kıyıları elverişlilik açısından incelenip en uygun konumlar belirlenerek gerek kamu gerekse özel sektörün yat limanlarıyla ilgili yatırımlarını yönlendirecek alanlar elde edilmiştir<sup>7</sup>.
- (23) Ülkemizde mevcut bulunan yat limanı kapasitesi açısından bakıldığında; kapasitenin yoğunlaştığı bölge, toplam bağlama kapasitesinin %40'ını karşılamakta olan Muğla ilidir. Marinacılık konusunda gelişmiş imkânları ile Muğla, 2018 yılında ülke limanlarına

<sup>3</sup> YÜKSEK, G. (2013), "Türkiye'de Yat ve Marina İşletmeciliği: İstihdam Değerlendirmesi İçin Mevcut Durum Analizi", Beykoz Akademi Dergisi, sf.61.

<sup>4</sup> OLGAÇ, S. (2001), Türkiye'deki Yat Limanlarından Elde Edilen Gelirlerin Türkiye Turizmine Katkısı. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, sf.5.

<sup>5</sup> Söz konusu bilgiler Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı Bilgi Notu'ndan alınmıştır.

<sup>6</sup> T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, "Ülkemizde Yat Limanı (Marina) İşletmeciliği", Ankara.

<sup>7</sup> Bkz. 26.10.2017 tarih ve 17-35/564-247 sayılı Kurul kararı.

gelen toplam yatların %68,5'ini karşılamıştır. Bununla birlikte; ülkemizdeki yat limanları ve bağlama kapasitelerine ilişkin bilgilere aşağıda yer verilmiştir.

Tablo 1: Türkiye'deki Yat Limanları ve Kapasiteleri

Sıra no	Liman adı	Kapasite (adet)	
		Deniz	Kara
1	Kalamış Marina	1.288	220
2	İstanbul City Port Marina (Pendik Marintürk Marina)	790	100
3	Ataköy Marina	530	40
4	Ataköy Marina - II. Kısım	470	90
5	İspark İstinye Marina	180	-
6	İspark Tarabya Marina	265	-
7	İstanbul West Marina	600	300
8	Viaport Tuzla Marina	750	50
9	Güzelce Marina	250	120
10	Setur Çeşme Marina	186	60
11	Setur Kuşadası Marina	428	140
12	Setur Finike Marina	284	150
13	Setur Ayvalık Marina	229	80
14	Setur Antalya Marina	198	150
15	Kaş Marina	438	160
16	Netsel Marmaris Marina	701	76
17	Göcek Village Port Marina	219	220
18	Göcek Exclusive Port Marina	94	-
19	Foça Belediye Marinası	150	-
20	İzmir Levent Marina	70	30
21	Çeşme IC Marina	400	100
22	Çeşme - Dalyanköy Marina	350	-
23	Çeşme Alaçatı Marina	260	100
24	Seferihisar Sığacık Marina (Teos)	500	80
25	D-Marin Didim Marina	580	600
26	Milta Bodrum Marina	450	50
27	D-Marin Turgutreis Marina	550	150
28	Palmarina Bodrum Marina	710	100
29	Bodrum Belediye Marinası	300	-
30	Muğla Ören	416	130
31	Port İasos Marina	150	-
32	Güllük Egesu Marina	350	-
33	Datça Belediye Marinası	50	-
34	Datça Körmen Marina	246	56
35	Martı Marina	430	140
36	Albatros Marina	44	150
37	Pupa Marina	40	-
38	Marmaris Yat Marin Marina	650	1000
39	Club Marina Göcek	195	-
40	Skoppea Marina	80	-
41	Göcek Belediye Marinası	150	-
42	D-Marin Göcek Marina	380	150
43	Fethiye Belediye Marinası	150	-
44	Fethiye Ecesaray Marina	460	-
45	Kalkan Belediye Marinası	40	-
46	Kaş Belediye Marinası	100	-
47	Kemer Türkiz Marina	235	140
48	Antalya Kaleiçi Marina	65	-
49	Alanya Marina	275	200
50	Setur Yalova Marina	225	70
51	Çanakkale Marina	100	-
52	Mersin Bozyazı Belediye Marinası	300	150

**21-51/726-359**

53	Mersin Belediye Marinası	120	-
54	Mersin Marina	500	500
55	Erdemli Kumkuyu Marina	200	200
56	Diğer barınak ve çekek yerleri	3500	525
Toplam		21.671	6.577
Kaynak: Bildirim Formu ve Ekleri			

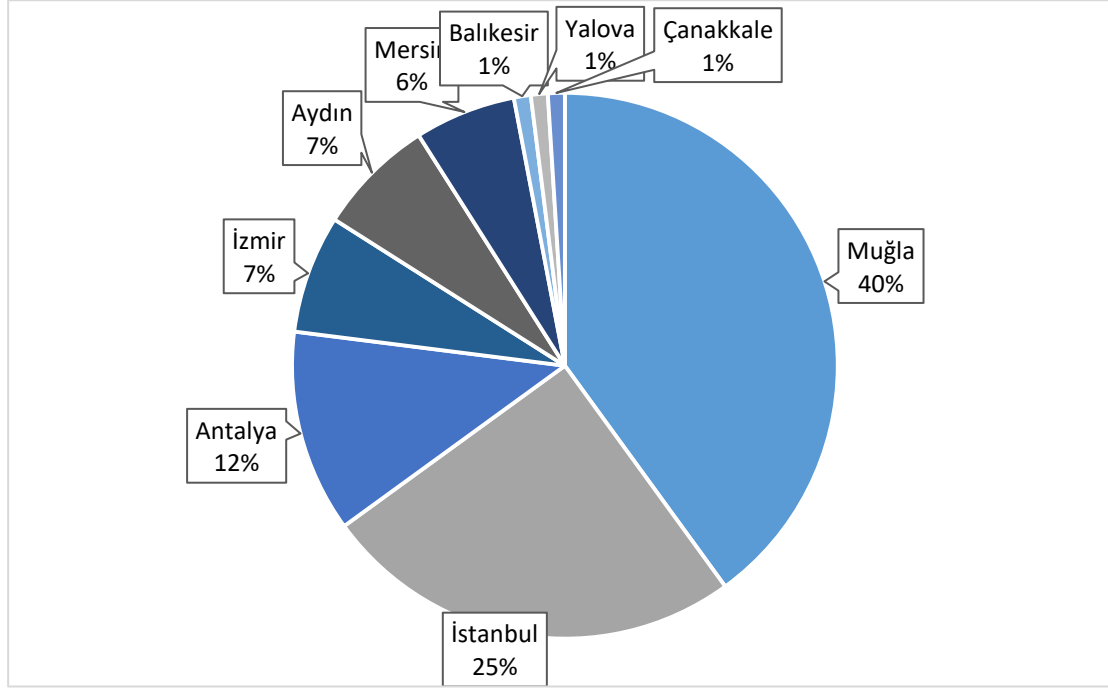
- (24) Ülkemizde hâlihazırda faaliyette olan yat limanlarının 21.671'i deniz; 6.577'si kara olmak üzere toplam 28.248 yat bağlama ve barınma kapasitesi mevcuttur. Diğer yandan hâlen yapımı devam eden veya etüt proje aşamasında olan 13 adet yat limanının faaliyete geçmesi ile birlikte denizde 5076, karada 1516 ilave bağlama ve barınma kapasitesi oluşacaktır.

Tablo 2: Yapımı Planlanan/Devam Eden Yat Limanları

Sıra no	Liman adı	Kapasite (adet)	
		Deniz	Kara
1	Tekirdağ Yat Limanı	200	30
2	Haliç Yat Limanı	450	150
3	Ataport Marina	1000	100
4	Demre Yat Limanı	400	300
5	Yenifoça Yat Limanı	230	50
6	Çeşmealtı Yat Limanı	250	80
7	Güllük Yat Limanı	250	-
8	Gazipaşa Marina	200	50
9	Şifne Yat Limanı	500	200
10	Şakran Yat Limanı	350	200
11	Bayraklı Yat Limanı	300	-
12	Körmen Yat Limanı	246	56
13	Bağla Yat Limanı	700	300
Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu			

- (25) Tablo 2'de yer alan limanlara ilave olarak, ÖİB tarafından sunulan Bilgi Notu'nda Maliye Bakanlığının 373 sıra sayılı Milli Emlak Genel Tebliği kapsamında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından ön değerlendirme uygunluk görüşü almış olan 19 adet yat limanı/yat yanaşma yeri projelerinin hayata geçirilmesi durumunda 5.800 adet tekne barınma/bağlama kapasitesi kazanılacağı ifade edilmektedir. Bu kapsamda, yoğun olarak Muğla ili ve çevresinde toplanan bu yat limanlarından bazıları için 6.7.2011 tarihli Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ kapsamındaki süreçler başlatılmıştır.
- (26) Ülkemizde bulunan yat limanı kapasitesine bakıldığında ise bu kapasitenin son yıllarda artış gösterdiği ve bazı büyük kapasiteli limanların ön plana çıktığı görülmektedir. En büyük yat limanları ağırlıklı olarak Muğla ve İstanbul illerinde yer almakla birlikte diğer bölgelere de dağılmıştır. Türkiye'de mevcut yat limanlarından en fazla kapasiteye sahip olanı Muğla'da bulunan ve toplam 1.650 yatlık kapasitesiyle Marmaris Yat Marin'dir. Dosyaya konu olan Kalamış Marina 1.508 yat kapasitesi ile ikinci sırada yer almaktadır. Üçüncü en büyük yat limanı ise, Aydın il sınırları içinde bulunan D-Marin Didim Marina'dır. Bu marinanın da kapasitesi, 1.180 yata kadar ulaşabilmektedir.

Şekil-1: Türkiye'deki Yat Limanı Kapasitesinin İllere Göre Dağılımı



Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu

- (27) Dosya konusunu oluşturan Kalamış Yat Limanı'nın yer aldığı Marmara Bölgesi'ndeki mevcut/yapım aşamasında olan yat limanlarına ilişkin bilgilere aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 3: Marmara Bölgesi Aktif Yat Limanları

Limana Adı	İl	İlçe	İşletmeci	Deniz Kapasite	Kara Kapasite	Toplam Kapasite
Tuzla Viaport Marina	İstanbul	Tuzla	Bayraktar İnşaat	750	50	800
Ataköy Marina	İstanbul	Bakırköy	Dati Holding	530	40	570
Ataköy Marina-II. Kısım	İstanbul	Bakırköy	Dati Holding	470	90	560
West İstanbul Marina	İstanbul	Beylikdüzü	Enelka	600	300	900
Kalamış Marina	İstanbul	Kadıköy	Setur Marinaları	1.288	220	1.508
Güzelce Marina	İstanbul	Büyükçekmece	Motoryat Turizm	250	120	370
Marina İstanbul	İstanbul	Büyükçekmece	IGM GmbH	490	230	720
Pendik Marintürk Marina	İstanbul	Pendik	Yıldız Holding	790	100	890
İspark Tarabya	İstanbul	Sarıyer	İBB - İspark	265	0	265
İspark İstinye	İstanbul	Sarıyer	İBB - İspark	180	0	180
Atabay Marina	Kocaeli	Darıca	Atabay	0	100	100
Setur Yalova Marina	Yalova	Merkez	Setur Marinaları	225	70	295
Çanakkale Marina	Çanakkale	Merkez	Çanakkale Belediyesi	100	-	100

Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu, Bildirim Formu ve Ekleri

Tablo 4: Marmara Bölgesi Yapım/Plan Aşamasındaki Yat Limanları

Limana Adı	İl	İlçe	Yüklenici	Deniz Kapasite	Kara Kapasite	Toplam Kapasite
İspark Bebek Marina	İstanbul	Beşiktaş	İBB - İspark	250	-	250
İspark Kuruçeşme Marina	İstanbul	Beşiktaş	İBB - İspark	85	-	85
İspark Beykoz Marina	İstanbul	Beykoz	İBB - İspark	310	-	310
İspark Paşabahçe Marina	İstanbul	Beykoz	İBB - İspark	165	-	165
İspark Maltepe Marina	İstanbul	Maltepe	İBB - İspark	-	-	1.200
İspark Kumkapı Marina	İstanbul	Fatih	İBB - İspark	-	-	200
İstMarin Kartal	İstanbul	Kartal	Dap Yapı	-	-	500
Kıyı İstanbul Çarşı Marina	İstanbul	Büyükkçekmece	Yeditepe İnşaat	-	-	700
Haliç Yat Limanı	İstanbul	Eyüp	Sembol - Ekopark İnşaat - Fine Otelcilik	450	150	600
Ataport Marina	İstanbul	Zeytinburnu	Rönesans Erkan İnşaat	1.000	100	1.100
Florya Marina	İstanbul	Bakırköy	İstanbul Akvaryum	-	-	400
Bayramoğlu Marina	Kocaeli	Darıca	Gmarin (Koç)	-	-	540
Tekirdağ Yat Limanı	Tekirdağ	Süleymanpaşa	Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.	200	30	230

Kaynak: ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu

- (28) Son olarak yat limanı işletmeciliği sektöründe marinaların sunduğu hizmetlerin kapsamının ne olduğuna değinilmesi gerekmektedir. Yat limanlarında sunulan hizmetler, “deniz hizmetleri, kara hizmetleri ve kiralama hizmetleri” olarak gruplandırılmaktadır. Deniz hizmetleri esas olarak bağlama hizmetinden oluşmakta, bunun yanında yatlara palamar, su, elektrik, internet, atık toplama hizmeti gibi yan hizmetler de sunulmaktadır. Kara hizmetleri kapsamında, yatların karada bağlanması (kışlama) hizmeti, bakım onarım hizmeti, kara-park hizmeti ve çekme-atma hizmeti verilmektedir. Kiralama hizmetleri kapsamında ise marinaların kara sahasında bulunan açık ve kapalı alanları, marinalar tarafından restoran, satış mağazası, market, otel, atölye gibi işletmelere kiraya verilebilmektedir.

### G.2.2. İlgili Ürün Pazarı

- (29) İlgili Ürün Pazarının Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’un 3. paragrafında ilgili ürün pazarı “İlgili ürün pazarının tespitinde, birleşme veya devralma konusu olan mal veya hizmetlerle, tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından aynı sayılan mal veya hizmetlerden oluşan pazar dikkate alınır; tespit edilen pazarı etkileyebilecek diğer unsurlar da değerlendirilir.”; ilgili coğrafi pazar ise “Teşebbüslerin



*mal ve hizmetlerinin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılabilen bölgelerdir” şeklinde tanımlanmaktadır.*

- (30) İlgili ürün pazarı belirlenirken, tüketicinin gözünde fiyatları, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından birbiriyle değiştirilebilir veya ikame edilebilir olarak kabul edilen bütün mal veya hizmetlerden oluşan pazar dikkate alınmaktadır. Dosya konusu işlem, Maliye Hazinesi'ne ait İstanbul İli Kadıköy İlçesi, Kalamış-Fener Caddesi mevkiinde yer alan Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkindir. Deniz Turizm Yönetmeliği'nin “Tanımlar” başlıklı 4. maddesinde “*Deniz turizmi tesisleri: turizm yatırımı kapsamında bulunan veya turizm işletmesi faaliyetinin yapıldığı, münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yolculara yeme, içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden bir kaçını veya tamamını sunan kruvaziyer gemi limanı, yat limanı, çekek yeri, rıhtım ve iskele gibi turizm tesisleri.*” olarak tanımlanmıştır. Bu doğrultuda işleme konu olan limanın ilgili yönetmelikte sayılan liman sınıflarından yat limanı olduğu anlaşılmaktadır.
- (31) Dosya konusu işleme benzer şekilde yat liman işletmeciliğinin devrini konu alan Kurulun 30.4.2002 tarih ve 02-26/271-110 sayılı, 10.1.2005 tarih ve 05-03/20- 10 sayılı, 21.7.2005 tarih ve 05-48/688-181 sayılı, 17.8.2005 tarih ve 05-52/796-216 sayılı, 4.2.2010 tarih ve 10-13/152-63 sayılı kararlarında ilgili ürün pazarları marina işletmeciliği çerçevesinde değerlendirilmiştir.
- (32) SETUR'un Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş. ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'yi devralmasına izin verilmesine ilişkin Kurulun 09.07.2015 tarih ve 15- 29/421-118 sayılı *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında devralan ve devre konu tesislerin marina işletmeciliği ile iştigal ettiği kabul edilmiştir. Aynı kararın 28. ve 29. paragraflarında ilgili ürün pazarı bakımından “...*marina işletmeciliği kapsamında sunulan temel hizmetler deniz hizmetlerinden, kara hizmetlerinden ve kiralama hizmetlerinden oluşmaktadır. Söz konusu üç hizmet grubunun yatların, yat sahiplerinin ve diğer tüketicilerin farklı ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak sunulan ayrı hizmetler olduğu, bu hizmetlerin, tüketiciler bakımından birbirine ikame olarak değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır. [...] İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'da yer alan açıklamalardan yola çıkarak, marinalar tarafından sunulan hizmetlerin, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından tüketicilerin gözünde ikame olmaması nedeniyle, ayrı ilgili ürün pazarları teşkil ettiği değerlendirilmektedir.*” şeklinde marina işletmeciliği altında farklı ilgili pazarlar bulunduğu belirtilmiştir. Bahsi geçen kararda özetle KOÇ HOLDİNG'e ait SETUR'un birisi İstanbul ve diğer ikisi Muğla bölgesinde olmak üzere üç yat limanını devralması işleminde, ilgili ürün pazarlarının deniz hizmetleri bakımından “*marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı*”, kara hizmetleri bakımından “*çekek alanı hizmetleri pazarı*” ve kiralama hizmetleri bakımından “*alan kiralama hizmetleri pazarı*” ayrılarak her bir coğrafi pazar özelinde ele alınmıştır. Benzer şekilde Kurulun *Milta/Tek-Art* kararında da “...*dosya kapsamında en geniş haliyle 'yat limanı/marina işletmeciliği pazarı' olarak tanımlanabilecek ilgili ürün pazarı, 'deniz hizmetleri pazarı', 'kara hizmetleri pazarı' ve 'kiralama hizmetleri pazarı' şeklinde üç alt pazar olarak ele alınmıştır.*” denilerek genel pazar tanımının yanı sıra alt pazar tanımlarına da yer verilmiştir.
- (33) Dolayısıyla marina işletmeciliği kapsamında sunulan deniz hizmetleri, kara hizmetleri ve kiralama hizmetlerinin yatların, yat sahiplerinin ve diğer tüketicilerin farklı ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak sunulan ayrı hizmetler olması nedeniyle, bu

hizmetlerin tüketiciler bakımından birbirine ikame olarak değerlendirilemeyeceği ve her bir hizmetin ayrı bir ilgili ürün pazarını meydana getirdiği kanaatine varılmıştır. Bu nedenle her bir hizmet bakımından daha detaylı bir değerlendirmeye aşağıda yer verilmektedir.

### **Deniz Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı**

- (34) Yat sahiplerinin en önemli ihtiyaçlarının başında yatlarını güvenli bir şekilde denizde bağlayabilmeleri gelmektedir. Yat limanları ise yat sahiplerinin bu ihtiyacını bağlama hizmeti sunarak karşılamaktadır. Bununla birlikte bağlama hizmeti, marinaların yanı sıra tekne parklarda ve balıkçı barınaklarında da sunulabilmektedir. Kurulun *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında da açıklandığı üzere, tekne parklar marinaların sunduğu temel ve zorunlu bağlama hizmetlerinin tamamını sunmakta ve İstanbul'da bulunan tekne parklar teknelerin bağlanma amaçları, sözleşme süreleri ve tekne parkta konaklama süreleri bakımından marinalarla büyük ölçüde benzeşmektedir. Tekne parklar da büyük oranda yatlara ve yatçılara hizmet verdiğinden, tekne parkların müşteri profili ile marinaların müşteri profili benzeşmektedir. Bunun sonucu olarak da İstanbul'daki tekne parklar diğer marinalarla karşılaştırılabilir fiyat düzeyleriyle hizmet sunmaktadır. Tüm bu hususlar dikkate alındığında, tüketiciler gözünde tekne parkların fiyatları, kullanım amaçları ve niteliklerinin bağlama hizmetleri bakımından marinalara ikame olduğu ve bu nedenle aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilebileceği kanaatine ulaşılmıştır.
- (35) Öte yandan ilgili kararda, bağlama hizmetinin sunulduğu balıkçı barınaklarının marinaların ve tekne parklarının aksine deniz turizmi tesisi olmaması, balıkçı barınakları tarafından sunulan bağlama hizmetinin temel hizmetlerle sınırlı olması, balıkçı barınaklarının ortamlarının yatçıların deniz turizmine ilişkin beklentilerini karşılamaktan uzak olması gibi nedenlerle bağlama hizmeti bakımından balıkçı barınaklarının marinalara ikame olamayacağı ve bu nedenle aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Nitekim Kurulun 10.01.2005 tarihli ve 05-03/20-10 sayılı, 24.04.2008 tarihli ve 08-30/373-123 sayılı, 03.08.2011 tarihli ve 11-44/992-338 sayılı kararlarında da marinalar ile balıkçı barınakları aynı ilgili ürün pazarı içerisinde değerlendirilmemiştir.
- (36) Sonuç olarak işbu dosya kapsamında bağlama hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı "*marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı*" olarak tanımlanmıştır.

### **Kara Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı**

- (37) Marinaların kara sahasında sunulan hizmetleri çekme-atma hizmeti, kara park hizmeti ve bakım-onarım hizmetinden oluşmaktadır. Kara hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde ilk olarak, marinalar tarafından sunulan çekek alanı hizmetleri<sup>8</sup> ile karada sunulan diğer hizmetler olan bakım-onarım hizmetlerinin aynı ilgili ürün pazarı içinde yer alıp almayacağı değerlendirilmelidir.
- (38) Kurulun *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında "*...Marinaların çoğunda çekek alanında verilen bakım-onarım hizmetleri, marinada bulunan kiracı atölyeler tarafından ya da dışarıdan marinaya gelen işletmeler tarafından verilmektedir. Marinalar ise, bakım-onarım hizmetlerinin verilebilmesi için alan sağlamakta ve yatları bu alanlarda konumlandırmaktadır. Bu nedenle, marinaların kara hizmetlerinin çekek alanı hizmetleri ile sınırlı kaldığı, bir başka deyişle uygulamada çekek alanı hizmetlerini veren teşebbüsler ile bakım-onarım hizmetini veren teşebbüslerin birbirinden ayrıştığı*

<sup>8</sup> Çekme-atma ve kara park hizmetleri birlikte "çekek alanı hizmetleri" olarak adlandırılmıştır.

*anlaşılmiştir. Tüketici konumundaki yat sahipleri ise ihtiyacını karşılamak üzere bu hizmetleri birbirinin ikamesi olarak görmemekte, aksine tamamlayıcı olan bu hizmet türlerinden her birini ayrı ayrı talep etmekte ve farklı teşebbüslerden sağlamaktadır. Bu çerçevede, marinalar tarafından kara hizmetleri olarak sunulan çekme atma ve kara park hizmetlerinin talep ve arz bakımından bakım-onarım hizmetlerine ikame olmadığı değerlendirilmiş, bu nedenle “çekme alanı hizmetleri” ayrı bir ilgili ürün pazarı kabul edilmiştir.” ifadesine yer verilmiştir.*

- (39) Kara hizmetleri bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı değerlendirmesinde dikkat edilecek bir diğer husus ise marinalar dışında yatlara çekme alanı hizmeti verilebilecek tesisler arasında tersane, tekne imal ve çekme yeri niteliğindeki tesislerin de bulunmasıdır. Bu tesislerin çekme alanı hizmetleri bakımından marinalara ikame olup olmadığı noktasında göz önünde bulundurulması gereken husus, tesislerin fiziki imkânları ve nitelikleridir. Sayılan niteliklerin Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında kara hizmetleri ile ilgili olarak marinalarda aranan niteliklerle örtüştüğü görülmektedir. Aynı zamanda Kurulun önceki kararlarına yansıdığı üzere yat sahipleri bakımından bu tesisler marinalara çekme hizmeti kapsamında ikame kabul edilmiştir. Tüm bu nedenlerle, marinaların kara sahalarında sunulan çekme alanı hizmetlerini diğer tesislerde sunulan hizmetlerden ayıracak bir unsur bulunmadığı kanaatine varılmış, mevcut dosya kapsamında kara hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı çekme-atma ve kara park hizmetlerini kapsayacak şekilde “çekme alanı hizmetleri pazarı” olarak tanımlanmıştır.

### **Kiralama Hizmetleri Bakımından İlgili Ürün Pazarı**

- (40) Kiralama hizmetleri çerçevesinde marinaların bünyelerinde bulunan alanlar ve tesisler; acente, teknik atölye, mağaza, market, restoran-kafe, kozmetik-kuaför, depo, otel, satış mağazası, bakım-onarım atölyesi gibi çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren işletmelere kiraya verilmektedir. Marinalar tarafından sunulan alan kiralama hizmetlerinden faydalanan bu işletmelerin müşteri kitlesinin önemli bir kısmını, buldukları marinadan bağlama hizmeti alan yat sahipleri dışındaki kimselerin oluşturduğu ve bu işletmelerin pek çoğunun AVM’ler ve şehirlerin işlek caddeleri başta olmak üzere marina dışındaki alanlarda şubeleri bulunduğu bilinmektedir. Bu nedenle kiralama hizmetleri bakımından marinaların başta AVM’ler olmak üzere diğer alanlardan ayrı tutulamayacağı değerlendirilmiştir. Dolayısıyla kiralama hizmetleri bakımından işbu dosya kapsamında yapılacak ilgili ürün pazarı tanımı marinalarla sınırlanmaksızın “alan kiralama hizmetleri pazarı” olarak tanımlanmıştır.

### **G.2.3. İlgili Coğrafi Pazar**

- (41) Yukarıda ayrıntılı açıklamalarına yer verilen ve “marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı”, “çekme alanı hizmetleri pazarı” ve “alan kiralama hizmetleri pazarı” olarak tanımlanan ilgili ürün pazarları bakımından ayrı ayrı yapılan coğrafi pazar değerlendirmeleri aşağıdaki gibidir.

### **Marinalarda ve Tekne Parklarda Sunulan Bağlama Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar**

- (42) Türkiye’de yatçılık faaliyetlerinin niteliği bölgeden bölgeye farklılık arz etmekle birlikte, devre konu Kalamış Marina’nın bulunduğu İstanbul ilinde marina yatçılığı yaygındır. Marina yatçılığı yatçıların yılın her döneminde yatlarına ulaşma talebinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle İstanbul’da bulunan yatçıların, yatlarının sürekli olarak ulaşılabilir mesafede olması önem taşıdığından kendi ikametgâhlarına yakın marinaları tercih ettikleri söylenebilmektedir. Bu doğrultuda *Beta-Pendik Turizm Marina* kararına yer verilmesinde fayda görülmektedir. Anılan kararda, İstanbul’da bulunan

marinaların ve tekne parkların müşterilerinin hangi ilçelerdeki yat sahiplerinden oluştuğu, yat limanına ulaşmak için yaka değiştirip değiştirmedikleri ve ikametgâhları ile yat limanı arasındaki mesafe bilgileri kapsamlı olarak incelenmiştir. Yapılan analizlerin neticesinde, yat sahiplerinin marina tercihinde marinanın yat sahibinin oturduğu yakada bulunmasının önemli bir etken olmasına rağmen ikametgâh ile marina arasındaki mesafe kıyaslandığında yaka farkının müşteri tercihlerinde ikinci derece önemli olduğu, 2010-2014 yılları arasında İstanbul'daki tüm marina müşterilerinin %95-98'inin ikametgâhlarına 40 km ve altındaki mesafelerde bulunan marinaları ve özellikle aynı yakada bulunanları tercih ettikleri tespit edilmiştir. Dolayısıyla yat sahiplerinin marina tercihleri bakımından öncelikli belirleyici unsurun ikamet ettikleri ile bağlama hizmeti alacakları marina arasındaki uzaklık olduğu söylenebilmektedir.

(43) ÖİB'nin 19.02.2021 tarihli, 15277 sayılı yazısında ilgili coğrafi pazarın Ege ve Akdeniz bölgesindeki marinaları da içerecek şekilde belirlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda ilgili coğrafi pazara ilişkin daha detaylı analizlere aşağıda yer verilmiştir. Marinalara ilişkin önceki Kurul kararları incelendiğinde, tüm kararlarda İstanbul'un Ege ve Akdeniz'den bağımsız tutulduğu görülmektedir. 21.07.2005 tarih ve 05-48/688-181 sayılı, 17.08.2005 tarih ve 05-52/796-216 sayılı, 04.02.2010 tarih ve 10-13/152-63 sayılı, 26.10.2017 tarih ve 17-35/564-247 sayılı Kurul kararlarında Ege ve Akdeniz kıyılarında yer alan marinaların İstanbul'dan bağımsız olarak aynı pazarda olduğu dikkate alınmıştır. İstanbul'daki marinalara yönelik kararlarda ise 24.04.2008 tarihli ve 08-30/373-123 sayılı (aşırı fiyat), 10.01.2005 tarihli ve 05-03/20-10 sayılı (özelleştirme) 18.01.2005 tarihli ve 05-06/46-19 sayılı (özelleştirme) kararlarında Ataköy Marina'nın bulunduğu pazar İstanbul ili olarak alınmıştır. Ancak en detaylı incelemenin yer aldığı ve en güncel Kurul kararı olan *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında ilgili coğrafi pazar marinanın hitap ettiği ilçelerle sınırlandırılmıştır. Karar kapsamında;

- Ege ve Akdeniz sahillerinde gezici yatçılığın yapılabildiği ancak özellikle İstanbul'da marina yatçılığının oldukça yaygın olduğu,
- İstanbul ilinde bulunan marinaların müşterilerinin çoğunluğunun İstanbul'da ikamet eden yat sahipleri olduğu ve bu kişilerin yatlarını özellikle İstanbul'da bağlamayı tercih ettikleri,
- Yat sahiplerinin marina tercihinde etkili olan faktörler ele alındığında, bu faktörlerin başında marinanın konumunun geldiği,
- Marinanın konumunun yat sahiplerinin tercihlerini marinanın yat sahibinin ikametgâhına yakınlığı ve marinanın yat ile seyahat edilecek destinasyona olan yakınlığı bakımından etkilediği,
- İstanbul'da yat sahiplerinin genellikle ikametgâhlarına yakın olan marinaları tercih ettiği,
- Ege ve Akdeniz kıyılarında ise gezici yatçılığın yaygınlığının etkisi ile marinanın konumunun yat sahibinin ikametgâhına olan yakınlığının etkisinin azaldığı,
- Yat ile seyahat edilecek destinasyonun marinaya uzaklığı dikkate alındığında ise İstanbul'da Boğaziçi ve Adalar ana destinasyonlarına yakın olan marinaların diğerlerine göre tercih sebebi olduğu,
- Yat sahiplerinin marina tercihinde, uygulanan bağlama ücretlerinin, marinanın konumundan sonra ikinci etkili faktör olduğu ancak küçük oranlarda yapılan fiyat artışlarına müşteri duyarlılığının çok düşük olduğu ancak yüksek oranda bir artış durumunda diğer marinaların tercih edilebileceği,

- Nitekim İSPARK tarafından işletilen tekne parklarda birim fiyat olarak diğer marinalardan daha yüksek fiyat uygulanmasına rağmen bu tesislerin pazara girişlerinden itibaren neredeyse tam kapasite çalıştığı ancak West İstanbul Marina ve Güzelce Marina'nın görece düşük fiyatlarına karşın kapasitelerinin hayli altında çalıştığı,
- Marinaların, yat sahipleri ile akdettikleri günlük, aylık, üç aylık ya da yıllık olmak üzere farklı sürelerdeki sözleşmelerle yatların marina sahasına giriş çıkışına izin verdiği; gezici yatçılık faaliyetlerinin yaygın olduğu Ege ve Akdeniz kıyılarında nispeten kısa süreli sözleşmelerin yapıldığı görülmekle birlikte İstanbul'da uzun süreli sözleşmelerin ağırlıklı olduğu,
- Özellikle İstanbul'da bulunan yatçıların büyük bölümü açısından yatların sürekli olarak ulaşılabilir bir mesafede bulunmasının önem taşıdığı, dolayısıyla yat sahiplerinin kendi ikametgâhlarına yakın olan marinaları tercih ettiği, bu nedenle yatlarını yalnızca yaz ayları ile sınırlı kalmaksızın kullanmak isteyen yatçılar bakımından İstanbul ile Ege'de ve Akdeniz'de yer alan marinaların birbirine ikame olmadığı,
- İstanbul'da bulunan marinalarda bağlama sözleşmelerinin büyük bir kısmının uzun süreli (yıllık) yapılırken, Ege'de ve Akdeniz'de yer alan marinalarda sözleşme sürelerinin daha kısa olmasının da farklı pazarlarda bulduklarının bir göstergesi olduğu<sup>9</sup>,
- Gezici yatçılık faaliyetinde yat sahiplerinin kısa aralıklarla farklı marinalarda konakladığı, buna karşın marina yatçılığı faaliyetinde yat sahiplerinin uzun süreli sözleşmeleri tercih ettiği

belirtilmiştir.

- (44) 15-29/421-118 sayılı kararın verileri kullanılarak oluşturulan aşağıdaki tabloda İstanbul marinalarının hangi bölgeden tüketicilere hitap ettiği yer almaktadır.

Tablo 5: Marina'nın En Çok Hangi İlçede İkamet Edenler Tarafından Tercih Edildiği

	En Çok Tercih Edildiği İlçe (%)	En Çok Tercih Edildiği 2. İlçe (%)	En Çok Tercih Edildiği 3. İlçe (%)
Ataköy	Bakırköy (.....)	Fatih (.....)	Zeytinburnu (.....)
Güzelce	Büyükçekmece (.....)	Bakırköy (.....)	Silivri – Fatih (.....)
İspark	Sarıyer (.....)	Beşiktaş (.....)	Şişli (.....)
Kalamış	Kadıköy (.....)	Beşiktaş (.....)	Üsküdar (.....)
İst City Port	Kadıköy (.....)	Pendik (.....)	Tuzla (.....)
West	Beylikdüzü (.....)	Bakırköy (.....)	Başakşehir (.....)

Kaynak: 15-29/421-118 sayılı karar verileri çerçevesinde yapılan hesaplamalar

- (45) Yukarıda yer verilen tablodan da görüldüğü üzere marinalar en çok kendi bulunduğu ilçede ve çok yakın ilçelerde ikamet edenler tarafından tercih edilmektedir. Aynı dosya kapsamında yaka bazında yapılan analize ise aşağıda yer verilmektedir:

<sup>9</sup> Karara göre 2013 yılında İstanbul'da bulunan marinalarda 181-365 gün arası bağlama süresi %55,4 ile en yüksek oranda tercih edilirken Ege ve Akdeniz'de bulunan marinalar bakımından sözleşme süresi %77'lik bir oran ile 32 güne kadar tercih edilmektedir.

Tablo 6: Marina Bazında Müşterilerin Yaka Dağılımı (2014 yılı için %)

Marina	Anadolu	Avrupa	Genel Toplam
Ataköy	(.....)	(.....)	100
Güzelce	(.....)	(.....)	100
İspark	(.....)	(.....)	100
Kalamış	(.....)	(.....)	100
İstanbul City Port	(.....)	(.....)	100
West İstanbul	(.....)	(.....)	100
Kaynak: 15-29/421-118 sayılı karar			

- (46) Yukarıda yer verilen tablo kapsamında yat sahiplerinin büyük ölçüde kendi ikamet ettikleri yakada bulunan marinaları tercih ettiği anlaşılmaktadır. Dosya kapsamındaki veriler kullanılarak oluşturulan, tüketicilerin ne kadar uzaklıktaki marinayı tercih ettiklerine ilişkin aşağıda yer verilen tablo incelendiğinde ise tüketicilerin büyük çoğunluğunun 25 km altındaki uzaklıklardaki marinaları tercih ettiği görülmektedir.

Tablo 7: Yat Sahiplerinin İkametgâhlarından Tercih Ettikleri Marinaya Olan Uzaklıkları

Mesafe (km)	2014
<10	%29
<15	%57
<20	%67
<25	%77
25-30	%85
30-35	%90
35-40	%95
40-45	%96
45-50	%98
>50	%100
Kaynak: 15-29/421-118 sayılı karar ve dosya kapsamındaki veriler kullanılarak yapılan hesaplamalar.	

- (47) Yukarıdaki tablodan da görülebildiği üzere yat sahiplerinin dörtte üçünden fazlası 25 km ve altındaki uzaklıklardaki marinaları tercih etmektedir. Bu nedenle ilgili coğrafi pazarın görüş kapsamında tüketicilerin yaklaşık %96'sını temsil edecek şekilde 40 km olarak alınmasının aslen geniş bir coğrafi pazar tanımı olduğu söylenebilecektir.
- (48) Bu nedenlerle *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında yapılan analizler sonucunda benimsenen müşterilerin ikametgâhı ve yat limanı arasındaki 40 km ve altındaki mesafenin mevcut özelleştirme dosyasında da dikkate alınması gerektiği, özelleştirme konusu Kalamış Marina'nın, Kurulun *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında incelenen İstanbul City Port Marina (Pendik Marintürk) ile aynı yakada yer aldığından konum itibarıyla benzerlik gösterdiği, bu doğrultuda mevcut özelleştirme kapsamında marinalar ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri bakımından "*Kalamış Yat*

*Limanı'nın yer aldığı İstanbul İli Kadıköy İlçesine 40 km ve altında mesafede yer alan ilçeler*"in ilgili coğrafi pazar olarak tanımlanabileceği değerlendirilmiştir.

### **Çekek Alanı Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar**

- (49) *Beta-Pendik Turizm Marina* kararına yansıdığı üzere, yatların bakım onarım işlemleri için yatların denize bağlı bulunduğu marinalar, yat sahiplerinin ilk tercihi olmaktadır. Ancak yatın bağlı bulunduğu marina da çekek alanı olmaması veya bakım onarım işleminin birtakım özel ekipmanlar gerektirmesi hâlinde farklı bir çekek alanından veya marinadan hizmet alınması söz konusu olabilmektedir. Bu durumda yat sahiplerinin tercihlerini, yatın karaya çıkarılacağı alana ulaşmak için katlanılan yakıt masrafı ve ortaya çıkacak zaman kaybı nedeniyle iki alanın coğrafi yakınlığı belirlemektedir. Dolayısıyla çekek alanı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar; yatın bağlı bulunduğu il esas alınmak suretiyle bölgesel olarak tanımlanabilecektir.
- (50) Sonuç olarak çekek alanı hizmetleri kapsamında; dosya konusu Kalamış Yat Limanı bakımından ilgili coğrafi pazar İstanbul, Kocaeli, Yalova, Tekirdağ, Bursa, Balıkesir ve Çanakkale illerini kapsayacak şekilde "*Marmara Denizi'ne kıyısı olan iller*" olarak tanımlanmıştır.

### **Alan Kiralama Hizmetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar**

- (51) "*İlgili Ürün Pazarı*" başlıklı bölümde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, marinaların alan kiralama hizmetleri müşterisi olan işletmeler yalnızca marinanın deniz ve kara hizmetlerinden faydalananlara hizmet vermemekte, marina dışından gelecek müşterilerin de bu işletmelerden faydalanması söz konusu olabilmektedir. Ancak bu durum marinaların kiralama hizmetlerinden ne ölçüde yat sahiplerinin ne ölçüde marina dışı müşterilerin faydalandığının tespit edilmesini imkânsız hale getirmektedir. Kiralama hizmetlerinden faydalanan işletmelerin müşterileri arasında marina dışından gelen kişilerin olmasının yanı sıra bu işletmelerin pek çoğunun AVM'ler ve şehirlerin işlek caddeleri başta olmak üzere marina dışındaki alanlarda şubeleri bulunması nedeniyle marinalar AVM'lerden ve şehirlerin uygun kesimlerindeki diğer alanlardan ayrı tutulamayacaktır. Bunun sonucunda alan kiralama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar marinanın bulunduğu şehir olarak tanımlanabilecektir. Bununla beraber İstanbul'un iki yakaya ayrılan geniş yapısı dolayısıyla dosyaya konu olan Kalamış Yat Limanı için alan kiralama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarın dar olarak "*İstanbul ili Anadolu Yakası*" olarak tanımlanabileceği kanaatine varılmıştır.

### **G.3. Değerlendirme**

- (52) 2013/2 sayılı Tebliğ'in "Kapsam" başlıklı 2. maddesinde "(...) *bir teşebbüsün ortaklık paylarının ya da diğer hak ve araçların tümünün veya bir kısmının teşebbüsün üzerindeki kontrolü değiştirecek ya da karar organlarını etkileyecek şekilde yahut mal veya hizmet üretimine yönelik birimlerinin özelleştirme yolu ile her türlü devri bu Tebliğ hükümlerine tabidir*" hükmü yer almaktadır. Bildirim konusu işlem, Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkindir. Bu sebeple işlem 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında yer almaktadır.
- (53) 2013/2 sayılı Tebliğ'in 3. maddesi uyarınca, özelleştirme yolu ile devralma işlemlerinde özelleştirilecek teşebbüs ya da mal veya hizmet üretimine yönelik birimin cirosunun 30 milyon Türk Lirasını aşması halinde, ihale şartlarının kamuoyuna duyurulmasından önce Rekabet Kurumuna ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. İlgili hüküm gereğince, özelleştirme sonucu ilgili pazarda rekabet açısından ortaya çıkabilecek sonuçlara ilişkin olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun (4054 sayılı Kanun) 7. maddesi kapsamında bir değerlendirme yapılması ve bu doğrultuda,

ihale şartnamesinin hazırlığına esas olacak şekilde Rekabet Kurulu görüşünün alınması zorunludur.

- (54) Kuruma intikal eden bilgi ve belgelerden, Kalamış Marina'nın 2020 yılı cirosunun<sup>10</sup> (.....) TL (.....) olduğu görülmektedir. Dolayısıyla devre konu teşebbüsün cirosunun 2013/2 sayılı Tebliğ'de öngörülen ciro eşiğini aştığı ve işlemin ön bildirim tabii olduğu anlaşılmış ve Kuruma gönderilen ön bildirim kapsamında değerlendirilmiştir.
- (55) Bu kapsamda, özelleştirme işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bilindiği üzere, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca bir veya birden fazla teşebbüsün başta hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını güçlendirmeye yönelik olarak piyasadaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya bu sonucu doğuracak şekilde bir teşebbüsün başka bir teşebbüsü devralması hukuka aykırı ve yasaktır..
- (56) Bu doğrultuda işlem neticesinde piyasadaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması önem kazanmaktadır. Rekabet Kurulunun birçok kararında ve Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Birleşme Kılavuzu) da ortaya konulduğu üzere, tek başına yeterli olmamakla birlikte teşebbüslerin pazar gücünün değerlendirilmesinde incelenen kriterlerden ilki, teşebbüslerin pazar paylarıdır. Pazar paylarının yanı sıra pazardaki yoğunlaşma seviyeleri, rakip teşebbüslerin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş engellerinin ve potansiyel rakiplerin bulunup bulunmaması gibi kriterler de pazardaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan göstergelerdir. Anılan göstergeler ile pazara özgü özellikler birlikte değerlendirilerek işlem neticesinde oluşacak pazarın rekabetçi yapısına yönelik kanaate ulaşılmaktadır. Bu doğrultuda, dosya kapsamında öncelikle, devre konu Kalamış Yat Limanı'nın konumu, çevresinde anılan marinaya rakip olabilecek nitelikteki marinalara yer verilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.
- (57) Konuya ilişkin olarak Kurulun Beta-Pendik Turizm Marina nihai inceleme kararı kapsamında yapılan detaylı incelemeler sonucunda, bağlama hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarı Kalamış Yat Limanı ile aynı yakada bulunan ve Kalamış Yat Limanı'na ikame kabul edilen İstanbul City Port Marina'ya (Pendik Marintürk Marina) 40 km ve altında mesafede yer alan ilçeler -"Adalar, Ataşehir, Beşiktaş, Beyoğlu, Çekmeköy, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye, Bakırköy (Ataköy Marina), Üsküdar ve Sarıyer ilçeleri"- olarak tanımladığı görülmektedir. Kurulun ilgili kararındaki tespitleri de göz önünde bulundurularak, mevcut özelleştirme işlemi kapsamında ÖİB'nin bağlama hizmetleri bakımından coğrafi pazarın Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgesi'ni kapsayacak şekilde geniş tanımlanması gerektiğine ilişkin görüşü benimsenmemiştir. Zira Kalamış Marina'ya konum itibarıyla benzerlik gösteren İstanbul City Port Marina'nın SETUR'a devrine ilişkin Kurul kararında "marinalarda ve tekne parklarda sunulan bağlama hizmetleri pazarı" bakımından tespit edilen ilgili coğrafi pazarın,-sektörün genel dinamiklerinde önemli bir değişiklik tespit edilmediğinden- mevcut dosya bakımından emsal teşkil ettiği değerlendirilmektedir. Başka bir ifade ile bağlama hizmetlerini talep eden müşterilerin marina tercihinde ikametgâhlarının marinalara uzaklığı önem taşıdığından ve yapılan analizlerde müşteriler büyük oranda oturdukları yerlere yaklaşık 40 km ve altında uzaklıktaki marinaları tercih ettiklerinden benzer bir yaklaşım işbu dosya kapsamında da tercih edilmiştir.

<sup>10</sup> Bildirim Formu'nda TEK-ART'ın yurt dışı cirosunun bulunmadığı, tüm cironun yurt içi gelirlere oluştuğu ifade edilmektedir.



- (58) Bu doğrultuda ÖİB tarafından gönderilen Bilgi Notu'nda yer alan Marmara Bölgesi'ndeki aktif yat limanları arasından Kalamış Marina'ya en fazla 40 km uzaklıktaki alan içinde yer alan marinalar seçilmiştir. İlgili marinaların deniz kapasiteleri üzerinden yapılan hesaplama çerçevesinde, Kalamış Marina'ya 40 km'lik uzaklıkta yer alan aktif marinaların toplam pazar paylarını gösteren tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 8: 2021 Yılı Bağlama Hizmetleri Bakımından Kalamış Marina'ya 40 Km Uzaklıktaki Aktif Marinaların Pazar Payları<sup>11</sup>

Bulunduğu Yaka	Yat Limanı İsmi	Deniz Kapasite	Pazar Payı (%)
Anadolu Yakası	Kalamış Marina	(.....) <sup>12</sup>	(.....)
	Pendik Marintürk Marina	(.....)	(.....)
	Tuzla Viaport Marina	(.....)	(.....)
Avrupa Yakası	Ataköy Marina	(.....)	(.....)
	İstmarin (Tarabya+İstinye)	(.....)	(.....)
Toplam		4.273	100,00
HHI			2.214,22
Kaynak: Dosya kapsamındaki veriler kullanılarak yapılan hesaplamalar			

- (59) Tablo 8 incelendiğinde, devre konu Kalamış Yat Limanı'nın bağlama hizmetleri bakımından kendine 40 km uzaklıkta yer alan yat limanları arasındaki pazar payının deniz bağlama kapasitesi açısından % (.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir. Pazar payı bakımından lider konumunda olan Kalamış Marina'yı % (.....) pazar payı ile Ataköy Marina ve % (.....) pazar payı ile Pendik Marintürk Marina takip etmiştir. Mevcut özelleştirme işlemi kapsamında yer alan ilgili pazarların bir diğeri çekek hizmetleri bakımından coğrafi pazar İstanbul, Kocaeli, Yalova, Tekirdağ, Bursa, Balıkesir ve Çanakkale illerini kapsayacak şekilde "Marmara Denizi'ne kıyısı olan iller" olarak tanımlanmıştır. Bahsi geçen iller içerisinde kalan marinaların pazar payı bilgilerine aşağıda yer verilmektedir.

<sup>11</sup> Beta Pendik Marina kararında kara hizmetleri kapsamında, yatların karada bağlanması (kışlama) hizmeti, bakım onarım hizmeti, kara-park hizmeti ve çekme-atma hizmeti verildiği, bununla birlikte, genellikle ülkemizde yat sahiplerinin yatlarını karada bağlamayı tercih etmediği, marinaların kara sahasının ve kara kapasitesinin neredeyse tamamının bakım-onarım işlemleri için kara park alanı olarak kullanıldığı belirtilmiştir.

<sup>12</sup> Nihai Bildirim Formu'nda TEK-ART tarafından toplam kara ve deniz kapasitesinin 2025 yılının sonunda (.....)'den (.....)'e yükseltileceği ifade edilmiştir. Bu kapsamda deniz ve kara kapasitesindeki artışa ilişkin olarak ÖİB'ye bilgi talebi çıkarılmıştır. Gelen cevap yazısına göre, İmar Planı ile Kalamış Yat Limanı'nın tekne bağlama kapasitesi (.....)'e yükselecek olmakla birlikte, kara sahasındaki tekne kapasitesi yapılacak ticari üniteler nedeniyle (.....)'den (.....)'e düşecektir. Bu kapsamda TEK-ART kapasite artışı ile arzın arttığını ve bu durumun tüketici lehine olumlu bir gelişme oluşturduğunu ileri sürmüştür. Limanın kapasitesinin artırılması ise 2013/2 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi uygulamalar arasında yer almadığından kapasite artırımına yönelik yatırımlar sadece pazarın geleceğine ilişkin bir öngörü olarak dikkate alınmıştır. Söz konusu kapasite artışı yat limanının gelecekte daha yüksek pazar payına sahip olma ihtimaline işaret etmekle birlikte alıcının ilgili pazarda başka bir yat limanı bulunmadığından dosya bazında ek bir değerlendirmeye gerek görülmemiştir.

Tablo 9: 2021 yılı Çekek Hizmetleri Bakımından Marmara Bölgesi'ndeki Aktif Marinaların Kara Kapasitesi Bazlı Pazar Payları

Yat Limanı İsmi ve İşletmecisi	Kara Kapasite	Marinalar Arasında Payı (%)
Kalamış Marina + Setur Yalova Marina (KOÇ HOLDİNG-Setur Marinaları)	(.....)	(.....)
West İstanbul Marina (Enelka)	(.....)	(.....)
Marina İstanbul (IGM Gmbh)	(.....)	(.....)
Güzelce Marina (Motoryat Turizm)	(.....)	(.....)
Atabay Marina (Atabay)	(.....)	(.....)
Ataköy Marina (Dati Holding)	(.....)	(.....)
Pendik Marintürk Marina (Yıldız Holding)	(.....)	(.....)
Tuzla Viaport Marina (Bayraktar İnşaat)	(.....)	(.....)
Toplam	1.320	100,00
Kaynak: Dosya kapsamındaki veriler kullanılarak yapılan hesaplamalar		

- (60) Tablo 9'da yer alan bilgilerden, ilgili pazarda pazar liderinin (.....) kara kapasitesiyle West Marina İstanbul olduğu, onu (.....) kara kapasitesiyle KOÇ HOLDİNG'e ait Setur Marinaları'nın takip ettiği anlaşılmaktadır. Setur Marinaları'nın ardından %(.....) pazar payı ile Marina İstanbul gelmektedir.
- (61) Bununla birlikte yatların bakım-onarım işlemlerinin genelde bir haftadan kısa sürede tamamlanması ve bu nedenle çekek alanlarında hizmet alan yatların devir hızının yüksek olması, bakım onarım işlemlerinin uzun aralıklarla yapılması, tesisin sosyal imkanlarından ziyade altyapı ve ekipman uygunluğunun önem arz etmesi gibi hususlar dikkate alındığında, çekek alanının konumunun yat sahibinin tercihlerinde öncelikli belirleyici olmadığı değerlendirilmektedir. İlgili pazarda anılan marinaların dışında çekek alanı hizmeti sunan tersane ve tekne imal yerlerinin bulunduğu ve bu yerlerin devre konu Kalamış Yat Limanı'na yakın mesafede bulunan Tuzla Tersaneler Bölgesi ile Yalova Tersaneler Bölgesi'nde<sup>13</sup> yer aldığı göz önünde bulundurulduğunda, çekek hizmetleri bakımından birçok alternatifin de bulunduğu belirtilmelidir.
- (62) Dolayısıyla çekek hizmetleri pazarında Kalamış Marina ve Setur Yalova Marina'dan oluşan Setur Marinaları, West Marina İstanbul'un ardından Marmara Bölgesi'ndeki yat limanları içerisinde en yüksek ikinci kara kapasitesine sahip marinalar olacak olsalar da, tekne imal yerleri ve tersanelerin çekek hizmetlerini sunabilecek alternatifler arasında yer aldığı kanaatine varılmıştır. Bu nedenle çekek hizmetleri bakımından Tablo 9'da yer verilen yat limanları toplam kara kapasitesinden çok daha fazla çekek hizmeti sunabilecek alternatif ile potansiyel rekabetin varlığından bahsedilebilmektedir.
- (63) Sonuç olarak çekek hizmetleri bakımından özelleştirme sonucunda oluşabilecek teşebbüsün olası fiyat artışlarından kaçmak isteyen yat sahipleri için alternatiflerin bulunduğu ifade edilebilmektedir<sup>14</sup>.
- (64) Bununla birlikte bağlama ve çekek hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarda yer alan marinalardan oluşan pazara aynı mesafede yer alan ve diğer taraftan yapımı devam eden marinaların da potansiyel rekabeti görebilmek amacıyla eklendiği tabloya yer verilmesinde fayda görülmektedir:

<sup>13</sup> Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının internet sayfasında yer alan "Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı" kapsamında İstanbul'da 28 adet, Yalova'da 30 adet, Kocaeli'de ise 5 adet tersane bulunduğu anlaşılmaktadır. Bkz. <https://tkygm.uab.gov.tr/kiyi-yapilari-daire-baskanligi>, Erişim Tarihi: 22.02.2021.

<sup>14</sup> Daha fazla detay için bkz. Beta-Pendik Turizm Marina Kurul kararı (pr.163-170.)

Tablo 10: Deniz+Kara Bağlama Hizmetleri Bakımından Kalamış Marina'ya 40 km Uzaklıktaki Aktif ve Yapılmakta Olan Marinaların Pazar Payları<sup>15</sup>

Bulunduğu Yaka	Yat Limanı İsmi	Deniz+Kara Kapasite	Pazar Payı (%)
Anadolu yakası	Kalamış Marina	(.....) <sup>16</sup>	(.....)
	Pendik Marintürk Marina	(.....)	(.....)
	Tuzla Viaport Marina	(.....)	(.....)
	İspark (Beykoz+Paşabahçe+Maltepe)	(.....)	(.....)
	İstmarin Kartal (Dap Yapı)	(.....)	(.....)
Avrupa Yakası	İspark (Tarabya+İstinye+Bebek+Kuruçeşme +Kumkapı)	(.....)	(.....)
	Ataköy Marina	(.....)	(.....)
	Haliç Yat Limanı	(.....)	(.....)
	Ataport Marina	(.....)	(.....)
	Florya Marina	(.....)	(.....)
Toplam		9.583	100,00
Kaynak: Dosya kapsamındaki veriler kullanılarak yapılan hesaplamalar			

- (65) Yapımı devam eden marinaların faaliyete geçme tarihleri bilinmemekle birlikte, İspark bünyesindeki Bebek-Kuruçeşme-Beykoz-Paşabahçe-Kumkapı-Maltepe Marinaları, İstmarin Kartal, Haliç Yat limanı, Ataport Marina ve Florya Marina gibi marinalar Kalamış Yat Limanı nezdinde potansiyel rekabet unsuru olarak nitelendirilebilecektir. Söz konusu marinaların yapımı sonlandığında oluşan yeni pazarda Kalamış Marina'nın pazar payı %(.....)'ten %(.....)'e gerileyecek ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) %(.....) pazar payıyla lider konumuna geçecektir. Bununla beraber Beta-Pendik Turizm Marina kararında potansiyel rakipler nezdinde değerlendirilen Haliç Marina projesinin henüz gerçekleştirilemediği, uygun deniz kıyılarının sınırlı olması, uygun nitelikteki alanlarının tamamının marina inşaatı için ayrılamaması gibi önemli pazara giriş engellerinin varlığı, marina işleticilerinin faaliyetlerine başlayana kadar zor bir süreçten geçmeleri, Tablo 10'da yer verilen marinaların ne zaman tamamlanacağını belli olmaması gibi hususlar göz önünde bulundurulduğunda potansiyel rekabetin çok güçlü olmadığı ve zamanında ve etkili bir pazara giriş beklenmediği değerlendirilmektedir.
- (66) Öte yandan rekabet hukuku bakımından yapılan değerlendirmelerde pazarın genel yapısı da ulaşılacak sonuçlar bakımından etkili olmaktadır. Pazara giriş engelleri bakımından uygun deniz kıyılarının sınırlı olması ve uygun nitelikteki alanların tamamının marina inşaatı için ayrılamaması gibi hususlar göz önünde bulundurulduğunda, marina işleticilerinin faaliyetlerine başlayana kadar zor bir süreçten geçtikleri söylenebilmektedir. Nitekim *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında potansiyel rakipler nezdinde değerlendirilen Haliç Marina projesi hala gerçekleştirilememiştir. Buna rağmen yapımı devam eden marina projeleri yine de ilgili pazarda potansiyel rekabetin varlığına işaret etmektedir. Zira Kurulun *Beta-Pendik Turizm Marina* kararında potansiyel rakip olarak kabul edilen Tuzla Viaport Marina günümüzde Kalamış Marina'nın rakibi olarak faaliyet gösteren yat limanları arasında yer almaktadır.

<sup>15</sup> Yapım aşamasındaki marinaların bir bölümüne ilişkin deniz ve kara kapasiteleri henüz tespit edilmediğinden bu tablo hazırlanırken teşebbüslerin deniz ve kara kapasiteleri toplamına, başka bir deyişle bağlama hizmetleri ve çekek hizmetleri pazarlarındaki pazar payları toplamına yer verilmiştir.

<sup>16</sup> Nihai Bildirim Formu'ndaki belirtildiği üzere kapasitenin 2025 yılında (.....)'e çıkarılması ve aynı ilgili pazarda başka bir yat limanı kapasite artışı veya pazara giriş olmaması halinde Kalamış Marina'nın deniz ve kara bağlama hizmetleri bakımından pazar payı %(.....)'e ulaşacaktır.

- (67) Son olarak alan kiralama hizmetleri olarak tanımlanan coğrafi pazara ilişkin değerlendirme için, ÖİB'den Kalamış Yat Limanı'nın ve rakiplerinin alan kiralama hizmetleri bakımından coğrafi pazarda son üç yıla ait tahmini pazar payları talep edilmiştir. ÖİB'den gelen cevap yazında pazar paylarına ilişkin veri bulunmadığı belirtilmiş olup 2019 yılında Kalamış Yat Limanı'nın kiralama kapasitesinin (.....) m<sup>2</sup> ve kiralama hizmetleri gelirlerinin ise (.....) TL; 2020 yılında Kalamış Yat Limanı'nın kiralama kapasitesinin (.....) m<sup>2</sup> ve kiralama hizmetleri gelirlerinin ise (.....) TL olduğu bildirilmiştir<sup>17</sup>.
- (68) İstanbul ili kiralanabilir alan verileri incelendiğinde, 2020 yılında İstanbul'daki AVM'lerde toplam 4.908.304 m<sup>2</sup> kiralanabilir alan bulunduğu anlaşılmaktadır. 2020 yılında Kalamış Marina'nın sahip olduğu alan büyüklüğünün toplam kiralanabilir alanın %(.....)'una tekabül edecek şekilde %(.....)'in altında kaldığı görülmektedir. Öte yandan 2019 yılında İstanbul'da bulunan AVM'lerdeki kiralanabilir alanların toplam cirosu (.....) TL olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılında Kalamış Marina'nın kiralanabilir alan cirosu İstanbul ili AVM'leri toplam kiralanabilir alan cirosunun %(.....)'ine tekabül ederek %(.....)'in altında kalmıştır<sup>18</sup>. Diğer marinalar ve şehrin işlek caddelerinde yer alan kiralanabilir alanları dâhil etmeden yapılan bu analiz çerçevesinde, başka bir ifadeyle en dar pazar tanımında dahi işlemin alan kiralama hizmetleri pazarında kayda değer bir pay teşkil etmeyeceği değerlendirilmektedir.
- (69) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, Kalamış Marina'nın 40 yıl süreyle işletme hakkının TEK-ART'a devredilmesi ile hâlihazırda TEK-ART tarafından işletilen Kalamış Marina'nın yine aynı teşebbüsçe işletilmeye devam edeceği anlaşılmaktadır. Bu nedenle yukarıda yer verilen tablolarda belirtilen pazar payları ve HHI oranlarında herhangi bir değişiklik ve bir yoğunlaşma gerçekleşmemektedir. Bunun yanı sıra devre konu marina yakın rakipleri Pendik, Tuzla ve Ataköy marinaları ile bu marinaların kontrolüne sahip/işletici teşebbüsler tarafından devralınmadığından söz konusu ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucu doğmamaktadır. Dolayısıyla Kalamış Marina'nın mevcut işletmecisi tarafından devralınmış olması, çekek ve alan kiralama hizmetleri pazarlarındaki payının %40'ın altında kalması ve pazar koşulları birlikte ele alındığında söz konusu pazarlar bakımından 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında ilgili pazarda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran bir nitelik taşımadığı kanaatine ulaşılmıştır.

<sup>17</sup> Kalamış Marina'nın 2019 yılı kiralama hizmetlerinden elde ettiği gelirler, toplam gelirlerinin yaklaşık %(.....)'ine tekabül etmektedir. 2020 yılında ise kiralama hizmetlerinden elde ettiği gelirlerin toplam gelirlerinin yaklaşık %(.....)'üne tekabül ettiği görülmektedir.

<sup>18</sup> Bu bölümde yer verilen İstanbul ilinde yer alan AVM'lerin kiralanabilir alanlarına ilişkin bilgiler, Alışveriş Merkezi ve Yatırımcıları Derneği'nden temin edilmiştir.

## H. SONUÇ

(70) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

- Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi işlemine ilişkin olarak Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri A.Ş. tarafından devralınması işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında bir devralma işlemi olduğuna ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/3 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ" uyarınca izne tabi olduğuna,
- Bununla birlikte bildirim kapsamındaki ilgili devralma işlemi sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesinde sakınca olmadığına

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