

Rekabet Kurumu Başkanlığından;

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2018-4-077 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 20-48/666-291
Karar Tarihi : 05.11.2020

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ

B. RAPORTÖRLER: Fatma ATAÇ, Hatice CESUR, Mehmet Yavuz GÜNER,
Sebahat Gözde SAVAŞ, Alican KORKMAZ

C. BAŞVURUDA

BULUNANLAR : - Gizlilik talebi bulunmaktadır.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
Dumlupınar Blv. No:252 Eskişehir Yolu 9. Km Ankara
- Isparta Valiliği
Kutlubey Mah. 114. Cad. Hükümet Konağı Merkez/Isparta

D. HAKKINDA SORUŞTURMA

YAPILAN: - Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Öznur İNANILIR,
Av. Bulut GİRGİN, Av. Berfu AKGÜN
Yıldız Mah. Çitlenbik Sok. No:12 34349 Beşiktaş/İstanbul

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Antalya Limanını işletmekte olan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin yükleme ve tahliye hizmetlerinde aşırı fiyat uygulamak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal edip etmediğinin tespiti.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 20.12.2018 tarih ve 8962 sayılı yazı ve 21.12.2018 tarih ve 8983 sayılı yazı ile intikal eden Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından gönderilen başvurularda özetle;
- Türkiye'de sunulan liman işletmeciliği hizmetleri kapsamında yükleme ve tahliye bedellerinin ortalama ton başına 4 ABD Doları (USD/\$) olduğu, ancak Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. (PORT AKDENİZ) tarafından işletilen Antalya Limanında aynı hizmete ilişkin bedelin ton başına 7,13 USD olarak uygulandığı,
 - PORT AKDENİZ'in yükleme ve tahliye hizmetlerine ilişkin uyguladığı bu fiyatın, özelleştirme sürecinde düzenlenen imtiyaz sözleşmesindeki tarifelerin rekabetçi bir anlayışla belirleneceği ve liman işletmecisinin fahiş fiyat uygulamaktan kaçınmak zorunda olduğu yönündeki hükümlere aykırılık teşkil ettiği,
 - Antalya Limanındaki yükleme ve tahliye bedellerinin 4458 sayılı Gümrük Kanunu uyarınca belirlenen azami bedellerin üzerinde gerçekleştiği,
 - Yine PORT AKDENİZ'in uyguladığı fiyatların 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 6. maddesi uyarınca hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebileceği

ifade edilerek gereğinin yapılması talep edilmiştir. Soruşturma sürecinde Isparta Valiliği tarafından Kuruma iletilen 08.10.2019 tarihli ve 6763 sayılı yazıda da Antalya Limanındaki liman ücretlerinin yüksek olduğu ve bu ücretlerin bölge ihracatçılarını olumsuz etkilediği dile getirilmiş olup, konu hakkında gerekli incelemelerin

gerçekleştirilmesi ve incelemenin sonuçları hakkında Valiliğin bilgilendirilmesi talep edilmiştir.

- (3) Kurum kayıtlarına 25.03.2019 tarihli ve 2168 sayılı ve 01.04.2019 tarihli ve 2339 sayılı yazılar ile intikal etmiş gizlilik talepli başvurularda özetle;
- Fabrikanın konumu sebebiyle PORT AKDENİZ tarafından işletilen Antalya Limanının ve Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. (ASBAŞ) tarafından işletilen Antalya Serbest Bölge Limanının (Serbest Bölge) kullanıldığı, çimentonun, "yükte ağır, pahada hafif" bir mal olması ve yüksek taşıma maliyetleri nedeniyle Antalya dışındaki en yakın liman olan İzmir limanlarından yükleme yapabilmeye imkânlarının bulunmadığı, (.....),
 - Çimento gemilerinin boyutu nedeniyle ilgili bölgede Antalya Limanının önemli olduğu, nitekim anılan limanda 30.000-35.000 tonluk çimento gemilerinin yüklemesine uygun olan üç, Serbest Bölgede ise bir rıhtımın bulunduğu,
 - Serbest Bölgede, klinker ve kömür yüklemesi ve tahliyesi yapılamadığı, klinker ihracatı için tek alternatifin PORT AKDENİZ olduğu, ancak bu limanın diğer limanlara göre çok yüksek yükleme tarifesi uyguladığı, (.....),
 - 2019 yılı için Serbest Bölgede ve İzmir Alsancak Limanında 3,5 USD/ton olan çimento yükleme tarifesinin PORT AKDENİZ'de 7,13 USD/ton olduğu, İzmir Alsancak Limanında 3,0 USD/ton olan klinker yükleme tarifesinin PORT AKDENİZ'de 10,57 USD/ton olduğu, yine İzmir Alsancak Limanında 3,0 USD/ton olan kömür/demir cevheri tahliye fiyatının PORT AKDENİZ'de 7,48 USD/ton olduğu, PORT AKDENİZ'de, 2018'de klinker yükleme fiyatı 6 USD/ton iken, 2019'da 10,57 USD/ton olduğu,
 - PORT AKDENİZ'de genel kargo yükleme tarifelerinin 2009 yılında 3,0 USD/ton; 2010 yılında 3,74 USD/ton; 2011 ve 2012 yıllarında 3,96 USD/ton; 2013 yılında 4,65 USD/ton; 2014 yılında 4,85 USD/ton; 2015, 2016 ve 2017 yıllarında 5,2 USD/ton; 2018 yılında 7,13 USD/ton olarak gerçekleştiği,
 - 2009 ve 2010 yıllarında, yüklenen ve tahliye edilen miktarların toplamının dikkate alındığı kademeli ücret tarifesinin uygulandığı, bu kapsamda tonaj arttıkça fiyatların da düştüğü, 2011 yılında bu uygulamanın terkedilerek tek bir yükleme tarifesinin uygulanmaya başlandığı, tarife sistemindeki değişikliğe ek olarak yükleme ücretine de 2011 yılından itibaren aşırı zamlar yapıldığı, 2011-2018 yılları arasında dolar bazında fiyatlara %80 zam yapıldığı,
 - Benzer şekilde 2016 yılında 5,98 USD/ton olan kömür ve demir cevheri tahliye ücretinin 2017 yılında 6,67 USD/ton, 2018 yılında 6,67 USD/ton ve 2019 yılında 7,475 USD/ton olduğu,
 - Serbest Bölgede 2017 yılından bu yana uygulanan genel kargo yükleme ücretlerinin 3,5 USD/ton olduğu, bu bakımdan 2017 ve 2018 yılları arasında Serbest Bölgede artış olmazken; PORT AKDENİZ tarafından işletilen Antalya Limanında %37,11'lik bir fiyat artışı gerçekleştiği,
 - PORT AKDENİZ tarafından posta beklemesi ve fuzuli işgal adı altında, diğer limanlarda uygulaması bulunmayan başkaca maliyet kalemlerinin yaratıldığı, PORT AKDENİZ tarafından rıhtım, iş makinası veya posta kurulamamasından dolayı çimento kamyonlarının günlerce liman kapısında çimento yüklemesi için bekleyebildiği, 2016 yılında 50 USD/saat olan posta bekleme ücretinin, sonraki yıllarda 00-10 saat arası 100 USD/saat, 10-20 saat arası 150 USD/saat, 20 saat üstü 400 USD/saat olarak alınmaya başladığı, Serbest Bölgede ve İzmir limanlarında ise, posta beklemesi uygulamasının bulunmadığı,

- PORT AKDENİZ'in ana şirketinin Türkiye'deki liman işletmelerinin maliyetlerinin yaklaşık %70'inin TL cinsinden olduğu, 2016-2018 yılları arasında TL'deki değer kaybı dikkate alındığında, PORT AKDENİZ'in fiyatlamasındaki artışın ekonomik bir gerekçesinin bulunmadığı, PORT AKDENİZ'in operasyonel işlem hacmi azalırken gelir ve kârlılığının yıllar itibarıyla arttığı ve bu durumun PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlamaya yaptığına işaret ettiği, PORT AKDENİZ'in fiyat politikası nedeniyle başta çimento ve klinker ihracatı olmak üzere çok sayıda sektörün olumsuz etkilendiği

ifade edilmiştir.

- (4) **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına intikal eden söz konusu başvurular üzerine hazırlanan 06.02.2019 tarih ve 2018-4-077/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 06.01.2016 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 19-07/90-M sayı ile şikâyet konusu iddialara yönelik olarak PORT AKDENİZ hakkında 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinin birinci fıkrası uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.
- (5) Önaraştırma safhasında 04.03.2019 tarihinde Antalya Ticaret ve Sanayi Odası ile görüşme yapılmıştır. 05.03.2019 tarihinde PORT AKDENİZ'de yerinde inceleme yapılmıştır. İnceleme sonrasında teşebbüsten bilgi ve belge talebinde bulunulmuş, buna istinaden teşebbüsten gelen cevabi yazılar Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. 06.03.2019 tarihinde Batı Akdeniz İhracatçılar Birliği (BAİB) ile görüşme yapılmıştır. Görüşme sonrasında düzenlenen tutanak ile BAİB'den bilgi ve belge talebinde bulunulmuş, buna istinaden BAİB'den gelen cevabi yazı 15.03.2019 tarih ve 1888 sayılı yazı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (6) Diğer taraftan dosya kapsamında değerlendirilmek üzere; ASBAŞ, Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) ve TCDD İzmir Liman İşletmeleri Müdürlüğü (TCDD İZMİR) ile PORT AKDENİZ'den hizmet alan; Ankutsan Antalya Kutu Sanayi Oluklu Mukavva Kâğıt Ticaret A.Ş. (ANKUTSAN), As Çimento San. ve Tic. A.Ş. (AS ÇİMENTO), Eti Alüminyum A.Ş. (ETİ), ADO Pen Plastik İnşaat ve San. A.Ş. (ADO PEN), Göлтаş Çimento A.Ş. (GÖLTAŞ), (.....), Orma Orman Mahsulleri İntegre San. ve Tic. A.Ş. (ORMA) ve AGT Ağaç San. ve Tic. A.Ş. (AGT) unvanlı teşebbüslerden bilgi talebinde bulunulmuştur. Buna istinaden anılan teşebbüslerden gelen cevabi yazılar muhtelif tarihlerde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (7) Anılan karar çerçevesinde yürütülen önaraştırma neticesinde hazırlanan 02.04.2019 tarih ve 2018-4-077/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu, 11.04.2019 tarih ve 19-15 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ihlal edilip edilmediğinin tespitine yönelik olarak aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca PORT AKDENİZ hakkında soruşturma açılmasına 19-15/216-M sayı ile karar verilmiştir.
- (8) Soruşturma bildiri 25.04.2019 tarih ve 5093 sayı ile anılan teşebbüse tebliğ edilmiş olup, teşebbüsün birinci yazılı savunması kanuni süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (9) Soruşturma kapsamında, Başkanlığın 13.05.2019 tarihli ve 5782 sayılı ve 16.03.2020 tarihli ve 4300 sayılı Oluru ile Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesinden (EAAD) görüş talep edilmiştir. EAAD tarafından aşırı fiyat iddiasına ilişkin 20.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı ve EAAD'nin ilgili pazar tanımı ile tarafın ekonomik analizine ilişkin 06.04.2020 tarih ve 2020-EAA-03 sayılı raporlar hazırlanmıştır.
- (10) Öte yandan soruşturma kapsamında değerlendirilmek üzere BAİB'den, Türkiye'deki 41 limandan ve bu limanların 37 adet müşterisinden bilgi ve belge talep edilmiş, istenen bilgi talepleri ile gelen cevabi yazılar Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

- (11) Devam eden süreçte, 04.09.2019 tarihli ve 2018-4-77/BN-1 sayılı Bilgi Notu Kurulda görüşülmüş ve Kurulun 12.09.2019 tarihli ve 19-32/475-M sayılı kararı ile 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca söz konusu soruşturmanın süresinin bitiminden itibaren altı ay uzatılmasına karar verilmiştir.
- (12) Yürütülen soruşturma çerçevesinde, 16.01.2020 tarihinde T.C. Ticaret Bakanlığı'nın (Ticaret Bakanlığı) İhracat ve Dahilde İşleme Dairesi Başkanlığı ile, 03.02.2020 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın (UAB) Denizcilik Genel Müdürlüğü ile, 11.02.2020 tarihinde Antalya Liman Başkanlığı ve Antalya Gümrük Müdürlüğü ile, 12.02.2020 tarihinde Antalya Deniz Ticaret Odası (ADTO) ve (.....) ile, 13.02.2020 tarihinde Tayfun Denizcilik San. Tur. Tic. Ltd. Şti. (TAYFUN) ve MSC Gemi Acenteliği A.Ş.'nin (MSC) Antalya Şubesi ile, 05.03.2020 tarihinde Mersin Liman Başkanlığı, MIP, MSC Mersin Şubesi, Belstar Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.'nin (BELSTAR) İzmir Şubesi ve İzmir Liman Başkanlığı ile, 06.03.2020 tarihinde TCDD İZMİR ve DSV Hava ve Deniz Taşımacılık A.Ş. (DSV) ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.
- (13) Akabinde soruşturma kapsamında yapılan analizde kullanılmak üzere 111 adet liman müşterisi ile Kinay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. (KINAY), Schenker Arkas Nakliyat ve Tic. A.Ş. (SCHENKER), Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) ve 85 adet liman konteyner yük sahibinden bilgi ve belge talebinde bulunulmuş ve ilgili cevaplar muhtelif tarihlerde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (14) Bunun yanında, Isparta Valiliğinin 08.10.2019 tarihli ve 6763 sayılı Kuruma intikal eden yazısı 18.03.2020 tarihli ve 2018-4-77/BN-02 sayılı Bilgi Notu ile Kurula sunulmuş olup Kurulun 18.03.2020 tarihli ve 20-16/223-M sayılı kararı ile Isparta Valiliğinin şikâyetçi olarak soruşturma dosyasına dâhil edilmesine karar verilmiştir.
- (15) Yürütülen soruşturma kapsamında hazırlanan 13.04.2020 tarih ve 2018-4-077/SR sayılı Soruşturma Raporu, ilgili tarafa 13.04.2020 tarihinde tebliğ edilmiştir.. Teşebbüs vekili tarafından ikinci yazılı savunmanın sunumu için ilave süre talebinde bulunulmuş olup, söz konusu talep Kurulun 26.03.2020 tarih ve 20-16/239-M sayılı kararı doğrultusunda uygun bulunmuş ve tarafa ikinci yazılı savunmasını sunması için 30 gün ilave süre tanınmıştır.
- (16) Soruşturma tarafı teşebbüs 10.06.2020 tarih ve 6632 sayılı yazı ile yasal süresi içinde ikinci yazılı savunmasını Kurum kayıtlarına iletmıştır.
- (17) PORT AKDENİZ tarafından ikinci yazılı savunmasında dile getirilen hususların 23.03.2020 tarihli, 2020-EAA-02 sayılı ve 06.04.2020 tarihli, 2020-EAA-03 sayılı ekonomik analiz raporlarında ulaşılan sonuçları değiştirecek nitelikte olup olmadığına ilişkin 12.06.2020 tarihli ve 7486 sayılı yazı ile EAAD görüşlerine başvurulmuş ve EAAD konuya dair görüşlerini 25.05.2020 tarihli ve 8176 sayılı yazı ile sunmuştur.
- (18) PORT AKDENİZ'in ikinci yazılı savunması çerçevesinde hazırlanan 25.06.2020 tarih ve 2018-4-077/EG sayılı Ek Görüş, Kurul üyeleri ve ilgili teşebbüse tebliğ edilmiştir.
- (19) Tarafın Ek Görüşü takiben gönderilen üçüncü yazılı savunması ise 28.07.2020 tarih ve 7892 sayılı ile Kurum kayıtlarına iletilmiştir.
- (20) 4054 sayılı Kanun'un 46. maddesi uyarınca sözlü savunma toplantısı yapılması hususunun görüşülmesi konusu 01.10.2020 tarihli Kurul toplantısında ele alınmış ve 20-44/614-M sayılı ile sözlü savunma toplantısının 03.11.2020 tarihinde çevrim içi olarak yapılmasına karar verilmiştir. Anılan tarihte sözlü savunma toplantısı gerçekleştirilmiştir.
- (21) Kurul; yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı ve sözlü savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre 05.11.2020 tarih ve 20-48/666-291 sayılı ile işbu nihai kararı tesis etmiştir.

(22) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor ve Ek Görüş'te;

- Hakkında soruşturma yürütülen PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetleri pazarında hâkim durumda olduğu,
- PORT AKDENİZ'in bu pazardaki aşırı fiyatlama uygulamalarının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği,
- Bu nedenle PORT AKDENİZ'e, 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar İle Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik'in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında idari para cezası uygulanması gerektiği,

ifade edilmiştir.

I. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

I.1. İncelenen Taraf ve İlgili Liman Hakkında Bilgiler

I.1.1. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. (PORT AKDENİZ)

- (23) PORT AKDENİZ hâlihazırda Global Liman İşletmeleri A.Ş. (GLOBAL) vasıtasıyla nihai olarak Global Yatırım Holding A.Ş. tarafından kontrol edilmektedir. GLOBAL, Türkiye ve Karadağ'daki ticaret limanlarının yanında Akdeniz, Karayipler ve Asya-Pasifik bölgelerinde kurulmuş varlığı olan on beş kruvaziyer limanının işletmecisidir. GLOBAL'in faaliyetleri konteyner, dökme yük ve genel kargo elleçlemeden oluşan ticari liman operasyonları ile kruvaziyer hatlarına, feribot, yat ve büyük yatlarla hizmet sunan kruvaziyer operasyonlarını içermektedir. Türkiye'de Antalya Limanının, Ege Port-Kuşadasının ve Bodrum Yolcu Limanının işletmeciliğini yapmaktadır.

I.1.2. Antalya Limanı

- (24) PORT AKDENİZ'in Antalya Limanında sunduğu hizmetler aşağıdaki gibidir:
- Yüklere ve yolculara yönelik verilen hizmetler: Yüklere yönelik hizmetler; genel kargo yüklere, dökme yüke, konteynerlere, tekerlekli yüklere (Ro-Ro) ve proje yüklere yönelik sunulan hizmetleri kapsamaktadır. Söz konusu hizmetler; konteyner tahliye/yükleme, genel kargo tahliye/yükleme, dökme yük tahliye/yükleme, terminal hizmetleri, konteyner iç dolum-boşaltım, muayene, tartım, takozlama (*lashing*), takoz sökme (*unlashing*), konteyner onarımı, depolama gibi çeşitli hizmet kalemlerinden oluşmaktadır. Ayrıca PORT AKDENİZ'in yolculara yönelik çeşitli hizmetleri de bulunmaktadır.
 - Gemilere yönelik verilen hizmetler: Turizm amaçlı insan taşıyan kruvaziyer gemilere, askeri personel ve ekipman taşıyan gemilere liman rıhtımında uygun ekipman ve personel ile gerekli hizmetlerin verilmesini içermektedir. Bu kapsamda, gemi personelinin sefer esnasında tüketeceği yiyecek ve içeceklerin ikmali, atıkların liman sahasında bertaraf edilmesi, römorkaj, pilotaj hizmetleri, motor yat hizmetlerinden ve bunlarla ilgili çeşitli hizmetlerden oluşmaktadır.
- (25) PORT AKDENİZ'de verilen hizmetler için kullanılan yüzey alanının faaliyet alanları bazında ayrıştırılmadığı, tüm saha ve rıhtımların işin durumuna göre tahsis edilmekte olduğu, bununla birlikte düzenli hat uğrağı yapan konteyner gemilerinin önceliği bulunduğu liman tarafından sunulan bilgiler arasındadır. Limanın yıllık dökme katı yük elleçleme kapasitesi 2 milyon ton, genel yük elleçleme kapasitesi 2 milyon ton ve konteyner elleçleme kapasitesi 350 bin TEU'dan¹ ibarettir. Dökme katı yük ve genel

¹ Twenty-foot Equivalent Unit – Yirmi Fit Eşdeğeri Birim.

kargo yükleri için toplam 10.000 ton, konteyner yüklemeleri için 9.067 TEU ve mermer yükleri için 1.250 blok depolama kapasitesi bulunmaktadır².

I.1.3. Antalya Limanının Özelleştirilme Süreci ile İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi

(26) Antalya Limanı 1977 yılında inşa edilerek işletilmek üzere Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne (TDİ) verilmiştir. Antalya Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararı gereği özelleştirilerek 31.08.1998 tarihinde 30 yıl süreyle Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.'ye devredilmiştir. Söz konusu karar üzerine T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, TDİ ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş. arasında İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi (SÖZLEŞME) imzalanmıştır.

(27)

(.....TİCARİ SIR.....)

(28)

(.....TİCARİ SIR.....)

(29)

(.....TİCARİ SIR.....)

(30)

(.....TİCARİ SIR.....)

(31) Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş. sonraki süreçte unvanını Global Liman İşletmeleri A.Ş. olarak tadil etmiş ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.'nin diğer pay sahiplerinin paylarını satın alarak, teşebbüsün paylarının %99,99'una ve teşebbüs üzerinde tek kontrole sahip olmuştur³.

(32) 1998 yılında gerçekleştirilen özelleştirme işlemine ilişkin imzalanan SÖZLEŞME'nin dosya kapsamında ilgili görülen hükümlerine aşağıda yer verilmiştir.

(33) SÖZLEŞME'nin "TARİFELER" başlıklı bölümünde yer alan 13. maddesinde,

(.....)

hükmü yer almaktadır.

² PORT AKDENİZ'den gelen yazıda, söz konusu depolama alanı bilgilerinin adı geçen hizmet türlerine yönelik aynı anda depolama hizmeti verilmesi halinde geçerli olduğu; daha az hizmet türüne yönelik depolama hizmeti verilmesi halinde (örneğin mermer depolama alanının dökme katı veya genel kargo yükleri için kullanılması halinde) bu kapasitelerin daha fazla olacağı belirtilmektedir.

³ Söz konusu işleme Kurulun 08.07.2010 tarih ve 10-49/922-325 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

- (34) SÖZLEŞME'nin "TEKEL HAKKI" başlıklı 14. maddesinde,
(.....)
hükmüne yer verilmektedir.
- (35) SÖZLEŞME'nin "İŞLETİCİNİN SORUMLULUĞU" başlıklı 16. maddesinde,
(.....)
hükmü yer almaktadır.
- (36) SÖZLEŞME'nin "KAMUSAL DENETİM" başlığını taşıyan 17. maddesinde,
(.....)
denilmektedir.
- (37) SÖZLEŞME'nin "SÖZLEŞMENİN FESHİ" başlığını taşıyan 18. maddesinde,
(.....)
hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede SÖZLEŞME ile PORT AKDENİZ'in sorumluluğu, denetimi, sözleşmeyi feshetme hakkı düzenlenmiş, bunun yanında özelleştirmenin ilk beş yılında fiyat tarifelerinin TDİ'nin onayı ile geçerlilik kazanacağı, bu sürecin sonrasında fiyatların belirlenmesinde PORT AKDENİZ'in serbest olduğu anlaşılmaktadır.

I.1.4. PORT AKDENİZ ve ASBAŞ Arasındaki 10 No'lu Rıhtıma İlişkin Uyuşmazlık

- (38) Dosya kapsamında elde edilen belgelere göre ASBAŞ'ın mevcut durumda azami derinliği 10 m olan ve 200'er m uzunluğundaki iki rıhtımı bulunmaktadır. Bununla birlikte gerek yerinde inceleme belgelerinde gerekse toplanan diğer bilgilerde bahse konu rıhtımlardan biri olan ve eski TMO (Toprak Mahsuller Ofisi) rıhtımı olarak bilinen 10 no'lu rıhtımın ASBAŞ ile PORT AKDENİZ arasında ihtilafa neden olduğu görülmüştür.
- (39) ASBAŞ'tan elde edilen bilgiye göre, eski TMO rıhtımı PORT AKDENİZ'in arazi ihtiyaçları çerçevesinde kullanılabilmesi amacıyla TDİ ile TMO arasında akdedilmiş bulunan protokol ile PORT AKDENİZ'in kullanımına açılmıştır. Ancak bu protokol, TMO'nun ilgili arazi üzerindeki haklarının Maliye Hazinesine geçmesiyle birlikte sona ermiştir. TMO'ya tanınan irtifak hakkının terkin edilmesinden sonra⁴, bahse konu rıhtım ve geri sahalari, Serbest Bölgenin %100 fiziki doluluk oranına ulaşmasına bağlı bölge genişleme talepleri üzerine 28.06.2018 tarih ve 30462 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Antalya Serbest Bölgesinin Sınırlarının Değiştirilmesine Dair 09.04.2018 tarih ve 2018/11967 sayılı Bakanlar Kurulu kararı⁵ ile Serbest Bölgeye geçmiştir⁶.
- (40) ASBAŞ, Bakanlar Kurulu kararının alınması esnasında, Serbest Bölgeye eklenen alanın mülkiyetinin bir kısmının Maliye Hazinesinde, bir kısmının ise Orman ve Su İşleri Bakanlığı uhdesinde olduğunu ve bu alanda TDİ veya başka bir gerçek veya tüzel kişinin mülkiyetinin veya tahsisinin bulunmadığını ifade etmektedir.
- (41) PORT AKDENİZ, Bakanlar Kurulu kararının iptali ve yürütmesinin durdurulması talebiyle Cumhurbaşkanlığı ve Ticaret Bakanlığı'na karşı dava açmıştır. Dava Danıştay

⁴ ASBAŞ'a göre, söz konusu arazi üzerinde TMO'ya tanınan irtifak hakkının terkin edildiği ve davaya konu arazinin tahsisinin söz konusu terkin işlemi ve bütün hak ve yükümlülüklerin düşmesi sonrasında yapıldığı Antalya Valiliği Defterdarlık Milli Emlak Dairesi Başkanlığı Doğu Antalya Emlak Müdürlüğü'nün, Antalya Serbest Bölge Müdürlüğüne muhatap 03/08/2018 tarihli ve 47216945/35 sayılı yazısıyla sabittir.

⁵ 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nun 2. maddesinde şu ifadeler yer almaktadır: "Türkiye'de serbest bölgelerin yer ve sınırlarını belirlemeye Bakanlar Kurulu yetkilidir."

⁶ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/06/20180628-6.pdf>, Erişim Tarihi: 10.04.2020.

10. Daire Başkanlığında 2018/ 3639 E. dosya numarası ile görülmeye devam etmektedir.

- (42) Bununla birlikte ASBAŞ yönetim kurulu, 21.01.2019 tarih ve 107 numaralı kararı ile Bakanlar Kurulu kararı ile Serbest Bölge sınırlarına dâhil edilen rıhtım sahası ve deniz alanının ihtiyaç halinde PORT AKDENİZ tarafından kullanılabilmesi amacıyla “*Serbest bölgeye bitişik vaziyette bulunan Kruvaziyer Rıhtımına büyük boyda gemilerin sığmaması durumunda, 10 Nolu serbest bölge rıhtımının (Eski TMO rıhtımı) Kruvaziyer Gemilerin de kullanabilmesi için izin verilmesine*” dair karar almıştır.

I.2. Sektöre İlişkin Bilgiler

- (43) Dünyada gerçekleştirilen ticaretin hacim olarak yaklaşık %84’ü, değer olarak ise yaklaşık %70’i deniz yolu ile taşınmaktadır⁷. TÜİK verilerine göre ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarında dolar bazında toplam ticaretin %57’sinin gerçekleştiği deniz yolu bu açıdan en çok tercih edilen taşıma türüdür⁸. Deniz yolu taşımacılığının uluslararası ticarete en fazla tercih edilen yöntem olmasının başlıca sebepleri, diğer taşıma türlerine kıyasla daha ucuz bir taşıma türü olması ve bir defada büyük miktarlardaki yüklerin bir yerden başka yere taşınmasına olanak sağlamasıdır. Genel olarak deniz taşımacılığının demir yolu taşımacılığına göre yaklaşık %75, kara yolu taşımacılığına göre ise %85 daha ucuz bir taşıma türü olduğu kabul edilmektedir⁹.
- (44) En basit haliyle deniz ve karanın kesiştiği yerler olarak ifade edilen limanlar da artan dünya ticaret hacminin taleplerine cevap verebilmek için hizmet türlerinde ve kapsamlarında gelişmeler göstermiş; bu gelişmelere paralel olarak limanların deniz ticaretinde ve uluslararası ticaretteki yeri, ekonomik ve teknik açıdan daha önemli hale gelmiştir. Limanlar, taşımacılığın temelini oluşturmakla birlikte, endüstriyel faaliyetlerin de gerçekleştirildiği alanlar haline gelmiştir. Bu yönleriyle limanlar, yalnızca ulusal ekonomiler için değil, aynı zamanda küresel ticaretteki mal akışlarının ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırılmasında lojistik bir merkez durumundadırlar.
- (45) Deniz yolu taşımacılığındaki verimlilik ve maliyet tasarrufu odaklı yaşanan yapısal gelişmeler limanların da bu gelişmeleri takip etmesini gerekli kılmıştır. Bu amaçla denizcilik sektöründeki en önemli gelişmelerden biri olan ve 1950’lerde başlayan konteynerleşme süreci birim yük maliyetlerini azaltmış, ulaşım süresini ve liman içinde geçen süreyi kısaltmış ve operasyonel güvenilirliği artırmıştır. Konteynerleşmenin yükleri birimleştirmesi ve standartlaştırması sayesinde diğer taşıma zincirleriyle bütünleşme kolaylığı sağlaması konteyner kullanımını yaygınlaştırmıştır. Konteynerleşme ayrıca limanların yönetsel, organizasyon ve operasyonel bakımdan değişime uğramasında¹⁰ ve limanların sermaye yoğun yapılar haline dönüşmesinde başlıca rol oynamıştır¹¹.
- (46) Bunun yanında deniz yolu taşımacılığındaki gemi boyutlarındaki artışlar ile belirli yüklerin ihtiyaçlarına ve taşınmasına özgülenmiş gemilere yönelik eğilimin artışı dünya filosundaki değişimleri hızlandırmaktadır. Başta ihtisaslaşmış gemiler olmak üzere dünya filosunda yaşanan bu gelişmeler limanların rıhtımlarını ve ekipmanını buna

⁷ UAB (2018), “Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018”, s. 451. (<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/3dbf8bb47414193.pdf>, Erişim Tarihi: 10.04.2020).

⁸ Kurulun 11.10.2019 tarihli ve 18-38/618-299 sayılı kararı, s. 5.

⁹ A.g.k., s. 5.

¹⁰ ESMER, S. (2009), *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simulasyon Modeli*, Dokuz Eylül Üniversitesi Doktora Tezi.

¹¹ SESLİ, E. (2008), *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 89, Ankara, s. 8.

uyarlama ihtiyacını artırmaktadır¹². Diğer yandan limanlar ve hinterlant bağlantıları bu gelişmeler karşısında aynı hızda dönüşüm sağlayamamaktadır¹³. Örneğin daha küçük gemilere göre inşa edilmiş limanların daha büyük boyuttaki ve daha fazla derinlik ihtiyacı olan büyük gemilere hizmet verebilmesi deniz erişimini, altyapısını, ekipmanını ve hinterlant ulaşım bağlantılarını buna uyarlamasını gerektirmektedir. Bahse konu unsurların da limanlar bakımından önemli yatırım maliyetleri gerektirdiği açıktır. Limanların doğal konumu ve yerel özellikleri kendilerini uyarlamalarının önünde kısıtlayıcı bir unsur olabilmektedir.

- (47) Limanlarda verilen hizmetler yukarıda aktarılan gelişmeler çerçevesinde farklılaşmaktadır. Bazı limanlarda, liman kapasite ve olanakları her türde gemiye hizmet verilmesine imkân sağlayabilirken, bazı limanların altyapısı sadece belli gemilerin yanaşabilmesine imkân tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir¹⁴. Dolayısıyla limanda verilecek hizmetlerde belirleyici olan liman altyapısı ve üstyapısı olmaktadır. Liman altyapısının en belirgin özelliği ise yüksek maliyetli ve uzun ömürlü olması ile buldukları coğrafi bölgenin şartları ile uyumlu bölünemez büyük birimler halinde yapılabilir olmasıdır¹⁵. Liman hizmetinin verilmesinde gerekli olan liman altyapısı, liman üstyapısı, hizmete uygun ekipman bir arada değerlendirildiğinde bu özellikler aynı zamanda pazara yönelik bir giriş engeli niteliği göstermektedir.
- (48) Yatırım maliyetlerinin yanında, limanın kurulması için gerekli olan idari izin süreçleri¹⁶, geçiş maliyetlerinin büyüklüğü, doğal engeller, işletme sözleşmelerinde yer alan bazı hükümler de giriş engeli yaratan diğer unsurlardır. Sayılan unsurları kısaca ele almak gerekirse, bunlar içerisinde yer alan geçiş maliyetlerinin büyüklüğü özellikle bir liman tesisinden diğerine geçilmesi sırasında oluşabilecek sermaye gereksiniminin boyutundan etkilenmektedir. Bir diğer unsur olan doğal engeller ise faaliyet göstermek için gerekli olan arazi veya sabit tesisin büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Özellikle limandaki rıhtımlar, depolama sahaları ve diğer sabit tesisler için belirli bir sabit tesis gerektiği gibi ihtiyaca uygun rıhtım genişliğinin ve derinliğinin sağlanması da ilave maliyetlere neden olabilmektedir.
- (49) Genel olarak kamu mülkiyetinde olan limanların, yatırım maliyetlerini devletten özel sektöre devretmek amacıyla özelleştirilmesi gerek dünyada gerekse ülkemizde hız kazanmıştır. Limanların özelleştirilmesinde en çok tercih edilen yöntem imtiyaz sözleşmeleri olup bu sözleşme kamunun işletme haklarını devlet onayına ve sözleşme hükümlerine bağlı kalmak kaydıyla özel sektöre devretmesini içermektedir¹⁷. Ülkemizde liman özelleştirmeleri, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un 15. ve 37. maddeleri uyarınca mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla bedel karşılığında belli süre işletme haklarının verilmesi veya kiralanması ve mülkiyetin devri dışındaki benzer diğer yöntemlerle gerçekleştirilmektedir. Bu sözleşmeler ile işletme hakkı genellikle çok

¹² UNCTAD (2018), *Review of Maritime Transport*, s. 73. (https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf, Erişim Tarihi: 10.04.2020).

¹³ UNCTAD (2017), *Review of Maritime Transport*. (https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf, Erişim Tarihi: 10.04.2020).

¹⁴ Kurulun 18.04.2019 tarihli ve 19-16/229-101 sayılı kararı, s. 6.

¹⁵ Sesli 2008, s. 8.

¹⁶ Türkiye bakımından liman inşaatı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, UAB, İller Bankası, Kültür ve Turizm Bakanlığı ve ilgili valilik ve belediyelerden görüş ve izin alınmasını gerektirmektedir. Liman inşaatının tamamlanmasını müteakip UAB, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü ile ilgili belediyelerden işletme izinleri süreci başlamaktadır.

¹⁷ Sesli 2008.

uzun süre¹⁸ ile özel sektör tarafına devredilebilmektedir. İmtiyaz sözleşmesi ile verilen işletme hakkı süresi, başka bir liman işletmesinin pazara girmesindeki bir diğer engel olarak ortaya çıkmaktadır.

- (50) Ülkemizde limanlar, işleticileri bazında özel limanlar (Gempport Limanı, Ambarlı limanı vb.), özelleştirilen limanlar (Hopa, Bandırma, Mersin Limanları vb.), özelleştirme kapsamında olan kamu limanları (Alsancak Limanı, TDİ Tekirdağ Limanı) ve hâlihazırdaki kamu limanları (TCDD Haydarpaşa Limanı, Türkiye Taşkömürü Kurumu Zonguldak Limanı, TDİ Kabatepe, Güllük Limanları, belediye limanları) olarak farklılık gösterdiğinden standart bir yapıya sahip değildir¹⁹.
- (51) 2018 yılı itibarıyla Türkiye’de faaliyet gösteren işletme izinli liman, şamandıra/platform ve boru hattı sistemi ile yat limanı sayısı (şehir hattı yanaşma yerleri ve balıkçı barınakları hariç) toplamda 225’tir. Söz konusu limanların 199’u özel sektör tarafından işletilmekte olup 14’ü kamu limanı, 12’si belediye limanı statüsündedir. Ülkemiz limanlarında yıllar itibarıyla elleçlenen yük miktarları aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

Tablo 1: Limanlarda Elleçlenen Toplam Yükün Yıllık Değişimi (Milyon Ton)

Yıl	Yükleme	Boşaltma	Transit	Toplam Elleçleme
2010	102,5	182,0	64,1	348,6
2011	103,0	195,9	64,4	363,3
2012	114,2	216,5	56,7	387,4
2013	115,6	215,6	53,7	384,9
2014	113,5	220,5	49,1	383,1
2015	118,0	234,9	63,1	416,0
2016	121,1	242,2	67,0	430,2
2017	143,6	264,2	63,4	471,2
2018	140,0	248,6	71,6	460,2

Kaynak: UAB Deniz Ticareti İstatistikleri-2018

- (52) Yukarıdaki tablodan, 2010 yılında 348 milyon ton olan elleçleme miktarının %32 artışla 2018’de 460 milyon tona yükseldiği görülmektedir. 2017’den 2018’e geçişte ise toplam elleçleme miktarında yaklaşık 10 milyon ton düşüş yaşandığı dikkat çekmektedir. Türkiye kıyılarında söz konusu elleçleme hizmetlerini gerçekleştiren limanlar aşağıdaki harita üzerinde gösterilmektedir:

Şekil 1: Türkiye Kıyılarında Faaliyet Gösteren Ana Limanlar

¹⁸ Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik’in 76. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan: “Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde ilgili mevzuatı uyarınca yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılması amacıyla, en fazla kırkdokuz yıla kadar kullanma izni verilebilir.” hükmü gereği en fazla 49 yıl kullanılmak üzere kiraya verilmektedir.

¹⁹ YILDIRIM, M.U. (2018), Liman Hizmet Tarifelerinin Dünyadaki Uygulamalarının İncelenmesi ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Denizcilik Uzmanlığı Tezi, Ankara.

Tablo 2: Türkiye'de Dökme Katı Yük ve Genel Kargo Elleçleyen İlk 20 Liman İşleticisi

Sıra	Limani İşleticisi	2016 (Milyon Ton)	2017 (Milyon Ton)	2018 (Milyon Ton)
1	İSDEMİR	13,6	15,7	15,5
2	İÇDAŞ	11,6	11,2	10,8
3	ERDEMİR	9,7	10,6	10,4
4	EREN	6,5	7,9	9,2
5	MİP	7,3	8,1	7,3
6	MMK	7,6	8,2	6,9
7	ÇOLAKOĞLU	4,5	5,1	5,4
8	YEŞİLYURT	4,7	5,6	5,0
9	BATILİMAN	2,7	3,5	3,9
10	AKÇANSA ÇANAKKALE	2,2	4,2	3,7
11	TOROSPORT	5,9	6,6	3,6
12	ÇELEBİ BANDIRMA	3,6	4,1	3,5
13	İDÇ	3,6	3,6	3,5
14	BORUSAN	3,5	3,7	3,3
15	LİMAK İSKENDERUN	2,9	2,3	2,9
16	CEYNAK SAMSUNPORT	2,1	2,9	2,8
17	MARTAŞ	2,5	2,8	2,8
18	POLİPORT	3,3	2,9	2,7
19	KROMAN	2,6	-	2,6
20	DİLER	2,4	2,5	2,4
TÜRKİYE TOPLAMI		121,5	200,9	197,63
ÖZEL LİMANLARIN PAYI		%97,0	%97,0	%97,9
KAMU LİMANLARININ PAYI		%3,0	%3,0	%2,1

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2019 Raporu

- (55) Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere dökme katı yük ve genel kargo elleçleme hizmetlerinde ilk sırada İSDEMİR yer alırken onu İÇDAŞ ve ERDEMİR takip etmektedir. PORT AKDENİZ ise bu yük türlerinde ilk yirmi liman arasında yer almamakta olup 2016-2018 döneminde PORT AKDENİZ'in elleçleme miktarı sırasıyla 767.312 ton, 672.103 ton, 691.005 ton şeklindedir.
- (56) Ülkemizdeki konteyner limanlarının büyük bir bölümünde konteyner yükleri dışında diğer yüklere de hizmet verilmektedir. Ayrıca işletme izinlerinde konteyner gemileri yer almakla birlikte günümüzde konteyner hizmeti vermeyen limanlar da bulunmaktadır. Ege Bölgesinde konteyner hizmeti veren limanlar; SOCAR, EGE GÜBRE, NEMPORT ve TCDD İZMİR iken Akdeniz Bölgesinde ise PORT AKDENİZ, MİP, ASSAN ve LİMAK İSKENDERUN tarafından işletilen limanlardır. Aşağıdaki tabloda Türkiye'de konteyner elleçleme hizmeti veren ilk yirmi liman işleticisi yer almaktadır.

Tablo 3: Türkiye'de Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman İşleticisi (TEU)

Sıra	Limani İşleticisi	2016	2017	2018
1	MIP	1.453.038	1.591.983	1.722.711
2	MARPORT	1.846.995	1.711.357	1.573.600
3	KUMPORT	664.787	1.063.246	1.258.294
4	ASYAPORT	694.107	1.002.133	1.117.749
5	TCDD İZMİR	682.057	639.300	647.715
6	DP WORLD	52.191	437.047	575.869
7	YILPORT	396.099	499.283	551.726
8	GEMPORT	356.461	474.019	524.652
9	EVYAP	688.496	369.659	464.756
10	NEMPORT	271.751	313.596	390.071
11	MARDAŞ	291.138	357.264	351.849
12	LİMAK İSKENDERUN	243.745	269.583	317.961
13	EGE GÜBRE	366.845	286.926	298.045
14	SOCAR TERMİNAL	-	149.311	277.000
15	BORUSAN	249.466	241.971	245.499
16	ASSAN	131.051	188.132	225.496
17	PORT AKDENİZ	172.036	200.117	186.290
18	RODA PORT	86.322	88.438	86.464
19	SAMSUNPORT	54.929	70.027	74.129
20	HAYDARPAŞA	109.675	86.709	56.067
TÜRKİYE TOPLAMI		8.911.073	10.165.981	11.065.236
ÖZEL LİMANLARIN PAYI		%91,1	%92,8	%93,7
KAMU LİMANLARININ PAYI		%8,9	%7,1	%6,3

Kaynak: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektörü 2019 Raporu

- (57) Yukarıdaki tabloda 2018 yılında MIP'in ülkemizde toplam konteyner yükünün %15,6'sını elleçleyerek 1,7 milyon TEU ile ilk sırada geldiği görülmektedir. 1,5 milyon TEU ile MARPORT ikinci, 1,2 milyon TEU ile KUMPORT üçüncü sırada yer almaktadır. PORT AKDENİZ ise ülkemizde toplam konteyner yükünün %1,6'sını elleçleyerek 186.290 TEU ile on yedinci sırada kendine yer bulmaktadır.

I.2.1. Limanlarda Sunulan Hizmetler

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

Tablo 4: Limanlarda Sunulan Hizmetler

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

Kaynak: Sesli 2008, s. 9

- (60) Tabloda, liman sahası içerisinde veya liman sahası dışında yüklere ve limana yaklaşan gemiye yönelik sunulan birçok hizmet kalemi yer almaktadır. Yukarıda sıralanan hizmet kalemleri genel nitelikte olup limanlarda sunulan ilave hizmetler her bir liman özelinde farklılaşabilmektedir.
- (61) Limanların hizmet verdiği yük tipleri konteyner, genel kargo, dökme katı yük (demir cevheri, kömür, tarımsal katı yük gibi), dökme sıvı yük, yolcu (kurvaziyer limanlar) ile araç ve Ro-Ro şeklinde ayrılabilir. Her bir yük tipine göre limanda sunulacak hizmete ilişkin operasyon süreci değişmekte; farklı ekipman ve altyapı ihtiyacı doğmaktadır. Dosya konusunun konteyner, genel kargo ve dökme katı yüklere verilen liman hizmetlerinde aşırı fiyat iddiasını içerdiği dikkate alınarak aşağıda limanların sadece bu yüklere yönelik hizmetlerinin açıklamalarına yer verilmektedir.
- (62) Konteyner taşımacılığı hizmetinin en önemli unsurlarından biri konteyner elleçlemeye yönelik terminal işletmeciliği hizmetidir. Terminal, belli bir yüke ya da yük grubuna hizmet veren liman ünitesidir. Bu açıdan, limanlar birden fazla terminallerden oluşan sistem bütünüdür. Bir limanda terminaller; gemilerden yük trafiğinin boşaltıldığı, gemilere yüklendiği deniz rıhtımları; yük trafiğinin belirli bir süre bekletildiği, depolandığı, biriktirildiği ambarlar, depolar ve toplanma sahaları; kara taşıtlarından yük trafiğinin boşaltıldığı kara taşıtlarına yüklendiği kara rıhtımları; terminal içerisinde yük trafiğinin elleçlenmesine, hareketine, taşıma işlemine olanak veren elleçleme araçları çalışma alanları şeklinde alt hizmet kanallarını içerir. Terminaller hizmet konusu yüke göre; konteyner terminali, genel yük terminali, dökme yük terminali olarak tanımlanırlar.
- (63) Genel kargo yüklerinin çoğu zaman meteorolojik koşullardan doğrudan etkilenmemesi için kapalı alanlarda depolanması gerekmektedir. Söz konusu yüklerin yükleme ve boşaltmada personel ihtiyacı konteynere göre daha fazladır.
- (64) Dökme yükler, dökme sıvı ve dökme katı yükler olmak üzere kendi içerisinde ikiye ayrılmaktadır. Dökme katı yükler, herhangi bir ambalaja tabi olmayan kömür, klinker, barit vb. yükleri içermektedir. Konteyner yüklerinin aksine genel kargo ve dökme yüklerde doğası gereği bir ambalaj söz konusu olmadığı için malların dış etkenlerden korunması amacıyla ambarlar ve antrepolar söz konusu yükler için vazgeçilmez unsurlardır²⁰.
- (65) Taşımaya konu yükün üretim tesisinden limana taşınması, liman içerisindeki işlemleri, gemiye yüklenmesi ve gemiden indirilmesi, varış noktasına ulaşmasına kadarki süreçte sektörde hizmet veren farklı oyuncular bulunmaktadır. Bu oyuncular taşıma hizmetinin türüne de bağlı olmak üzere aynı taşıma hizmetinde eş anlı hizmete dâhil olan ve hizmetin işleyişinde rol alan oyunculardır.

1.2.2. İlgili Mevzuat Kapsamında Liman Hizmetlerinin Fiyatlandırılması

- (66) Liman kullanıcılarının aldıkları hizmetler ile tesislerin kullanımı için yapmaları gereken ödemeler liman tarifeleri üzerinden belirlenmektedir. Hizmet tarifesi belirleme yetkisi ise limanların yönetim modellerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Nitekim TDİ ve TCDD kontrolünde olan kamuya ait limanlar bu kurumlar tarafından belirlenmiş tarifeleri uygulamaktadır. Özelleştirilmiş limanların ise kendi tarifelerini uygulamaları esas olmakla birlikte, işletme hakkının devrini konu alan sözleşmelerde yer alan bazı hükümler bu limanlarda tarifelerin serbest bir şekilde belirlenmesini üç ila beş yıllık bir süre ile sınırlandırabilmektedir.
- (67) Bahse konu husus özelleştirme sözleşmelerinin her birinde yer almamakta, ayrıca TDİ ve TCDD tarafından düzenlenen sözleşmelerde de uygulama farklılıkları bulunmaktadır.

²⁰ TCDD (2009), TCDD ve Limancılık, s. 200-202.

Örneğin, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, TDİ ve işletmeci şirketler arasında yapılan “İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri”nde, limanların tüm altyapı ve üstyapı donanımları ile ilgili yatırımların işletmeci tarafından karşılanması, elde edilecek gelir ve karlardan TDİ’ye belirlenmiş oranlarda aktarım yapılması, liman tarifelerinin en fazla %20 oranında artırılması ve özelleştirmeyi takip eden ilk beş yılda tarife değişikliklerinin TDİ’nin onayına tabi olması hüküm altına alınmıştır.

- (68) TCDD’nin taraf olduğu “İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri”nde ise TDİ’nin taraf olduğu benzer kapsamdaki sözleşmelerden farklı olarak eşit konumdaki yük ve gemi sahipleri arasında ayrımcılık yapılmasının yasaklandığı, fahiş fiyatlandırmanın engellenmesine yönelik bazı düzenlemeler getirildiği, üç yıllık bir dönem için hâlihazırda uygulanmakta olan daha yüksek fiyat uygulanmaması şartı getirildiği, söz konusu sürenin sona ermesinden sonra ise uygulanacak fiyatın fahiş olup olmaması yani fiyatın maliyetinin ciddi şekilde üstünde olup olmaması bakımından denetleneceği, sözleşme hükümlerine riayetinin denetlenmesi amacıyla muhtemel ayrımcılık ve aşırı fiyatlama mağdurları için TCDD’ye şikâyet imkânı düzenlendiği görülmektedir. Dolayısıyla, TCDD’nin “İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri” kapsamında kendisine ait özelleştirilmiş limanlar bakımından fiyatları denetleyebilme yetkisi bulunmaktadır.
- (69) Soruşturma tarafı PORT AKDENİZ açısından bakıldığında, TDİ’ye ait olan Antalya Limanının işletme hakkının 30 yıllığına devrini sağlayan sözleşmede özelleştirme sonrasında ilk beş yıl boyunca uygulanacak tarifelere ilişkin bir düzenleme yer alırken bu sürenin bitiminden sonra limanda uygulanacak tarifelerde işletcinin yetkili olduğu ve TDİ’nin fiyatlara ilişkin bir denetim yetkisinin bulunmadığı görülmektedir.
- (70) 01.11.2011 tarihli ve 28102 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 9. maddesinde:

“Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevlerinden biri şudur: “Deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; liman, iskele ve kıyı yapılarının kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek.”

hükmü yer almaktadır. Söz konusu hüküm ile UAB’nin limanlarda sunulan hizmetlere ilişkin belirlenen tarifelere müdahale etme yetkisini haiz olduğu ve taban veya tavan ücret belirleme konusunda yetkilendirildiği anlaşılmaktadır. UAB tarafından 2003 yılında “Türkiye Limanları Kılavuz, Römorkör, Palamar, Barınma, Demirleme ve Atık Alım Hizmetleri Ücret Tarifeleri” kapsamında limanlarda gemilere yönelik römorkaj, pilotaj ve palamar azami ücretlerini içeren tarifelerin düzenlendiği, ancak bahse konu düzenlemede limanların yüklere yönelik hizmetlerinde herhangi bir düzenlemeye yer verilmediği görülmektedir.

- (71) UAB ile 03.02.2020 tarihinde yapılan görüşmeden, 25.10.2019 tarihli “Kıyı Tesislerinde Verilen Hizmet Kalemlerinin Belirlenmesi ve Uygulanmasına İlişkin Tebliğ Taslağı”nın hazırlandığı bilgisi edinilmiştir. Söz konusu Tebliğ ile liman hizmetlerine ilişkin azami ücretler belirlenmeksizin yalnızca hizmet kalemlerinin belirlendiği, böylece tesislerin keseceği faturaların karşılaştırılmasında kullanıcılar için şeffaflığın sağlanması ve keyfi hizmet kalemlerinin yaratılmasının önlenmesi amaçlanmıştır. Tebliğ kapsamında belirtilmeyen hizmet kalemlerinin yürürlüğe girmesi ise UAB onayına tabi kılınmıştır. Netice itibarıyla söz konusu düzenleme ile söz konusu hizmet kalemlerine ilişkin bir ücret tarifesi oluşturulması planlanmamakta, limanlarda sunulan hizmet kalemlerinin yeknesaklaştırılması amaçlanmaktadır. Nitekim Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanan Dış Ticaret İşlemlerine İlişkin Belge ve Maliyetlerin Azaltılması ve Bu Konudaki

Farkındalığın Artırılması Çalıştayı Sonuç Raporu'nda (Çalıştay Raporu), sektörün oldukça karmaşık bir yapıya sahip olduğu, bu sebeple sektörde yer alan terimlerin ve liman işletmelerince verilen hizmetler ve bu hizmetlerden doğan fiyatların yeknesaklaştırılması gerektiği hususları yer almıştır.

- (72) 10.03.2018 tarih ve 30356 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 7099 sayılı Kanun ile 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 218. maddesine eklenen

"Türkiye ile diğer ülkeler arasında deniz ve havayolu ile yapılan eşya ve yolcu taşımalarında yararlanılan deniz ve havalimanlarını işleten kuruluşlar ile geçici depolama yeri işleticileri, gümrüklü sahalarda 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kapsamı dışında bulunan gümrük iş ve işlemleri ile ilgili tahmil, tahliye, ardiye, saha içi taşıma ücretleri ve benzeri masrafların belirlenen azami bedellerine uymakla yükümlüdür..."

hükmü ile Ticaret Bakanlığı deniz ve havalimanlarında gümrük iş ve işlemleriyle ilgili hizmetlerdeki azami ücretlerin belirlenmesi konusunda yetkili kılınmıştır. Yine 4458 sayılı Kanun'un 241. maddesine eklenen *"Bu Kanunun 218 inci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca Bakanlıkça belirlenen azami bedellere uyulmaması halinde her bir işlem için beş bin Türk lirası usulsüzlük cezası uygulanır."* hükmü ile söz konusu düzenlemenin ihlali idari para cezasına bağlanmıştır. Söz konusu yetkiye istinaden, deniz limanlarında UAB'nin görev alanı dışında bulunan ve gümrük iş ve işlemleriyle ilgili olan hizmetlerden alınacak azami ücretleri belirleyen 2019/8 sayılı Genelge Ticaret Bakanlığı tarafından 08.04.2019 tarihinde yürürlüğe konulmuştur. Anılan Genelge'de özetle, gümrük iş ve işlemleri doğrudan ilgili olduğu tespit edilen tam muayene, kısmi muayene, X-Ray, numune alma ve tartım hizmetlerine ilişkin azami ücret tarifesi belirlenmiştir. Sonuç olarak, gümrük iş ve işlemleri dolayısıyla liman işletmelerince alınan ücretler Ticaret Bakanlığının düzenlemesiyle kontrol altına alınmış olsa da ücretlerin büyük bir bölümünü oluşturan yüklerin elleçlenmesi dâhil gümrük iş ve işlemleriyle ilgili olmayan hizmetlerde herhangi bir düzenlemeye gidilmemiştir.

- (73) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde, liman hizmet tarifelerinde UAB'nin denetim ve düzenleme yetkisi bulunmakla birlikte, Bakanlığın limanların gemilere yönelik hizmetleri dışında liman hizmet tarifelerini düzenlemediği, Ticaret Bakanlığının ise limandaki gümrükle iş ve işlemlerle ilgili sınırlı olmak üzere azami tarifeleri belirlediği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, dosya konusunu oluşturan PORT AKDENİZ'in konteyner, genel kargo ve dökme katı yüklere ilişkin verilen hizmetlerin tarifelendirmesinde serbest olduğu söylenebilecektir.

1.3. İlgili Pazar

1.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (74) İlgili ürün pazarının, belirli bir ürün ile tüketici gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından benzer olan ürünlerden oluştuğu kabul edilmektedir. Başka bir deyişle ilgili ürün pazarı; ürün özellikleri, fiyatları ve kullanım amaçları bakımından tüketici tarafından ikame edilebilir sayılan bütün ürünleri kapsamaktadır. Bu kapsamda, talep ikamesinin ilgili ürün pazarı tanımında belirleyici etkisi yüksek olmakla birlikte, arz ikamesi de talep ikamesine eşdeğer etkisi olduğu durumlarda hesaba katılmaktadır. Bahsi geçen unsurlardan hareketle, ilgili ürün pazarının tanımına ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (75) Limanlar açısından ilgili ürün pazarının tanımlanmasının başlangıç noktasını limanda sunulan hizmetlerin belirlenmesi oluşturmaktadır. Yukarıda "Limanlarda Sunulan Hizmetler" bölümünde de detaylarına yer verildiği üzere, limanlarda sunulan hizmetler

yüklere ve gemilere olmak üzere temelde ikiye ayrılmaktadır. Yüklere yönelik verilen hizmetler bağlamında, farklı tipteki yük ve bu yüklerin ihtiyaçlarına özgülünen gemiler için limanlarda operasyonel bakımdan farklı bir hizmet sunulduğu gibi farklı tipte elleçleme ve depolama ekipmanı ile farklı rıhtım özelliklerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu bakımdan, limanın hizmet verdiği yük tipi ilgili ürün pazarı tespitinde belirleyici bir konuma gelmektedir. Bunun yanında gemi türü, yükün menşei ve varış yerleri, elleçleme sırasında ihtiyaç duyulan ekipman, lojistik zincirindeki alternatif taşıma şekilleri, limana uğrayan gemilerin büyüklüğü, müşteri tercihleri gibi unsurlar da pazarın tanımlanmasında dikkate alınabilmektedir²¹.

- (76) Yukarıda da yer verildiği üzere, PORT AKDENİZ liman hizmetleri kapsamında genel kargoya, dökme katı yüke, konteyner yüklerine, özel projelere ait standart dışı yüklere ve yolculara hizmet sunmaktadır. Bunların yanında teşebbüsten gönderilen bilgilerden, limanda dökme sıvı yüklere yönelik de hizmet verildiği görülmekle birlikte, bu hizmetin 2014 yılında iki, 2015 yılında bir ve 2016 yılında iki ay olmak üzere toplamda sadece beş ay ile sınırlı olduğu, dolayısıyla bu tip yüklere yönelik faaliyetlerin son derece kısıtlı olduğu ve sürekliliğinin olmadığı anlaşılmaktadır. Şikâyet konusu iddialar ve PORT AKDENİZ'in başlıca faaliyet alanları dikkate alınarak konteyner, genel kargo ve dökme katı yüklere yönelik sunulan hizmetler inceleme konusunu oluşturmaktadır.
- (77) Sözü konusu yüklere ilişkin ilgili ürün pazarının tanımlanması için öncelikle deniz yolu taşımacılığının diğer taşıma sistemleri ile ikame edilebilirliğine bakmak yerinde olacaktır. Bu noktada belirtilmesi gereken ilk husus, her taşımacılık türünün farklı sermaye kullanımına, organizasyon yapısına ve hukuki düzenlemelere tabi ve her taşımacılık türündeki taşıyıcıların farklı iş tecrübesine ve bilgi birikimine sahip olduğudur. Ayrıca deniz yolu taşımacılığı, kullanılan gemiler ve çeşitli ekipman için gerekli olan yatırım maliyetleri, gerekli zaman, yönetim ve teknoloji gibi faktörler nedeniyle giriş engellerinin yüksek olduğu bir sektördür²². Bu özellikler karşısında, deniz yolu taşımacılığının diğer taşıma sistemleri ile arz yönlü ikame edilebilirliğinden bahsetmek oldukça güçtür.
- (78) Talep ikame edilebilirliği açısından bakıldığında, taşıma türlerinin tercihinde mesafeye veya taşınan hacme bağlı olarak hizmetin maliyeti, mevsimsel koşullara uygunluğu, hızı ve güvenliği gibi çok sayıda unsur rol oynamakla birlikte, deniz taşımacılığının ağır veya hacimli yüklerin taşınmasında en ekonomik taşıma türü olması bu taşıma türünün diğer taşımacılık türleri ile ikame edilebilirliğini büyük ölçüde sınırlandırmaktadır. Nitekim Avrupa Komisyonu (Komisyon) da liman hizmetlerinin diğer taşıma türleri ile ikame edilebilirliğini *Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* kararında²³ ele almış ve kararda Öresund Köprüsü'nde sunulan hizmetle limanda sunulan hizmetin ikame olup olmadığı incelenmiştir. Kararda, müşterilerin (yolcu feribot operatörlerinin) köprü altyapısını kullanamayacağı ve arz bakımından da liman altyapısının köprü altyapısıyla ikame olamayacağı dikkate alınarak söz konusu köprü pazara dâhil edilmemiştir. Kurulun genel yaklaşımında da deniz taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinden ayrı bir pazar olarak ele alınmakta olup bu durum temelde deniz taşımacılığının daha ekonomik olmasına ve çok büyük miktarda yükün tek seferde taşınmasına dayandırılmaktadır²⁴.

²¹ Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı kararı

²² FEARNLEY CONSULTANTS AS (2006), "Legal and Economic Analysis of Tramp Maritime Services", https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/tramp_report.pdf, Erişim Tarihi: 10.04.2020.

²³ Case COMP/A.36.568/D3- *Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* [2004], para. 73.

²⁴ Bkz. Kurulun 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı kararı, para. 18; Kurulun 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı kararı, para. 32.

- (79) Mevcut dosya kapsamında alternatif taşıma türlerinin deniz yolu taşımacılığına ikame edilebilir olup olmadığının ortaya konması adına müşterilerin görüşlerine başvurulmuştur. Müşterilerden gelen cevabi yazılarda genel olarak;
- Müşterilerden çoğunun denizaşırı mesafelerde sadece deniz yolu ile taşımayı tercih ettiği,
 - Kısmen diğer taşımacılık türlerini tercih eden teşebbüsler bulunmakla birlikte bunun toplam taşımacılığın içinde küçük bir pay teşkil ettiği,
 - Deniz yolu taşımacılığının tercih edilmesinde;
 - Deniz yolu taşımacılığının daha güvenli ve hızlı olması,
 - Başta Amerika ve Çin gibi ülkelere kara yolu bağlantısının olmaması,
 - Kara yolu taşımacılığında malın hasar görme ihtimalinin daha yüksek ve teslimat süresinin daha uzun olması ile geçiş yapılan ülkelerdeki çeşitli problemlerin taşımacılıkta aksamaya neden olması,
 - Özellikle mermer ve çimento gibi tonajı yüksek ürünlerin kara yolu ile taşınmasının mümkün olmaması,
 - Demir yolu ağlarının yetersizliği ile hava yolu taşımacılığının navlun ücretlerinin yüksek olması ve ağır tonajlı yüklerin taşınmasına uygun olmaması
- gibi çok sayıda faktörün rol oynadığı belirtilmektedir.
- (80) Yukarıda yer verilen açıklamalardan, bu teşebbüsler nezdinde deniz yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türleriyle ikame edilebilir olmadığı söylenebilecektir.
- (81) Dosya kapsamında ayrıca konteyner, genel kargo ve dökme katı yüklere yönelik liman hizmetlerinin birbiriyle ikame edilebilirliğinin de değerlendirilmesi gerekmektedir. Yukarıda da değinildiği üzere Liman hizmetleri sektörü yüksek giriş engelleri ile karakterize olmaktadır. Nitekim konteynerlere, genel kargo ve dökme katı yüklere ve bu yükleri taşıyan gemilere yönelik hizmet sunan limanların tesisleri, bu yüklerin ve gemilerin ihtiyaçlarına özgü inşa edilmiş olup bunlara uygun ekipmanı bünyesinde barındırmaktadır. Bu durum karşısında OECD, arz ikame edilebilirliğinin liman hizmetlerine ilişkin ilgili pazarın tanımlanmasında önemli bir yönü olmadığını belirtmekte olup bu durumu konteynerlere yönelik hizmet veren bir limanın belli bir maliyet ve zaman gecikmesi olmaksızın yolculara yönelik hizmet veremeyeceği şeklinde örneklendirmiştir²⁵.
- (82) Komisyonun liman hizmetlerine ilişkin ilgili ürün pazarının tanımlanmasındaki yaklaşımına bakıldığında genel olarak parça (özellikle konteyner), dökme katı ve sıvı yüklere sunulan liman hizmetleri ayırımında yoğunlaştığı görülmektedir²⁶. Komisyon bunun da ötesinde belli durumlarda alt kırılımlara da gidebilmektedir²⁷.
- (83) Kurulun geçmiş tarihli kararlarına bakıldığında da Komisyon ile benzer bir ayırımı benimsediği görülmektedir. Nitekim Kurulun *Grup Maritim/APM Nihai İnceleme* kararında²⁸ bu yüklere yönelik liman hizmetlerinin ayrı pazarların konusunu oluşturması,

²⁵ OECD (2011), "Competition in Ports and Port Services", <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>, s. 27, Erişim Tarihi: 10.04.2020.

²⁶ BLANCO, L. O. ve B. V. HOUTTE (2017), *EU Regulation and Competition Law in The Transport Sector*, Oxford University Press, 2. Baskı, New York.

²⁷ Örneğin konteynerlere yönelik liman hizmetleri pazarı transit-hinterland trafiğine göre ayrıma tabi tutulabilirken dökme sıvı ve katı yüklere yönelik liman hizmetleri pazarı belli tür yüklere/yük gruplarına göre ayrıştırılabilmektedir. Mevcut soruşturma kapsamında gerekli görüldüğü hallerde alt kırılım tartışmalarına yer verilmektedir.

²⁸ Kurulun 11.05.2016 tarihli ve 16-16/267-118 sayılı kararı.

“...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.”

şeklinde açıklanmıştır. Kurulun liman hizmetlerine ilişkin geçmiş kararlarına bakıldığında, ilgili ürün pazarlarının genel olarak aşağıdaki şekilde tanımlandığı görülmektedir:

Tablo 5: Kurul Kararlarındaki Liman Hizmetlerine İlişkin İlgili Ürün Pazarı Tanımları

Karar Tarihi/Sayısı	Karar Türü	İlgili Ürün Pazarı
12.06.2008 08-39/517-191	Özelleştirme Nihai Bildirim	“Konvansiyonel yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı”, “Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”, “Tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı” ve “Feribotla yolcu taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı”
08.07.2010 10-49/922-325	Devralma	“Dökme kuru yük, genel kargo, konteyner elleçleme hizmetleri pazarı” ve “Kruvaziyer gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı”
25.11.2010 10-73/1518-580	Önaraştırma	“Dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “Dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “Genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı” ve “Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”
07.08.2014 14-26/527-233	Özelleştirme	“Dökme kuru yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “Dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri pazarı”, “Genel kargo elleçleme hizmetleri pazarı”, “Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı” ve “Ro-Ro elleçleme hizmetleri pazarı”
31.05.2018 18-17/303-152	Muafiyet	“Kuru yük liman işletmeciliği pazarı”, “Sıvı yük liman işletmeciliği pazarı”, “Genel kargo liman işletmeciliği pazarı”

- (84) Tabloda yer verilen Kurul kararları incelendiğinde, ilgili ürün pazarlarının limanlarda elleçlenen yük tiplerine göre alt kırılımlara indirgenmiş şekilde ayrı tanımlandığı görülmektedir. Kararların bazılarında ise bu yüklere yönelik liman hizmetlerinin aynı ilgili ürün pazarı tanımı altında birlikte ele alındığı görülmekle birlikte, bu kararlarda değerlendirmelerin hizmetlere göre ayrı ayrı yapılması, bu hizmetler arasındaki farklılıkların dikkate alındığını ve esasında ayrı ilgili ürün pazarlarının konusunu oluşturduklarının kabul edildiğini göstermektedir. Nitekim Antalya Limanının özelleştirilmesine ilişkin Kurulun 09.10.2006 tarihli ve 06-72/951-273 sayılı kararında da limanın dökme katı ve sıvı yük, genel kargo, Ro-Ro, konteyner ve yolcu gemilerine hizmet veren çok amaçlı bir liman olduğu göz önüne alınarak ilgili ürün pazarı “dökme kuru ve sıvı yük, genel kargo, konteyner elleçleme ve kruvaziyer limanı hizmetleri pazarı” olarak tespit edildiği görülmektedir.
- (85) Yukarıda verilen bilgiler ilgili ürün pazarına ilişkin olarak konteyner, dökme katı ve genel kargo yük elleçleme hizmetlerinin ayrı ilgili ürün pazarlarının konusunu oluşturduğuna işaret etmektedir. Buna ilaveten, soruşturma kapsamında ilgili pazarın tanımlanması konusunda ekonomik analiz sonuçlarına da bakmak gerekmektedir. Bu kapsamda, ekonomik analizde ilgili ürün pazarının belirlenmesine ilişkin fiyat korelasyon testi tercih edilmiş olup görüşün detaylarına aşağıda yer verilmiştir.
- (86) Korelasyon, iki değişken arasındaki karşılıklı bağımlılığı belirten genel bir terimdir²⁹. Bununla birlikte söz konusu “karşılıklı bağımlılık” (*interdependence*), esasen her durumda bir “nedensellik ilişkisi”nin (*causality*) varlığı anlamına gelmemektedir. Korelasyon katsayısı “-1” ve “+1” arasında değerler almaktadır. “-1” (negatif)

²⁹ EVERITT, B. S. ve A. SKRONDAL (2010), The Cambridge Dictionary of Statistics, Fourth Edition, Cambridge University Press, 2010.

korelasyon katsayısı, değişkenler arasında ters yönlü tam doğrusal ilişkiyi; “+1” (pozitif) korelasyon katsayısı aynı yönlü tam doğrusal ilişkiyi belirtmektedir. “0” korelasyon katsayısı ise iki değişken arasında doğrusal bir ilişki olmadığını ifade etmektedir. Bu çerçevede iki fiyat serisi arasındaki korelasyon katsayısı “+1” seviyesine yaklaştıkça ilgili ürünlerin fiyat hareketleri arasındaki benzerlik artarken, bu değerden uzaklaştıkça söz konusu benzerlik azalmaktadır. Benzer şekilde aynı coğrafi alan içinde yer alan ürünlerin fiyatlarının farklı coğrafi alanlarda değişime konu ürünlere kıyasla daha yüksek korelasyon göstermesi beklenecektir. Bu bakımdan, fiyat korelasyonu analizi hem ilgili ürün pazarının hem de ilgili coğrafi pazarın tespiti için yararlanılabilen bir testtir³⁰.

- (87) İlgili pazarların tespitinde fiyat korelasyon testleri, geleneksel olarak fiyatların doğal logaritmaları kullanılarak yapılmaktadır³¹. Öte yandan limanlar tarafından hizmet tarifelerinin büyük ölçüde USD cinsinden belirlenmesi dikkate alınarak, kurdaki değişimin hizmet fiyatları üzerindeki etkilerini kontrol edebilmek ve böylelikle yukarıda daha önce bahsedilen *sahte korelasyon* riskini asgariye indirebilmek adına, analizin bu kısmında USD cinsinden hesaplanan birim fiyatların doğal logaritmaları kullanılmıştır³². Bu çerçevede aşağıda, verileri analize konu edilen limanlardan inceleme döneminde her üç yük kategorisi bakımından da (aynı aylara ilişkin) asgari yirmişer gözlem sunabilenler için konteyner, dökme katı yük ve genel kargo yük türlerine dair hizmetlerin aylık birim fiyatları arasında hesaplanan korelasyon katsayıları tablo halinde sunulmaktadır.

Tablo 6: Limanlara Göre Konteyner, Dökme Katı Yük ve Genel Kargo Hizmetleri Fiyat Korelasyon Matrisleri, 2014.1 – 2019.6

liman = celebi (Gözlem Sayısı =66)	lnp_kont_teu_usd	lnp_dk_usd	lnp_gk_usd
lnp_kont_teu_usd	1		
lnp_dk_usd	-0.228	1	
lnp_gk_usd	-0.213	0.119	1
liman = egegubre (obs=45)	lnp_kont_teu_usd	lnp_dk_usd	lnp_gk_usd
lnp_kont_teu_usd	1		
lnp_dk_usd	0.356	1	
lnp_gk_usd	0.276	0.852	1
liman = limak (obs=66)	lnp_kont_teu_usd	lnp_dk_usd	lnp_gk_usd
lnp_kont_teu_usd	1		
lnp_dk_usd	0.028	1	
lnp_gk_usd	0.587	0.258	1
liman = mardas (obs=63)	lnp_kont_teu_usd	lnp_dk_usd	lnp_gk_usd
lnp_kont_teu_usd	1		
lnp_dk_usd	-0.323	1	
lnp_gk_usd	0.505	-0.461	1
liman = portakdeniz (obs=63)	lnp_kont_teu_usd	lnp_dk_usd	lnp_gk_usd
lnp_kont_teu_usd	1		
lnp_dk_usd	-0.04	1	
lnp_gk_usd	0.27	-0.195	1
Kaynak: Limanlar tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.			

³⁰ Rekabet Kurulu Kararlarında Kullanılan İktisadi Analizlere Yönelik El Kitabı, s. 8-10, <https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/geneldosya/1-rikel-pdf>, (Erişim tarihi: 10.04.2020).

³¹ LIANOS, I. ve C. GENAKOS (2013), “Econometric Evidence in EU Competition Law: An Empirical and Theoretical Analysis”, *Handbook on European Competition Law – Enforcement and Procedure* içinde, ed. Ioannis Lianos ve Damien Geradin, Edward Elgar Publishing, s. 4.

³² Zira tarifeler USD cinsinden belirlenirken, TL cinsinden hesaplanacak birim fiyatlarda salt kurdaki değişimlerden kaynaklı yüksek bir korelasyon tespit etmek şartırcı olmayacaktır.

- (88) Tablonun incelenmesinden, genel itibarıyla limanlar tarafından bahse konu yük türlerine dair hizmetler için uygulanan birim fiyatlar arasındaki korelasyonun oldukça sınırlı olduğu göze çarpmaktadır. Yalnızca (.....) için ve dökme katı yük ile genel kargo yükleri arasında olmak üzere, 0,85 gibi görece yüksek kabul edilebilecek bir korelasyon katsayısı hesaplanmış olmakla beraber, bu gözlemin istisnai bir nitelik taşıdığı anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ özelinde de yük türlerine göre birim fiyatlar arasında kayda değer bir korelasyon bulunmadığı görülmektedir.
- (89) Bu itibarla Ekonomik Analiz Raporu'na göre, gerek yukarıda yer verilen limanlar tarafından bizzat kendi hizmet birim fiyatları arasındaki korelasyonun dahi oldukça düşük olması, gerekse PORT AKDENİZ tarafından sunulan savunmalarda tespit edilen ilgili ürün pazarı tanımına dönük herhangi bir eleştiri getirilmemiş olması dikkate alınarak bu hususta ilave bir analize ihtiyaç bulunmadığı ve soruşturma konusu "konteyner elleçleme hizmetleri", "dökme katı yük elleçleme hizmetleri" ve "genel kargo elleçleme hizmetleri"nin ayrı birer ilgili ürün pazarı niteliği taşıdığı sonucuna varılmıştır³³.
- (90) Öte yandan liman hizmetleri açısından belirli koşullarda ilgili pazar tanımının farklı müşterilere veya müşteri gruplarına göre yapılabilmesi de söz konusu olabilmektedir. Nitekim OECD, liman işletmecisinin yüksek ve düşük ödeme yapma isteğinde olan müşteriler arasında farklı bir tutum benimsediği ve bu müşteriler arasında arbitrajın mümkün olmadığı hallerde ilgili pazarın müşteri gruplarına göre tanımlanabileceğini belirtmektedir³⁴. Bu bakımdan i) müşteriler arasında fiyat farklılaştırması olduğu ve ii) arbitrajın mümkün olmadığı hallerde müşteri özelinde pazar tanımı yapılabileceği değerlendirilebilecektir. Dosya kapsamında elde edilen bilgilere bakıldığında, PORT AKDENİZ tarafından uygulanan çeşitli indirim uygulamaları olduğu; bu uygulamaların bir kısmının müşteri özelinde, bir kısmının yük cinsleri bazında ve bir kısmının ise tüm müşterilere yönelik olduğu görülmektedir. Bunlar içerisinde yer alan belli müşterilere uygulanan indirim uygulamalarının hangi müşterilere ve hangi koşullarda uygulandığı aşağıdaki tablolardan görülebilmektedir:

³³ Ayrıca PORT AKDENİZ'in inceleme döneminde dökme sıvı yük elleçleme hizmetlerinin yalnızca belirli yıllarla sınırlı ve dökme katı yük elleçleme hizmetlerine kıyasla ihmal edilebilir seviyede olması nedeniyle söz konusu ilgili ürün pazarı kapsamının dökme katı yüküyle sınırlı tutulmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

³⁴ OECD (2011), s. 33.

Tablo 7: PORT AKDENİZ'in 2014-2017 Yılları Arasında Müşteri Özelinde Uyguladığı İndirimler

Limana Müşterisi	İndirimin Uygulandığı Yıl	Yük Türü	Standart Fiyat (\$/ton)	Tonaj Aralığı	İndirimli Fiyat (\$/ton)	Açıklama	
(.....)	2014	Genel kargo	7,07	(.....)	(.....)	(.....)	
		Dökme kargo	5,57	(.....)	(.....)	(.....)	
(.....)		Genel kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
			(.....)		(.....)	(.....)	
			(.....)		(.....)	(.....)	
			(.....)		(.....)	(.....)	
			(.....)		(.....)	(.....)	
			(.....)		(.....)	(.....)	
(.....)		Dökme kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
			(.....)		(.....)	(.....)	
			(.....)		(.....)	(.....)	
			(.....)		(.....)	(.....)	
(.....)		2015 2016	Genel kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
			Dökme kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	Dökme kargo		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)			(.....)				
(.....)	Genel kargo		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)			(.....)				
(.....)	2017		Genel kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
			Dökme kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)		Genel kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)			(.....)				
(.....)		Dökme kargo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)			(.....)				
(.....)		Dökme kargo (terminal)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
		Dökme kargo (ardiye)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)		Genel kargo (terminal)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
		Dökme kargo (ardiye)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından gönderilen bilgiler.

Tablo 8: PORT AKDENİZ'in 2018 Yılında (.....) ve (.....) Hariç Diğer Müşterilere Özel Uyguladığı İndirimler

Limana Müşterisi	Yük Türü	Standart Fiyat (\$/ton)	İndirimli Fiyat (\$/ton)
(.....)	Dökme kargo	(.....)	(.....)
(.....)	Genel kargo	(.....)	(.....)
	Dökme kargo	(.....)	(.....)
(.....)	Dökme kargo (terminal)	(.....)	(.....)
	Dökme kargo (ardiye)	(.....)	(.....)

(.....)	Genel kargo (terminal)	(.....)	(.....)
(.....)	Dökme kargo (ardiye)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından gönderilen bilgiler.

Tablo 9: PORT AKDENİZ'in 2018 Yılında (.....) ve (.....)'ya Özel Uyguladığı İndirimler

Yük	Standart Tarife (\$)	(.....) Tarife	(.....) Tarife
SILOBAS	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)
SLING	(.....)	(.....)	(.....)
KÖMÜR	(.....)	(.....)	(.....)
DEMİR CEVHERİ	(.....)	(.....)	(.....)
KLİNKER	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından gönderilen bilgiler.

- (91) Tablolardaki bilgiler doğrultusunda, 2014-2018 döneminde Antalya Limanından hizmet alan yüklerin tonaj bakımından yaklaşık %90'ını aşan altı müşteriye PORT AKDENİZ tarafından genel olarak birbirinden farklı oranlarda ve koşullarda indirim uygulandığı anlaşılmaktadır. Ancak tablo bütünüyle incelendiğinde söz konusu altı müşteriyle PORT AKDENİZ arasında her yıl düzenli olarak devam eden bir indirim anlaşmasının bulunmadığı, yıl içerisinde indirim uygulanan müşterilerin yıldan yıla değiştiği anlaşılmaktadır. Tablodan ayrıca, ilgili dönemde (.....) ve (.....)'nin düzenli olarak indirim uygulanan müşteriler arasında yer aldığı; bunlardan (.....)'in diğerlerine nazaran indirim oranının daha fazla olduğu görülmektedir. İndirim oranı bakımından (.....)'tan sonra gelen (.....)'nin ise 2015 ve 2016 yıllarında indirim uygulanan müşteriler arasında yer almadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca PORT AKDENİZ'in 2018 yılına dek herhangi bir miktara bağlı kalmaksızın uyguladığı indirimleri bu yıldan itibaren (.....) ve (.....) için geriye dönük ve üst dilim indirimleri şeklinde uygulamaya başladığı anlaşılmaktadır. Söz konusu indirim uygulamaları müşteriye özel olduğundan müşteriler arasında arbitraj imkânının bulunmadığı da söylenebilecektir. Nitekim yerinde incelemelerde elde edilen belgeler incelendiğinde de indirim tarifelerinin uygulanan şirket ve bu şirketin kardeş şirketleri veya ithalatçı ya da ihracatçı aracı firmaları için geçerli olduğunun müşterilere bildirildiği görülmektedir. Diğer yandan, dosya kapsamında olası daha dar pazar tanımının dosya kapsamındaki bulguları etkilemeyeceği dikkate alınarak müşteriler bakımından daha alt bir pazar tanımının detaylı bir şekilde değerlendirilmesine gerek görülmemiştir.

- (92) Yukarıda verilen bilgiler doğrultusunda, dosya kapsamında ilgili ürün pazarı;

- "konteyner elleçleme hizmetleri pazarı",
- "dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarı",
- "genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarı"

olarak belirlenmiştir. Bunların yanında teşebbüsten gönderilen bilgilere göre, dökme sıvı yük konusundaki faaliyetlerin sürekliliğinin olmadığı ve 2016 yılından bu yana sözü edilen yük tipine yönelik hizmetin olmadığı dikkate alınarak bu yük tipi için ayrıca bir ilgili ürün pazarı tanımı yapılmamıştır.

1.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (93) Liman hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarlar genel olarak limanın hizmet verdiği coğrafi pazar tarafından belirlenmektedir³⁵. İlgili coğrafi pazar gerek limanın bulunduğu coğrafi konum gerekse limanın hizmet verdiği diğer liman ve hatlar ile

³⁵ Bkz. Case M.8459 - TIL/PSA/PSA DGD [2017], para. 18.; Case M.8330 - MAERSK LINE/HSDG [2017], para. 30.

ilişkilendirilmektedir. Anılan durum, limanlarla ilgili olarak kullanılan ve yakalama alanları (*catchment areas*) olarak isimlendirilen, ilgili limana hizmet veren ya da ilgili limanın hizmet verdiği limanlar ve/veya coğrafi alanları kapsayan, diğer bir deyişle limanın rekabet edebileceği coğrafi aralıklar ile açıklanmaktadır³⁶. İnceleme konusu Antalya Limanının hinterlant trafiğine/art alana ait yüklere hizmet verdiği dikkate alındığında ilgili coğrafi pazarın kapsamını belirlerken Antalya Limanının hinterlandının tespit edilmesi gerekmektedir.

- (94) Bu kapsamda Kurul tarafından liman hizmetlerine ilişkin coğrafi pazarın belirlenmesinde hangi unsurların dikkate alındığına bakıldığında, genel olarak limanların özellikleri ve kapasitesi, limanın bulunduğu coğrafya, hinterlanda ulaşım imkânları ve bu imkânların gelişmesi yönündeki beklentiler, limanların birbirlerine olan uzaklıkları, yükün geliş ve varış yerleri, liman müşterilerinin hizmet sağlayıcısını tercih ederken dikkate alacağı faktörler, elleçleme maliyeti, liman masrafları, rıhtım uzunluğu ve su derinliği, vinç büyüklüğü, vinç ve rıhtım verimliliği, sabit ulaşma/yanaşma zamanının uygunluğu gibi çok sayıda unsur dikkate alınmıştır³⁷. Bu kararlarda ilgili coğrafi pazarlar genel olarak bölgesel (Akdeniz, Marmara vb.) veya bölgelerin batı ve doğu olarak ayrılmasıyla tanımlanırken, bazı kararlarda ilgili coğrafi pazarın il bazında ve hatta sadece liman özelinde tanımlandığı görülmektedir³⁸.
- (95) Kurulun Antalya Limanına ilişkin geçmiş tarihli kararlarına³⁹ bakıldığında ise, Antalya Limanının ağırlıklı olarak hinterlant trafiğine hizmet eden bir liman olduğu belirtilmiş ve ilgili coğrafi pazar “Batı Akdeniz Bölgesi” olarak belirlenmiştir. Geçmiş tarihli Kurul kararları dosya kapsamındaki değerlendirmeler bakımından yol gösterici olmakla birlikte sektörün özellikleri, müşterilerin ve rakiplerin görüşleri, sektördeki gelişmeler, geçmiş bulgular ile yukarıda yer verilen geçmiş tarihli Kurul kararlarında dikkate alınan unsurlar eşliğinde ilgili coğrafi pazar tanımının yeniden gözden geçirilmesi pazarın daha sağlıklı tanımlanması noktasında fayda sağlayacaktır. Sayılan bu unsurlar ilgili coğrafi pazar tanımına ilişkin ekonomik analiz sonuçlarıyla birlikte değerlendirilmiştir.
- (96) Yukarıda ortaya konan çerçevede, ilgili coğrafi pazara ilişkin analiz ve değerlendirmeler dosya kapsamında tanımlanan her bir ilgili ürün pazarı için aşağıda ayrı başlıklar halinde sunulmuştur.

Konteyner Elleçleme Hizmetlerine İlişkin İlgili Coğrafi Pazar

- (97) Dosya kapsamında tanımlanan ilgili ürün pazarlarından biri konteyner elleçleme hizmetleridir. AB'nin OECD katkısında konteyner elleçleme hizmetlerinin yakalama alanı konteynerlerin ekonomik olarak dağıtılabildiği karasal bölge olarak belirtilmektedir⁴⁰. Sözü edilen bölgenin bir başka ifadeyle hinterlant alanının büyüklüğünü ise çok sayıda unsur etkileyebilmektedir. Aşağıda bu unsurlar dosya kapsamında edinilen bilgiler çerçevesinde Antalya Limanı açısından değerlendirilmiştir.

Limanın Konumu ve Özellikleri

- (98) Antalya Limanı Batı Akdeniz bölgesinde yer almaktadır. Aynı bölgede konteyner elleçleme hizmetleri veren başka bir liman bulunmazken Doğu Akdeniz bölgesinde

³⁶ Case COMP/M.1674-MAERSK/ECT [1999] OJ C045, para. 10.

³⁷ CESUR, H. (2019), Deniz Yolu Taşımacılığı ve Liman Hizmetlerinde Rekabet Hukuku Bağlamında İlgili Pazarın Tanımlanması, Rekabet Kurumu Yayınlanmamış Uzmanlık Tezleri, Ankara, s. 65.

³⁸ Kurulun 14.11.2019 tarihli ve 19-40/655-280T sayılı kararı, s. 6. Bununla birlikte, Kurulun birden çok coğrafi bölgeyi bazen de tüm Türkiye'yi içerecek şekilde daha geniş ilgili coğrafi pazar tanımına gittiği kararları da bulunmaktadır.

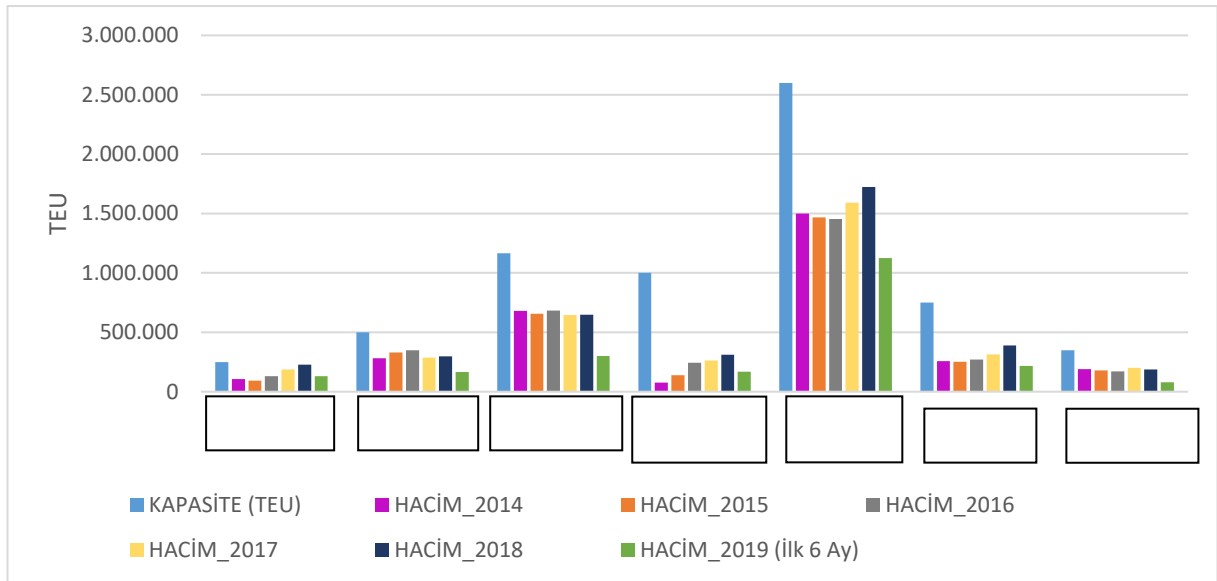
³⁹ Kurulun 18.10.2011 tarihli ve 11-53/1358-483 sayılı kararı ile 09.10.2006 tarihli ve 06-72/951-273 sayılı kararı.

⁴⁰ OECD (2011), s. 233.

ASSAN, MIP, LİMAK İSKENDERUN ve Ege bölgesinde başta TCDD İZMİR olmak üzere EGE GÜBRE, NEMPORT ve SOCAR TERMİNAL tarafından işletilen limanlar yer almaktadır. Bunlar arasında MIP tarafından işletilen Mersin Limanı Türkiye'deki en yüksek elleçleme hacmine sahip liman olup merkez (*hub*) liman olma özelliğine sahiptir⁴¹. TCDD İZMİR tarafından işletilen Alsancak Limanı ise Türkiye'deki elleçleme hacmi bakımından beşinci sırada yer almaktadır. Bu ikisi dışında yukarıda sayılan diğer limanlar da elleçleme hacmi bakımından Antalya Limanından önce gelmektedir.

- (99) Tablodan yukarıda yer verilen açıklamalara paralel olarak Mersin ve İzmir limanlarının sayılan fiziksel özellikler bakımından daha ön planda olduğu, Antalya Limanının ise rıhtım sayısı, uzunluğu ve genişliği bakımından geriye kalan diğer limanlara kıyasla daha iyi konumda olduğu görülmektedir.
- (100) Dosya kapsamında edinilen bilgilerden ticarete konu yükler açısından Antalya Limanının sınırlı çeşitliliğe sahip olduğu ve iş hacmindeki ağırlığın ihracata yönelik yüklerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Nitekim PORT AKDENİZ Antalya Limanının konteyner ihracatlarının (.....) blok mermer ve (.....) kasalı mermer olmak üzere %89'unun mermer yükünden oluştuğunu belirtmektedir. Sektör temsilcileriyle yapılan görüşmelerden⁴² Antalya Limanının iş hacminin ağırlıklı olarak ihracata yönelik olmasının gemilerin boş gelmesine ve bu durumun da navlun fiyatlarının artmasına neden olduğu ve haliyle bu durumun limanın tercih edilebilirliğini olumsuz etkilediği anlaşılmaktadır. Sektör paydaşlarınca Antalya Limanındaki navlun fiyatlarının artmasına etki eden bir diğer unsurun ise limanda faaliyet gösteren hat sayısının az olmasıdır. Nitekim Antalya Limanında faaliyet gösteren hat sayısı 2018 yılına kadar dört iken bu yıldan sonra ARKAS gemi acentesinin bu limandaki faaliyetlerini sonlandırması ile birlikte üçe (MSC, CMA, ZIM) düşmüştür. Ayrıca 2019 yılının başında ZIM gemi acentesi bazı yurtdışı limanlara hizmet vermeyi bırakmıştır.
- (101) Aşağıda yer verilen grafikte mevcut veriler çerçevesinde Akdeniz ve Ege bölgesinde faaliyet göstermekte olan limanların 2014-2019/6 döneminde konteyner elleçleme kapasitelerine ve yıllık elleçlenen konteyner hacimlerine yer verilmektedir.

Grafik 1: Akdeniz ve Ege Bölgesi Konteyner Elleçleme Kapasitesi ile Yıllar ve Liman Bazında Elleçlenen Konteyner Hacmi



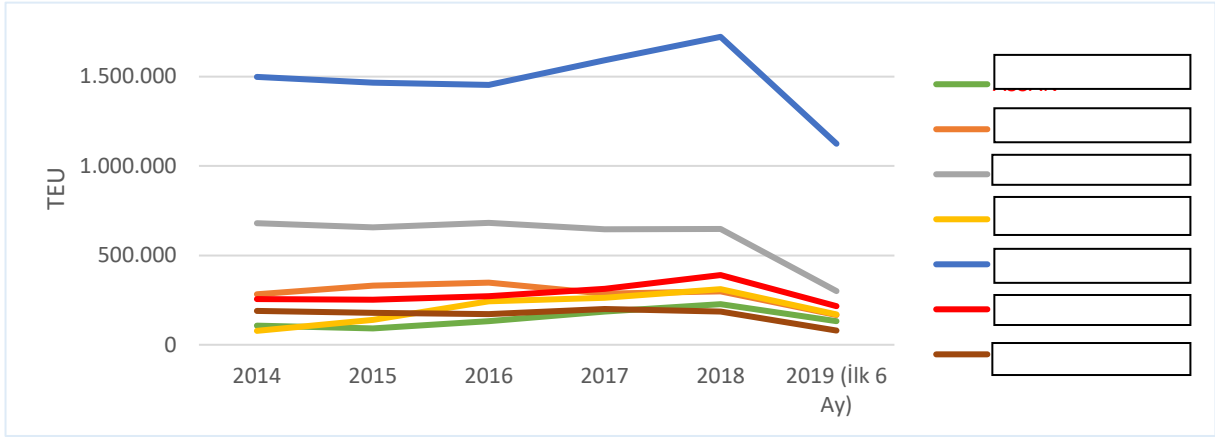
Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

⁴¹ Bkz. Tablo 3.

⁴² TCDD İzmir, MIP, MSC Antalya Şubesi.

- (102) Grafikten anlaşılacağı üzere gerek kurulu kapasite, gerekse de yıllık elleçlenen konteyner hacmi açısından Doğu Akdeniz bölgesinde bulunan Mersin Limanı başı çekmektedir. Ardından Ege Bölgesinde bulunan Alsancak Limanı gelmektedir. PORT AKDENİZ'in ise ASSAN dışında diğer limanlara kıyasla daha düşük kapasite oranına ve konteyner elleçleme hacmine sahip olduğu görülmektedir. Grafikte yer verilen bilgilerden ayrıca limanların genel olarak kapasitelerinin önemli bir kısmını kullanmadığı, âtıl kapasitelerinin bulunduğu anlaşılmaktadır. Aşağıdaki grafikte ise limanların konteyner elleçleme hacimlerinin 2014-2019/6 döneminde yıllar itibarıyla seyrine yer verilmektedir.

Grafik 2: Akdeniz ve Ege Bölgesinde Yıllar ve Liman Bazında Elleçlenen Konteyner Hacmi



Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler

- (103) Yukarıdaki grafik incelendiğinde, Mersin Limanının konteyner elleçleme hacminin yıllar itibarıyla artış eğiliminde olduğu görülürken diğer limanlarda bu ölçüde bir azalış ya da artış yaşanmadığı söylenebilecektir. PORT AKDENİZ'in ise 2014-2017 yıllarında konteyner elleçleme hacminin genel olarak durağan seyrettiği, ancak bu yıldan sonra hafif bir azalışa geçtiği görülmektedir. Aşağıdaki grafikten PORT AKDENİZ'in yıllar itibarıyla değişen elleçleme hacmi, kapasite kullanım oranı ve elde edilen gelir daha net görülmektedir.

Grafik 3: Antalya Limanının Yıllar ve Liman Bazında Elleçlenen Konteyner Hacmi

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sunulan bilgiler

- (104) Yukarıdaki grafikten görüleceği üzere PORT AKDENİZ'in yıllar itibarıyla elleçlenen hacminde önemli bir değişiklik görülmezken gelirlerinde önemli bir artış yaşanmaktadır. Dolayısıyla bu gelirin elde edilmesine imkân tanıyan fiyat artışları karşısında PORT AKDENİZ'in elleçleme hacminde değişiklik yaşanmaması PORT AKDENİZ'in bölgede ikamesinin olmadığı şeklinde bir görünüm vermektedir. Nitekim kararın ilerleyen kısımlarında verilen bilgiler kapsamında, PORT AKDENİZ konteyner elleçleme fiyatlarında 2014 yılından 2016 yılına kadar kayda değer bir birim fiyat artışı (%17,3) uygulanırken bu yıllarda elleçleme hacminde önemli bir değişim görülmemektedir.

- (105) Öte yandan, PORT AKDENİZ'in birim fiyatlarındaki artışlar takip eden yıllarda devam etmekle birlikte 2017 yılından itibaren elleçleme hacminin hafif bir düşüğe geçtiği anlaşılmaktadır. Bazı müşterilerin sözü edilen tarih itibarıyla diğer limanlara geçişi olması halinde bu geçişin fiyatların yüksek seviyesinden kaynaklı olması ve bu fiyat seviyesinin müşterilerin taleplerini gerçekte tam ikame olmayan diğer limanlara yöneltmelerine yol açması ihtimalini ortaya çıkarmaktadır.
- (106) Yukarıda aktarılan bilgiler çerçevesinde, PORT AKDENİZ'in Batı Akdeniz bölgesinde konteyner elleçleme hizmeti veren tek liman olduğu, çevre bölgelerde sektörde önemli bir paya sahip olan Mersin ve İzmir limanlarının bulunduğu, bu limanların fiziksel özellikleri, kapasite ve elleçleme hacimleri, ürün çeşitliliği ve hizmet verilen hat sayısı bakımından Antalya Limanına kıyasla avantajlı konumda bulunduğu, PORT AKDENİZ 2014 yılından 2016 yılına kadar kayda değer bir birim fiyat artışı (%17,3) uygularken bu yıllarda elleçleme hacminde bir değişiklik yaşanmaması karşısında PORT AKDENİZ'in bölgesinde ikame edilebilir bir görünüm sergilemediği söylenebilecektir.

Hinterlanda Ulaşım İmkânları ve Uzaklık

- (107) Limanların hitap ettiği hinterlandın büyüklüğü, ilgili hinterlandta bulunan ulaştırma imkânlarının gelişmiş olmasına bağlıdır⁴³. Nitekim limana indirilen yükün varış noktası (veya limanda yüklenen yükün çıkış noktası) ile liman arasında etkin bir lojistik ağının kurulması; ilgili hatlarda yük nakliyesine elverişli olan ulaştırma altyapısının varlığıyla doğrudan ilişkilidir. Liman gerisinde bulunan demir yolu bağlantıları bu noktada büyük önem arz etmektedir. Aşağıdaki şekilde Türkiye'nin demir yolu ulaşım haritasına yer verilmiştir.

Şekil 2: Türkiye Demiryolu Haritası



Kaynak: Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı kararı

- (108) Yukarıdaki harita incelendiğinde, genel olarak Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz kıyılarında demir yolu ulaşımının mümkün olduğu, ancak PORT AKDENİZ'in de içinde yer aldığı Orta ve Batı Akdeniz kıyılarında demir yolu hattının bulunmadığı görülmektedir. Demir yolu bağlantısı limanların hinterlandını genişletmesine imkân sağlaması açısından önemli bir unsurdur. Demir yolu bağlantısının Antalya Limanına en yakın Konya merkez

⁴³ Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı kararı.

ve Konya Karaman ilçesinden geçtiği görülmektedir. Dolayısıyla doğrudan demir yolu bağlantısı bulunmayan Batı Akdeniz Bölgesi için kara yolu alternatifine bakılması uygun olacaktır. Kara yolu taşımacılığı maliyetlerinin demir yolu taşımacılığına göre çok daha fazla olduğu dikkate alındığında, mesafelerin büyüklüğü ve buna bağlı olarak iç taşıma maliyetleri liman tercihinde daha önemli bir rol oynayacaktır.

- (109) Bu kapsamda, inceleme konusu limana ilişkin geçmiş Kurul kararlarında tanımlanan ilgili coğrafi pazar olan Batı Akdeniz Bölgesi dikkate alınarak aşağıdaki tabloda bu bölge illerinin Akdeniz ve Ege bölgelerindeki ortalama uzaklıkları verilmiştir.

Tablo 10: Batı Akdeniz Bölgesinin Akdeniz ve Ege Bölgesindeki Limanlara Ortalama Uzaklıkları (km)

Limani İşleticisi	BURDUR	ISPARTA	ANTALYA
PORT AKDENİZ	131	143	0
TCDD İZMİR	375	395	458
MIP	587	592	474
BATILİMAN	397	425	484
EGE GÜBRE	397	425	484
LİMAN A.Ş.	397	425	484
NEMPORT	399	427	486
GEMPORT	452	452	578
TOROS	680	650	607
YILPORT	495	495	619
SAFİPORT	498	498	624
ÇELEBİ	535	495	625
DP WORLD	509	509	635
EVYAP	514	514	640
EFESAN	497	497	641
MMK	719	689	646
EKMAR	729	699	656
ASSAN	730	700	657
ATAKAŞ	729	699	657
LİMAK İSKENDERUN	740	710	667
GÜBRETAŞ	741	711	668
HAYDARPAŞA	563	563	687
AKÇANSA	606	606	732
MARDAŞ	609	609	735
MARTAŞ	689	689	815

Kaynak: Raportörler tarafından hazırlanmıştır.

- (110) Tablo incelendiğinde, PORT AKDENİZ tarafından işletilen Antalya Limanının bu bölgede en yakın liman olduğu ve en uzak mesafenin yaklaşık 150 km civarında olduğu görülmektedir. Antalya Limanından sonra en yakın mesafede olan liman TCDD İZMİR tarafından işletilen Alsancak Limanı olmakla birlikte bu limanın sözü edilen bölgeye mesafesinin Antalya Limanınınınkinin iki katından fazlasına denk geldiği görülmektedir. Dolayısıyla Batı Akdeniz'de bulunan bir müşterinin bu mesafeye göre Alsancak Limanını tercih etmesi halinde Antalya Limanına göre iki kattan fazla iç taşıma maliyetine katlanması gerekecektir. Alsancak Limanından sonra MIP tarafından işletilen

Mersin Limanı bahse konu bölgeye en yakın liman olup bu limanın bölgeye uzaklığı Antalya Limanının uzaklığından yaklaşık üç kat ve daha fazladır. Tablodan son olarak özellikle Marmara bölgesindeki limanlar olmak üzere diğer limanların belirtilen illere çok daha uzak mesafelerde kaldığı görülmektedir.

Müşteri Tercihleri ve Rakip Görüşleri

- (111) Liman tercihini etkileyen çok sayıda faktör olmakla birlikte, bu faktörlerin önem düzeyi sektördeki oyunculara göre değişebilmektedir. Bu durum genel olarak taşıma konusu yükün özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Nitekim Kurulun “*Mardaş Nihai İnceleme*” kararında⁴⁴ yük tiplerine göre art bölgenin oluşumunda konteyner yükleri için “ulaşım maliyetleri”, “üretim merkezine yakınlık” ve “ulaştırma seçenekleri” ilk sırada eşit derecede öneme sahip olarak değerlendirilmiştir. Mevcut soruşturmada, liman kullanıcısı müşterilerin tercihlerinin ortaya konması adına dosya kapsamında Antalya Limanını kullanan konteyner müşterilerinden liman tercihlerini etkileyen unsurlar hakkında bilgi talep edilmiştir⁴⁵. Gelen bilgilere göre konteyner müşterilerinin tercihlerini önem düzeyine göre aşağıda şekilde sıralamak mümkündür:

Tablo 11: Konteyner Müşterilerinin Liman Tercihlerinin Önem Düzeyini Gösteren Tablo

Kriter	Birinci Tercih	İkinci Tercih	Üçüncü Tercih	Dördüncü Tercih	Beşinci Tercih ve Sonrası
İç Taşıma Maliyeti	11	9	5	-	4
Liman Masrafları	6	5	2	3	6
Navlun Masrafları	4	5	7	5	4
Yükün Varış Yeri	5	1	2	2	13
Transit Süre	2	1	2	9	11

Kaynak: Konteyner müşterilerinden elde edilen bilgiler.

- (112) Tablodan iç taşıma maliyetlerinin liman tercihinde dikkate alınan öncelikli unsur olduğu görülmektedir. 30 konteyner müşterisinden on bir tanesi iç taşıma maliyetlerinin birinci tercih olduğunu ifade ederken dokuz tanesi ikinci sırada bulunduğunu belirtmiştir. Konteyner müşterilerinin tercihlerini etkileyen ikinci önemli unsur liman maliyetleridir. Teşebbüslerden altısı liman masraflarını birinci tercih nedeni olarak belirtirken beş tanesi ikinci tercih nedeni olarak yer vermiştir. Tabloda verilen kriterlerin yanı sıra müşteriler tarafından gönderilen bilgilerde *line* (hat) sayısı, limanlarda sunulan hizmetlerin niteliği, hizmet sunum süresi, müşteri talepleri, iç taşıma güvenliği ve lokal masraflar da dikkate alınan diğer kriterleri oluşturmaktadır.
- (113) Talep ikamesi bakımından ilgili coğrafi pazarın belirlenmesinin bir yolu; göreceli fiyatlarda küçük, kalıcı bir değişim meydana geldiği varsayılarak müşterilerin bu değişime yönelik olası tepkilerinin değerlendirilmesidir. Bu bağlamda yukarıda yer verilen SSNIP testi ile; rekabet hukuku uygulamasında genel olarak bir ürün veya hizmetin fiyatında %5 veya %10 artış olması durumunda tüketicilerin diğer ürün veya hizmeti tercih edip etmedikleri/etmeyecekleri değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, dosya kapsamında bilgisine başvurulmuş müşterilerden,
- (.....) tarafından liman fiyatlarında %5 artış olması halinde,
 - (.....) tarafından liman fiyatlarında %10 artış olması halinde,
 - (.....) tarafından liman fiyatlarında %20 artış olması halinde,
 - (.....) tarafından liman fiyatlarında %20'den daha fazla artış olması halinde

⁴⁴ Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı kararı.

⁴⁵ Antalya Limanını son beş yılda kullanan konteyner müşterilerinin sayısının ihracat bakımından 1.978 ve ithalat bakımından 1.266 olduğu dikkate alınarak PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde en çok paya sahip olan ve toplamalarının sırasıyla %76,77'ye ve %82,47'ye denk gelen müşterilerden bilgi istenmiştir.

Antalya Limanını değiştirecekleri belirtilirken (.....) tarafından ise limanın değiştirilemez olduğu ifade edilmiştir. Geçmiş Kurul kararlarına⁴⁶ bakıldığında genel olarak %5'lik fiyat artışı deniz yolu taşımacılığı sektöründe fiyatlarda meydana gelen küçük, kalıcı bir değişim eşiği olarak kabul edilmiştir. Bu bakımdan müşteriler tarafından verilen bu cevaplar göz önünde bulundurulduğunda, fiyatlarda meydana gelen küçük, kalıcı bir değişimin, bu teşebbüsler nezdinde Antalya Limanı dışındaki limanların ikame teşkil etmesine yol açmayacağı söylenebilecektir.

- (114) Soruşturma sürecinde TCDD İZMİR ile yapılan görüşmeden İzmir Limanının hinterlandında Uşak, Kütahya, Afyon, Burdur, Denizli illerinin bulunduğu, biraz daha genişletildiğinde Isparta, Kütahya, Eskişehir, Aydın gibi şehirlerden de yükler geldiği bilgisi edinilmiştir. MIP ile yapılan görüşmeden ise ithalat ve ihracat yükleri bakımından PORT AKDENİZ ile rakip olmadıkları, Antalya ile Mersin arasındaki mesafenin kara yolu ile yaklaşık sekiz saat olduğu, Antalya ile ortak lokasyonda bulunan ilin çok küçük bir hacim olmakla birlikte Konya olabileceği, bu nedenle coğrafi açıdan Mersin İle Antalya'nın rakip olmasının mümkün olmadığı bilgisi edinilmiştir. Bu bakımdan konteyner elleçleme hizmeti veren diğer limanların görüşünün de Antalya Limanı ile aynı hinterlandı paylaşmadıkları yönünde olduğu söylenebilecektir.

Geçmiş Bulgular

- (115) İlgili coğrafi pazarın tanımlanması bakımından bakılması gereken bir diğer konu Antalya Limanının geçmiş dönemlerde hizmet verdiği bölgelerin incelenmesidir. Nitekim PORT AKDENİZ tarafından, PORT AKDENİZ'in müşterilerinin Batı Akdeniz bölgesi dışında kalan İzmir, Aliağa, Mersin ve hatta Marmara körfezinde yer alan diğer limanları da kullandığı, PORT AKDENİZ'den en fazla ihraç edilen ürün olan ve Antalya hinterlandında bulunan illerden çıkarılan mermerin %35'inin diğer limanlardan özellikle İzmir'den ihraç edildiği öne sürülmüştür. Bunun yanında PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetlerini Antalya, Isparta ve Burdur illerinin yanı sıra Muğla, Denizli, Afyon, Konya ve Karaman illerindeki müşterilere de sağladığı belirtilmiştir. PORT AKDENİZ ayrıca konteyner ihracatlarının %89'unun mermer yükü olması ve en fazla mermer ocağı olan illerin Burdur, Antalya, Afyon, Isparta, Denizli ve Konya illeri olduğunu, dolayısıyla Akdeniz bölgesi dışında yer alan illerin de PORT AKDENİZ'in hinterland trafiğinde oldukça büyük bir öneme sahip olduğu ifade edilmiştir.
- (116) Bu kapsamda PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisindeki payları dikkate alınarak konteyner müşterilerinden üretim tesislerinin bulunduğu yer ile hangi limanları kullandığı hakkında bilgilerine başvurulmuştur. Gelen bilgilerden, deniz yolu taşımacılığının %90'ından fazlası Antalya Limanından gerçekleşen müşterilerin üretim tesislerinin yoğunluklu olarak Antalya, Burdur, Isparta illerinden olduğu anlaşılmaktadır. Bu illerin yanında Afyon, Denizli, Aydın, Muğla ve Konya illerinden gelen müşteriler arasında Antalya Limanının kullanım oranının en fazla %4 olduğu tespit edilmiştir.
- (117) PORT AKDENİZ tarafından ayrıca fabrikaları Konya'nın Seydişehir ilçesinde bulunan ETİ'nin de ürünlerinin birçoğunu PORT AKDENİZ üzerinden ihraç ettiği dile getirilmiştir. ETİ'nin PORT AKDENİZ içerisindeki payına bakıldığında ihracat bakımından 2014 yılında (.....) olan payının zaman içerisinde daha da azalarak 2019 yılında (.....) düştüğü; ithalat bakımından 2014 yılında (.....) olan payın 2017 ve 2018 yıllarında sırasıyla (.....) ve (.....) düştüğü ve 2019 yılında tekrar (.....) çıktığı görülmektedir. Bu haliyle ETİ'nin, ithalat bakımından PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde çok yüksek bir paya sahip olmadığı, ancak ihracat oranlarına göre daha yüksek bir payı olduğu

⁴⁶ Kurulun 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı kararı ile 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı kararı.

görülmektedir. ETİ'nin konteyner yükleri haricinde dökme katı ve genel kargo yükler açısından da liman hizmetlerini kullandığı anlaşılmaktadır. (.....). Yerinde incelemede elde edilen, PORT AKDENİZ'in 14.02.2019 tarihinde yapılan ve ETİ ile gerçekleştirilen görüşmeye ilişkin raporun yer aldığı "GÖRÜŞME RAPORU//ETİ ALÜMİNYUM//13.02.2019" konulu iç yazışmada ETİ'nin Mersin Limanını tercih etmesinde Antalya Limanının transit süresinin daha uzun olması, hat sayısının azlığı ve yüksek maliyetler olduğu görülmektedir. MIP'ten elde edilen bilgilere bakıldığında da Mersin Limanı'na ETİ dışında Konya ilinden çok sayıda müşteri geldiği görülmektedir. Sonuç olarak ETİ'nin Antalya Limanı tercihinin PORT AKDENİZ'in indirim uygulamaları ile depolama imkânından kaynaklı istisnai bir durum olduğu, dolayısıyla Seydişehir'in ve/veya Konya'nın tamamının ilgili coğrafi pazara dâhil edilmesinin hatalı bir değerlendirme olacağı anlaşılmaktadır.

- (118) Dosya kapsamında PORT AKDENİZ'den yerinde inceleme sırasında elde edilen şirketin iç sunumu içerisindeki "...gri mermerin Çin pazarında daha cazip geldiği söyleniyor. Gri mermer tesislerinin çoğu Afyon, Balıkesir, Kastamonu, Denizli ve Muğla bölgelerinde kurulu, Antalya ve hinterlandı negatif yönde etkilendi..." şeklindeki ifadeler de PORT AKDENİZ'in, hinterlandının sunum içerisinde sayılan illerden ayrı olduğu görüşünü desteklemektedir.

Nicel Kanıtlar

- (119) İlgili coğrafi pazara ilişkin ekonomik analiz ve değerlendirmelerde, konteyner için sırasıyla fiyat korelasyon, eşbütünleşme ve durağanlık testleri kullanılmıştır. Söz konusu testlerin uygulanması sonucunda ulaşılan bulgular ve bu bulgulara ilişkin değerlendirmeler aşağıda sunulmuştur.
- (120) Aşağıda ilk olarak, konteyner yük türü için ilgili coğrafi pazar analizi kapsamında gerçekleştirilen fiyat korelasyon testi sonuçlarına yer verilmektedir. Söz konusu testin uygulanmasında, Ege ve Doğu Akdeniz bölgeleri için hesaplanan USD cinsinden ağırlıklı ortalama birim fiyatların ve PORT AKDENİZ USD cinsinden birim fiyatlarının doğal logaritmaları kullanılmıştır.

Tablo 22: Konteyner Hizmetleri için Fiyat Korelasyon Matrisi, 2014.1 – 2019.6

Gözlem sayısı = 66	Inportakdeniz_fiyat_usd	Indoguakdeniz_fiyat_usd	Inege_fiyat_usd
Inportakdeniz_fiyat_usd	1		
Indoguakdeniz_fiyat_usd	-0.184	1	
Inege_fiyat_usd	-0.102	-0.159	1

Kaynak: Limanlar tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (121) Tabloya göre PORT AKDENİZ tarafından konteyner hizmetleri için uygulanan birim fiyatlarla, aynı hizmetler için Ege ve Doğu Akdeniz bölgelerindeki limanlar için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyatlar arasındaki korelasyonun negatif ve oldukça düşük olduğu görülmektedir. Bu bakımdan söz konusu test sonuçları, anılan fiyat serilerinin birlikte hareket etme eğiliminde olmadıklarına işaret etmektedir.
- (122) Fiyat korelasyon testinin ardından analize eşbütünleşme testleri ile devam edilmiştir. Yukarıda daha önce de belirtildiği üzere eşbütünleşme, çeşitli zaman serilerinin uzun dönemde sistematik olarak bir denge ilişkisine intibak edip etmediklerinin tahminine yarayan istatistiksel bir tekniktir. Eşbütünleşme testlerinin fiyat testleri kapsamında ilgili pazarın belirlenmesine dönük kullanılmasının önerilmesi de esasen bu test kullanılarak varlığı araştırılan seriler arasındaki bu uzun dönemli ilişkiden ileri gelmektedir.
- (123) Şayet iki (veya daha fazla) fiyat serisinin eşbütünleşik olduğu tespit edilirse; bu durum, söz konusu fiyat serileri arasında uzun dönemli bir ilişki bulunduğunun istatistiksel bir göstergesidir. Böyle bir bulgu, diğer tespitlerle birleştirildiğinde, fiyat serileri arasında

eşbütünleşme olan ürünlerin (veya bölgelerin) aynı ilgili pazar içerisinde yer aldığı yönündeki görüşü destekleyebilecektir. Fiyat serileri arasında eşbütünleşme bulunmaması (örneğin zaman içerisinde birbirinden bağımsız hareket etmeleri) ise tam aksine bu ürünlerin (bölgelerin) farklı ilgili pazarlarda yer aldıkları yönündeki savla tutarlı olacaktır⁴⁷.

- (124) Eşbütünleşme testinin uygulanabilmesi için ilgili zaman serilerinin düzey değerlerinde durağan olmamaları ve aynı derecede bütünleşik olmaları gerekmektedir. Söz gelimi düzey değerinde durağan olmayan bir zaman serisinin birinci farklarda durağan olması halinde, söz konusu zaman serisi “birinci dereceden bütünleşik” (*integrated of order one*) ya da kısaca $I(1)$ olarak tanımlanmaktadır. Bu bakımdan aralarında eşbütünleşme ilişkisi araştırılacak olan iki zaman serisinden ilki bir $I(1)$ süreç içermekteyse, diğer serinin de $I(1)$ olması gerekmektedir.
- (125) Analiz kapsamında PORT AKDENİZ birim fiyatları ile Ege ve Doğu Akdeniz bölgeleri için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyatlar arasında eşbütünleşmenin varlığını araştırmak üzere *Engle-Granger* testi⁴⁸ tercih edilmiştir. İki aşamalı bir test olan *Engle-Granger* testinin ilk aşamasında, eşbütünleşme ilişkisi araştırılacak olan zaman (fiyat) serilerinin durağan olup olmadıkları test edilmekte; şayet serilerin durağan olmadıkları ortaya konulursa ikinci aşamaya geçilmektedir. İkinci aşamada zaman serileri arasında basit bir doğrusal regresyon modeli kurularak modelin kalıntıları OLS yöntemi ile tahmin edilmekte; son olarak ise elde edilen kalıntılar üzerinde yeniden durağanlık testi yapılmaktadır. Şayet kalıntılar durağan ise incelemeye konu serilerin eşbütünleşik oldukları sonucuna varılmaktadır. *Engle-Granger* testi, STATA istatistiksel yazılımında *egranger* komutu kullanılarak gerçekleştirilebilmektedir⁴⁹.
- (126) Bu çerçevede ilk olarak PORT AKDENİZ ile Ege ve Doğu Akdeniz bölgeleri için USD cinsinden hesaplanan birim fiyat serileri durağanlık sınamasına tabi tutulmuş ancak PORT AKDENİZ konteyner birim fiyat serisi dâhil olmak üzere, yapılan testler söz konusu serilerin bazılarının düzey değerlerinde durağan olduklarına işaret etmiştir. Bu nedenle bu başlık ve izleyen başlıklarda aktarılan eşbütünleşme testleri, gerek PORT AKDENİZ gerekse Ege ve Doğu Akdeniz bölgeleri için TL cinsinden hesaplanan birim fiyat serileri kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Nitekim TL cinsinden birim fiyat serileri için yapılan durağanlık testleri, söz konusu fiyat serilerinin tamamının düzey değerlerinde durağan olmamalarına karşın birinci farklarda durağan; bir başka deyişle $I(1)$ süreçler olduklarını ortaya koymuştur.
- (127) Aşağıda PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi, PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi ve Ege Bölgesi – Doğu Akdeniz Bölgesi serileri için ikili olarak yapılan⁵⁰ eşbütünleşme testlerinin sonuçları ayrı ayrı sunulmuştur.

⁴⁷ Coe ve Krause 2008, Nieberding 2009, Katsoulacos vd. 2014.

⁴⁸ ENGLE, R. ve Walter W. GRANGER. (1987) “Co-Integration and Error Correction: Representation, Estimation, and Testing”, *Econometrics*, 55(2), pp. 251-276

⁴⁹ Testin manuel olarak uygulanmak yerine *egranger* komutu kullanılarak uygulanmasının önemli bir avantajı, test istatistiklerinin kıyaslanacağı kritik değerlerin doğru bir şekilde raporlanmasıdır.

⁵⁰ Zira eşbütünleşme ilişkisi araştırılan ikiden fazla zaman serisinin varlığında, *Engle-Granger* yöntemi yanlılık (*bias*) sorunundan etkilenmektedir. Bkz. ALEXANDER, C. (1999) “*Optimal hedging using cointegration*” *Roy Soc of London Phil Tr A*, vol. 357, Issue 1758, p.2039.

Tablo 33: Konteyner Hizmetleri için Eşbütünleşme Testleri: PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi

```
. egranger portakdeniz_fiyat_tl doguakdeniz_fiyat_tl, lags(2)
Replacing variable _egresid...
```

Augmented Engle-Granger test for cointegration		N (1st step)	=	66
Number of lags = 2		N (test)	=	63
Test Statistic	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value	
Z (t)	-2.827	-4.070	-3.432	-3.110

Critical values from MacKinnon (1990, 2010)

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (128) Tabloya göre *Akaike* bilgi ölçütü (*Akaike information criterion-AIC*) dikkate alınarak belirlenen iki gecikme derecesinde PORT AKDENİZ birim fiyat serisi ile Doğu Akdeniz ortalama birim fiyat serisi arasında eşbütünleşme bulgusuna ulaşılamamaktadır. Bununla birlikte şayet uygun gecikme derecesi *Hannan-Quinn* (*Hannan-Quinn information criterion -HQIC*) veya *Schwarz-Bayesian* bilgi ölçütü (*Schwarz-Bayesian information criterion – SBIC*) dikkate alınarak 1 olarak belirlenirse, bu durumda serilerin eşbütünleşik olmadığına dair boş hipotez bu kez reddedilmektedir.

Tablo 14: Konteyner Hizmetleri için Eşbütünleşme Testleri: PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi

```
. egranger portakdeniz_fiyat_tl ege_fiyat_tl, lags(2)
Replacing variable _egresid...
```

Augmented Engle-Granger test for cointegration		N (1st step)	=	66
Number of lags = 2		N (test)	=	63
Test Statistic	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value	
Z (t)	-3.834	-4.070	-3.432	-3.110

Critical values from MacKinnon (1990, 2010)

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (129) PORT AKDENİZ birim fiyat serisi ile Ege Bölgesi ortalama birim fiyat serisi bakımından yapılan eşbütünleşme testinde ise boş hipotez %5 anlamlılık seviyesinde reddedilmiştir. Zira -3,834 olarak hesaplanan test istatistiği, %5 kritik seviyesi için MacKinnon⁵¹ tarafından bildirilen -3,432 düzeyindeki kritik değerden düşüktür. Bu sonuç, söz konusu seriler arasında bir eşbütünleşme ilişkisinin varlığına işaret etmektedir.
- (130) Son olarak test, bu kez Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz Bölgesi ortalama birim fiyat serileri bakımından tekrarlanmıştır. Aşağıdaki tabloda sunulan test sonuçlarına göre bu iki fiyat serisi arasında da bir eşbütünleşme ilişkisi bulgusuna ulaşıldığı görülmektedir.

⁵¹ Mackinnon, J.G. (2010), "Critical Values for Cointegration Tests", Queen's Economics Department Working Paper No 1227, Queen's University, Canada.

Tablo 4: Konteyner Hizmetleri için Eşbütünleşme Testleri: Ege Bölgesi – Doğu Akdeniz Bölgesi

```
. egranger doguakdeniz_fiyat_tl ege_fiyat_tl, lags(1)
Replacing variable _egresid...
```

Augmented Engle-Granger test for cointegration	N (1st step)	=	66
Number of lags = 1	N (test)	=	64

Test Statistic	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value
Z(t)	-4.182	-4.070	-3.110

Critical values from MacKinnon (1990, 2010)

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (131) Bu sonuçlar esasen dikkat çekicidir. Zira yapılan korelasyon testi PORT AKDENİZ birim fiyatları ve bahsi geçen bölgelerdeki ortalama birim fiyatların birlikte hareket etmekten uzak olduğunu, hatta aralarında negatif (ters) yönlü zayıf bir korelasyonun olduğunu ortaya koyarken, eşbütünleşme testleri PORT AKDENİZ ve Ege Bölgesi fiyatları ile Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz Bölgesi fiyatları arasında belirli bir düzeyde sistematik ilişkinin varlığına işaret etmektedir.
- (132) Daha kapsamlı bir değerlendirme yapmadan önce, söz konusu fiyat serileri bakımından ayrıca durağanlık testleri uygulanmasında fayda bulunduğu değerlendirilmiştir. Fiyat serileri arasındaki durağanlık sınavında Forni'den yola çıkarak öncelikle PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi, PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi ve son olarak Ege Bölgesi – Doğu Akdeniz Bölgesi ikilileri için 2014.1-2019.6 dönemindeki aylık fiyat oranları serileri türetilerek bu serilerin doğal logaritmaları alınmıştır. Durağanlık sınavında yine Forni'yi takiben literatürde sıklıkla kullanılan *Genişletilmiş Dickey-Fuller Testi (Augmented Dickey-Fuller Test – ADF)* ve *Kwiatkowski, Phillips, Schmidt, Shin (KPSS)* testleri tercih edilmiştir. Bu çerçevede, anılan serilere ilişkin yapılan durağanlık sınavlarının sonuçları aşağıda tablolar halinde ayrı ayrı sunulmuştur.

Tablo 16: Konteyner Hizmetleri için Durağanlık Testleri: PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi

```
. dfuller lnportakdeniz_doguakdeniz, lags(3)
```

Augmented Dickey-Fuller test for unit root	Number of obs	=	62
--	---------------	---	----

Test Statistic	Interpolated Dickey-Fuller		
	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value
Z(t)	-1.934	-3.563	-2.595

MacKinnon approximate p-value for Z(t) = 0.3164

```
. kpss lnportakdeniz_doguakdeniz, maxlag(3)

KPSS test for lnportakdeniz_doguakdeniz

Maxlag = 3
Autocovariances weighted by Bartlett kernel

Critical values for H0: lnportakdeniz_doguakdeniz is trend stationary

10%: 0.119 5% : 0.146 2.5%: 0.176 1% : 0.216

Lag order    Test statistic
  0            .358
  1            .324
  2            .303
  3            .266
```

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (133) PORT AKDENİZ birim fiyatları ile Doğu Akdeniz Bölgesi ortalama birim fiyatları arasındaki orana ilişkin yapılan ADF testi sonucunda hesaplanan kritik değer -1.934 olup bu sonuca göre testin “zaman serisi birim kök içermektedir” şeklindeki boş hipotezi genel kabul gören istatistiksel anlamlılık düzeylerinde reddedilememektedir. Bir başka deyişle ADF testine göre söz konusu seri durağan değildir. Uygulanan KPSS testi de aynı sonuca işaret etmektedir. Nitekim alternatif gecikme derecelerine göre hesaplanan test istatistikleri %1 kritik seviyesinden büyük olup bu durumda “serinin durağan olduğu” yönündeki boş hipotez güçlü bir şekilde reddedilmektedir.

Tablo 5: Konteyner Hizmetleri için Durağanlık Testleri: PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi

```
. dfuller lnportakdeniz_ege, lags(2)

Augmented Dickey-Fuller test for unit root          Number of obs   =          63

              _____ Interpolated Dickey-Fuller _____
                Test          1% Critical    5% Critical    10% Critical
                Statistic    Value         Value         Value
-----
Z(t)           -3.393         -3.562         -2.920         -2.595
-----
MacKinnon approximate p-value for Z(t) = 0.0112
```

```
. kpss lnportakdeniz_ege, maxlag(2)

KPSS test for lnportakdeniz_ege

Maxlag = 2
Autocovariances weighted by Bartlett kernel

Critical values for H0: lnportakdeniz_ege is trend stationary

10%: 0.119 5% : 0.146 2.5%: 0.176 1% : 0.216

Lag order    Test statistic
  0            .298
  1            .27
  2            .231
```

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (134) PORT AKDENİZ birim fiyatları ile Ege Bölgesi ortalama birim fiyatları arasındaki orana ilişkin yapılan durağanlık testleri sonuçları ise bu kez çelişkili bir görünüm arz etmektedir. Nitekim KPSS testi sonuçlarına göre boş hipotez genel kabul gören bütün istatistiksel anlamlılık düzeylerine göre reddedilirken, ADF testi sonucunda ise serinin birim kök içerdiğine dönük boş hipotez yaklaşık %1 seviyesinde reddedilememektedir. Bir başka deyişle ADF testine göre serinin durağan olduğu sonucuna ulaşılabilecekken, KPSS testine göre seri durağan değildir. Esasen bu sonuç, yukarıda daha önce de açıklandığı üzere, ilgili pazar tanımında fiyat temelli testlerin kullanımına dönük tavsiye edilen ihtiyatlı yaklaşımı onaylar niteliktedir.

Tablo 18: Konteyner Hizmetleri için Durağanlık Testleri: Ege Bölgesi – Doğu Akdeniz Bölgesi

```
. dfuller lnege_doguakdeniz, lags(3)
```

Augmented Dickey-Fuller test for unit root		Number of obs = 62	
Test Statistic	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value
Z(t)	-2.012	-3.563	-2.595

MacKinnon approximate p-value for Z(t) = 0.2812

```
. kpss lnege_doguakdeniz, maxlag(3)
```

KPSS test for lnege_doguakdeniz

Maxlag = 3
Autocovariances weighted by Bartlett kernel

Critical values for H0: lnege_doguakdeniz is trend stationary

10%: 0.119 5% : 0.146 2.5%: 0.176 1% : 0.216

Lag order	Test statistic
0	.103
1	.113
2	.0984
3	.0868

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (135) Yukarıda yer verilen tabloya göre ise Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz Bölgesi ortalama birim fiyatları arasındaki orana ilişkin yapılan durağanlık testleri sonuçları, bu kez bir önceki paragrafta yer verilenin tam aksi yönde bir çelişkili sonucu ortaya koymaktadır. Zira bu kez ADF testi sonucunda serinin durağan olmadığı anlaşılmakta iken, KPSS testi ise serinin durağan olduğuna işaret etmektedir.
- (136) Buraya kadar yapılan analizlerde ulaşılan sonuçları kısaca özetlemek gerekirse, PORT AKDENİZ birim fiyatları ile Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz Bölgesi için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyatları arasında yapılan fiyat korelasyon testi, söz konusu fiyat serileri arasında anlamlı bir korelasyon ilişkisinin bulunmadığını göstermektedir. Buna karşın yapılan eşbütünleşme testlerinde PORT AKDENİZ fiyatları ile Doğu Akdeniz Bölgesi fiyatları arasında eşbütünleşme ilişkisi tespit edilmezken, PORT AKDENİZ ile bu kez Ege Bölgesi fiyatları arasında belirli ölçüde bir eşbütünleşme ilişkisi bulgusuna ulaşılmıştır. Ancak yapılan durağanlık testleri söz konusu fiyatlar arasında bu tür uzun dönemli bir ilişkinin varlığına dair çelişkili sonuçlar ortaya koymaktadır. Nitekim aynı

durum Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz Bölgesi için yapılan eşbütünleşme ve durağanlık testleri bakımından da geçerlidir.

- (137) Her halükarda, fiyatların zaman içerisinde birlikte hareket ettiğine dair kati bir istatistiksel bulguya ulaşılmış olsaydı dahi, bunun analize konu ürünler ya da coğrafi bölgeler arasında güçlü bir rekabetçi baskı bulunduğuna ilişkin nihai bir delil niteliği taşımayacağı vurgulanmalıdır⁵². Daha önce de ifade edildiği üzere, ilgili coğrafi pazarın sınırlarının belirlenmesinde, diğer hususların yanında ilgili/aday bölge ile komşu bölgeler arasında mal ve hizmetlerin fiyatları bakımından hissedilir bir farklılığın varlığı gibi unsurların da dikkate alınması gerekmektedir.
- (138) Nitekim bu başlık altında yapılan analizlerde kullanılan aylık birim fiyat serilerine ilişkin aşağıda sunulan betimleyici istatistikler irdelendiğinde, PORT AKDENİZ birim fiyatları ile gerek Ege Bölgesi gerekse Doğu Akdeniz Bölgesi için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyat serileri arasında kayda değer farklılık bulunduğu görülmektedir:

Tablo 6: Testlerde Kullanılan Birim Fiyat Serilerine İlişkin Betimleyici İstatistikler

Değişken	Gözlem Sayısı	Ortalama	Std. Sapma	En Düşük	En Yüksek
portakdenizfiyat_usd	66	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
doguakdenizfiyat_usd	66	118.236	12.628	90.8	149.242
ege_fiyat_usd	66	40.85	5.198	32.598	62.572

Kaynak: Limanlar tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (139) Aşağıda ise, soruşturma kapsamında 23.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda sunulan, yıllık ortalamalara göre PORT AKDENİZ konteyner hizmetleri birim fiyatları ile Ege Bölgesi'nde yerleşik limanlar tarafından uygulanan birim fiyatlara ilişkin temel istatistiklere özetle yer verilmiştir:

Tablo 70: PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi Yıllık Birim Fiyat İstatistikleri

Yıl	EGE BÖLGESİ						PORT AKDENİZ
	Liman Sayısı	Ortalama Fiyat	En Düşük Fiyat	Ortanca Fiyat	En Yüksek Fiyat		
2014	3	66.07	17.94	64.77	115.50	(.....)	
2015	3	71.05	19.89	62.74	130.52	(.....)	
2016	3	62.98	20.11	61.49	107.33	(.....)	
2017	3	60.69	23.14	57.63	101.29	(.....)	
2018	3	67.52	25.87	58.13	118.55	(.....)	
2019	3	57.85	25.59	53.30	94.65	(.....)	

Kaynak: 23.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu, Tablo 8.

- (140) Yukarıda yer verilen kapsamlı analizler neticesinde elde edilen bulgular ayrı ayrı ele alındığında ilgili coğrafi pazarın sınırlarına ilişkin olarak görece karmaşık bir resme işaret etmekle birlikte; özellikle yapılan fiyat korelasyon testleri ve fiyat düzeylerine ilişkin bariz farklılıklar birlikte değerlendirildiğinde, konteyner hizmetleri bakımından PORT AKDENİZ'in faaliyet gösterdiği pazarın rekabetçi açıdan komşu bölgelere kıyasla kayda değer şekilde farklılaştığı, bu açıdan ilgili coğrafi pazar tanımının “Batı Akdeniz Bölgesi” olarak belirlenmesi makul görülmektedir.
- (141) Yukarıda verilen tüm bilgi ve belgeler birlikte değerlendirildiğinde, PORT AKDENİZ'in fiyat ve elleçleme hacmindeki hareketlerinin PORT AKDENİZ'in bölgesinde ikame edilebilir bir görünüm sergilemediği, müşteriler açısından limana olan mesafenin, navlun ücretlerinin öncelikli kriterler olduğu, fiyatlardaki küçük ama kalıcı artışların Antalya Limanını ikame edilebilir kılmadığı, geçmiş dönemdeki Antalya Limanının müşterilerinin verilerinin limana olan mesafenin önemine dikkat çektiği ve diğer limanlardan gelen görüşler ile niceliksel testlerle ulaşılan sonuçların da bu tespitleri desteklediği dikkate

⁵² Liannos ve Genakos 2013, s. 31.

alınarak konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazarın “Batı Akdeniz Bölgesi” olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

Dökme Katı Yük Elleçleme Hizmetlerine İlişkin İlgili Coğrafi Pazar

- (142) Dosya kapsamında tanımlanan ilgili ürün pazarlarından biri dökme katı yük elleçleme hizmetleridir. Konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin tartışılan unsurlar bu ilgili ürün pazarı bakımından da geçerli olup aşağıda bu unsurlar dosya kapsamında edinilen bilgiler çerçevesinde Antalya Limanı açısından değerlendirilmiştir.

Limanın Konumu ve Özellikleri

- (143) Kararın I.2. numaralı bölümünde de belirtildiği üzere dökme katı yüklere yönelik liman hizmetleri sunan liman sayısı konteyner limanlarına kıyasla çok daha fazla sayıdadır. Nitekim dökme katı yük elleçleme hizmeti sunan limanlar,

- Batı Akdeniz Bölgesinde ASBAŞ ve PORT AKDENİZ,
- Doğu Akdeniz Bölgesinde ASSAN, EKİNCİLER, İSDEMİR, GÜBRETAS, LİMAK İSKENDERUN, MESBAŞ, MIP, MMK, TOROSPORT CEYHAN, TOSYALI DEMİR ÇELİK, YAZICI,
- Ege Bölgesinde BATILİMAN, EGE GÜBRE, İDÇ, EGE ÇELİK, HABAŞ, GÜLLÜK, MİLAS KEMERKÖY, NEMPORT, PETKİM, TCDD İZMİR

şeklindedir. Bunlar arasında yer alan İsdemir Limanı Türkiye’deki en yüksek dökme katı yük elleçleme hacmine sahip liman olarak görülmektedir⁵³. Mersin Limanı ise bu yük tipi için beşinci sırada yer almaktadır. Antalya Limanı ilk 20 liman içerisinde yer almamaktadır. Dosya kapsamında edinilen bilgilere göre TCDD İZMİR 25, MIP 21, PORT AKDENİZ dokuz rıhtıma sahipken İSDEMİR görece uzun olan iki rıhtıma sahip olup sadece dökme katı yüklere yönelik hizmet vermektedir.

- (144) PORT AKDENİZ’de konteynerlere ilişkin liman hizmetlerinde olduğu gibi dökme katı yüklere ilişkin hizmetlerin de çoğunu ihracata yönelik yükler oluşturmakta olup bu yüklerin içerisinde ağırlıklı olarak çimento bulunmaktadır. Bu yük tipinde farklı olarak konteynerler kadar çok sayıda müşteri bulunmamakta olup az sayıda müşteri liman iş hacmi içerisinde önemli bir paya sahip olmaktadır. Dolayısıyla bu müşterilerin başka limana geçişi liman iş hacmi içerisinde önemli bir kayba yol açacağından liman işleticisi tarafından bu müşteriler farklı fiyatlandırmalara/indirimlere tabi tutulabilmektedir. Dosya mevcudu açısından, PORT AKDENİZ’in bu tür büyük tonajlı müşterilere genellikle miktar hedefli indirimler uyguladığı görülmektedir. Haliyle, bu müşterilerin indirim hak kazanmak için miktar kotasını tamamlamaları gerektiğinden liman işleticisi tarafından uygulanan bu indirim uygulamaları müşterilerin diğer limanlara geçişini sınırlandıran bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Nitekim yerinde incelemede elde edilen belgelerden bazı müşterilerin indirim koşulu olan miktar kotalarının yüksekliğinden kaynaklı birtakım sorunların da yaşandığı anlaşılmaktadır.

- (145) Yukarıda aktarılan bilgiler çerçevesinde, dökme katı yüklere yönelik liman hizmetlerinde çok daha fazla sayıda limanın faaliyet gösterdiği, bunun bir sonucu olarak ilgili ürün pazarında PORT AKDENİZ’in Türkiye bakımından önemli bir paya sahip olmadığı, öte yandan limanın bu yük tipine yönelik uygulamalarının limanın ikame edilebilirliğini sınırlandırdığı söylenebilecektir.

⁵³ Bkz. Tablo 3.

Hinterlanda Ulaşım İmkânları ve Uzaklık

- (146) Yukarıda konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında bu başlık altında yapılan açıklama ve değerlendirmeler dökme katı yük elleçleme hizmetleri açısından da geçerli olduğundan burada tekrar yer verilmemiştir.

Müşteri Tercihleri ve Rakip Görüşleri

- (147) Daha önce de belirtildiği üzere liman tercihinin etkileyen faktörler yükün özelliklerine de bağlı olarak sektördeki oyunculara göre değişebilmektedir. TÜRKLİM'den gelen cevabi yazıda, navlun sözleşmelerinin taraflarının (yükü) taşıyan ve (yükü) taşıtan olduğu, gerek sıvı gerekse katı olsun tüm dökme yük taşımacılığında limanları seçen ve bu seçim yükümlülüğüne sahip olan tarafın "taşıtan" olduğu, dökme yük sektöründe taşıtanın liman seçimi kriterlerini inceleyen akademik yayınlar incelendiğinde, seçim kriterlerinin önem düzeyine göre sırasıyla limanın yük elleçleme hızının, liman maliyetlerinin, limanın depolama olanaklarının, limanın müşteri isteklerini karşılamaadaki istekliliğinin, limanın hasar/kayıp performansının ve limanın lokasyonunun ön plana çıktığı belirtilmektedir.
- (148) Soruşturma kapsamında, liman kullanıcısı dökme katı yük sahiplerinin tercihlerinin ortaya konması adına dosya kapsamında Antalya Limanını kullanan bu müşterilerden liman tercihlerini etkileyen unsurlar hakkında bilgi talep edilmiştir. Gelen bilgilere göre dökme katı yük sahiplerinin tercihlerini önem düzeyine göre aşağıda şekilde sıralamak mümkündür:

Tablo 8: Dökme Katı Yük Sahiplerinin Liman Tercih Kriterleri

Müşteri Adı	Tercih Kriterleri
(.....)	Mesafe/Nakliye maliyetleri
(.....)	Mesafe/Nakliye maliyetleri, liman masrafları, navlun ücretleri
(.....)	Mesafe/Nakliye maliyetleri
(.....)	Mesafe/Nakliye maliyetleri, transit süreleri, navlun ücretleri
(.....)	Mesafe/Nakliye maliyetleri
(.....)	Mesafe/Nakliye maliyetleri, navlun ücretleri
(.....)	Navlun ücretleri, liman masrafları
(.....)	Mesafe/Nakliye maliyetleri, hizmetin kalitesi, toplam maliyet, transit süreleri

Kaynak: Dökme katı yük sahiplerinden elde edilen bilgiler.

- (149) Tablo incelendiğinde, (.....) hariç tüm müşterilerin ortak ve hatta bazılarının tek tercih kriterinin üretim tesisi ile limanın arasındaki mesafe olduğu görülmektedir. Dökme katı yük taşımacılığının doğası gereği büyük tonajlı yüklerin taşınması gerektiğinden iç taşıma maliyetlerinin liman tercihinde bu ölçüde belirleyici olması beklenen bir durumdur. Bir önceki ilgili ürün pazarında olduğu gibi dökme katı yük sahiplerinin göreceli fiyatlarda küçük, kalıcı bir değişim meydana geldiği varsayımı altında bu değişime yönelik olası görüşlerine bakılması faydalı olacaktır. Bu bağlamda, dosya kapsamında bilgisine başvurulmuş müşterilerden,

- (.....) tarafından liman fiyatlarında %10 artış olması halinde,
- (.....) tarafından liman fiyatlarında %20 artış olması halinde,
- (.....) tarafından liman fiyatlarında %20'den daha fazla artış olması halinde

Antalya Limanını değiştirecekleri belirtilirken (.....) tarafından ise limanın değiştirilemez olduğu ifade edilmiştir. Konteyner yük sahiplerinden farklı olarak dökme katı yük sahiplerinin verdikleri cevaplardan bu müşterilerin limandaki fiyat değişimlerine karşı daha duyarsız kaldığı ve limana daha bağlı olduğu anlaşılmaktadır. Bu bakımdan müşteriler tarafından verilen bu cevaplar göz önünde bulundurulduğunda, fiyatlarda meydana gelen küçük, kalıcı bir değişimin, bu teşebbüsler nezdinde Antalya Limanı dışındaki limanların ikame olarak görülmeceği söylenebilecektir.

- (150) Dökme katı elleçleme hizmeti veren TCDD İZMİR ve MIP ise konteyner elleçleme hizmetlerinde olduğu gibi bu hizmet bakımından da hinterlandın farklı olduğu görüşüne sahiptir.

Geçmiş Bulgular

- (151) İlgili coğrafi pazarın tanımlanması bakımından bakılması gereken bir diğer konu dökme katı yük elleçleme hizmetleri bağlamında Antalya Limanının geçmiş dönemlerde hizmet verdiği bölgelerin incelenmesidir. PORT AKDENİZ tarafından, PORT AKDENİZ'in hizmetlerini Batı Akdeniz Bölgesinde yer alan Antalya, Isparta ve Burdur illerinin yanı sıra Muğla, Denizli, Afyon, Konya ve Karaman illerindeki müşterilere de sağladığı bu bakımdan pazarın "Batı Akdeniz Bölgesi"nden daha geniş tanımlanması gerektiği öne sürülmüştür.
- (152) Bu kapsamda PORT AKDENİZ tarafından sunulan bilgiler kapsamında, dökme katı yük sahiplerinin 2014-2019/6 döneminde Antalya Limanının iş hacmi içerisindeki payını ve bu müşterilerin üretim tesislerinin yerini gösterir tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 22: En Fazla Dökme Kargo Tonajı Yapan İlk 10 Firma ve Yüklerin Geldiği/Gittiği İller (2014-2019/6)

2014			
Firma	Yük Tonajı	Toplamdaki Payı (%)	Yükün Geldiği/Gittiği İl
AGT	(.....)	(.....)	Antalya
GÖLTAŞ	(.....)	(.....)	Isparta
AS ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
ETİ	(.....)	(.....)	Konya
ASÇİM	(.....)	(.....)	Burdur
DOKTOR TARSA	(.....)	(.....)	Antalya
ADO	(.....)	(.....)	Antalya
GEN BIO ENERJİ SAN. ÜR.VE DAG.AKARYAKIT LTD.STİ.	(.....)	(.....)	Antalya
MARMA MAKARNA GIDA TARIM SAN. VE TIC. LTD. ŞTİ.	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ ELEKTROMETALURJİ	(.....)	(.....)	Antalya
DiĞER	(.....)	(.....)	
TOPLAM	(.....)	(.....)	
2015			
AS ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
GÖLTAŞ	(.....)	(.....)	Isparta
ETİ	(.....)	(.....)	Konya
AGT	(.....)	(.....)	Antalya
DOKTOR TARSA	(.....)	(.....)	Antalya
ALTAN ORM. ÜRN. - ALTAN AKTEKİN	(.....)	(.....)	Antalya
DEMİR MADENCİLİK	(.....)	(.....)	Burdur
ETİ ELEKTROMETALURJİ	(.....)	(.....)	Antalya
ADO	(.....)	(.....)	Antalya
VITAGRO GÜBRE DAGITIM LTD.STİ.	(.....)	(.....)	Antalya
DiĞER	(.....)	(.....)	
TOPLAM	(.....)	(.....)	
Tablo 22'nin devamı			
2016			

Firma	Yük Tonajı	Toplamdaki Payı (%)	Yükün Geldiği/Gittiği İl
AS ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
GÖLTAŞ	(.....)	(.....)	Isparta
AGT	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ	(.....)	(.....)	Konya
DOKTOR	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ ELEKTROMETALURJİ	(.....)	(.....)	Antalya
	(.....)	(.....)	
ADO	(.....)	(.....)	Antalya
DEMİR MADENCİLİK	(.....)	(.....)	Burdur
İGSAŞ	(.....)	(.....)	Antalya
AKHAN UN FABRİKA VE TARIM ÜRN. GIDA SAN. TIC. LTD. STI.	(.....)	(.....)	Antalya
DIĞER	(.....)	(.....)	
TOPLAM	(.....)	(.....)	
2017			
AS ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
GÖLTAŞ	(.....)	(.....)	Isparta
AGT	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ	(.....)	(.....)	Konya
DEMİR MADENCİLİK	(.....)	(.....)	Burdur
DOKTOR TARSA	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ ELEKTROMETALURJİ	(.....)	(.....)	Antalya
ABALIOĞLU	(.....)	(.....)	Burdur
İGSAŞ	(.....)	(.....)	Antalya
DUYMAR GIDA	(.....)	(.....)	Isparta
DIĞER	(.....)	(.....)	
TOPLAM	(.....)	(.....)	
2018			
Firma	Yük Tonajı	Toplamdaki Payı (%)	Yükün Geldiği/Gittiği İl
AS ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
GÖLTAŞ	(.....)	(.....)	Isparta
DOKTOR TARSA	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ ELEKTROMETALURJİ	(.....)	(.....)	Antalya
AGT	(.....)	(.....)	Antalya
ASÇİM ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
İGSAŞ	(.....)	(.....)	Antalya
YURT ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Antalya
DEMİR MADENCİLİK	(.....)	(.....)	Burdur
ETİ	(.....)	(.....)	Konya
DIĞER	(.....)	(.....)	
TOPLAM	(.....)	(.....)	
Tablo 22'nin devamı			
2019/6			

Firma	Yük Tonajı	Toplamdaki Payı (%)	Yükün Geldiği/Gittiği İl
ASÇİM ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
AS ÇİMENTO	(.....)	(.....)	Burdur
DOKTOR TARSA	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ	(.....)	(.....)	Konya
İGSAŞ	(.....)	(.....)	Antalya
AGT	(.....)	(.....)	Antalya
ETİ ELEKTROMETALURJİ	(.....)	(.....)	Antalya
PRO YEM	(.....)	(.....)	Burdur
DIĞER	(.....)	(.....)	
TOPLAM	(.....)	(.....)	

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sunulan bilgiler.

- (153) Tablodan, incelenen dönem boyunca Antalya Limanının iş hacmi içerisinde %90'ının üzerindeki yüklerin Antalya, Burdur ve Isparta'dan geldiği açıkça görülmektedir. İlk yıllarda Konya Seydişehir'deki (.....)'nin de müşteriler arasında yer aldığı görülmekle birlikte, bir önceki ilgili ürün pazarı bağlamında yapılan açıklamalar kapsamında bunun söz konusu müşteriye özel uygulamalar sonucunda olduğu belirtilmiştir.
- (154) Müşteri tercihlerinde mesafenin başlıca kriter olduğu dikkate alınarak soruşturma sürecinde diğer limanlardan iş hacimleri içerisinde en fazla paya sahip olan dökme katı yük sahiplerinin bilgisi istenmiş; limanlardan gelen bilgiler yoluyla bu müşterilere kullandıkları limanlar ile üretim tesisi ve liman arasındaki mesafenin bilgisi sorulmuştur. Böylelikle, genel olarak dökme katı yükler açısından limana olan ortalama uzaklık hakkında bilgi sahibi olunması hedeflenmiştir. Gelen bilgilerden derlendiği üzere, dökme katı yük üretim tesisleri ile limanlar arasındaki mesafe bilgilerinden,
- 0-150 km arasındaki örneklerin tamamının içerisinde yaklaşık %68'ini oluşturduğu,
 - Bu mesafenin genişletilerek 0-200 km yapılması halinde bu aralıktaki örneklerin tamamının içerisinde yaklaşık %78'e ulaştığı,
 - Mesafenin tekrar genişletilerek 0-250 km yapılması durumunda bu aralıktaki örneklerin tamamının içerisinde yaklaşık %82'ye ulaştığı
- görülmektedir. Burada belirtilmesi gereken husus, mesafe bakımından 150 km'yi aşan müşterilerin genellikle gübre alanında faaliyet gösteriyor olmasıdır. Bu durum gübrenin diğer yüklere göre mesafeye duyarlılığının daha düşük olduğuna işaret etmektedir. Diğer yandan Antalya Limanı açısından hizmet verilen yük türleri içerisinde gübrenin önemli bir payı olmadığı (en fazla 2018 yılında %11) görülmektedir. Dolayısıyla yukarıda verilen değişen mesafeye bağlı örneklerin gübre alanında faaliyet gösteren müşteriler olmadan tekrarlanması halinde ulaşılan sonuçların çok daha yüksek olacağı açıktır.
- (155) Yukarıda verilen bilgiler çerçevesinde, geçmiş dönemdeki dökme katı yüke verilen hizmetin coğrafi kapsamını gösteren bulguların müşteri tercihlerine paralel bir şekilde limana olan yakınlığın önemli olduğunu göstermektedir.

Nicel Kanıtlar

- (156) İlgili coğrafi pazara ilişkin ekonomik analiz ve değerlendirmelerde, dökme katı yük için sırasıyla fiyat korelasyon, eşbütünleşme ve durağanlık testleri kullanılmıştır. Söz konusu testlerin uygulanması sonucunda ulaşılan bulgular ve bu bulgulara ilişkin değerlendirmeler aşağıda sunulmuştur.

- (157) Aşağıda ilk olarak, dökme katı yük hizmetlerine ilişkin olarak PORT AKDENİZ birim fiyatları ile Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz Bölgesi için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyatlar arasındaki fiyat korelasyon testi sonuçlarına yer verilmektedir:

Tablo 23: Dökme Katı Yük Hizmetleri için Fiyat Korelasyon Matrisi, 2014.1 – 2019.6

Gözlem sayısı = 66	Inportakdeniz_fiyat_usd	Indoguakdeniz_fiyat_usd	Inege_fiyat_usd
Inportakdeniz_fiyat_usd	1		
Indoguakdeniz_fiyat_usd	0.1717	1	
Inege_fiyat_usd	-0.1364	-0.605	1

Kaynak: Limanlar tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (158) PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi, PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi ve Ege Bölgesi – Doğu Akdeniz Bölgesi birim fiyat serileri için ikili olarak yapılan eşbütünlük testlerinin sonuçları ise aşağıda tablolar halinde ayrı ayrı sunulmuştur.

Tablo 24: Dökme Katı Yük Hizmetleri için Eşbütünlük Testleri: PORT AKDENİZ - Doğu Akdeniz Bölgesi

```
. egranger portakdeniz_fiyat_tl doguakdeniz_fiyat_tl, lags(3)
Replacing variable _egresid...

Augmented Engle-Granger test for cointegration      N (1st step) =      66
Number of lags = 3                                  N (test) =         62
```

Test Statistic	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value
Z(t)	-2.603	-4.070	-3.110

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

Tablo 25: Dökme Katı Yük Hizmetleri için Eşbütünlük Testleri: PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi

```
. egranger portakdeniz_fiyat_tl ege_fiyat_tl, lags(4)
Replacing variable _egresid...

Augmented Engle-Granger test for cointegration      N (1st step) =      66
Number of lags = 4                                  N (test) =         61
```

Test Statistic	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value
Z(t)	-2.674	-4.070	-3.110

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

Tablo 26: Dökme Katı Yük Hizmetleri için Eşbütünlük Testleri: Ege Bölgesi – Doğu Akdeniz Bölgesi

```
. egranger doguakdeniz_fiyat_tl ege_fiyat_tl, lags(3)
Replacing variable _egresid...

Augmented Engle-Granger test for cointegration      N (1st step) =      66
Number of lags = 3                                  N (test) =         62
```

Test Statistic	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value
Z(t)	-1.896	-4.070	-3.110

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (159) PORT AKDENİZ birim fiyatlarının sırasıyla Ege ve Doğu Akdeniz bölgeleri için hesaplanan ağırlık ortalama birim fiyatlara olan oranı ile söz konusu iki bölgeye ilişkin fiyatlar arasındaki oranın doğal logaritmaları alınmak suretiyle türetilen serilere ilişkin

yapılan durağanlık sınamalarının sonuçları ise aşağıda tablolar halinde ayrı ayrı sunulmuştur.

Tablo 279: Dökme Katı Yük Hizmetleri için Durağanlık Testleri: PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi

```
. dfuller lnportakdeniz_doguakdeniz, lags(3)
```

Augmented Dickey-Fuller test for unit root Number of obs = 62

Test Statistic	Interpolated Dickey-Fuller			
	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value	
Z(t)	-2.383	-3.563	-2.920	-2.595

MacKinnon approximate p-value for Z(t) = 0.1466

```
. kpss lnportakdeniz_doguakdeniz, maxlag(3)
```

KPSS test for lnportakdeniz_doguakdeniz

Maxlag = 3
Autocovariances weighted by Bartlett kernel

Critical values for H0: lnportakdeniz_doguakdeniz is trend stationary

10%: 0.119 5% : 0.146 2.5%: 0.176 1% : 0.216

Lag order	Test statistic
0	.127
1	.115
2	.117
3	.108

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

Tablo 2810: Dökme Katı Yük Hizmetleri için Durağanlık Testleri: PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi

```
. dfuller lnportakdeniz_ege, lags(4)
```

Augmented Dickey-Fuller test for unit root Number of obs = 61

Test Statistic	Interpolated Dickey-Fuller			
	1% Critical Value	5% Critical Value	10% Critical Value	
Z(t)	-1.463	-3.565	-2.921	-2.596

MacKinnon approximate p-value for Z(t) = 0.5518

```
. kpss lnportakdeniz_ege, maxlag(4)
```

KPSS test for lnportakdeniz_ege

Maxlag = 4
Autocovariances weighted by Bartlett kernel

Critical values for H0: lnportakdeniz_ege is trend stationary

10%: 0.119 5% : 0.146 2.5%: 0.176 1% : 0.216

Lag order	Test statistic
0	.101
1	.0792
2	.0713
3	.0659
4	.0617

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

Tablo 29: Dökme Katı Yük Hizmetleri için Durağanlık Testleri: Ege Bölgesi – Doğu Akdeniz Bölgesi

```

. dfuller lnege_doguakdeniz, lags(3)

Augmented Dickey-Fuller test for unit root          Number of obs   =          62

              _____ Interpolated Dickey-Fuller _____
              Test          1% Critical      5% Critical      10% Critical
              Statistic      Value          Value          Value
-----
Z(t)          -1.244          -3.563          -2.920          -2.595
-----
MacKinnon approximate p-value for Z(t) = 0.6542

. kpss lnege_doguakdeniz, maxlag(3)

KPSS test for lnege_doguakdeniz

Maxlag = 3
Autocovariances weighted by Bartlett kernel

Critical values for H0: lnege_doguakdeniz is trend stationary

10%: 0.119  5% : 0.146  2.5%: 0.176  1% : 0.216

Lag order   Test statistic
-----
0            .365
1            .272
2            .227
3            .196

```

Kaynak: EAAD'nin yapmış olduğu hesaplamalar.

- (160) Dökme katı yüke ilişkin olarak uygulanan fiyat testlerinde ulaşılan sonuçlar kısaca özetlenecek olursa; öncelikle PORT AKDENİZ birim fiyatları ile Ege Bölgesi ve Doğu Akdeniz Bölgesi için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyatlar arasında yapılan fiyat korelasyon testi, söz konusu fiyat serileri arasında anlamlı bir korelasyon ilişkisinin bulunmadığını göstermektedir. Benzer şekilde, yapılan eşbütünleşme testlerinde de PORT AKDENİZ fiyatları ile Ege ve Doğu Akdeniz bölgeleri arasında ya da Ege Bölgesi ile Doğu Akdeniz Bölgesi fiyatları arasında herhangi bir eşbütünleşme ilişkisi bulgusuna ulaşılmamıştır. Son olarak, uygulanan durağanlık sınamalarından KPSS testi PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi fiyat oranının sınırda da olsa durağan olduğuna işaret etmektedir. Yine KPSS testi sonucuna göre PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi fiyat oranı için durağan boş hipotezi reddedilememektedir. Bununla birlikte ADF testi sonuçları, analize konu edilen fiyat serileri arasındaki oranların zaman içerisinde durağan olmadıklarını ortaya koymaktadır.
- (161) Dolayısıyla dökme katı yük için yapılan fiyat testlerinin sonuçlarının, konteyner için yapılan testlerde ulaşılan sonuçlara kıyasla birbirleriyle daha uyumlu bulgular ortaya koyduğu anlaşılmaktadır. Ancak yine de, PORT AKDENİZ – Doğu Akdeniz Bölgesi ve PORT AKDENİZ – Ege Bölgesi fiyat oranlarına ilişkin durağanlık testleri sonuçlarının aynı yönde olmadığı görülmektedir. Bu çerçevede son olarak, PORT AKDENİZ ve bahsi geçen bölgeler için hesaplanan ortalama birim fiyat serilerine ilişkin betimleyici istatistikler incelenmiştir.

Tablo 30: Testlerde Kullanılan Birim Fiyat Serilerine İlişkin Betimleyici İstatistikler

Değişken	Gözlem Sayısı	Ortalama	Std. Sapma	En Düşük	En Yüksek
portakdenizfiyat_usd	66	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
doguakdenizfiyat_usd	66	3.557	0.512	2.648	4.737
ege_fiyat_usd	66	3.094	0.484	2.272	4.345

Kaynak: Limanlar tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (162) Tabloda yer verilen aylık birim fiyat serilerine ilişkin betimleyici istatistikler irdelendiğinde, Doğu Akdeniz Bölgesi ve Ege Bölgesi için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyat serilerine ilişkin temel istatistik göstergeler bakımından açık bir benzerlik göze çarparken, bir kez daha PORT AKDENİZ birim fiyatları ile adı geçen iki bölge için hesaplanan ağırlıklı ortalama birim fiyat serileri arasında kayda değer farklılık bulunduğu görülmektedir.
- (163) Yukarıda yer verilen istatistiksel ve ekonometrik analizler neticesinde elde edilen bulgular ve fiyat düzeylerine ilişkin bariz farklılıklar birlikte değerlendirildiğinde, dökme katı yük hizmetleri bakımından da PORT AKDENİZ'in faaliyet gösterdiği pazarın rekabetçi açıdan komşu bölgelere kıyasla kayda değer şekilde farklılaştığı, bu açıdan ilgili coğrafi pazar tanımının "*Batı Akdeniz Bölgesi*" olarak belirlenmesi makul görülmektedir.

Sonuç

- (164) Yukarıda yer verilen tüm bilgi ve belgeler birlikte değerlendirildiğinde, PORT AKDENİZ'in dökme katı yüklere yönelik liman hizmetlerindeki müşterilere yönelik uygulamalarının limanın ikamesinin olmadığını gösterdiği, müşteriler açısından limana olan mesafenin öncelikli kriter olduğu, liman tarifeleri arasındaki farkın yüksek olması nedeniyle fiyatlardaki küçük ama kalıcı artışların Antalya Limanını ikamelerini belirlemek için anlamlı olmadığı, geçmiş dönemdeki Antalya Limanının ve diğer liman müşterilerinin verilerinin limana olan mesafenin önemine dikkat çektiği ve EAAD'den gelen niceliksel testlerle ulaşılan sonuçların da bu tespitleri desteklediği dikkate alınarak dökme katı yük elleçleme hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazarın "*Batı Akdeniz Bölgesi*" olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

Genel Kargo Yük Elleçleme Hizmetlerine İlişkin İlgili Coğrafi Pazar

- (165) Dosya kapsamında tanımlanan ilgili ürün pazarlarından biri genel kargo elleçleme hizmetleridir. Ekonomik analiz sonucunda ilgili coğrafi pazarın "*Batı Akdeniz Bölgesi*" olarak tanımlanabileceği görüşüne ulaşılmış olsa da genel kargo yük elleçleme hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarın tanımlanması dosya kapsamında ulaşılan sonuçları etkilemeyeceğinden ilgili coğrafi pazarın kesin bir şekilde tanımlanmasına gerek görülmemiştir.

I.4. Dosya Kapsamında Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (166) Soruşturma kapsamındaki iddiaların değerlendirilebilmesi amacıyla PORT AKDENİZ'de yerinde inceleme yapılmış; bunun yanında diğer limanlardan, liman müşterilerinden ve diğer sektör paydaşlarından bilgiler istenmiş ve bazı sektör temsilcileri ile görüşmeler yapılmıştır. Bu kapsamda elde edilen bilgilere aşağıdaki başlıklarda yer verilmektedir.

I.4.1. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Bilgi ve Belgeler⁵⁴

- (167) Dosya konusu iddiaların ve 4054 sayılı Kanun'un ihlal edilip edilmediği hususunun incelenmesi kapsamında, 05.03.2019 tarihinde PORT AKDENİZ'de yerinde inceleme gerçekleştirilmiştir. Yapılan yerinde incelemede dosya konusu iddialara ilişkin çeşitli bilgi ve belgeler alınmıştır. Yerinde incelemede elde edilen belgelere tarihsel sıra ile aşağıda yer verilmiştir:
- (168) PORT AKDENİZ'de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 12.12.2017 tarihinde yapılan "Re: PANAMA // (.....) // MSC" konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

⁵⁴ Belgelere orijinal halleri ile yer verilmiş, yazım hataları ve anlatım bozuklukları muhafaza edilmiştir.

“...(.....)yu konteyner ihracatlarında destekleme amaçlı bahse konu indirim taleplerine olumlu dönüş yapalım istiyoruz.

Bu yüklemeye özel, “free in”⁵⁵ tarafında (.....) bir indirim uygulamak için yorumlarınızı ve eğer uygunsa onayınızı rica ediyorum.

İndirimi yansıtmadan önce (.....) ile konuşup indirimin aynı oranda müşteriye yansıtılacağından emin oluyor olacağız...”

- (169) Yukarıda yer verilen e-postanın devamında (.....) ile (.....) arasında 30.01.2018 tarihinde yapılan “Re: PANAMA // (.....) // MSC” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“...Line a Free in üzerinden yapacağız ama (.....)ya tümünü uygulamasını şart olarak belirteceğiz....”

- (170) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 22.12.2017 tarihinde yapılan “TARİFE ARTIŞLARI VE YENİ HİZMETLER” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“... ”

Tarifede fiyat artışı yaptığımız ve ilk defa uygulayacağımız yeni hizmetler ve gelir etkileri aşağıda bilgilerinize sunulmuştur;

...

2. Mühür Sökme Takma: (Yeni hizmet kalemi)

...

3. Tanker Kılavuzluk Tarifesi: (Tarife Artışı)

...

4. Talep Tarihinde Gerçekleşmeyen İç Dolular için Uygulanan Boş Terminal (Tarife Artışı)

...

5. Talep Tarihinde Gerçekleşmeyen İç Boşaltmalar için uygulanan Dolu Terminal (Tarife Artışı)

...

6. Gate In&Gate Out Hizmetlerinde Fiyatları Daha Düşük Olan 40’ Konteynerlerin 20’ Fiyatına Eşitlenmesi (Tarife Artışı)

...

7. Late Shifting Notice (Tarife Artışı):

...

8. Deformed and/or leaking and/or pollutant shipping container: (Tarife Artışı)

...

9. Crumbling of Stoned Dry Bulk Within Ribs of Vessel As To Handling: (Yeni hizmet kalemi)

...

10. Seyyar Tartım (Blok Tartım) Hizmeti: (Yeni hizmet kalemi)

...

11. İç Dolularda Paket Listesine İstinaden İstif Ve Booking Planlama: (Yeni Hizmet Kalemi):

...

12. Super Cargo: (Yeni hizmet kalemi)

...

13. Konteyner Araç Yükleme Sertifikası

14. Fümiqasyon

Gelir etkisi öngörebildiğimiz hizmet kalemlerinin toplam gelire etkisi takriben \$365.000 olacaktır....”

⁵⁵ Free in; yükün liman sahasından gemiye yüklenmesi için belirlenen ücreti ifade etmektedir.

(171) PORT AKDENİZ'de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 11.05.2018 tarihinde yapılan "Re: Müşteri görüşmeleri" konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

"...Nisan sonuna kadar toplam;

İthalatımız (.....) TEU, geçtiğimiz yıla göre (.....) TEU artışıımız var.

İhracatımız (.....) TEU, gecen yıla kıyasla (.....) artışıımız var.

... Navlun rakamlarının rakip limanlardan yapılan çıkışlarda bizim limanımızdan kullanılan servislere göre çok düşük olması ve bu sayede maliyet avantajı yaratamamamız. Bir iki müşteri liman masraflarının yüksekliğinden şikâyetçi.

Şimdilik bizden istenen iki istek var;

- Bedelsiz taş depolama süresinin uzatılması (.....)
- Eski iş hacimlerine dönebilmesi halinde kotalı bir destek uygulama yapılması (.....)

Görüşmelere devam ediyor olacağız...."

(172) PORT AKDENİZ'de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 29.08.2018 tarihinde yapılan "Fw: 2018 YILI TARİFE VE ÖZEL UYGULAMALAR HK." konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

"...(.....) silobas ihracatları ile ilgili indirim talebi ilgili olarak, yılbaşında kendilerine sunmuş olduğunuz tonaja vabeste indirim skalasına göre zaten 50.000 tonu geçtiği taktirde geriye yönelik tüm silobas yüklemeleri için fiyat (.....) düşecektir. Nitekim şuanda (.....) tondalar ve daha önceki görümlerimizde zaten önceden planlanmış ihracatları mevcuttu (özellikle ABD'ye). (.....)

Diğer yandan serbest bölge riski göz önünde bulundurularak bir teşvik sağlamak gerekirse mevcut indirim skalasında (.....) tonu geçmeleri durumunda geriye yönelik (.....) düşecek olan indirimi (.....) ton skalasına çekebiliriz bu durumda (.....) ton olan mevcut silobas tonajlarını yıl sonuna kadar (.....) tona çıkarmaları yönünde teşvik etmiş olabiliriz...."

(173) PORT AKDENİZ'de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 01.10.2018 tarihinde yapılan "Fw:GENEL DEĞERLENDİRME // VERONA MARMOMACC STONE FAIR // 26-29.09.2018" konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

"...

- Antalya ve yakın çevresinde mevcut olan bir çok ocaktan blok mermer ihracatı konusunda halen Antalya limanının tercih edildiği ama lokal masrafların ve navlun fiyatlarının halen yüksek oluşundan dolayı ithalatçı firmaların lojistik maliyetlerine katlanarak diğer rakip limanlardan yükleme yaptıkları bilgisine ulaşılmıştır. Isparta ve çevresinde bulunan ocaklar için, İzmir ve Antalya arasındaki lojistik maliyetlerinin hemen hemen aynı olması, İzmir bölgesinde navlun ve lokal masrafların daha düşük olması sebebi ile blok ihracatının o bölgeden artmaya başladığı bilgisine ulaşılmıştır.
- Birim maliyetlerin düşmesi sebebi ile ince hesap peşinde koşmaya başlayan ithalatçıların/ihracatçıların artık operasyonel kolaylık ve kaliteli hizmete bakmadıklarını, en uygun fiyat avantajı ile hareket ettikleri belirtmişlerdir. Hatta buna örnek olarak, geçen aylarda Gebze limanlarından Çin bölgesine navlunların \$100 civarına düştüğü, Isparta ve Burdur bölgesi ocaklarından blok gönderdikleri bilgisi alınmıştır.

...

- Antalya Limanını kullanan ihracatçıların tamamına yakını liman hizmetlerinden gayet memnun olduğunu ve ek hizmetlerimiz ile ilgili (mermer depolama, taş kesme vs.) memnuniyetini dile getirmiştir."

(174) PORT AKDENİZ'de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 31.10.2018 tarihinde yapılan "RE: BUSINESS PLAN & FİYAT ARTIŞI" konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“...2019 Taslak bütçemiz ile 2019 Business Plan karşılaştırma tablosu aşağıdaki (ek :2) gibidir.

...

İlgi çalışmada fiyat artışı öngörülen kalemler özellikle bizler gibi özel liman olan ve yakın olan (.....) tarifeleri ile mukayese edilmiş ve bu hizmetler arasında (.....) daha düşük olduğumuz veya nisbeten yakın olduğumuz hizmet kalemleri dikkate alınmıştır. Diğer hizmet kalemlerinde çok daha yüksek olduğumuz için öncelikli olarak bu kalemler öngörülmüştür.

İlgi fiyat artışlarını uyguladığımızda 2019 bütçesindeki hedef rakamlar birebir kullanıldığında (.....) gibi bir ilave gelir söz konusudur.”

- (175) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 25.01.2019 tarihinde yapılan “Fwd: Confidential: (.....) oyun planı” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“...

(.....) oyun planı:

- 2018 rebate anlaşması:

...

- 2019 ilişkiler:

- Serbest bölge ile ilgili uzun zamandan beri çalışma yaptıkları anlaşılıyor. Her şey önceden planlanmış.
- Serbest bölgeden aldıkları fiyat (.....) dolar, bizim fiyat (.....) dolar. Ne kadar insek de yanına yaklaşamayız. Dolayısı ile fiyat indirerek, 2019 rakamlarına rebate vererek bir yere gelmemiz zor görünüyor. Normal liste fiyatı verip yüksek tonajları bize getirdiklerinde fiyatta düşüş yapacağımızı tekrar edeceğiz.

- 2019 impact:

- Bazı hizmetleri (toz yapan işler vs.) ister istemez bizden almak zorunda kalacaklar gibi görünüyor. Hatta bu işlerin zaman içinde oranının artacağını düşünüyor ekip. Şu anda işin yarısını kurtarabiliriz gibi görünüyor.

- Uzun dönemli çözüm:

- Özelleştirmede bize verilmiş 60m’lik iskeleyi geri almak. O zaman serbest bölge büyük gemileri elleşleyemez hale gelir.”

- (176) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) yetkilisi (.....) tarafından PORT AKDENİZ (.....)’e 28.01.2019 tarihinde gönderilen “FW: KLİNKER YÜKLEME TALEBİ” konulu e-postada şu ifadeler yer almaktadır:

“(.....) Bey günaydın.

Daha önceki mesaj ve iletişimlerimizde ifade ettiğimiz gibi, içinde bulunduğumuz yerel ve uluslararası ticari koşullar nedeniyle, ki kısaca özetlemek gerekirse:

- Öngörülemeyen ve hızla değişen navlun piyasaları,
- İhracat bölgelerimizdeki hükümetler tarafından uygulamaya alınan vergi önlemleri
- Değişen iklim koşulları,
- İhracat bölgelerimizdeki ekonomik e siyasi gelişmeler,
- Müşterilerin birkaç alternatif tedarikçi ile çalışma düşünceleri,
- Yurtiçinde rekabet eddiğimiz fabrikaların içinde bulunduğu ticari koşullar nedeniyle agresif ihracat hamleleri

gibi nedenlerle, öngörülebilir bir piyasa içinde değiliz. Bu nedenle, herhangi bir miktar taahhüdü veremeyiz.

Teklifinizi, miktar taahhüdü bölümü dışında değerlendirebiliriz.

...”

- (177) Yukarıdaki e-postaya cevap olarak gönderilmek üzere (.....) ve (.....) arasında 28.01.2019 tarihinde yapılan “Re: KLİNKER YÜKLEME TALEBİ” konusu ile (.....)’a gönderilmek üzere hazırlanan ve içeriği yönetim tarafından uygun bulunan iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“...Taktir edersiniz ki maliyetlerin bu denli arttığı bir ortamda standart tarifeye göre minimum (.....) olan klinker yükleme tarifesinde 60% gibi büyük bir indirimde tekabül eden bu tarifenin uygulanabilir olmasının karşılıklı kazan-kazan prensibi gözetilerek belli bir tonajın garanti edilmesi kayduyla mümkün olabileceğini belirtmek isteriz. Nitekim saha işgaliyesi, çevre kirliliği riski, terminal, yükleme vb. maliyetler göz önünde bulundurulduğunda hedef kota olarak belirlenmiş olan 100.000 ton klinker yüklemesinin tarafınıza sağlanmış olan özel paket fiyat için makul bir kata olduğunu değerlendirmekteyiz.

Bu nedenle 25 Ocak 2019 tarihinde tarafınıza göndermiş olduğumuz klinker yükleme fiyat ve koşullarının dikkate alınmasını rica eder, iyi çalışmalar dileriz....”

- (178) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile PORT AKDENİZ (.....) arasında 07.02.2019 tarihinde yapılan “RE: 2019 YILI FİYAT TARİFELERİ HAKKINDA” konulu yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“...İyi ilişkilerimiz çerçevesinde sunduğunuz destekler için ayrıca teşekkür etmek isteriz.

Avantajlı fiyatlardan faydalanmak için elimizden geleni yapacağız. Ancak içinde bulunduğumuz koşulları değerlendirdiğimizde katı yakıt dâhil toplam 750.000 ton barajı yakalamamız bugünün penceresinden bakılınca mümkün görünmüyor. Küresel kömür piyasalarının bizim açımızdan olumsuz fiyat hareketleri kömür ithalatımızı geçtiğimiz yıllara oranla azaltacağına benziyor.

Tüm olumsuzluklara rağmen 2019 yılının dökme çimento ağırlıklı gerçekleşeceğini öngörüyor ve buna göre pozisyon alıyoruz. Dökme tonajımızı arttırmak ve buna bağlı olarak kömür alımlarımızın hız kazanması için katı yakıt ve dökme çimento tarifelerine ilave indirim talebimiz olacak.

Uygun bulunur/bulunmaz ancak tüm samimiyetimle ihtiyacımızı tekrar dile getirmek istiyorum. Dökme çimento tarifemizle ilgili skala uygulaması olmaksızın tek fiyat üzerinden yıllık uygulanacak birim fiyat talebimiz (.....) usd/ton olacaktır. Katı yakıt için ise en azından eski tarifenin uygulanması bize biraz olsun nefes aldıracaktır.

Değerlendirmenizi ve geri dönüşlerinizi rica ederiz....”

- (179) Yukarıda yer alan yazışmaya istinaden (.....) ile (.....) arasında 07.02.2019 tarihinde yapılan “FW: 2019 YILI FİYAT TARİFELERİ HAKKINDA” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“... ”

(.....) aşağıdaki talebinin üzerine (.....) Hanim ile bir telefon görüşmesi gerçekleştirdik.

Serbest Bölge işletmecisi kuruluşu olan ASBAŞ firmasının kendilerine dökme çimento yüklemeleri için (.....) gibi bir rakam verdiklerini ve bunun için herhangi bir taahhüt istemediklerini ilettiler.

Yine üzerinde çalıştığımız firmalardan biri olan (.....) firmasının önümüzdeki günlerde ilk deneme seferi ile başlayacağı bir ihracat projesi var, bu proje özelinde de ASBAŞ’ın (.....) ile görüşmeye çalıştığı ve projeyi serbest bölgeye çevirmeye gayret ettiği duyularını alıyoruz.

ASBAŞ’ın fiyat konusunda herhangi bir kurala bağlı olmadan bu seviyelerde teklifler sunmasının genel kargo ve dökme yük potansiyelimiz üzerinde ciddi bir tehdit olduğu görüşündeyiz....”

- (180) Yukarıdaki e-postaya cevap olarak gönderilen ve (.....) ile (.....) arasında 15.02.2019 tarihinde yapılan “RE: 2019 YILI FİYAT TARİFELERİ HAKKINDA” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“(.....) Bey Merhabalar,

(.....) dökme çimentoları için tekli ettiğimiz uygulama aşağıdaki gibiydi;

“... ”

Firma ihracata yönelik birçok yük bağlantısı yapmaya devam etmekte ve geçtiğimiz günlerde aşağıdaki mail olduğu gibi dökme yükte kotanın serbestleştirilerek ortalama yükleme ücretlerinin (.....) geriletilmesini istemişti. Size daha önce aktardığım gibi ASBAŞ’ta firmaya çok rekabetçi fiyatlar vermekte ve Şubat sonu itibarıyla dökme yüklemelere başlayabileceğini bildirmektedir.

(.....)

Onayınız olursa firma ile yeni teklifi paylaşmak istiyoruz.”

- (181) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen (.....) ile (.....) arasında 14.02.2019 tarihinde yapılan ve (.....) ile gerçekleştirilen görüşmeye ilişkin raporun yer aldığı “GÖRÜŞME RAPORU/(.....)//13.02.2019” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“ ...

• (.....)

- İhracatta Mersin’i daha fazla kullanmalarının bir çok geçerli nedeni olduğunu belirterek başlıca gerekçelerinin destinasyona bağlı olarak (.....) varan navlun farkları ve daha da önemlisi transit süre farkları olduğunu ifade etmiştir. Örneğin ihracatlarının artış göstermiş olduğu destinasyonlardan biri olan İspanya’ya Mersin’den 6 günde, Antalya’dan ise minimum 21 günde teslimat yapabildiklerini belirtmiştir. Diğer bir örnek ise yine ihracatlarında yeni pazarlardan biri olan Cidde’ye Mersin’den 4 günde, Antalya’dan ise minimum 11 günde ve sadece (.....) servis verdiğini ve yüksek navlun farklarına ilaveten lokallerde de bazı hizmetlerin (örn. İç dolum) liman tarafından direk kendilerine fatura düzenlenmesi ve volume vabeste özel iskontolar almaları nedeni ile önemli maliyet farkları oluştuğunu belirterek ihracatlarda Mersin’i daha çok kullanmalarının kaçınılmaz olduğunu ifade etmiştir.
- Mersin’de ayrıca (.....) gibi forwarderlerin kontratlı müşterilerimin kotalarını Eti Alüminyum için de kullanılabilmeleri nedeni ile zaman zaman hattan bile daha düşük navlunlar yakalayabildiklerini dile getirmiştir.

...

- Antalya’da yaşamış oldukları problemlerinin en önemli nedeninin line sayısının az olması nedeni ile yüksek maliyetler ve bazı destinasyonlara gidecek hat bulamamaları olduğunu dile getirmiştir.
- (.....), ancak Arkas’ın Antalya’dan çekilmesi ile birlikte alternatiflerinin daha da kısıtlandığını ifade etmiştir.

...

- Dökme kargo tarifemizin diğer limanların çok üzerine olduğunu ayrıca dile getirmiştir.

...

(.....)”

- (182) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen (.....) ile (.....) arasında 14.02.2019 tarihinde yapılan “(.....) 2019 YILI FİYAT TEKLİFİ” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“... (.....). Firmanın güçlü yük tipi paketli çimento yükü olduğundan teklif içeriğinde odağımız genel olarak paketli çimento üzerinde olmuştur. Klinker vb. tozuma ihtimali olan, sahada depolama gerektiren yükleri için serbest bölgenin bir alternatif olamayacağı görüşündeyiz.

(.....).

... (.....) ile yük potansiyelini korumak hedeflenmiştir...”

- (183) Yukarıda yer verilen e-postanın devamında (.....) ile Global Ports Holding (.....) arasında aynı 16.02.2019 tarihinde yapılan “(.....) 2019-2020 yılları fiyat teklifi ve uzlaşma yaklaşımı” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“(.....),

Sizin onay ve izninizi talep etmekteyim. Günün sonunda bizim odağımız basiretli bir işletme olarak işin devamlılığı ve kar maksimizasyonu olmaya devam edecek...”

- (184) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve Ticaret Müdürü Umut SÖNMEZ ile (.....) arasında 21.02.2019 tarihinde yapılan “(.....) ÜRE FİYAT ÇALIŞMASI” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“... (.....).

Bu bilgiler doğrultusunda aşağıdaki senaryolar üzerinde çalışabiliriz.

(.....). Ancak bu indirimle rağmen lojistik hizmetlerinden (.....)/ton ilave gelir elde etmeye devam etmiş olacağız.

Sizden gelecek yorumlara çalışmayı netleştireceğiz...”

- (185) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen ve (.....) ile (.....) arasında 21.02.2019 tarihinde yapılan “Fwd: (.....)/Antalya Liman” konulu iç yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

“... ”

Dün yazılı teklifinizi (.....) ilettik.

(.....)

...”

- (186) PORT AKDENİZ’de yapılan yerinde incelemede elde edilen “GMMMeetingIstanbul2018” adlı sunum dosyasının 10. sayfasında yer alan tabloda şu ifadeler yer almaktadır⁵⁶.

Konteyner Genel Bakış / Gelecek Beklentileri			
Ürün Çeşidi	Açıklamalar	Özet	Gelişmeler
Blok mermer	Toplam konteyner ihracatının (.....) oluşturmaktadır.	- 2018’in ilk 8 ayı, Türkiye’nin Çin ile olan toplam mermer ihracatı (Antalya hariç) %19,5’e düşerken, Antalya düşüşü %4,8 seviyesinde korudu. - Antalya’nın Çin’e ihraç edilen blok mermer payı arttı (%36,7’den %40,9’a) - 2019 yılı için pazar payımızı korumayı bekliyoruz.	<i>Ekonomik gündem:</i> ... <i>Trend değişimleri:</i> - Günümüzde mermer rağbet gören bir ürün olduğundan gri mermerin Çin pazarında daha cazip geldiği söyleniyor. Gri mermer tesislerinin çoğu Afyon, Balıkesir, Kastamonu, Denizli ve Muğla bölgelerinde kurulu, Antalya ve hinterlandı negatif yönde etkilendi.
Plaka mermer	Toplam konteyner ihracatının (.....) oluşturmaktadır.	...	...
Barit	Toplam konteyner ihracatının (.....) oluşturmaktadır.	...	...
Panel	Toplam konteyner ihracatının (.....) oluşturmaktadır.	...	...
Ferrokrom	Toplam konteyner ihracatının (.....) oluşturmaktadır.	...	...
Konteynerle taşınan çimento	Toplam konteyner ihracatının (.....) oluşturmaktadır.	...	...

I.4.2. İlgili Taraflardan Elde Edilen Bilgiler

⁵⁶ Raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

TÜRKLİM'den Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (187) TÜRKLİM'den 13.03.2020 tarihli ve 4125 sayılı yazı ile çeşitli bilgi ve belgeler talep edilmiştir. Gelen cevabi yazıda özetle; navlun sözleşmelerinin taraflarının (yükü) taşıyan ve (yükü) taşıtan olduğu, gerek sıvı gerekse katı olsun tüm dökme yük taşımacılığında limanları seçen ve bu seçim yükümlülüğüne sahip olan tarafın "taşıtan" olduğu, dökme yük sektöründe taşıtanın liman seçimi kriterlerini inceleyen akademik yayınlar incelendiğinde, seçim kriterleri olarak (önem sırasına göre) limanın yük elleçleme hızının, liman maliyetlerinin, limanın depolama olanaklarının, limanın müşteri isteklerini karşılamadaki istekliliğinin, limanın hasar/kayıp performansının ve limanın lokasyonunun ön plana çıktığı, bu nedenle dökme katı ve genel kargo yükler için ücretin genellikle yükün cinsi, miktarı, boşaltma hızı (tahsis edilen vinç ve posta sayısı) ve yükün yükleme şekli gibi birçok faktör değerlendirilerek liman ve alıcı arasında belirlendiği ifade edilmiştir.

ADTO ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgiler

- (188) ADTO ile gerçekleştirilen görüşmede özetle, PORT AKDENİZ özelleştirildikten sonra ilk beş yıl imtiyaz sözleşmesi gereği liman fiyatlarında kısmen devlet kontrolünün söz konusu olduğu, bu sürenin bitiminden sonra liman işleticisinin fiyat tarifelerinin belirlenmesinde serbest olduğu, geçmiş yıllarda da PORT AKDENİZ'in fiyatlarının özellikle diğer limanlarla kıyaslandığında yüksek olduğuna yönelik şikâyetlerin bulunduğu, bölgeden İzmir ve Mersin limanlarına geçişlerin olduğunun bilindiği, PORT AKDENİZ'de diğer limanlarda olmayan ring seferi gibi çeşitli ücret kalemlerinin uygulandığı, ancak son iki üç yılda liman ücretlerinde bir artışın yaşanmadığı, liman işleticisi zam yapmamakla birlikte hat acentelerinin kestiği faturalarda liman hizmetlerine ödenen ücretlerin görünmemesi nedeniyle hat ücretlerine gelen zamların liman ücretlerinin arttığı algısını yarattığı, yükleme ve boşaltma limanının armatörler, alıcılar ve müşteriler tarafından belirlendiği, bu seçimde acentelerin bir rolünün bulunmadığı, acentelerin ayrıca liman ücretleri üzerinde de doğrudan bir etkisi bulunmadığı, ancak önemli bir hat acentesi olması durumunda liman işletmecisinin belli ölçüde bu acenteye imtiyazlar tanıyabildiği ifade edilmiştir.
- (189) Antalya Limanında draft problemi nedeniyle büyük gemilerin limana yanaşamadığı, bu nedenle yüklerin, ana (büyük) gemiler ile İzmir, İstanbul, Mersin gibi limanlara getirildiği, buradan feeder gemileriyle Antalya Limanına indirildiği, bu yüzden navlun bedellerinin yüksek olduğu, Antalya Limanının demir yolu bağlantısının bulunmadığı, Antalya Limanının bölgede tek olmasının ve rekabetçi baskıların az olmasının fiyatların yüksek olmasına yol açtığı, son yıllarda ASBAŞ'ın rıhtımını genişletmesi ve bazı dökme yüklerde hizmet vermesiyle birlikte PORT AKDENİZ üzerinde rekabetçi baskı yaratmaya başladığı, ASBAŞ'ın çimento yükleme ve boşaltma hizmeti vermesiyle birlikte, PORT AKDENİZ bu yüke ilişkin hizmet tarifesini (.....) yaklaşık (.....) indirdiği dile getirilen diğer hususlardır.

TCDD İZMİR ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler

- (190) TCDD İzmir ile gerçekleştirilen ve tutanağa geçirilen görüşmede özetle, Türkiye'de 174 adet kıyı tesisinin bulunduğu, bunların iki tanesi kamuya ait (Haydarpaşa ve Alsancak) limanlar iken, geriye kalanların özel sektör kıyı tesisleri olduğu, Alsancak Limanının tekel özelliğini Aliağa limanlarının açılmasıyla birlikte kaybettiği, Aliağa limanlarında hâlihazırda 12 adet liman tesisi bulunduğu ve bu limanların İzmir şehir merkezine yaklaşık 70 km mesafede bulunduğu, Alsancak Limanının demir yolu bağlantısının bulunduğu, Aliağa limanlarına ise demir yolu bağlantılarının yapım aşamasında olduğu, limanda TCDD Liman Hizmet Tarifesi'nin uygulandığı, özel sektöre ait limanların fiyat

tarifelerinin özelleştirilme sürecinden sonra başta hinterlandına bağlı olmak üzere bir ilâ üç yıl kamunun denetimine bağlı kalabildiği, ancak bu sürenin bitiminden sonra kendi fiyat tarifelerini uyguladıkları, liman tercihinde gemilerin gelişlerinde ve dönüşlerinde dolu olup olmamasının limanlar bakımından önemli bir tercih sebebi olduğu, bu imkânın ise özellikle ithalatın yoğun olduğu limanlarda bulunduğu, Marmara Bölgesindeki limanların bu özellik açısından başta geldiği, Alsancak Limanı açısından bu anlamda son dönemlerde ithalat ihracat dengesinin yakalandığı, ancak PORT AKDENİZ'in daha çok ihracat ağırlıklı bir liman olduğu, fiyat tarifesinin liman tercihinin etkileyen başlıca unsur olmadığı, limanların hizmet verdiği hatlar, geminin yapacağı uğrak sayısı, iç taşıma maliyeti, limanda bekleme süresi gibi unsurların da dikkate alınması gerektiği ifade edilmiştir.

- (191) TCDD İZMİR tarafından dile getirilen bir diğer husus ise Antalya'daki mermer yükünün önemli bir kısmının Alsancak Limanına kaymış olmasıdır. Ancak bu durumun liman ücret tarifelerinden kaynaklandığının söylenemeyeceği, limanda bekleme süresi, liman masrafları gibi operasyonel durumlar ile ulaşım imkânları, yük sahiplerinin tercihleri veya başka çok sayıda faktörün bu durumda etkisi olabileceği belirtilmiştir. Yapılan görüşmede ayrıca daha önce (.....) ile görüşmeler gerçekleştirildiği ve Alsancak Limanının ton başına (.....) Cent daha avantajlı olduğu ancak uygun depolama alanının olmaması nedeniyle (.....) Alsancak Limanını kullanmaktan vazgeçtiği ifade edilen bir başka husustur.
- (192) Alsancak Limanının hinterlandında Uşak, Kütahya, Afyon, Burdur, Denizli illerinin bulunduğu, biraz daha genişletildiğinde Isparta, Kütahya, Eskişehir, Aydın gibi şehirlerden de yükler geldiği, bu hinterlandın tüm yük türleri için geçerli olduğu, ancak özellikle dökme yüklerin Alsancak Limanında elleçlendiği, dökme katı yükte geçen senenin Şubat ayına göre %(.....) artış yaşandığı dile getirilen diğer hususlardır.

MIP ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgiler

- (193) MIP ile gerçekleştirilen görüşmede özetle, ithalat ve ihracat yükleri bakımından PORT AKDENİZ ile rakip olmadıkları, İskenderun Limanı ile çok fazla ortak lokasyonlarının bulunduğu, Antalya ile Mersin arasındaki mesafenin kara yolu ile yaklaşık sekiz saat olduğu, Antalya ile ortak lokasyonda bulunan ilin çok küçük bir hacim olmakla birlikte Konya olabileceği, bu nedenle coğrafi açıdan Mersin ile Antalya'nın rakip olmasının mümkün olmadığı, Antalya'nın ihracat bölgesi olmasının gemilerin boş gelmesine ve bu durumun da navlun fiyatlarının artmasına neden olduğu, Avrupa limanlarına bakıldığında bir limanda birden fazla terminal işletmecisinin bulunduğu, ülkemizde ise çoğunlukla bir limanın tek işletmecisinin bulunduğu, dökme yük açısından liman ile üretim tesisi arasındaki mesafenin önemli olduğu, dökme veya genel kargo yüklemelerinde mal sahibinin seri bir şekilde yükün gemiden indirilmesine yönelik araç ayarlaması gerektiğinden dökme yükleme yapanların üretim tesislerinin limana yakın olması veya limana yakın mesafede bir antrepo ile anlaşmaları gerektiği, konteynerin gemiden indirilmesinin ve gemiye yüklenmesinin çok daha kolay olduğu için tercih edilme oranının daha yüksek olduğu, dökme yükleme veya konteyner yükleme tercihinin ölçek ekonomisine bağlı olduğu, bazı hatların konteynerde kirletme yaratan yükleri (kömür gibi) konteyner ile taşımayı tercih etmediği, Isparta ve Burdur ilindeki mermer ihracatçılarının PORT AKDENİZ'e alternatif olarak Mersin Limanını değil Alsancak Limanını tercih edeceği, Antalya'ya daha küçük gemiler yanaşabildiğinden ve aktarmalı şekilde yüklerin taşındığından, bu işlemin taşıma maliyetini artırdığı, Mersin'de ise daha büyük gemiler yanaşabildiği için konteynerlerin aktarmasız şekilde ve daha düşük maliyetle istenilen lokasyonlara ulaştırılabildiği, iç dolum hizmetinin Mersin'de hem liman işletmecisi tarafından hem de liman dışındaki özel depolama ve

lojistik şirketleri tarafından yapıldığı, iç dolum işleminin liman içerisinde yapılması durumunda liman işletmesi açısından dolu konteynerlerin kapı girişine kıyasla daha maliyetli olduğu ifade edilmiştir.

Limanlardan Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (194) Dosya kapsamında 39 ayrı limandan çeşitli bilgiler talep edilmiş olup aşağıda limanlardan elde edilen bilgilerin özetine yer verilmektedir.
- (195) Doğu Akdeniz Bölgesinde (İskenderun) yer alan Assan Liman İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, (.....). Limanın yıllık kapasitesinin genel kargo için 1.000.000 ton ve konteyner için 250.000 TEU olduğu; (.....) anlaşılmaktadır.
- (196) Doğu Akdeniz Bölgesinde (İskenderun) Atakaş Liman İşletmeciliği ve Tic. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, (.....), limanın yıllık kapasitesinin genel kargo için 3.000.000 ton ve dökme katı yükler için 7.000.000 ton olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (197) Doğu Akdeniz Bölgesinde (İskenderun) yer alan Ekmar Denizcilik ve Gemi Acenteliği A.Ş.'den gelen bilgilerde, dökme katı ve genel kargo yüklerine elleçleme hizmeti verildiği, (.....), limanın yıllık kapasitesinin genel kargo için 4.000.000 ton, dökme katı yükler için 1.000.000 ton olduğu ifade edilmiştir. (.....).
- (198) Doğu Akdeniz Bölgesinde (İskenderun) yer alan Gübre Fabrikaları T.A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Gübretaş İskenderun Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo için 100.000 ton, dökme katı yükler için 1.350.000 ton, dökme sıvı yükler için 50.000 ton olduğu, (.....) ifade edilmiştir.
- (199) Doğu Akdeniz Bölgesinde (İskenderun) yer alan Oyak Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, İsdemir Liman tesisinin yıllık kapasitesinin genel kargo için 7.000.000 ton, dökme katı yük için 13.000.000 ton, dökme sıvı yükler için 1.000.000 ton olduğu (.....) görülmektedir.
- (200) Doğu Akdeniz Bölgesinde (İskenderun) yer alan Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Limakport İskenderun Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo için 600.000 ton, dökme yük için 2.500.000 ton, konteyner için 1.000.000 Teu olduğu ifade edilmiştir. (.....).
- (201) Doğu Akdeniz Bölgesinde (Mersin) yer alan MIP elde bilgilerde, MIP Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo için 1.000.000 ton, dökme yük için 9.000.000 ton, konteyner için 2.600.000 TEU olarak belirtilmiştir. (.....).
- (202) Doğu Akdeniz Bölgesinde (Hatay) yer alan MMK Metalurji Sanayi Ticaret ve Liman İşletmeciliği A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, yıllık kapasitenin genel kargo için 70 ton ve dökme yükler için 10.569.960 ton olduğu belirtilmiştir. (.....).
- (203) Batı Akdeniz Bölgesinde (Antalya) yer alan ASBAŞ'tan elde edilen bilgilerden (.....); Serbest Bölge limanlarını, Ticaret Bakanlığı Serbest Bölgeler Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğünden kullanıcı ruhsatı alan Serbest Bölge firmaları ve Serbest Bölge Müdürlüğünün onayladığı ASBAŞ ile depo kira sözleşmesi yapmış olan firmaların kullanabildiği ifade edilmiştir. Limanın yıllık kapasitesinin genel kargo ve dökme katı yükler için toplam 1.090.000 ton olduğu; (.....) anlaşılmaktadır.
- (204) Güney Ege Bölgesinde (Muğla) yer alan Güllük Mandalya Turizm ve Liman İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Güllük Limanının yıllık kapasitesinin 7.000.000 ton olduğu (.....) belirtilmiştir.
- (205) Kuzey Ege Bölgesinde (İzmir) yer alan Batıçim Batı Anadolu Çimento San. A.Ş.'den gelen bilgilerde, Batıçim Liman tesisinin toplam kullanılabilir alanının 238.456,87 m²

olduğu, dökme yükler için yıllık elleçleme kapasitesinin 6.000.000 ton, genel kargo yükler için yıllık elleçleme kapasitesinin 3.000.000 ton olduğu; (.....) belirtilmiştir.

- (206) Kuzey Ege Bölgesinde (İzmir) yer alan Batıliman Liman İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, (.....), yıllık kapasitesinin dökme yükler için kapasitesinin 8.000.000 ton, genel kargo yükler için 6.000.000 ton olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (207) Kuzey Ege Bölgesinde (İzmir) yer alan Ege Gübre San. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Ege Gübre Liman tesisinin yıllık kapasitesinin genel kargo için 2.500.000 ton, dökme katı yük için 3.500.000 ton, dökme sıvı yük için 1.500.000 ton, konteyner için 500.000 TEU olduğu ifade edilmiştir.(.....)
- (208) Kuzey Ege Bölgesinde (İzmir) yer alan İDÇ Liman İşletmeleri A.Ş.'den elde bilgilerde İDÇ Limanının toplam elleçleme kapasitesinin yıllık 6.000.000 ton olduğu, bu kapasitesinin yük türlerine göre ayrımı yapılamadığı, (.....)
- (209) Kuzey Ege Bölgesinde (İzmir) yer alan TCDD İZMİR'den elde edilen bilgilerde, Alsancak Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo ve dökme yük için 1.369.253 ton, konteyner için 1.164.917 TEU olduğu ifade edilmiştir. (.....).
- (210) Kuzey Ege Bölgesinde (İzmir) yer alan Nemport Liman İşletmeleri ve Özel Antrepo Nakliye Tic. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, yıllık kapasitenin genel kargo için 1.000.000 ton, konteyner için 750.000 TEU olduğu (.....) ifade edilmiştir.
- (211) Güney Marmara Bölgesinde (Balıkesir) yer alan Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, (.....); yıllık kapasitesinin genel kargo ve dökme katı yükler için toplam 11.951.060 ton ve konteynerler için 188.000 TEU olduğu; (.....) belirtilmiştir.
- (212) Güney Marmara Bölgesinde (Bursa) Gemport Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Gemport Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo ve dökme katı yük için 4.000.000 ton, konteyner için 1.200.000 TEU, dökme sıvı yük için 550.000 m³ olduğu, (.....).
- (213) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan Diler Demir Çelik Endüstri ve Tic. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Diler Limanının dökme katı yükler için kapasitesinin yıllık 3.600.000 MT olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (214) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan DP World Yarımca Liman işletmeleri A.Ş.'den gelen bilgilerde DP World Yarımca Konteyner Terminalinde sadece konteyner elleçleme faaliyeti yürütüldüğü, konteyner elleçleme kapasitesinin yıllık 1.200.000 TEU olduğu ifade edilmiştir. (.....).
- (215) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan Efesan Demir San. ve Tic. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Efesanport Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo için 2.000.000 ton, dökme katı yük için 500.000 ton, dökme sıvı için 150.000 ton olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (216) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Evyap Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo için 500.000 ton, dökme yük için 1.120.000 ton, konteyner için 855.000 TEU olduğu, (.....) görülmektedir.
- (217) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan Poliport Kimya San. ve Tic. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, (.....), limanın yıllık kapasitesinin genel kargo ve dökme yükler için 7.500.000 ton olduğu, (.....) belirtilmiştir.

- (218) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan Rota Liman Hizmetleri San. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Rota Liman tesisinde konteyner yüklerine hizmet verilmediği, limanın yıllık kapasitesinin genel kargo yükler için 656,283 ton, dökme yük için 1.026,62 ton olduğu, (.....) anlaşılmaktadır.
- (219) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan Safi Derince Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Safi Derince Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo için 1.000.000 ton, dökme yük için 7.615.000 ton olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (220) Doğu Marmara Bölgesinde (Kocaeli) yer alan Yılport Konteyner Terminali ve Liman İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, (.....), limanın yıllık kapasitesinin konteyner için 1.100.000 TEU, genel kargo için 6.000.000 ton, dökme sıvı yükler için 600.000 m³ olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (221) Kuzeybatı Marmara Bölgesinde (İstanbul) yer alan Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, (.....). Ambarlı Limanında, her bir yük türü için limanın toplam elleçleme kapasitesinin yıllık olarak konteynerde 45.000 TEU, genel kargoda 3.750.000 ton olduğu, (.....).
- (222) Kuzeybatı Marmara Bölgesinde (İstanbul) TCDD Haydarpaşa Liman İşletme Müdürlüğünden elde edilen bilgilerde, Haydarpaşa Limanının yıllık kapasitesinin genel kargo için 60.561 ton, konteyner için 487.549 TEU olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (223) Kuzey Batı Marmara Bölgesinde (İstanbul) yer alan Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş.'den elde edilen bilgilerde, Mardaş terminalinin yıllık kapasitesinin genel kargo için 2.500.000 ton, konteyner için 803 TEU olduğu, (.....) belirtilmiştir.
- (224) Kuzey Batı Marmara Bölgesinde (İstanbul) yer alan Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.'den elde edilen bilgilerde limanın dökme katı, dökme sıvı ve genel kargo yük limanı olarak faaliyet gösterdiği ve konteyner faaliyetinin bulunmadığı, limanının yıllık elleçleme kapasitesinin 7.000,000 ton olduğu, sekiz rıhtımın bulunduğu (.....) belirtilmiştir. (.....).
- (225) Batı Karadeniz Bölgesinde (Zonguldak) yer alan Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş.'den elde edilen belgelerde, (.....), limanın yıllık kapasitesinin genel kargo için 6.000.000 ton, dökme katı yük için 13.750.000 ton, dökme sıvı yük için 250.000 ton olduğu ifade edilmiştir. (.....).
- (226) Bilgi istenen limanlardan Çolakoğlu Metalurji A.Ş., Habaş Liman İşletmesi A.Ş. ve İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım San. A.Ş.'den elde edilen bilgilerde limanlarında üçüncü kişilere hizmet verilmediği ifade edilmektedir.

Yük Sahiplerinden Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (227) Dosya kapsamında tamamı Akdeniz bölgesinde üretim gerçekleştiren 20 yük sahibinden⁵⁷ 28.08.2019 tarihli ve 9875 sayılı yazı ile çeşitli bilgiler talep edilmiştir. Gelen cevaplar aşağıda toplulaştırılarak özetlenmiştir:
- (228) Gelen yazılardan öncelikle, deniz yolu ile diğer taşıma türlerinin alternatif olup olmadığına yönelik olarak çoğu üreticinin deniz yolu taşımacılığını diğer taşımacılık türlerine göre daha avantajlı bulduğu anlaşılmaktadır. Kısmen diğer taşıma türlerini tercih eden teşebbüsler bulunmakla birlikte diğer taşıma türlerinin toplam taşımacılığın içinde küçük bir pay oluşturduğu bilgisi edinilmiştir. Deniz yolu taşımacılığının tercih edilmesinin başında çıkış ya da varış ülkelerine özellikle kara yolu ile ulaşımın mümkün olmaması geldiği, nitekim başta Amerika ve Çin gibi ülkelere kara yolu bağlantısının

⁵⁷ Bilgi istenen söz konusu müşteriler, dosya konusu iddialar bakımından ilgili olan üç hizmet türü için ayrı ayrı olmak üzere, PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde öne çıkan müşteriler arasından seçilmiştir.

olmaması deniz yolu ulaşımını ilk tercih haline getirdiği, kara yolu taşımacılığının ise daha çok Avrupa ülkeleri ile olan ticarete tercih edildiği, ayrıca deniz yolu taşımacılığı daha güvenli ve hızlı bir ulaşım türü olarak görülürken kara yolu taşımacılığında taşınan malın hasar görme ihtimalinin daha yüksek olduğu, kara yolu taşımacılığında geçiş yapılacak ülkelerdeki çeşitli problemlerin kara yolu taşımacılığında aksamalara neden olduğu ve teslim süresinin daha uzun olduğu, ilaveten taşınacak yüke göre kara yolu taşımacılığının etkinsiz ve yetersiz olabildiği ve özellikle mermer ve çimento gibi tonajı yüksek ürünlerin kara yolu ile taşınmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca gelen bazı cevaplarda diğer taşıma türleri arasında yer alan tren yolu taşımacılığında ağların yetersiz olmasının ve hava yolu taşımacılığında navlun ücretlerinin yüksek olmasının bu taşıma türlerinin başlıca tercih edilmeme nedenleri arasında gösterilmiştir.

- (229) Gelen yazılarda müşterilerin liman tercihlerini etkileyen pek çok hususun bir arada bulunduğu görülmekle birlikte, bunların başında üretim tesisinin limana olan mesafesi, iç taşıma ücretleri, navlun bedelleri, müşteri talepleri, liman kapasitesi ve ekipmanının yeterliliği, taşınacak ürünün cinsi, transit süreleri, gümrükleme işlemleri, alıcıyla çalışma şekli (FOB, CIF), taşımanın ithalat ya da ihracat olup olmadığı, taşıma türü (konteyner, dökme vs.) gelmektedir.
- (230) Gelen kimi cevaplarda üretim tesisine yakınlığın liman tercihini etkileyen başlıca unsur olduğu, bu sayede liman müşterilerinin iç taşıma ücreti gibi çeşitli ek maliyetlere katlanmadığı, Antalya çevresinde üretim yapan tesisler için diğer limanların kullanılmasını engelleyen en önemli sebebin de iç taşıma maliyetleri olduğu belirtilmiştir. Bazı cevap yazılarında ise yük sahipleri, diğer limanların PORT AKDENİZ'e göre ucuz olduğunu belirtse de iç taşıma maliyetleri eklendiğinde PORT AKDENİZ'in yine daha avantajlı kaldığını vurgulamıştır. Ancak (.....) tarafından, Alsancak Limanı masraflarına iç taşıma bedelinin eklenmesi ile oluşan maliyetin neredeyse PORT AKDENİZ'in liman masraflarına eşit olduğu belirtilmiştir.
- (231) (.....) tarafından iç taşıma meselesi maliyetler açısından olumsuz olduğu gibi taşıma süresi açısından da olumsuzluklar getirdiği belirtilmiştir. Antalya'da üretim gerçekleştiren (.....)'nin verdiği bilgilerde ise, konteynerlerin fabrikadan dolumunun gerçekleştirilerek PORT AKDENİZ'e gönderilmesi imkânının bulunmasının bu limanın sağladığı önemli bir maliyet avantajı olduğu, bunun da liman ile üretim yerinin yakın olmasının getirdiği faydalardan biri olduğu ayrıca diğer limanlarda konteyner yüklemesinin limanda gerçekleştirildiği ve konteyner dolum tartım gibi ek masraflar yaratıldığı belirtilmektedir.
- (232) Navlun ücretlerine bakıldığında özellikle Alsancak ve Mersin limanlarında navlun ücretlerinin PORT AKDENİZ'e göre daha uygun olduğu, bunun temel olarak Antalya'da faaliyet gösteren hat sayısının üç hat ile sınırlı olmasından kaynaklandığı da gelen yazılar arasında yer almaktadır. (.....) de, 2018 yılından sonra ARKAS'ın Antalya Limanından faaliyetlerine son vermesinin ve ZIM gemi acentesinin bazı yurtdışı limanlarına seferlerini sonlandırmasının Antalya Limanında navlun fiyatlarında artışa neden olduğunu, ayrıca alıcıyla çalışma şeklinin navlun ücretleri açısından liman tercihlerini etkilediği belirtmiştir.
- (233) Gelen diğer yazılarda ise,
- (.....) tarafından, müşteriler ile FOB çalışmaları nedeniyle müşterilerin Alsancak Limanını tercih ettiği,
 - (.....) tarafından özellikle CIF yüklemelerinde uzak doğu tedarikçilerin İstanbul Limanlarını tercih edildiği,

- (.....) tarafından müşteri tercihine göre ihracat limanının belirlendiğini, müşterinin tercihinin ise navlun ücretlerine göre değiştiği,
- (.....) tarafından ise, acil teslimat isteyen müşteriler için navlun bedelinin önemli olmadığı, bu müşteriler için teslimat süresinin dikkate alındığı, ancak navlun fiyatını dikkate alan müşteriler için en uygun navlunu veren limanla çalışıldığı, taşınacak yükün cinsinin de liman tercihinin etkilediği

belirtilmiştir. Bazı cevaplarda da özellikle çimento, mermer gibi ağır tonajlı ürünlerin iç nakliyesinin daha masraflı ve lojistik imkânlarının daha sınırlı olduğu, yük cinsiyle bağlantılı olarak liman kapasitesi ve ekipman yeterliliğinin de liman tercihinin etkilediği belirtilmektedir.

- (234) (.....)'dan elde edilen bilgilerde; draft kısıtı nedeniyle PORT AKDENİZ'de 35.000 tona kadar gemi yüklenirken ASBAŞ'ta 12.000 tona kadar gemiler yüklenebildiği, PORT AKDENİZ'de yükleme ve boşaltması gerçekleştirilebilen ürün türü daha fazla iken ASBAŞ'ın sadece ambalajlı çimento yüklemesi yapabildiği, bu nedenle PORT AKDENİZ'in diğer yükler açısından alternatifsiz olduğu, üretim tesisinde enerji kaynağı olarak kullanılan ürünlerin deniz aşırı ülkelerden geldiği, deniz yoluna alternatif bir taşıma türünün maliyet açısından bulunmadığı, bu nedenle üretim tesisine yakınlığı nedeniyle bu ürünlerin ithalatında PORT AKDENİZ'in kullanıldığı, ihracat işlemlerinde dökme çimento, büyük tonajlı paketli çimento gemileri ve dökme katı ihracat yüklerinin PORT AKDENİZ'den, daha küçük paketli çimento yüklerinin ASBAŞ limanından yüklendiği, PORT AKDENİZ'in yıllık çalışma periyotlarında tonaj ve kota bazlı uygulamalar yapılabildiği, belirledikleri yükleme tonajlarına ulaşıldığında geçmiş dönem yükleri kapsayacak şekilde ilgili yük türüne ait birim yükleme fiyatında indirim hakkı kazanılabildiği, ancak PORT AKDENİZ'in tarife başlangıç fiyatları yüksek olduğundan benzer limanlara göre fiyatlarının yüksek kaldığı belirtilmiştir.
- (235) (.....)'tan elde edilen bilgiler ise, 2016 yılına kadar ihracat ve ithalat işlemlerinde yalnızca PORT AKDENİZ'i kullandığı, 2016 yılından sonra ise 5.000 - 7.000 tonluk küçük çimento gemilerinin yüklemesine imkân sağlayan Serbest Bölgenin kullanıldığı, 2018 yılı sonuna dek büyük tonajlı (10.000 tondan fazla yükleme yapılabilen) gemilerin tamamının PORT AKDENİZ'den yüklendiği, 2019 yılı başından itibaren ise Serbest Bölgede büyük gemilerin de yüklenebilmesine imkân sağlayan yeni rıhtımın kullanıma açılmasıyla birlikte buranın da kullanılmaya başlandığı, ancak Serbest Bölgenin bu tür yüklemeler için uygun yalnızca bir adet rıhtımının; toplamda ise iki rıhtımının bulunduğu, ayrıca bu rıhtımın dolu olması halinde bu rıhtımı kullanmak isteyen gemilerin günlerce bekleyebileceği, PORT AKDENİZ'de ise bu tür yüklemeler için uygun olabilecek üç adet rıhtım; toplamda da dokuz adet rıhtım bulunduğu, bu çerçevede, Serbest Bölgenin, bölgenin ihtiyacını karşılayabilecek kapasitede olmadığı şeklindedir.
- (236) Yine (.....)'a göre; klinker yüklemeleri Serbest Bölgeden yapılamamaktadır. Bu çerçevede, bölgede klinker yüklemelerinin yalnızca PORT AKDENİZ'in kullanılarak yapılabileceği, ancak çok yüksek fiyatlar sebebiyle pratikte PORT AKDENİZ'den de klinker yüklemesi yapılamadığı, öte yandan, Serbest Bölgenin, kömür tahliyesine ilişkin gerekli izin belgeleri henüz mevcut olmadığından Serbest Bölge kullanılarak kömür ithalatı yapılamadığı, dolayısıyla kömür ithalatının tamamının, PORT AKDENİZ aracılığıyla gerçekleştirilebildiği, ayrıca, Serbest Bölgeden yurtiçi kaynaklı demir cevheri tahliyesinin de mümkün olmadığı da belirtilmiştir. İndirim uygulanabilmesi için erişilmesi gereken hedefin, PORT AKDENİZ tarafından çok yüksek miktarlarda tutulduğu ve bu hedefe ulaşılsa ve indirim yapılsa dahi PORT AKDENİZ'in ücretlerinin diğer limanlara nazaran çok yüksek olduğu, son birkaç yılda gerçekleştirilmiş olan yükleme ve tahliye

performanslarının ortalaması göz önünde bulundurulduğunda belirtilen kotaların rasyonel olmadığı (.....) tarafından ifade edilen diğer hususlardır.

Forwarder ve Acentelerden Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (237) Dosya kapsamında acentelik hizmeti yürüten BELSTAR, (.....), MSC Antalya, MSC Mersin Şubesi, TAYFUN ile ve forwarder hizmeti veren DSV ile görüşmeler yapılmıştır. Ayrıca Kurumun 13.03.2020 tarihli ve 4118 sayılı yazısı ile forwarder faaliyeti yürüten KINAY ve SCHENKER'den bilgi talep edilmiştir. Bu kapsamda görüşmelerden ve gelen cevabi yazılardan elde edilen bilgilere aşağıda özetle yer verilmiştir.
- (238) Hat acenteliği hizmeti yürüten BELSTAR ile gerçekleştirilen görüşmede özetle, bölgede PORT AKDENİZ'e eşdeğer başka bir limanın bulunmadığı, konteyner açısından bölgede üretilen temel ürünün blok mermer ve %90 oranında ihracata yönelik olduğu, belirli bir kilometreye kadar PORT AKDENİZ'in İzmir'e alternatif olabileceği, Isparta sınır alındığında güneyinde yer alan illerin Antalya'yı tercih ettiği, Denizli ilindeki yük sahiplerinin ise kara yolu kolaylığı nedeniyle Alsancak Limanını tercih ettiği, PORT AKDENİZ'in fiyatlarının İzmir'den navlun dâhil 200 USD'den pahalı olması durumunda Alsancak Limanının tercih edileceği, PORT AKDENİZ'in liman sahasının mermer depolama alanı olarak kullanılmasının ihracatçı için avantaj sağladığı, tek yük tipinin bulunmasının, limanın teknik özelliklerinin ve ekipman yetersizliğinin liman maliyetlerini olumsuz etkilediği ifade edilmiştir.
- (239) Hat acenteliği hizmeti yürüten MSC Antalya Şube Müdürlüğü ile gerçekleştirilen görüşmede özetle, son yıllarda PORT AKDENİZ'in fiyatlarında bir artış olmamakla birlikte özelleştirme dönemi sonrası uygulanan tarifelerin yüksekliği nedeniyle oluşan farkın henüz kapanmadığı, Antalya bölgesinde ithalatın düşük olduğu, ihraç ürünlerinin %80'inin de mermer yüklerinden oluştuğu, PORT AKDENİZ'in iş hacminin küçük olması ve limanın draft kısıtının bulunması nedeniyle büyük gemilerin limana gelmesinin mümkün olmadığı, iş hacminin yükseldiği dönemlerde dahi büyük gemilerin limana giremediği, bu nedenle feeder adı verilen yaklaşık 700 konteyner kapasiteli gemilerle yükün alınıp Tekirdağ'dan aktarma yapıldığı, ayrıca Antalya bölgesinde ithalatın az ihracatın fazla olması nedeniyle boş konteyner getirmek gerektiği, tüm bu hususların Antalya'da hat maliyetlerinin artmasına neden olduğu ifade edilmiştir.
- (240) Hat acenteliği hizmeti yürüten MSC Mersin Şubesi ile gerçekleştirilen görüşmede özetle, Antalya Limanı ile Mersin Limanı arasında hinterlant açısından büyük farklılıkların bulunduğu, Mersin Limanı hinterlandında Kayseri, Kahramanmaraş, Konya, Ankara, Adana, Gaziantep gibi illerin yer aldığı, Mersin Limanında yılda yaklaşık iki milyon konteyner elleçlenirken, İskenderun'da yaklaşık 500 bin konteyner elleçlemesi yapıldığı, PORT AKDENİZ'de ise bu rakamın daha düşük olduğu, Antalya Limanından çoğunlukla mermer ihracatı gerçekleştirildiği ve hinterlant olarak daha lokal bir alana hizmet verdiği, PORT AKDENİZ'de Tekirdağ uğraklı hizmet verildiği, Mersin Limanında ise merkez (hub) liman olması nedeniyle direk servislerle hizmet verildiği, mermer yükü bakımından kara yolu nakliyesi ile Mersin Limanının kullanılamayacağı, direk seferlerin bozulma riski bulunan yükler açısından önemli olduğu, Burdur ve Isparta illerindeki üreticinin kara nakliyesi dikkate alındığında Mersin'e gelmesinin rasyonel olmadığı, MSC olarak müşteriye sunulan hizmetlerin liman sahasında sunulan lokal hizmetler ve yük gemiye yüklendikten sonraki taşıma bedeli diyebileceğimiz navlun hizmet bedeli olarak ikiye ayrıldığı, ithalat yüklemelerinde müşteriye tek fatura düzenlendiği, MSC'nin müşteriye verdiği fiyatın kullanılan her bir liman için değişiklik gösterdiği, bu durumun limanların uyguladığı farklı fiyat tarifelerinden kaynaklandığı ifade edilmiştir.

- (241) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede özetle, Antalya'daki ihracatın %90'ının blok mermerden oluştuğu ve bunların çoğunun Çin'e ihraç edildiği, PORT AKDENİZ'de hizmet veren konteyner hatlarının (line) ZIM, MSC ve CMA olmak üzere üç adet olduğu, forwarder firmalarının konteyner hatları ile görüşerek ihracatçı veya ithalatçı adına taşıma sürecini yöneterek hatlardan navlun fiyatları aldığı, hatların forwarder'lara yüksek yoğunlukta iş yaptıklarından dolayı daha uygun fiyat verdiği, forwarder'ların yurtdışındaki acenteler ile iletişime geçerek taşınacak yükün organizasyonunu sağladığı, PORT AKDENİZ'in Mersin veya İzmir'e göre fiziki açıdan daha küçük kapasiteye sahip olduğu için buraya yanaşabilen gemi büyüklüğünün ve yük trafiğinin daha düşük olduğu, bu nedenle navlun fiyatlarının yüksek olduğu, free-in ücretinin konteynerin liman sahasından alınıp gemiye yüklenmesini ifade ettiği, bu hizmetin bedelinin limanlar tarafından acentelere fatura edildiği. ISPS⁵⁸ ücretinin ise konteynerin güvenliği ile alakalı bir ücret olduğu ve acenteye fatura edildiği, tüm bu ücretlerin ise nihai olarak müşteriye yansıtıldığı, Mersin Limanında bu iki ücret alınırken, PORT AKDENİZ'de bunlara ek olarak iç yükleme ücreti de alındığı, lashing (takozlama) ve depolama gibi hizmetlerin dışardan direkt bu iş için kurulmuş firmalarca yapılması gerekirken PORT AKDENİZ'de bu hizmetlerin liman tarafından verilerek ek gelir sağlandığı ifade edilmiştir.
- (242) Gemi acenteliği hizmeti yürüten TAYFUN ile gerçekleştirilen görüşmede özetle, teşebbüsün dökme katı ve dökme sıvı yük taşımacılığı hizmetlerine aracılık ettiği, acente olarak armatör nam ve hesabına hareket edildiği, bu kapsamda armatörden alınan ücretlerin liman hesabına yatırıldığı, yük sahibinin liman ile kendi taahhütleri çerçevesinde ayrı olarak anlaşma yaptığı, acentenin ise gemi ile ilgili yanaşma masrafları gibi ödemelerle ilgilendiği, liman özelleştikten sonra uygulanan tarifenin çok yüksek olduğu, fiyatın USD bazında artmamasına rağmen hala yüksek kaldığı, Alsancak Limanında resmi tarifenin uygulandığı, Mersin Limanının tarifesinin ise PORT AKDENİZ'e göre daha düşük olduğu ifade edilmiştir.
- (243) *Forwarder* hizmeti veren DSV'den elde edilen bilgi ve belgelerde özetle; taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği kapsamında faaliyet gösteren "*forwarder*"ların yük sahibi ile hatlar (line) arasındaki aracı firmalar olduğu, bu firmaların deniz yolu ile taşımacılık kapsamında proje, konteyner ve dökme yük şeklindeki farklı taşımacılık türlerine yönelik hizmet sunabildiği, müşterinin talebine göre yükün yük sahibinden alınıp teslimat adresine kadar olan sürecin tamamının gerçekleştirilebileceği gibi sadece deniz yoluyla taşınması gibi sürecin bir bölümünün organizasyonunun da yapılabileceği, müşterilerin yükleme işlemlerini *forwarder* ile ya da doğrudan hattın kendisi ile anlaşarak gerçekleştirebileceği, müşterinin yükünü gönderebileceği limana göre alternatif çıkış limanları önerildiği, bu alternatiflerin tespitinde bölgedeki güncel durumların, sefer sıklığının ve süresinin, o limandaki yasal gerekliliklerin dikkate alındığı, bu nedenle sadece liman fiyatlarının tek başına bir unsur olarak dikkate alınamayacağı, yükün gönderileceği liman, yükün türü, toplam taşıma maliyeti, liman trafiği, dönüşte yük taşınıp taşınamayacağı gibi birçok önemli faktörün dikkate alındığı ifade edilmiştir. Teşebbüs, limanların işlem hacimlerinin önemli olduğunu, PORT AKDENİZ'de ise ithalat hacminin düşük olduğunu, Antalya çevresinde ürün çeşitliliğinin dar, iş hacminin düşük olması nedeniyle limanın maliyetlerinin yüksek olabileceğini, PORT AKDENİZ'in ağırlıklı olarak mermer yükü taşımacılığı gerçekleştirdiğini, bu nedenle hinterlandının pek geniş olmadığını belirtmiştir. Alsancak Limanında taşınan yük çeşitliliğinin fazla olduğu, Mersin Limanının ise son uğrak yeri olduğu, forwarder'ların hatlardan aldığı

⁵⁸ ISPS (*International Ship and Port Facility Security*): Uluslararası gemi ve liman güvenliği (denizde olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin emniyetine ilişkin yeni tedbirler alınması ve bu tedbirlerin) koduna ilişkin hizmetleri ifade etmektedir.

hizmet karşılığında yine hat sahiplerine fatura kestiği, limanlarla fatura alışverişinin bulunmadığı ifade edilen diğer unsurlardır.

- (244) *Forwarder* hizmeti veren KINAY'dan gelen cevapta özetle; teşebbüsün taşıma işleri komisyoncusu olarak "*freight forwarder*" sıfatı ile yurt dışı ve yurt içi şirketler arasındaki ihracat işlerinde taşıma işlerinin organizasyonunu gerçekleştirdiği, alıcı ve satıcı şirketlerin kendi tasarrufunda bulunan teslim limanının ve yükleme limanının seçimi, teslim ve yükleme şeklinin belirlenmesi gibi unsurlarda tasarruflarının bulunmadığı, taşıma işleri dolayısıyla ödenmesi gereken liman ücretlerine ilişkin ödemelerin ticari teamül gereği taşıma işlemini fiilen gerçekleştiren gemilerin gemi acenteleri aracılığıyla faturalandırıldığı, liman tarafından liman ücretlerine yönelik masraflara ilişkin kesilen faturalarda şirket adına herhangi bir fatura düzenlenmediği ifade edilmiştir.
- (245) *Forwarder* hizmeti veren SCHENKER'den gelen cevabi yazıda özetle; "*forwarder*"ların bir malın uluslararası nakliye organizasyonunu yapan kişiler, bir başka deyişle navlun komisyoncusu firmalar olduğu, gemi acentesinin konteyner veya gemi sahibi firmalar olduğu, "gümrük komisyoncusu"nun ihracat ve ithalatçı firmaların beyanname işlemlerini yapan firmalar olduğu, liman tercihinde ithalatçı ve ihracatçı firmaların belirleyici olduğu, talebe istinaden fiyatlandırma ve taşıma yapıldığından müşterinin liman tercihi üzerinde etkilerinin bulunmadığı, limanın ithalatçı/ihracatçıya mesafesinin, limanın sağlayabildiği olanakların/çözümlerin, liman masraflarının/tarifesinin, limana uğrak yapan gemilerin servis verdiği limanların liman tercihlerinde etkili olduğu, mermer yükleri için PORT AKDENİZ'in hinterlandında bulunan illerin başında Burdur ve Isparta gelmek üzere Akdeniz ve İç Anadolu illeri olduğu, hinterlandın yük türüne göre değişiklik gösterebileceği, ithalatçı/ihracatçı firmaların nakliye bedeline göre limanları belirlediği, Alsancak ve Mersin limanlarının PORT AKDENİZ'e alternatif olabileceği, resmi istatistik olmamakla birlikte yıllık ortalama olarak İzmir - Aliağa bölgesinde 25.000 TEU, Antalya Limanında yıllık 70.000 TEU mermer yüklemesi yapıldığını ifade edilmiştir.

I.4.3. EAAD'den Elde Edilen Bilgiler

- (246) Soruşturma kapsamında EAAD'den,
- Konteyner elleçleme hizmetleri, dökme katı yük elleçleme hizmetleri ve genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarlarına yönelik ilgili ürün pazarı ve ilgili coğrafi pazar tanımı yapılması,
 - Söz konusu pazarlarda aşırı fiyatlandırma yapıp yapılmadığının analizi,
 - EAAD tarafından yapılacak ilgili ekonomik analizlerde ve değerlendirmelerde kullanılacak ve teşebbüslerden talep edilmesi gereken verilerin tanımlanması

talep edilmiştir. Bunun yanı sıra, PORT AKDENİZ tarafından aşırı fiyatlandırma iddiasına yönelik hazırlanan ekonomik analize ilişkin EAAD'den mesleki ve teknik görüş talep edilmiştir. Bu kapsamda EAAD'den gelen görüşlere aşağıda yer verilmiştir.

EAAD'nin İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Analizi ve Görüşü

- (247) EAAD tarafından ilgili pazarın tanımlanmasına ilişkin yapılan iktisadi analizde temel olarak;
- SSNIP testinin mevcut dosya bakımından sağlıklı bir şekilde uygulanabilme imkânının bulunmadığı,
 - Bu bakımdan fiyat temelli testlere başvurulduğu, ilgili ürün pazarının belirlenmesine dönük analizde fiyat korelasyon testi tercih edilirken ilgili coğrafi pazarların tanımlanmasında fiyat korelasyon, eşbütünleşme ve durağanlık testlerinin kullanıldığı

belirtilmiştir. Yukarıda yer verilen analizler ile bu kapsamda ulaşılan bulgu ve tespitler doğrultusunda,

- Soruşturma konusu “konteyner elleçleme hizmetleri”, “dökme [katı] yük elleçleme hizmetleri” ve “genel kargo elleçleme hizmetleri”nin ayrı birer ilgili ürün pazarı niteliği taşıdığı,
- “Konteyner elleçleme hizmetleri”, “dökme [katı] yük elleçleme hizmetleri” ve “genel kargo elleçleme hizmetleri” bakımından “Batı Akdeniz Bölgesi” olarak belirlenen ilgili coğrafi pazar tanımının makul olduğu

sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

EAAD'nin Aşırı Fiyatlama Olup Olmadığına İlişkin Analizi ve Görüşü

(248) Aşırı fiyatlama olup olmadığına ilişkin EAAD tarafından gönderilen ekonomik analizde temel olarak Ekonomik Değer Testi yaklaşımı tercih edilmiştir. EAAD'nin analizinin ilk adımını Fiyat-Maliyet Farkı Testi oluştururken ikinci aşamasında Fiyat Karşılaştırma Analizi ve bunun yanında PORT AKDENİZ ve bu limanla benzer hizmetleri sunan limanlar arasında kârlılık yönünden karşılaştırmalar yapılmıştır⁵⁹. EAAD tarafından iletilen söz konusu analizin genel çerçevesinin aşağıdaki şekilde olduğu görülmektedir:

- Fiyat-Maliyet Farkı Testinin yapılmasında kullanılacak maliyetlerin belirlenmesinde hangi yöntemin uygulanabileceği değerlendirilmiş ve bu kapsamda,
 - o Ramsey Yaklaşımı'nda limana dair bütün hizmetleri içeren detaylı ve güvenilir bir talep sistemi tahmini zorunlu olması,
 - o Göreli Üretim Çıktı Yöntemi'nde ilgili teşebbüslerce sunulan tüm mal veya hizmetlerin ortak fiziki birimlerle ifade edilemediği durumlarda güvenilir sonuçlar üretemeyeceği (nitekim teşebbüsün soruşturma konusu olan limanın, aşırı fiyatlama incelemesine konu edilen konteyner elleçleme, dökme yük elleçleme ve genel kargo elleçleme hizmetleri yanında proje kargo elleçleme ile gemi ve yolcu hizmetlerinin de bulunduğu⁶⁰),
 - o Benzer bir ihlal iddiasının ele alındığı Kurulun 18-38/618-299 sayılı kararında EAAD tarafından yapılan analizlerde, değişken maliyet kalemleri için ilgili hizmetten elde edilen gelirin dönemlere göre toplam gelir içindeki oranı esas alınmak suretiyle Göreli Gelir Yöntemi; sabit/ortak maliyet kalemleri için ise ilgili hizmete özgülenen alanın toplam liman alanına oranı esas alınmak suretiyle Faaliyet Tabanlı Maliyetleme⁶¹ yöntemi uygulandığı, ancak bütün limanlar için belirlenen bu standart metodolojinin analiz kapsamında verileri incelenen limanların önemli bir kısmı için sağlıklı sonuçlar ortaya koymadığının gözlemlendiği^{62*},

⁵⁹ Söz konusu karşılaştırmanın ana odağı hizmet verilen yük türlerine özgü kârlılıklar olmakla birlikte, nihai değerlendirmede dikkate alınabileceği düşüncesiyle benzer hizmetleri sunan limanlara kıyasla ilave kârlılık karşılaştırmalarına da yer verilmiştir.

⁶⁰ Bunlardan konteyner için genel kabul gören ve fiyatlandırmaya da esas teşkil ettiği anlaşılan standart birim TEU ve genel kargo ve dökme yük hizmetleri için standart birim ton iken proje kargo için sektör genelinde limanlar tarafından uygulanan tarifelerin genellikle tonaja göre artan şekilde düzenlendiği, bu bakımdan bu yük türü için tonaj bilgisinin sağlıklı bir karşılaştırmaya imkân vermeyeceği, gemi ve yolcu hizmetleri faaliyetlerinin ton gibi standart bir birimle ifade edilmesinin olanaklı olmadığı değerlendirilmiştir.

⁶¹ Faaliyet Tabanlı Maliyetleme muhasebe temelli maliyetleme hakkında yapılan keyfilik eleştirisine paylaşılan maliyetleri nedensellik bağı doğrultusunda dağıtarak çözüm getirmeye çalışmaktadır. Faaliyet Tabanlı Maliyetleme ölçütünde ana maliyet objesi olarak faaliyetlere odaklanılmakta ve nihai ürünlerin maliyetleri faaliyet maliyetleri üzerinden inşa edilmektedir. Örneğin depo kullanım maliyetlerine ilişkin maliyetler depoda tuttukları yer miktarı doğrultusunda dağıtılırken satış hizmeti faaliyetine ilişkin maliyetler sipariş adedi üzerinden dağıtılmaktadır.

⁶² Bkz. Kurulun 11.10.2018 tarihli ve 18-38/618-299 sayılı kararı, para. 177.

dikkate alınmış ve yapılan iktisadi analizde yukarıda yer verilen yaklaşımlara benzer nitelikte herhangi bir maliyet hesaplaması yoluna gidilmemiş; bunun yerine doğrudan gerek soruşturma tarafı PORT AKDENİZ gerekse inceleme kapsamında bilgi talebinde bulunulan limanlar tarafından sunulan yük (hizmet) türüne göre ayrıştırılmış maliyet verileri göz önüne alınmıştır.

- Analizde kullanılan fiyatların ve fiyat serilerinin elde edilmesinde ise PORT AKDENİZ ve bilgi talebine konu diğer limanlar tarafından konteyner, dökme yük (katı ve sıvı için ayrı) ve genel kargo yüklerine dair hizmetlerden her biri için, bu hizmetlerden kaynaklanan gelirlerin tamamı dikkate alınmıştır. Böylelikle bir yandan müşterilerin yüklerinin ilgili limanlardan taşınması nedeniyle liman işletmecilerinden kaynaklı olarak karşı karşıya oldukları gerçek birim fiyatların ortaya konulması; öte yandan, sağlıklı bir karşılaştırmaya zemin olmak üzere limanlar arasında muhasebe ve/veya kayıt sistemlerinden kaynaklanabilecek farklılıkların asgariye indirilmesi hedeflenmiştir.
- Analizinin ilk kısmında öncelikle uygulanan birim fiyatlar ve katılan birim maliyet serilerinin elde edilmesi hedeflenmiştir. Gerek PORT AKDENİZ gerekse sektörün geneli tarafından liman hizmetlerine dair bildirilen tarifelerin büyük ölçüde USD cinsinden belirlendiği dikkate alınarak, gelir ve gider kalemleri ve böylelikle birim fiyatlar ve maliyetler üzerinde yıllar itibarıyla kurlardaki değişimden kaynaklanan etkilerin arındırılabilmesi için, söz konusu verilerin de USD cinsinden hesaplanmasının uygun olduğu değerlendirilmiştir⁶³.
- Yıllık ortalama birim fiyatların tespitinde iki farklı yaklaşım kullanılmıştır: İlk olarak PORT AKDENİZ tarafından yük türlerine göre her bir yıl içerisinde elde edilen toplam gelirler, aynı yıl içerisinde hizmet verilen toplam yük miktarına⁶⁴ oranlanmak suretiyle TL cinsinden yıllık ortalama birim fiyatlar hesaplanmış; daha sonra ise ilgili dönem için Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından yayımlanan ortalama satış kurları⁶⁵ esas alınmak suretiyle USD cinsinden ortalama birim fiyat serileri elde edilmiştir.
- Bunun yanında hizmet verilen yük miktarları, elde edilen gelirler ve döviz kurlarında gerçekleşen aylık dalgalanmaların etkilerini kontrol edebilmek için, yük türlerine göre her bir ayda kaydedilen gelirlerin ilgili ay için geçerli aylık USD kuruna oranlanması suretiyle USD cinsinden elde edilen gelirlerin 12 aylık⁶⁶ toplamı hesaplanmış ve bulunan tutarlar aynı yıl içerisinde hizmet verilen toplam yük adedine oranlanmak suretiyle ikinci bir ortalama birim fiyat serisi türetilmiştir. Yapılan incelemede PORT AKDENİZ için her iki yaklaşıma göre hesaplanan yıllık ortalama birim fiyat verilerinin son derece yakın olduğu gözlemlenmiştir⁶⁷.

* Bahse konu dosyada daha dar bir coğrafi alanda yerleşik ve işbu analizde kullanılanla kıyasla daha düşük sayıda limana dair veriler kullanılmasına karşın oldukça yüksek varyasyon ve bazı limanlar için sürekli negatif kârlılık gibi tutarlılık sorunlarının kaydedilmiş olması dikkate alınmıştır.

⁶³ Bu yöntem, aynı frekansta (aylık, yıllık vb.) veri kullanıldığı sürece, maliyet üstü fiyat oranı (mark-up) yahut kâr marjı gibi oransal/yüzdesel büyüklüklerin tespiti ve analizi bakımından, TL cinsinden büyüklüklerle yapılacak analizlerle herhangi bir farklılık göstermeyeceğinin açık olduğu vurgulanmıştır.

⁶⁴ Konteyner için TEU, dökme katı ve genel kargo yükleri için ton cinsinden.

⁶⁵ 2014 – 2018 dönemi için yıllık, 2019 için ilk altı aylık olmak üzere, esas alınan ortalama kurlar aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

⁶⁶ 2019 yılı için altı aylık.

⁶⁷ Bu noktada, ilgili pazara ilişkin yapılan çalışmalar kapsamında hesaplanan USD cinsinden aylık birim fiyatların aşırı fiyat analizi için de doğrudan kullanılmasından özellikle kaçınıldığı ifade edilmiştir. Zira gerek PORT AKDENİZ gerekse analiz kapsamında verileri incelenen diğer limanlarda, aylara göre hizmet verilen yük miktarları ve bunlara dair elde edildiği bildirilen gelirlerde kayda değer dalgalanmalar olduğu görülmüştür. Hal böyleyken aylık birim fiyatların basit aritmetik ortalamasının hesaplanmasına dair bir yaklaşımın yanlılık (*bias*) sorununu içermeye ihtimalinin yüksek olduğu belirtilmiştir.

- Yıllık ortalama birim maliyetlerin tespitinde ise, PORT AKDENİZ tarafından yük türlerine göre her bir yıl içerisinde katlanıldığı bildirilen toplam giderler yine aynı yıl içerisinde hizmet verilen toplam yük miktarına oranlanarak TL cinsinden yıllık ortalama birim maliyetler hesaplanmış; son olarak ise ilgili dönem için geçerli USD kuru esas alınmak suretiyle USD cinsinden yıllık ortalama birim fiyat serileri elde edilmiştir.
- Analizin ikinci bölümünde Akdeniz, Ege ve Marmara bölgelerinde yerleşik, konteyner ve/veya dökme katı ve/veya genel kargo yük türlerine dair hizmeti verdiği anlaşılan çeşitli limanlar ile soruşturma tarafı PORT AKDENİZ'e ilişkin hesaplanan birim fiyatlar ve kârlılıklara yönelik karşılaştırmalara yer verilmiştir. Bununla birlikte PORT AKDENİZ'in nihai kontrolünü elinde bulunduran GLOBAL'in Türkiye'de işletme hakkına sahip olduğu diğer iki liman olan Ege-Port Kuşadası Limanı ve Bodrum Limanının yolcu limanları olmaları dikkate alınarak mevcut analiz kapsamında rakiplerin fiyatları ile yapılan kıyaslama yöntemi tercih edilmiştir.
- Analizin bu kısmında kullanılan birim fiyatların elde edilmesinde analizin ilk kısmında uygulanan yaklaşımların ikincisi tercih edilmiştir. Buna göre, hizmet verilen yük miktarlarında, elde edilen aylık gelirlerde ve döviz kurlarında gerçekleşen aylık dalgalanmaların etkilerini kontrol edebilmek için, yük türlerine göre her bir ayda kaydedilen gelirlerin ilgili ay için geçerli aylık USD kuruna oranlanması suretiyle USD cinsinden aylık gelirler hesaplanmış; daha sonra söz konusu gelirlerin 12 aylık⁶⁸ toplamları alınmak ve bulunan tutarlar aynı yıl içerisinde hizmet verilen toplam yük adedine oranlanmak suretiyle analizde verileri kullanılan limanların her biri için ve her bir yük özelinde ortalama birim fiyat serileri türetilmiştir. Zira analiz kapsamında verileri kullanılan çeşitli limanların yıllar içerisinde bazı aylarda belirli yük türlerine hizmet vermemiş oldukları anlaşıldığından, tercih edilen yöntemin yıllık toplam gelirler ve yıllık ortalama döviz kuru dikkate alınmak suretiyle yapılacak bir hesaba kıyasla daha doğru sonuç vereceği değerlendirilmiştir. Bunun yanında, yapılan incelemede PORT AKDENİZ için her iki yaklaşıma göre hesaplanan yıllık ortalama birim fiyat verilerinin son derece yakın olduğu gözlemlendiğinden, PORT AKDENİZ için de aynı şekilde elde edilen fiyat serilerinin tercih edilmesinin sağlıklı bir karşılaştırma çerçevesi için uygun olduğu görülmüştür.
- Kârlılık karşılaştırmaları ise esas itibarıyla iki ana kapsamda gerçekleştirilmiştir. İlk olarak PORT AKDENİZ ve yüklere göre ayrıştırılmış maliyet bilgileri sunabilen limanlar bakımından, her bir yıl için belirli bir yük türüne dair elde edilen gelirler ve bu hizmetler için katlanılan toplam giderler dikkate alınarak her bir yük türü özelinde yıllık kâr marjları hesaplanmıştır. Söz konusu marj esasen yük türüne göre yıllık gelirler ile yıllık giderler arasındaki farkın yine yıllık gelirlerle oranlanmasını içermektedir.
- Bunun yanı sıra, PORT AKDENİZ ve bilgi talebinde bulunulan limanlar tarafından toplam liman faaliyetleri dikkate alınmak suretiyle sunulan FAVÖK (faiz, amortisman ve vergi öncesi kâr) ve net kâr oranları⁶⁹ ile gelir-gider marjı⁷⁰ dair karşılaştırmalar yapılmıştır.

(249) Yukarıda ortaya konan çerçevede, detayları ilerleyen kısımlarında yer verilecek olan ekonomik analiz kapsamında ilgili pazarlar bağlamında aşırı fiyatlama olup olmadığına ilişkin ulaşılan sonuçlar,

- PORT AKDENİZ tarafından özellikle 2016-2018 yılları arasında konteyner hizmetleri için uygulanan fiyatların aşırı fiyatlama davranışı olarak değerlendirilebileceği,

⁶⁸ 2019 yılı için altı aylık.

⁶⁹ Sırasıyla FAVÖK ve net kârın ciroya oranları.

⁷⁰ Ciro ve toplam giderler arasındaki farkın ciroya oranı.

- PORT AKDENİZ tarafından analize konu edilen 2014-2019/6 döneminde dökme katı yük hizmetleri için uygulanan fiyatların aşırı fiyatlama davranışı olup olmadığı konusunda değerlendirme yapmanın mevcut durumda güç olduğu,
- PORT AKDENİZ tarafından analize konu edilen 2014-2019/6 döneminde genel kargo yük hizmetlerine için uyguladığı fiyatların ise aşırı fiyatlama savını destekler bir görünüm arz etmediği

şeklinde olmuştur.

EAAD'nin PORT AKDENİZ Tarafından İletilen Ekonomik Analize İlişkin Görüşü

(250) Soruşturma sürecinde, PORT AKDENİZ tarafından aşırı fiyatlama iddiasına yönelik hazırlanan ekonomik analizde özetle;

- Analizin daha önce birinci yazılı savunmada konteyner, dökme yük ve genel kargo hizmetlerine ilişkin olarak yükleme/tahliye hizmetleri haricinde terminal, ardiye gibi yan hizmet gelirleri ve bazı proje kargo gelirleri de dâhil edilmek suretiyle yapılan analizlerin, bu kez sadece yükleme ve tahliye hizmetlerinden elde edilen gelirler ile bu işlemlere ait yük hacimleri ve bunlarla ilişkili maliyet tahminleri kullanılmak suretiyle tekrarlanacağı,
- Bunun yanında analizde, zaman serisi ekonometrisi teknikleri ışığında PORT AKDENİZ'in TL cinsinden ortalama fiyatlarının doğrudan USD/TL paritesindeki (USD kuru) dalgalanmalara bağlı olduğunun; TL cinsinden ortalama fiyatlar ile USD kuru arasında "uzun dönemli bir denge ilişkisi" olduğunun ve teknik anlamda eşbütünleşme (*co-integration*) bulunduğu gösterileceği; ilaveten, USD kurundaki değişimlerin PORT AKDENİZ'in TL cinsinden ortalama fiyatlarına ne şekilde yansıdığı, bir başka deyişle fiyatların kur esnekliğinin analiz edileceği,
- Bu çerçevede yapılan analizler neticesinde;
 - PORT AKDENİZ'in konteyner, dökme yük ve genel yük tahliye-yükleme hizmetlerinin kâr marjlarının ve USD bazındaki indirimli fiyatlarının 2014 ile 2019 yılları (ilk 6 ay) arasında aşırı kabul edilebilecek seyre ve değişime sahip olmadığı, bunun tersine oldukça makul seviyelerde tezahür ettiği,
 - PORT AKDENİZ hakkında ileri sürülen aşırı fiyatlama iddialarının ekonomik açıdan incelenmesi amacıyla, aşırı fiyatlama iddiasının devam ettirilebilmesi için gözlenmesi beklenen ekonomik sonuçların birer hipotez olarak kabul edilerek PORT AKDENİZ'e ait veriler ve zaman serileri sayısal teknikler çerçevesinde test edildiği,
 - Buna göre yapılan teknik analizlerde;
 - PORT AKDENİZ'in aylık kâr marjlarının "durağan olmamasının", aşırı fiyatlama iddiasının devam ettirilebilmesi için bir "gerek şart" olarak kabul edildiği; konteyner, dökme yük ve genel yük tahliye-yükleme hizmetlerinin kâr marjlarının "durağan olduğu" hipotezinin ilgili ekonometrik testler sonucunda *reddedildiği*⁷¹ için ihlal iddiasının söz konusu gerek şartının sağlanmadığı,
 - PORT AKDENİZ'in aylık TL cinsinden fiyatları ile USD kurunun uzun dönemli bir denge ilişkisi içinde olmamasının, aşırı fiyatlama iddiasının devam ettirilebilmesi için bir "gerek şart" olarak kabul edildiği; her üç yük türünde tahliye-yükleme hizmeti için ayrı ayrı yapılan eştümleşme (eşbütünleşme)

⁷¹ Bu ifadenin sehven "reddedildiği" şeklinde kaleme alındığı anlaşılmaktadır. Zira analizde bu durumun tersinin ispatı üzerine kurulmuş olup, yapılan analizde ulaşılan sonuçlar ve değerlendirmeler de aksi yöndedir.

testleri sonucunda, ortalama fiyat ve USD kuru arasında eşbütünlüşme ilişkisi bulunduğu için ihlal iddiasının söz konusu gerek şartının sağlanamadığı,

- o PORT AKDENİZ'in aylık TL cinsinden fiyatlarının USD kuru esnekliğinin (fiyatların USD kurundaki değişimlere verdiği tepkilerin) 1'den önemli ölçüde büyük olmasının aşırı fiyatlama iddiasının devam ettirilebilmesi için bir "gerek şart" olarak kabul edildiği; yapılan ekonometrik çalışmaların, her üç yük türünde tahliye-yükleme hizmeti fiyatlarının USD kuru karşısındaki esneklik değerinin 1'e çok yakın olduğunu gösterdiğinden ihlal iddiasının söz konusu gerek şartının sağlanamadığı,

iddia edilmektedir.

- (251) Söz konusu ekonomik analize ilişkin EAAD'den görüş alınmış; EAAD tarafından iletilen görüşte PORT AKDENİZ tarafından sunulan ekonomik analizde yer verilen analizlerin ve bu kapsamda ulaşılan sonuçların, analizlerde kullanılan yöntemlere ilişkin yaklaşım ve bariz uygulama sorunları ile test edilen hipotezlerin aşırı fiyatlama iddiasının ortaya konulabilmesi bakımından "gerek şart" olarak kabulü gerektiğine dair iktisat teorisi, literatür veya içtihat bakımından makul ve rasyonel gerekçeler sunulamamış olması nedenleri dikkate alınarak 23.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda ulaşılan sonuçların gözden geçirilmesini gerektirecek bir yönü bulunmadığı kanaatine varılmış olup sözü edilen görüşün detaylarına ilerleyen bölümde ayrıca yer verilmiştir.

I.5. Değerlendirme

- (252) Dosya kapsamında PORT AKDENİZ'in Antalya Limanında yükleme ve boşaltma hizmetleri için aşırı fiyatlama yaptığı iddia edilmektedir. 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde "*Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması*" yasaklanmıştır. Kanun'un 6. maddesi hükmü uyarınca bir teşebbüs davranışının hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için incelemeye konu teşebbüsün hâkim durumda bulunması ve davranışın kötüye kullanma niteliği taşıması gerekmektedir. Bu çerçevede, aşağıda öncelikle PORT AKDENİZ'in ilgili pazarlarda hâkim durumda olup olmadığı değerlendirilmiştir.

I.5.1. Port Akdeniz'in Hâkim Durumda Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme

- (253) 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*" olarak tanımlanmıştır. Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'da (Hâkim Durum Kılavuzu) belirtildiği üzere, bu tanım çerçevesinde, rekabetçi baskılardan belirgin şekilde bağımsız davranma gücüne sahip olan, diğer bir ifadeyle fiyatlarını kârlı bir şekilde rekabetçi düzeyin üzerine çıkarabilen ve belirli bir süre boyunca bu düzeyde sürdürebilen, üretim ve dağıtım düzeyi, mal ve hizmet çeşitliliği ve/veya kalitesi, yenilik düzeyi gibi unsurları kendi lehine ve tüketicilerin zararına olacak şekilde rekabetçi seviyenin altına çekebilen bir teşebbüsün hâkim durumda olduğu kabul edilmektedir.
- (254) Yukarıda yer verilen tanıma paralel olarak, hâkim durum tespitinde ilgili teşebbüsün rakiplerinden ve müşterilerinden bağımsız davranabilme gücüne sahip olup olmadığının tespit edilmesi gerekmekte olup bunun için öncelikle pazardaki rekabet koşulları eşliğinde incelenen teşebbüsün sahip olduğu pazar payı, bu pazar payının zaman içerisindeki istikrarı, ilgili pazarda faaliyet gösteren rakiplerin sayısı ve pazar payları,

pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri, alıcıların pazarlık gücü incelenmelidir. İncelenen teşebbüsün pazar payı ne kadar yüksekse ve istikrarlıysa; incelenen teşebbüsün pazar payı ile rakiplerinin pazar payları arasındaki fark ne kadar büyükse ve istikrarlıysa mevcut rakiplerin incelenen teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı yaratma olasılığı o kadar azalacaktır.

- (255) Mevcut dosya bakımından ilgili ürün pazarları “konteyner elleçleme hizmetleri pazarı”, “dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarı” ile “genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarı” olarak tespit edilmiştir. Yukarıda bahsi geçen temel unsurların dosya kapsamında tanımlanan her bir pazar bakımından incelenmesine aşağıda yer verilmiştir.

1.5.1.1. Konteyner Elleçleme Hizmetleri Pazarı Bakımından Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (256) Dosya kapsamında tanımlanan konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından hâkim durumun değerlendirilmesine incelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri, alıcıların pazarlık gücü bakımından aşağıda yer verilmektedir.

PORT AKDENİZ'in ve Rakiplerinin Pazardaki Konumu

- (257) Hâkim Durum Kılavuzu'nda da açıklandığı üzere, pazar payları teşebbüslerin ilgili pazardaki konumunun ve sahip oldukları pazar gücünün önemli bir göstergesidir. Bir teşebbüsün hâkim durumda bulunduğu dair delil teşkil eden belirli bir pazar payı eşiği bulunmama ile birlikte, %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte, %40'ın üzerinde pazar payına sahip olan teşebbüsler bakımından ise pazara ilişkin daha detaylı bir incelemeye gerek duyulmaktadır. Literatürde de, çok yüksek pazar paylarının (%70 üzeri) istisnai durumlar dışında hâkim duruma işaret ettiği, %40-70 arası pazar payına sahip olan teşebbüslerin ise hâkim durumda olma ihtimallerinin yüksek olduğu, ancak diğer unsurların da ayrıntılı olarak değerlendirilmesinin gerektiği kabul edilebilmektedir⁷².
- (258) Dolayısıyla pazar gücünün en önemli göstergesi olan yüksek pazar payları hâkim durumun varlığına işaret etmekle birlikte, pazar paylarının, ilgili pazara ilişkin diğer koşullarla birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Hâkim Durum Kılavuzu'nda belirtildiği üzere, ilgili teşebbüsün ve rakiplerinin incelenen dönemdeki pazar paylarına ilaveten, bu payların zaman içerisindeki gelişimi de dikkate alınmalıdır. Bunun yanı sıra pazar lideri konumunda olan firma ile en yakın rakibi arasındaki pazar payı farkının da incelenmesi faydalı olacaktır. Komisyon, söz konusu farkın %20 olduğu ve bu farkın uzun süre korunduğu durumlarda hâkim durum ihtimalinin yüksek olduğunu değerlendirmektedir. Diğer taraftan, pazar lideri olan teşebbüs ile rakipleri arasındaki pazar payı farkı çok yüksek olsa bile, özellikle âtil kapasitenin mevcut olduğu pazarlarda, talep artışı karşısında rakip firmalar üretimi artırabiliyorsa, lider firma tarafından arzın kısıtlanması veya fiyat artışı çabaları boşa çıkabilecektir⁷³.
- (259) Bu kapsamda, ilk olarak incelemeye konu PORT AKDENİZ'in ilgili pazardaki gücünün ortaya konulması amaçlanmaktadır. Daha önce de değinildiği üzere, konteyner elleçleme hizmetleri bakımından farklı coğrafi pazarlarda çok sayıda liman tarafından sözü edilen hizmet sunulmakla birlikte dosya kapsamındaki ilgili coğrafi pazarda yalnızca Antalya Limanı tarafından bahse konu hizmet sunulmaktadır. Bu sebeple

⁷² O'Donoghue ve Padilla, s. 147.

⁷³ O'Donoghue ve Padilla, s. 150.

Antalya Limanını işleten PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetlerindeki pazar payı %100 seviyesindedir.

- (260) Yukarıda yer verilen PORT AKDENİZ'in ilgili pazardaki payının pazarın tamamına denk gelmesi, anılan teşebbüsün hâkim durumda olduğuna dair önemli bir göstergedir. Bununla birlikte, hâkim durum değerlendirmesinde ikinci adım olan pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığının konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından değerlendirilmesine aşağıda yer verilmektedir.

Pazara Giriş ve Pazarda Büyüme Engelleri

- (261) Hâkim Durum Kılavuzu'na göre, hâkim durum tespitinin ikinci aşamasını, pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığının incelenmesi oluşturmaktadır. Pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesi veya pazara yeni teşebbüslerin girmesinin incelenen teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmesi için büyümenin veya pazara girişin muhtemel olması, uygun zamanda gerçekleşebilecek olması ve yeterli olması gerekmektedir. Buna ek olarak, girişin ya da büyümenin önündeki engeller ilgili pazarın özelliklerinden, incelenen teşebbüsün özelliklerinden ya da davranışlarından kaynaklanabilmektedir.
- (262) İlgili pazarın özelliklerinden kaynaklanan engeller; kamu tekelleri, yetkilendirme ve lisanslama gereklilikleri, fikri mülkiyet hakları gibi yasal ve idari engeller ya da batık maliyetler, ölçek ve kapsam ekonomileri, şebeke etkileri, tüketicilerin başka bir sağlayıcıya geçiş maliyetleri gibi ekonomik engeller şeklinde ortaya çıkabilmektedir. İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engeller arasında ise; teşebbüsün kilit girdilere ve özel bilgiye erişim imkânına, atıl kapasiteye, dikey bütünleşik yapıya, güçlü bir dağıtım ağına ve geniş bir ürün portföyüne, yüksek marka bilinirliğine, finansal ve ekonomik güce sahip olması sayılabilmektedir. İncelenen teşebbüsün sahip olduğu bu özellikler, teşebbüse mevcut ya da potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilmektedir.
- (263) Pazara giriş engellerinin olmadığı ve potansiyel rekabetin yüksek olduğu piyasalarda ise çok yüksek pazar payları bulursa dahi, bu durum, teşebbüsün hâkim durumda olduğu sonucuna ulaşmakta yeterli olmamaktadır. Şayet bir pazarda potansiyel rekabetin varlığından bahsedilebiliyorsa, mevcut firmaların hâkim durumdaki teşebbüsler gibi davranamayacakları, örneğin fiyatlarını tekeli seviyeye yükseltmeyecekleri genel olarak kabul edilmektedir. Rekabet hukuku anlamında potansiyel rekabetin varlığından söz edebilmek için ise, pazara girişlerin olası, yeterli ve zamanlı olması gerekmektedir. Girişin olası olması için, pazara eklenecek üretim miktarı ve pazardaki yerleşik firmaların tepkileri dikkate alındığında potansiyel rakipler açısından pazara girişin rasyonel olması gereklidir. Bunun yanında girişin çabuk ve pazar gücüne karşı koyabilecek ölçüde etkili olması da önemlidir. Girişin etkili olması için de yeterli kapsam ve büyüklükte olması, küçük ölçekli bir giriş olmaması gerekmektedir. Pazar özelliklerine bağlı olmakla beraber, genellikle iki yıllık bir süre içerisindeki girişler zamanlı kabul edilebilmektedir.
- (264) Önceki bölümlerde ayrıntılı olarak yer verildiği üzere, yeni liman tesisinin kurulması için gerekli olan sermaye ile arazi veya sabit tesis gerekliliği önemli bir yatırım maliyetini; bunun yanında yeni bir liman inşası için gereken idari izinlerin, altyapı ve üstyapı inşasının uzun bir süreyi gerektirdiğinden sektörün yüksek giriş engeli ile karakterize olduğunu söylemek mümkündür. Limanların işletme hakkının imtiyaz sözleşmeleri kapsamında uzun süre ile devredilmesi de pazara girişte engel oluşturan unsurlardan

birini oluşturmaktadır. Nitekim Antalya Limanının işletme hakkı 1998 yılından başlamak üzere 30 yıl süreyle PORT AKDENİZ'e verilmiş bulunmaktadır.

- (265) Antalya Limanı dışında ilgili coğrafi pazar olan Batı Akdeniz bölgesinde faaliyet gösteren ASBAŞ, Alanya Limanı, Antalya POAŞ Limanı ve Kaş Limanı olmak üzere dört adet liman bulunmaktadır. PORT AKDENİZ dışındaki bu limanların hiçbirinde konteyner elleçleme hizmeti verilmemektedir. Yine daha önce açıklanmış olduğu üzere, farklı gemi tiplerinin ihtiyaç duyduğu hizmetlerin değişkenliği ve bu gemilere yönelik ekipmanların maliyeti ile bu yatırımların gerektirdiği süreler limanlar açısından farklı yük tiplerine yönelik hizmet göstermesinin önündeki engeller arasında yer almaktadır. Ayrıca, herhangi bir limanda konteyner taşımacılığının yapılabilmesi, limanın kapasitesine, performansına ve bunların da ötesinde düzenli hat taşıyıcılarının ilgili limana çekilmesine bağlıdır. Düzenli hat taşıyıcılarının çalıştıkları limanlarla en az bir yıl olmak üzere uzun süreli sözleşmeler yaptığı dikkate alındığında, bu taşıyıcıların yeni bir limana yönelmelerinin de belli bir zaman aldığı söylenebilecektir. Dolayısıyla mevcut bir limanın konteyner elleçleme altyapısını geliştirmesi için gereken maliyet ve süre ile bu altyapının geliştirilmesinin ardından müşterilerin limana çekilmesi için gereken süre ilgili pazara girişin önündeki diğer engeller arasında sayılabilecektir.
- (266) Yukarıda yer verilen unsurların yanında hâkim durumdaki teşebbüsün rakiplerine kıyasla kapasite avantajına sahip olması halinde rakipler pazarda büyüme engeli ile de karşı karşıya kalabilecektir. Bu bakımdan PORT AKDENİZ'in incelenen pazardaki kapasite kullanım oranına bakılabilecektir. Esasında bir limanın yük elleçleme kapasitesi rıhtım sayısı, rıhtım işgal oranı, rıhtım verimi, gemi türü ve boyutu, atıl zaman, yükün limanda kalış süresi, kullanıma uygun olan elleçleme ekipmanları, elleçlenen yük cinsi ve miktarının dağılımı, hizmet verimliliği ile depolama alanları gibi birçok faktöre bağlı olduğundan dinamik bir özellik göstermektedir⁷⁴. Yine de PORT AKDENİZ'in kapasite kullanım oranı bakımından bir gösterge teşkil etmesi adına aşağıdaki tabloda Antalya Limanının konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin konteyner elleçleme kapasitesine ve son beş yıldaki hacmine yer verilmektedir:

Tablo 31: PORT AKDENİZ'in Konteyner Elleçleme Hizmetler Pazarındaki Kapasite Kullanım Oranı

	2014	2015	2016	2017	2018
Kapasite (TEU)	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
Kapasite Kullanımı (TEU)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kapasite Kullanım Oranı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sağlanan bilgiler

- (267) Tablodan PORT AKDENİZ'in 2014-2018 yıllarında konteyner elleçleme hizmetleri açısından 350 bin TEU'luk kapasitesinin, yıllar itibarıyla ufak dalgalanmalar olsa da genel olarak yaklaşık (.....) kullandığı anlaşılmaktadır. Bu durum PORT AKDENİZ'in potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilecek diğer bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır.
- (268) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, konteyner elleçleme hizmetleri pazarında PORT AKDENİZ'in sahip olduğu pazar payının ve pazarda başka alternatifinin olmamasının yanında pazarın önemli giriş ve pazarda büyüme engelleri özellikleri taşımalarının hâkim durumda bulunduğunu güçlendirmektedir. Son olarak, incelenen pazarda dengeleyici bir alıcının gücünün var olup olmadığı aşağıda değerlendirilmektedir.

Alıcı Gücü

- (269) Hâkim Durum Kılavuzu'nda, incelenen teşebbüsün müşterileri görece büyük, alternatif temin kaynakları hakkında yeterince bilgili ve makul bir süre içerisinde başka bir

⁷⁴ Kurulun 14.11.2019 tarihli ve 19-40/655-280 sayılı kararı.

sağlayıcıya geçmek ya da kendi arzını yaratmak imkânına sahip ise bu müşterilerin pazarlık gücüne, bir başka deyişle alıcı gücüne sahip olabileceği açıklanmıştır. Bu durumda alıcı gücü, incelenen teşebbüsün davranışlarını sınırlayan rekabetçi bir unsur olarak ortaya çıkacak ve teşebbüsün hâkim durumda olmadığı sonucuna ulaşılabilecektir. Bununla birlikte, yalnızca sınırlı bir müşteri kitlesinin hâkim durumdaki teşebbüsün pazar gücünden korunmasını sağladığı durumlarda, alıcı gücünün yeterli seviyede rekabetçi baskı oluşturmadığı değerlendirilebilecektir.

- (270) Literatürde alıcı gücü, alıcının mal ve hizmet alım koşullarını belirleyebilme gücü olarak tanımlanmaktadır. Başka bir ifadeyle, ilgili pazardaki bir veya birkaç müşterinin satın aldıkları mal ve hizmetlerin fiyat ve diğer satış koşullarını etkileyebilme güçleri varsa, pazardaki tedarikçilerin müşterilerinden bağımsız hareket edemediği kabul edilmektedir. Bahsi geçen unsurlara ilaveten, alıcı gücünün tespitinde alıcıların davranışları da önem arz etmektedir. Bunun yanı sıra, alıcıların ilgili sağlayıcının cirosu içerisindeki payı, sağlayıcıların alıcılar arasındaki geçiş maliyetleri ile alıcıların sağlayıcılar arasındaki geçiş maliyetleri de incelenmektedir.
- (271) Söz konusu unsurlar bir arada değerlendirildiğinde, yeterli düzeyde alıcı gücünün var olduğu tespit edilirse, çok yüksek pazar payına sahip olsa bile sağlayıcının hâkim durumda olmadığı sonucuna ulaşılabilecektir. Burada kilit nokta, alıcı gücünün varlığında, hâkim durumda olma ihtimali bulunan sağlayıcının fiyat artışlarına alıcıların tepkisinin pazara girişleri teşvik etmesi veya mevcut sağlayıcıların söz konusu fiyat artışlarını bertaraf etmek amacıyla üretim miktarlarını artırmalarıdır⁷⁵.
- (272) Verilen bilgiler doğrultusunda konteyner elleçleme hizmetleri açısından konteyner hat taşıyıcılarının PORT AKDENİZ'in pazardaki konumu karşısında dengeleyici bir alıcı gücüne sahip olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir. Konteynerleşme süreci, düzenleme değişiklikleri ve bununla beraber konferans sisteminin zayıflaması, büyük tonajlı gemilere eğilim, yatay ve dikey entegrasyon girişimleri, önemli küresel aktörleri ortaya çıkaran stratejik ittifaklar düzenli hat taşımacılığı sektörünün yoğunlaşmasına neden olmuştur⁷⁶. Düzenli hat taşıyıcılarının yoğunlaşma eğilimleriyle beraber bu şirketlerin limanlara karşı pazarlık gücünün arttığı söylenebilecektir. Komisyon da denizcilik sektöründe çeşitli işbirlikleriyle yoğunlaşma artışı olduğunu kabul etmekle birlikte, bu işbirliklerinin içeriğini dikkate alarak denizcilik sektöründe alıcı gücünün hala sınırlı olduğunu varsaymıştır⁷⁷.
- (273) Düzenli hat taşıyıcılarının alıcı gücü olup olmadığı noktasında ilerleyen bölümde yer verilen ve konteyner elleçleme hizmetleri bakımından limanların fiyat karşılaştırmasını içeren Tablo 42-44'e bakıldığında da PORT AKDENİZ'in incelenen pazardaki fiyatlarını diğer limanlardan önemli ölçüde yüksek bir seviyede sürekli olarak tutabilmesinin söz konusu taşıyıcıların PORT AKDENİZ karşısında dengeleyici bir alıcı gücüne sahip olmadığının önemli bir göstergesi niteliğinde olduğu söylenebilecektir. Diğer yandan PORT AKDENİZ'in konteyner hizmeti verdiği başlıca faaliyet kolu olan mermer ocaklarının sayıca fazlalığı dikkate alındığında bunların da dengeleyici bir alıcı gücünün varlığından bahsedilemeyecektir.

⁷⁵ O'Donoghue & Padilla (2013), s. 166-170.

⁷⁶ OECD (2015), "Competition Issues in Liner Shipping", s. 3, [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2\(2015\)3&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2(2015)3&docLanguage=En), Erişim Tarihi: 11.04.2020.

⁷⁷ OECD (2011), s. 11.

- (274) Yukarıda aktarılan tüm tespitler doğrultusunda, PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından ilgili coğrafi pazarda hâkim durumda olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

I.5.1.2. Dökme Katı Yük Elleçleme Hizmetleri Pazarı Bakımından Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (275) Soruşturma kapsamında tanımlanan bir diğer ilgili ürün pazarı olan dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarı bakımından incelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri, alıcıların pazarlık gücüne ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

PORT AKDENİZ'in ve Rakiplerinin Pazardaki Konumu

- (276) Dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarında PORT AKDENİZ'in hâkim durumda olup olmadığına ilişkin değerlendirmede öncelikle, bir önceki başlıkta olduğu gibi PORT AKDENİZ'in pazardaki gücünün ortaya konması adına bahse konu pazardaki payları incelenecektir. Bu çerçevede aşağıdaki tabloda, 2014-2018 döneminde dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarı bakımından Batı Akdeniz Bölgesinde faaliyet gösteren PORT AKDENİZ ve ASBAŞ'ın elleçlenen yük miktarı baz alınarak hesaplanan paylarına yer verilmiştir.

Tablo 11: PORT AKDENİZ ve ASBAŞ'ın 2014-2018 Yılları Arasındaki Dökme Katı Yük Elleçleme Hizmetleri Pazarında Elleçlediği Yük Miktarı ve Pazar Payı

		2014	2015	2016	2017	2018
Yük Miktarı (Ton)	PORT AKDENİZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ASBAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pazar Payı (%)	PORT AKDENİZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ASBAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ ve ASBAŞ tarafından gönderilen bilgiler

- (277) Tablodan dökme katı yük özelinde Batı Akdeniz coğrafi pazarında 2014-2017 yılları arasında elleçlenen yük miktarının (.....) PORT AKDENİZ tarafından elleçlendiği görülmektedir. 2018 yılına gelindiğinde ASBAŞ da dökme katı yük elleçlemeye başlamış olmasına karşın pazardaki payı (.....) ile sınırlı kalmıştır. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in pazar payında kayda değer bir düşüş olmamış ve 2018 yılındaki payı %(.....) seviyesinde gerçekleşmiştir.
- (278) Dosya kapsamında yapılan yerinde incelemede elde edilen belgelerden 25.01.2019 tarihli, 07.02.2019 tarihli, 15.02.2019 tarihli yazışmalarda genel olarak ASBAŞ'ın PORT AKDENİZ'e kıyasla müşterilerine oldukça uygun fiyatlardan teklif verdiği, 2019 yılı itibarıyla (.....) gibi PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde önemli bir paya sahip müşterileriyle görüşmeler yaptığı görülmektedir. Bu ifadelerden ASBAŞ'ın devam eden süreçte pazardan alacağı payda bir artış yaşanacağı izlenimi oluşmakla birlikte bir sonraki başlık altında ASBAŞ'ın pazarda büyüme engelleri ile karşı karşıya olup olmadığı detaylı bir şekilde ele alınmaktadır.
- (279) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, PORT AKDENİZ'in dökme katı yük elleçleme hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazardaki payının 2018 yılına kadar pazarın tamamına denk geldiği, 2018 yılında ASBAŞ'ın pazara girmesiyle PORT AKDENİZ'in pazardaki payında kayda değer bir düşüşün yaşanmadığı anlaşılmaktadır. Bu bakımdan PORT AKDENİZ'in ilgili pazarda hâkim durumda olup olmadığının değerlendirilmesinde pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığına da bakılmasında fayda bulunmakta olup konu hakkındaki değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

Pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri

- (280) Daha önce de değinildiği üzere, liman hizmetleri sektörü yeni bir limanın inşası için gereken maliyet ve zaman faktörü ile mevcut bir limanın işletilmesi için verilen imtiyaz sözleşmelerinin uzunluğu nedeniyle yüksek giriş engellerine sahip bir sektör durumundadır. Dosya kapsamındaki bilgilere göre ilgili coğrafi pazar olan Batı Akdeniz bölgesinde faaliyet gösteren ve daha önce bahsi geçen beş limandan sadece ASBAŞ ve PORT AKDENİZ dökme katı yüklerle yönelik elleçleme hizmeti vermektedir. Bu kapsamda aşağıdaki açıklamalar ASBAŞ'ın pazarda büyümesinin önünde engeller olup olmadığına yoğunlaşmaktadır.
- (281) Öncelikle ASBAŞ'ın ve PORT AKDENİZ'in dökme katı yüklerin elleçlenmesi açısından kapasite kullanım oranına bakmak yerinde olacaktır. Aşağıdaki tabloda ASBAŞ'ın ve PORT AKDENİZ'in dökme katı yük elleçleme kapasitesi, bu kapasitenin kullanımı ve kapasite kullanım oranı bilgilerine yer verilmektedir:

Tablo 12: PORT AKDENİZ'in ve ASBAŞ'ın Dökme Katı Yük Elleçleme Hizmetleri Pazarındaki Kapasite Kullanım Oranı

		2014	2015	2016	2017	2018
PORT AKDENİZ	Kapasite (Ton)	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
	Kapasite Kullanımı (Ton)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kapasite Kullanım Oranı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ASBAŞ	Kapasite (Ton)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	955.000
	Kapasite Kullanımı (Ton)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kapasite Kullanım Oranı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ ve ASBAŞ tarafından gönderilen bilgiler.

- (282) Tablo incelendiğinde PORT AKDENİZ'in yıllar itibarıyla kapasite kullanım oranının yaklaşık % (.....) 'larda olduğu, dolayısıyla kapasite kullanım oranının oldukça düşük olduğu anlaşılmaktadır. Tablodan her ne kadar ASBAŞ'ın PORT AKDENİZ'in yaklaşık yarısı oranında dökme katı yük elleçleme kapasitesi olduğu anlaşılrsa da ASBAŞ'ın söz konusu kapasitesini aynı zamanda genel kargo yükler için de kullandığı ve ASBAŞ'ın geçmiş faaliyetlerinin ağırlıklı olarak genel kargo yüklerle ilişkin olduğu belirtilmelidir. Bunun yanında rıhtım sayıları incelendiğinde, dökme katı yük elleçleme faaliyetlerine yönelik ASBAŞ'ın bir adet rıhtımı; PORT AKDENİZ'in ise dokuz adet rıhtımı bulunmaktadır⁷⁸. Antalya Limanında yasal düzenlemeler gereği gemilerin boyutuna göre aynı anda azami olarak beş gemi rıhtıma yanaşabilecekse de, bu sayının dahi rıhtım sayısı dikkate alındığında ASBAŞ'ın gemi kabul kapasitesinin oldukça üzerinde olduğu söylenebilecektir.
- (283) (.....) da Serbest Bölgenin dökme katı yüklemeler için uygun olabilecek yalnızca bir adet rıhtımı; toplamda ise iki rıhtım bulunduğunu PORT AKDENİZ'de ise bu tür yüklemeler için uygun olabilecek üç adet rıhtımı; toplamda da dokuz adet rıhtımı bulunduğunu, bu çerçevede, ASBAŞ'ın bölgenin ihtiyacını karşılayabilecek kapasitede olmadığını ifade

⁷⁸ PORT AKDENİZ'den ele edilen bilgilere göre diğer birçok limandan farklı olarak liman rıhtımları ve sahalarının faaliyet alanları bazında ayrıştırılmamaktadır. PORT AKDENİZ'de diğer limanların birçoğunda olduğu şekilde genel kargo terminali, dökme kargo terminali, konteyner terminali gibi sabit faaliyet alanları belirlenmiş şekilde hizmet verilmemektedir. Dolayısıyla limanın sahip olduğu bütün rıhtımlar (çeşitli kısıtlamalar dâhilinde) tüm yük tipleri için kullanılabilir.

etmiştir. (.....) ise PORT AKDENİZ'de 35.000 tona kadar gemi yüklenebildiği, aynı lokasyondaki Serbest Bölgede ise 12.000 tona kadar gemilerin yüklenebildiğini belirtmiştir.

- (284) Bu noktada ASBAŞ tarafından kullanılan 10 no'lu rıhtımın, ASBAŞ ile PORT AKDENİZ arasında dava konusu olduğunun belirtilmesi gerekmektedir. 28.06.2018 tarihli ve 30462 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Antalya Serbest Bölgesinin Sınırlarının Değiştirilmesine Dair 09.04.2018 tarih ve 2018/11967 sayılı Bakanlar Kurulu kararı⁷⁹ ile eski TMO (Toprak Mahsuller Ofisi) rıhtımı olarak bilinen 10 no'lu rıhtım ASBAŞ'ın kullanımına verilmiş, ancak PORT AKDENİZ ilgili Bakanlar Kurulu kararının yürütmesinin durdurulması ve iptali istemiyle dava açmıştır. Davanın dosya konusu soruşturma dönemi itibarıyla Danıştay 10. Daire Başkanlığında 2018/ 3639 E. dosya numarası ile görülmeye devam ettiği tespit edilmiştir. PORT AKDENİZ'de yapılan yerinde incelemede elde edilen 25.01.2019 tarihli ve "Fwd: Confidential: (.....) oyun planı" konulu iç yazışmada sözü edilen hukuki uyuşmazlığın PORT AKDENİZ lehine sonuçlanması halinde ASBAŞ'ın büyük tonajlı yükleri elleçleyemeyeceği öngörülmüştür. 21.02.2019 tarihli ve "Fwd: (.....)/Antalya Liman" konulu bir diğer iç yazışmada ise PORT AKDENİZ'in (.....) yetkilisine 10 nolu rıhtıma ilişkin süreci aktardığı ve dava sonucunda rıhtımın büyük ihtimalle geri alınacağı ifade edilmiş; (.....)'in ASBAŞ ve PORT AKDENİZ'de gerçekleştirdiği operasyonlar açısından bu hususu dikkate alması istenmiştir. Bu açıklamalar çerçevesinde ASBAŞ'ın kullanımında olan 10 no'lu rıhtımın ilerleyen süreçteki durumunun belirsiz olduğu ve mahkeme sonucunun ASBAŞ'ın dökme katı yük elleçleme hizmeti pazarındaki durumunu önemli düzeyde etkileyeceği söylenebilecektir.
- (285) Dosya kapsamında ASBAŞ'ın mevcut kapasitesini genişletme imkânının olup olmadığına da bakılmalıdır. Öncelikle ASBAŞ'ın konumu incelendiğinde, ASBAŞ'ın doğu sınırını PORT AKDENİZ ile paylaştığı görülmektedir. Batı sınırında ise SETUR MARİNA ve Sahil Güvenlik Eğitim Komutanlığı bulunmaktadır. Limanın arka sahası ise Serbest Bölgede faaliyet gösteren firmalar için kullanılmaktadır. Dolayısıyla, ASBAŞ'ın yeni bir rıhtım inşa etmesi mevcut konumu itibarıyla mümkün görünmemektedir.
- (286) Belirtilmesi gereken diğer bir husus dosya kapsamında elde edilen bilgilere göre ASBAŞ'ın tüm dökme katı yüklere yönelik liman hizmeti sunmadığıdır. Bunun başlıca nedenlerinden biri ASBAŞ'ın ağırlıklı olarak yat turizmine yönelik faaliyet gösteriyor olmasından kaynaklı bu faaliyetinin zarar görmemesinin hedeflenmesidir. Bu itibarla ASBAŞ tarafından çevre kirliliği riski taşıyan kömüre ve toz yayan klinkere yönelik liman hizmetinin verilmediği bilgisi edinilmiştir. PORT AKDENİZ ise bahse konu yük cinslerine yönelik liman hizmeti sağlıyor olmakla birlikte bu yüklere yönelik çevre kirliliği farkını ücretlerine yansıtmaktadır. ASBAŞ tarafından tüm yüklere yönelik hizmet sunulmamasının diğer nedenlerini başka yük cinslerine odaklanma, kapasite kısıtı, sahip olunan teknik ekipman olarak sıralamak mümkündür. (.....).
- (287) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, ASBAŞ'ın dökme katı yük elleçleme hizmetleri sunmaya başlamış olmasına karşın gerek mevcut kapasite kısıtı gerekse de bu kapasitenin genişletilmesindeki fiziksel ve doğal kısıtlar ile PORT AKDENİZ'in âtil kapasite ile faaliyet göstermesi karşısında pazarda önemli büyüme engelleri ile karşı karşıya olduğu değerlendirilmektedir. Bu bakımdan dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarında PORT AKDENİZ'in sahip olduğu payının ve tek rakibi olan ASBAŞ'ın pazardaki büyüme engellerinin PORT AKDENİZ'in hâkim durumda bulunduğu

⁷⁹ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/06/20180628-6.pdf>

varsayımını güçlendirmektedir. İncelenen pazarda dengeleyici bir alıcı gücünün var olup olmadığı ise aşağıda değerlendirilmektedir.

Alıcı Gücü

- (288) Yukarıda konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından yapılan değerlendirmelerde detaylarına yer verildiği üzere, alıcı gücünün tespitinde alıcıların sağlayıcı iş hacmi ve cirosu içerisindeki payı, makul bir süre içerisinde başka bir sağlayıcıya geçme imkânları ile mal ve hizmet koşullarında belirleyici gücü dikkate alınabilecek temel göstergelerdendir. Bu kapsamda, dökme katı yük elleçleme hizmetleri bakımından alıcı gücünün değerlendirilmesinde öncelikle ilgili pazardaki müşterilerin PORT AKDENİZ iş hacmi içerisindeki payına ve bu payın yıllar itibarıyla seyrine bakmak gerekmektedir. Aşağıdaki tabloda bahse konu bilgilere yer verilmektedir:

Tablo 13: PORT AKDENİZ'in Dökme Katı Yük Elleçleme Hizmetleri Pazarındaki Müşterilerinin Tonajları ve PORT AKDENİZ'in İş Hacmi İçindeki Payları

MÜŞTERİ ADI	2014		2015		2016		2017		2018	
	Ton	%	Ton	%	Ton	%	Ton	%	Ton	%
GÖLTAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AS ÇİMENTO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AGT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ETİ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ETİ ELEKTROMETALURJİ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DOKTOR TARSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ADO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sunulan bilgiler.

- (289) Tablodaki bilgilere göre, PORT AKDENİZ'in en büyük altı müşterisinin GÖLTAŞ, AS ÇİMENTO, AGT, ETİ, DOKTOR TARSA, ETİ ELEKTROMETALURJİ olduğu ve bunların PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde %70 ila %90'ına denk geldiği söylenebilecektir. Müşteriler içerisinde GÖLTAŞ ve AS ÇİMENTO'nun pay itibarıyla diğer müşterilere göre öne çıktığından da bahsedilebilecektir. Nitekim yıllar itibarıyla PORT AKDENİZ'in ilgili pazardaki iş hacmi içerisinde GÖLTAŞ'ın 2014-2018 yıllarında sırasıyla yaklaşık %(.....) payı olduğu; AS ÇİMENTO'nun ise yine aynı yıllarda sırasıyla %(.....) payı olduğu görülmektedir.
- (290) Önceki bölümde detaylarına yer verildiği üzere, ASBAŞ'ın mevcut ve potansiyel kapasitesinin müşteri ihtiyaçlarını karşılayabilecek boyutta olmaması müşterilerin sağlayıcı değiştirme imkânlarını büyük ölçüde sınırlandırmaktadır. Bunun yanında, ASBAŞ'ın tüm dökme katı yüklere hizmet sunmaması da PORT AKDENİZ'in ilgili coğrafi bölgede tek alternatif olma durumunu güçlendiren bir diğer unsur olmaktadır. Dosya kapsamında elde edilen yerinde inceleme belgeleri de sözü edilen durumu destekler niteliktedir. Nitekim 25.01.2019 tarihli ve "Fwd: Confidential: (.....) oyun planı" konulu iç yazışma ASBAŞ'ın tozuma yapan yükleri elleçlememesi nedeniyle (.....)'in bu yükleri mecburen PORT AKDENİZ'den yükleyeceği ifade edilmiştir.
- (291) Son olarak müşterilerin fiyat ve hizmet koşullarında belirleyici olup olmadığı değerlendirilmelidir. Bu kapsamda öncelikle yerinde incelemelerde elde edilen belgelere bakıldığında, 15.02.2019 tarihli ve "FW: 2019 YILI FİYAT TARİFELERİ HAKKINDA" konulu iç yazışma, 21.02.2019 tarihli ve "(.....) ÜRE FİYAT ÇALIŞMASI" konulu iç yazışma ile 21.02.2019 tarihli ve "Fwd: (.....)/Antalya Liman" konulu iç yazışmalardan, PORT AKDENİZ'in kendi ticari kaygıları ve kârlılık hedefleri doğrultusunda fiyat ve hizmet koşullarında belirleyici olduğu, müşterilere uygulanan indirim oranlarının ve müşteriler tarafından talep edilen fiyat ve hizmet koşullarının yine bu amaçlar

çerçevesinde değerlendirdiği anlaşılmaktadır. Bunun yanında aşağıda 1.5.2.3. numaralı bölüm altında verilen ve dökme katı yük elleçleme hizmetleri bakımından limanların fiyat karşılaştırmasını içeren Tablo 51-53'e bakıldığında, PORT AKDENİZ'in incelenen pazardaki fiyatlarını diğer limanlardan önemli ölçüde yüksek bir seviyede sürekli olarak tutabilmesinin söz konusu müşterilerin PORT AKDENİZ karşısında dengeleyici bir alıcı gücüne sahip olmadığına önemli bir göstergesi niteliğinde olduğu söylenebilecektir.

- (292) Yukarıda yer verilen tüm açıklamalar çerçevesinde, müşterilerin PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde önemli bir paya sahip olduğu görülmekle birlikte, müşterilerin özellikle belli yük cinsleri açısından PORT AKDENİZ dışında alternatiflerinin olmadığı, sağlayıcı değiştirmenin önünde başta fiili ve potansiyel kapasite kısıtı olmak üzere çeşitli sebeplerden kaynaklı engeller olduğu, dolayısıyla fiyat ve hizmet koşullarında önemli bir pazarlık gücüne sahip olmadığı değerlendirilmektedir. Sonuç olarak, PORT AKDENİZ'in ilgili pazardaki payının yüksek seyri, rakibin pazardaki büyüme engelleri ile dengeleyici alıcı gücünün bulunmadığı dikkate alındığında, PORT AKDENİZ'in incelenen ilgili pazarda hâkim durumda olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

1.5.1.3. Genel Kargo Yük Elleçleme Hizmetleri Pazarı Bakımından Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (293) Dosya kapsamında tanımlanan bir diğer ilgili ürün pazarı genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarıdır. Bu pazarda da PORT AKDENİZ'in hâkim durumda olup olmadığına ilişkin değerlendirmede öncelikle, bir önceki başlıklarda olduğu gibi PORT AKDENİZ'in pazardaki gücünün ortaya konması adına bahse konu pazardaki paylar incelenecektir. Genel kargo yüklerin elleçleme hizmetleri pazarında Batı Akdeniz Bölgesinde faaliyet gösteren bir diğer liman işleticisi yine ASBAŞ'tır. Bu doğrultuda 2014-2018 yılları arasındaki genel kargo yük elleçleme hizmetleri özelinde Batı Akdeniz Bölgesinde elleçlenen yük miktarı baz alınarak hesaplanan pazar payı bilgilerine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 14: PORT AKDENİZ ve ASBAŞ'ın 2014-2018 Yılları Arasındaki Genel Kargo Yük Elleçleme Hizmetleri Pazarında Elleçlediği Yük Miktarı ve Pazar Payı

Yıl		2014	2015	2016	2017	2018
Yük miktarı (ton)	PORT AKDENİZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ASBAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pazar Payı (%)	PORT AKDENİZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ASBAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ ve ASBAŞ tarafından gönderilen bilgiler

- (294) Tablo incelendiğinde, 2014-2018 döneminin ilk yıllarında PORT AKDENİZ'in de ASBAŞ'ın da pazarın neredeyse yarısı oranında paylarının bulunduğu, ancak devam eden yıllarda ASBAŞ'ın payı önemli ölçüde azalırken PORT AKDENİZ'in payının bu oranda arttığı görülmektedir. Nitekim PORT AKDENİZ'in 2014 yılında yaklaşık %(.....) olan payı 2016 yılında %(.....)'e, 2017 ve 2018 yılında ise %(.....)'in üzerine çıkmıştır. Bu durumda 2017 yılından itibaren PORT AKDENİZ'in ASBAŞ ile arasındaki pazar payı farkının %(.....)'ların üzerine çıkmıştır. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in pazardaki payının artan seyri ile cari durumdaki seviyesi dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in önemli bir pazar gücüne sahip olduğu söylenebilecektir.
- (295) Bir önceki ilgili pazar bağlamında pazara giriş ve ASBAŞ'ın pazarda büyüme engelleri ile alıcı gücü kapsamında aktarılan açıklamalar genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarı bakımından da büyük ölçüde benzerlik göstermektedir. İlave olarak ASBAŞ tarafından genel kargo yüklerine hizmet veren 11 numaralı rıhtımın geri sahasının yat üretim, bakım ve onarım sahası olarak hizmete girmesi ve yatları denize indirme, karaya

çekme sistemine ilişkin yatırımların hayata geçmesi sonrası bölgede artan yat trafiğine bağlı olarak 11 numaralı rıhtımın elleçleme kapasitesinin kullanılamaz duruma geleceği ifade edilmiştir. Bununla birlikte, dosya kapsamındaki bulguları etkilemeyeceği kanaatiyle, genel kargo yük elleçleme hizmetleri açısından kesin bir hâkim durum değerlendirmesi yapılmamıştır.

I.5.2. Kötüye Kullanma Değerlendirmesi

I.5.2.1. Yerinde İnceleme Bulgularının Değerlendirilmesi

- (296) Yerinde incelemede elde edilen belgelerin önemli bir kısmından PORT AKDENİZ'in diğer limanların fiyatlama davranışlarını ve müşterilerin fiyatlardan dolayı diğer limanlara geçiş eğilimini takip ettiği, diğer limanlara geçişin önlenmesi ve kâr hedeflerine ulaşabilmek için bu müşterilere yönelik çeşitli indirim uygulamalarına gittiği anlaşılmaktadır. İndirim uygulamalarında önceliğin hedeflenen gelire ulaşmak olduğu, bu hedefe yönelik yeni tarifelerin de öngörülebildiği anlaşılmaktadır. Nitekim 22.12.2017 tarihinde yapılan "TARİFE ARTIŞLARI VE YENİ HİZMETLER" konulu iç yazışmada toplamda on dört kalemden oluşan yeni tarifede bahsedilen kalemlerinin üç tanesinin ilk defa uygulanması, altı kalemin ise fiyatlarının artırılması düşünülmüş ve bunlar sonucunda yaşanacak gelir artışı "...Gelir etkisi öngörebildiğimiz hizmet kalemlerinin toplam gelire etkisi takriben \$(.....) olacaktır..." şeklinde ifade edilmiştir.
- (297) Elde edilen belgeler içerisinde yer alan 29.08.2018 tarihli ve "Fw: 2018 YILI TARİFE VE ÖZEL UYGULAMALAR HK." konulu, 28.01.2019 tarihinde gönderilen "FW: KLİNKER YÜKLEME TALEBİ" konulu ve 07.02.2019 tarihinde yapılan "RE: 2019 YILI FİYAT TARİFELERİ HAKKINDA" konulu yazışmalar başta olmak üzere yazışmaların bir kısmı ise genel olarak PORT AKDENİZ'in müşterileriyle gerçekleştirdiği tarife pazarlıklarına ilişkindir. Bu maillerde müşterinin indirim hak kazanması için belirlenen kotaların yüksekliğinden kaynaklı çeşitli sıkıntılar yaşandığı görülmekte olup PORT AKDENİZ'in indirimin uygulanması noktasında hedef tonajların tutturulması konusunda katı bir tutum sergilediği anlaşılmaktadır.
- (298) Yerinde incelemede elde edilen "Re: PANAMA // (.....) // MSC" konulu iç yazışmada PORT AKDENİZ'in, müşterilere uygulanan indirimler konusunda acenteleri bilgilendirdiği, uygulanacak fiyatlar konusunda acentelerin etkisinin bulunmadığı anlaşılmaktadır.
- (299) Yerinde incelemede elde edilen "GMMeetingIstanbul2018" adlı sunum dosyasının 10. sayfasında yer alan tabloda yer alan bilgilerde 2018 yılında PORT AKDENİZ'deki konteyner ihracatlarının %82'sinin blok mermer olduğu ve dış ticaretteki değişikliklerin PORT AKDENİZ'in hinterlandı üzerindeki olumsuz etkilerinden bahsedildiği görülmektedir.
- (300) Sonuç olarak yazışmalardan, PORT AKDENİZ'in diğer liman ve müşteri davranışlarını yakından takip ettiği, gelir hedefinin korunması adına müşterilere yönelik indirim uygulamalarında zaman zaman değişikliğe gittiği ve genellikle indirimin hak kazanılması için öngörülen kotayı yüksek tuttuğu, bunun yanında yeni tarifeler uygulamaya başladığı ya da mevcut tarifelerinde artışa gittiği anlaşılmaktadır.

I.5.2.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanma Hali Olarak Aşırı Fiyat

- (301) Hâkim durumun kötüye kullanılması dışlayıcı, ayrımcı ve sömürücü davranışlar yoluyla olabilmektedir. Bunların içerisinde yer alan sömürücü nitelikteki davranışların temel özelliği genel olarak hâkim durumda bulunan teşebbüsün pazar gücünü kullanarak

doğrudan tüketicilere zarar veren davranışlar olarak görülmesidir⁸⁰. Nitekim sömürücü nitelikteki davranışlar içerisinde yer alan aşırı fiyatlandırma davranışı, rekabet hukuku çerçevesinde rekabet ihlali olarak değerlendirilen eylemlerden biri olarak kabul edilmektedir.

- (302) Aşırı fiyat, pazar gücünün uygulanması sonucunda sürekli olarak rekabetçi düzeyin önemli ölçüde üzerinde belirlenen fiyat olarak tanımlanmaktadır⁸¹. Aşırı fiyatlandırma sonucunda rekabetçi piyasalarda oluşan tüketici fazlasının bir kısmı pazar gücünü elinde bulunduran firmaya üretici fazlası olarak transfer edilmekte (refah transferi); bir kısmı ise (dara kaybı) tamamen kaybolmaktadır.
- (303) Aşırı fiyatlamaya yönelik yaklaşımlar rekabet otoritelerinin hukuk sistemlerinde farklılık gösterebilmektedir. ABD’de aşırı fiyatlamaya rekabet hukuku çerçevesinde müdahale edilmezken AB rekabet hukukunda müdahale edilebilmektedir. Bunun yasal dayanağı Avrupa Birliği’nin İşleyişine Dair Anlaşma’nın (ABİDA) 102. maddesidir. Bu maddede kötüye kullanma örnekleri arasında sayılan “Doğrudan ya da dolaylı olarak haksız alım ya da satış fiyatları uygulamak veya haksız ticari koşullar öne sürmek” aşırı fiyatlamayı da içine alan bir başlık olarak kabul edilmektedir.
- (304) Aşırı fiyat kavramına ve tespitine yönelik belirsizliklerin bir kısmı Avrupa Adalet Divanının (AAD), *United Brands*⁸² kararında giderilmiş ve kararda ekonomik değer kavramından bahsedilerek ürünün ekonomik değeri ile makul bir şekilde uyumlu olmayan fiyatın aşırı olduğu değerlendirilmiştir. Ancak kararda aşırı fiyatın değerlendirilmesine esas teşkil eden ekonomik değer kavramına ilişkin bir tanımlama yapılmadığından uygulamada ürünün ekonomik değerinin nasıl belirleneceği problemi karşımıza çıkmaktadır. Bu problemi çözmek için fiyatın ürünün ekonomik değerini yansıtıp yansıtmadığı ya da biraz yüksek olmakla birlikte rekabetçi olan fiyat ile haksız şekilde yüksek fiyat arasındaki fark tespit edilmelidir. AAD, ürünün fiyatının ürünün ekonomik değeri ile uyumlu olup olmadığını iki aşamalı bir test ile tespit etmeyi önermiştir. Testin ilk aşamasında ürünün gerçek maliyeti ile gerçek fiyatının arasındaki farkın aşırı olup olmadığına bakılmaktadır. Testin ikinci aşamasında ise fiyatın rakip ürünlerin fiyatlarına göre haksız olup olmadığı belirlenmektedir.
- (305) AAD, ürünün ekonomik değeri ile makul olarak uyumlu olmayan ve tüketici zararına neden olan aşırı fiyatların 102. madde (eski 82. madde) kapsamında olduğunu kabul etmiştir. Mahkeme ayrıntılı bir maliyet analizi yapılması gerektiğini, ürünün gerçek maliyeti ile fiiliyatta uygulanan fiyatlar arasındaki farkın aşırı olması halinde fiyat seviyesinin ve rakip ürün fiyatları ile farkının haksız şekilde yüksek olması gerektiğini belirtmiştir.
- (306) AB hukukunda, AAD tarafından 14.09.2017 tarihinde alınan “*Autortiesību un komunicēšanās konsultāciju aģentūra/Latvijas Autoru apvienība*” (AKKA/LAA) kararı da önem arz etmektedir⁸³. Mahkeme; AKKA/LAA’nın eser sahiplerinden telif haklarının toplanması, telif haklarının yönetilmesi ve dağıtım faaliyetine ilişkin tahsil edilen tutarların telif hakkı sahiplerine ödenen ücretlere oranla önemli ölçüde yüksek olmasının, teşebbüs birliğinin hâkim durumda bulunduğu dair bir gösterge sayılabileceğini belirtmektedir⁸⁴.

⁸⁰ AKMAN, P. (2008), “*Exploitative Abuse in Article 82EC: Back to Basics?*”, ESRC Centre for Competition Policy, University of East Anglia, Norwich, UK, s. 8.

⁸¹ O’Donoghue ve Padilla 2006, 604.

⁸² 14.02.1978. tarih ve C-27/76 sayılı AAD kararı

⁸³ 17.09.2017 tarih ve C-177/16 sayılı AAD kararı.

⁸⁴ A.g.k., para. 58.

- (307) Komisyonun aşırı fiyatlama hakkındaki kararları, gösterge olarak alınacak açık bir karşılaştırmacı olmadan fiyatların aşırı olduğunu göstermenin zor olduğuna işaret etmektedir. Fiyatlama sistemlerindeki ve sunulan hizmetlerdeki farklılıklar anlamlı bir fiyat karşılaştırması yapılmasını zorlaştırmaktadır.
- (308) Öte yandan, Ekonomik Değer Testi'nin ilk aşamasında Fiyat-Maliyet Farkı Testi yapılsa da aşırı fiyatlama analizinde kullanılacak maliyetlerin hangi yöntemler ile belirleneceği hususunda tam olarak bir uygulama birliğinden bahsetmek mümkün görünmemektedir. Çeşitli eleştirilere açık olmakla birlikte muhasebe temelli maliyet ölçütleri sömürücü olduğu iddia edilen fiyatlama davranışlarının tespit edilmesinde en sık başvurulan ölçütlerdir. Nitekim aşırı fiyatlama iddialarının Komisyon ve mahkemeler tarafından muhasebe temelli yaklaşımlar çerçevesinde değerlendirildiği görülmektedir⁸⁵.
- (309) Muhasebe temelli maliyet ölçütlerinden en sık kullanılan maliyet hesaplama yöntemi olarak "tam dağıtılmış maliyetler" (TDM) yaklaşımı öne çıkmaktadır. TDM ölçütünde ürünün maliyeti, doğrudan ilişkilendirilebilir sabit ve değişken maliyetlerin tamamı ile doğrudan ürünle ilişkilendirilmeyen ortak ve genel maliyetlerin ürüne düşen payının hesaplanması yoluyla bulunmaktadır. Yapılan hesaplamalarda öncelikle doğrudan ilişkilendirilebilir maliyetler ilişkili oldukları ürünlere yüklenirken, ortak maliyetler ve genel maliyetler ise belirli dağıtım yöntemleri aracılığı ile dağıtılmaktadır. TDM ölçütü çerçevesinde ortak ve genel maliyetlerin dağıtılması aşağıda yer verilen yöntemler yoluyla gerçekleştirilmektedir⁸⁶:
- Görelî Üretim Çıktı Yöntemi: Paylaşılan maliyetler ürünlerin toplam üretim içindeki payı doğrultusunda dağıtılır. Bu yöntem ancak tüm ürünlerin ortak fiziki birimle ifade edilmesinin olanaklı olması durumunda kullanılabilir.
 - Görelî Gelir Yöntemi: Paylaşılan maliyetler, ürünlerin toplam gelir içindeki payına göre dağıtılır. Dağıtım toplam veya net gelir üzerinden gerçekleştirilebilir.
 - İlişkilendirilebilir Maliyet Yöntemi: Paylaşılan maliyetler her bir ürünün toplam ilişkilendirilebilir maliyetler içindeki payı oranında dağıtılır.
 - Faaliyet Tabanlı Maliyetleme: Ortak maliyetler ürünü üretirken gerçekleştirilen faaliyetler çerçevesinde dağıtılır.
 - Ramsey Yaklaşımı: Maliyetler ürünlerin görelî talep esnekliklerine göre dağıtılır.
- (310) Sayılan yöntemlerin hemen hepsinin çeşitli avantaj ve dezavantajlarının bulunmasının yanında, bu yöntemlerin bir takım uygulama sorunlarından arı olmadıkları belirtilmelidir. Söz gelimi Ramsey Yaklaşımı için limana dair bütün hizmetleri içeren detaylı ve güvenilir bir talep sistemi tahmini zorunludur. Yine ilgili teşebbüslerce sunulan tüm mal veya hizmetlerin ortak fiziki birimlerle ifade edilemediği durumlarda Görelî Üretim Çıktı Yöntemi güvenilir sonuçlar üretemeyecektir. Nitekim soruşturma konusu olan limanın, aşırı fiyatlama incelemesine konu edilen konteyner elleçleme, dökme yük elleçleme ve genel kargo elleçleme hizmetleri yanında proje kargolar ile gemi ve yolcu hizmetleri de bulunduğu anlaşılmaktadır⁸⁷.

⁸⁵ Özdemir, Ü. N. (2009), Fiyatlamaya İlişkin Tek Taraflı Davranışların Değerlendirilmesinde Kullanılan Maliyet Ölçütleri, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi s. 60.

⁸⁶ A.g.e. s. 55.

⁸⁷ Bunlardan konteyner için genel kabul gören ve fiyatlandırmaya da esas teşkil ettiği anlaşılan standart birim TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit* – Yirmi Fit Eşdeğeri Birim) iken, genel kargo ve dökme yük hizmetleri için standart birim tondur. Öte yandan proje kargo için sektör genelinde limanlar tarafından uygulanan tarifelerin genellikle tonaja göre artan şekilde düzenlendiği anlaşılmaktadır. Bu bakımdan bu yük türü için tonaj bilgisinin sağlıklı bir karşılaştırmaya imkân vermeyeceği değerlendirilmektedir. Gemi ve yolcu hizmetleri faaliyetlerinin ton gibi standart bir birimle ifade edilmesinin olanaklı olmadığı aşikârdır.

- (311) Teşebbüsün fiyatlarının haksız olup olmadığı hususunda Komisyon, detaylarına yukarıda yer verildiği üzere maliyet dışı faktörlerin de hizmetin ekonomik değerinde dikkate alınması gerektiğini belirtmektedir. Sonuç olarak Komisyonun aşırı fiyatlama yaklaşımının müdahalenin gerekliliği konusundaki tartışmaların yanı sıra fiyatın aşırı olup olmadığının tespitindeki güçlükler nedeniyle ihtiyatlı olduğu, uygulamada da az sayıda kararın ihlal tespiti ile neticelendiği söylenebilecektir.
- (312) Aşırı fiyatlama davranışı Türk rekabet hukukunda ise 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında hâkim durumun kötüye kullanılması davranışlarından biri olarak ele alınmaktadır. Nitekim Kurulun *BELKO* kararında⁸⁸ aşırı fiyat uygulamasının 4054 sayılı Kanun kapsamında incelenmesi gereken bir kötüye kullanma hali olarak kabul edilmesine yönelik değerlendirmeler şu şekildedir:

“Uygulamada Kanun'da öngörülenlerden başka bir takım kötüye kullanma halleri benimsenebileceğine göre, tekeli fiyatın da bunlardan biri olmaması için bir sebep bulunmamaktadır.

... tekeli fiyat tekelden kaynaklanan sosyal maliyetin temel sebeplerinden biridir ve eğer anti-tekeli hükmüyle izlenen amaç tekelden kaynaklanan olumsuzlukların bertaraf edilmesi ise, bu uygulamanın yasaklama kapsamında kabul edilmesi doğal bir netice olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim anlamı itibarıyla kötüye kullanma kavramına tekeli fiyatlamadan belki de daha uygun bir örnek davranış biçimi bulmak güçtür...

Her ne kadar fiyatlara müdahale mercii olmasa da Rekabet Kurumu, gerek sömürücü gerekse dışlayıcı sonuçlar doğursun hakim durumdaki teşebbüslerin bu tür uygulamaları karşısında önlem alma zorunluluğunda olan yegâne Kurum olarak karşımıza çıkmaktadır.”

- (313) Kurulun *BELKO* kararı, Danıştay'ın 2001/4817 E., 2003/4770 K. sayılı kararı ile onanmış ve kararda aşırı fiyat uygulamasının Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınabileceğine hükmedilerek, *“rekabet koşullarının bulunmadığı, piyasanın kendi kendini düzeltilmediği, aşırı fiyatlandırmanın yeni girişleri teşvik etmediği, giriş engellerinin bulunduğu, bilgi akışının tam ve homojen olmadığı bir ekonomide... bu gibi [aşırı fiyat gibi] istismar edici eylemlere rekabet kuralları aracılığıyla müdahale edilebileceği”* ifade edilmiştir.
- (314) Aşırı fiyat kavramına ve tespitine yönelik Kurul kararlarına bakıldığında; Kurulun izlediği yaklaşım, aşırı fiyata ancak sınırlı koşullar altında rekabet hukuku çerçevesinde müdahale edilmesi gerektiğini işaret etmektedir. Bu yaklaşımın altında yatan gerekçe, müdahale sonucunda teşebbüslerin kârlarının sınırlanacak olması nedeniyle pazara yeni girişlerin ve pazarda yatırımların engellenmesi gibi pazarın işleyişine ilişkin sakıncalar ve rekabet otoritelerinin aşırı fiyatlamanın tespiti ve aşırı fiyatlama müdahale yöntemindeki hata riskidir.
- (315) Kurulun aşırı fiyatlamanın değerlendirilmesi bakımından kararlarında genel olarak dikkate aldığı unsurları göstermek adına aşağıda geçmiş tarihli öne çıkan Kurul kararlarına ve bu kararlarda aşırı fiyatlamanın değerlendirilmesinde dikkate alınan unsurlara özetle yer verilmiştir:

⁸⁸ Kurulun 06.04.2001 tarihli ve 01-17/150-39 sayılı kararı.

Tablo 36: Kurulun Aşırı Fiyatlandırmaya İlişkin Kararlarında Dikkate Aldığı Unsurlar

<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kurulun 06.04.2001 tarihli ve 01-17/150-39 sayılı BELKO kararı.</i> - Aynı veya eşdeğer nitelikte kömürlerin diğer pazarlara nazaran Ankara'da %60-70 oranında yüksek fiyattan satıldığı, bu durumun da BELKO'ya yasal olarak sağlanmış tekel konumunun verdiği keyfiyetten kaynaklandığı ifade edilmiştir.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kurulun 3.1.2008 tarihli ve 08-01/5-4 sayılı HAVAŞ kararı.</i> - Ankara'dan çevre illere yapılan karayolu taşımacılığı ücretleri ile HAVAŞ'ın sunduğu hizmetin bedeli karşılaştırılmış ve HAVAŞ tarafından km başına alınan ücretin oldukça yüksek kaldığı görülmüştür. - Hâkim durumdaki bir firmanın aşırı fiyatlarına rekabet hukuku kapsamında müdahale edilebilmesi için söz konusu fiyatların alınan mal ya da hizmetin değerine göre makul sınırların üzerinde olması ve ilgili ürünün katma değerinde olmamakla birlikte haksız yere alıcının kazancından satıcıya karşılıksız para aktarımı sonucunu doğuran istismar edici bir nitelik arz etmesi gerektiği belirtilerek HAVAŞ'ın hizmet verdiği pazarda tekel olması sebebiyle aşırı fiyat uygulayabildiği, pazarın rekabetçi olması halinde bunun mümkün olmayacağı, sonuç olarak HAVAŞ'ın pazardaki hâkim durumunu, hizmetin ekonomik değerinin makul sınırları üzerinde satışı sonucu haksız avantajlar elde ederek kötüye kullandığı kanaatine varılmıştır.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kurulun 15.7.2009 tarihli ve 09-33/739-176 sayılı İZMİR JEOTERMAL kararı.</i> - Birim maliyet ve kârlılık oranlarına bakılarak aşırı fiyat değerlendirmesi yapılırken genel kabul görmüş bir kuraldan bahsetmek mümkün olmamakla birlikte, en az %100 oranındaki bir kâr marjının aranması gerektiği yönünde görüşlerin var olduğu, dosya özelinde yapılan hesaplamalar çerçevesinde İzmir Jeotermal'in gerek birim kâr oranlarının, gerekse de dönem kârlılığının %20'yi aşmadığı, bu oranda bir kâr düzeyinin aşırı fiyatın göstergesi olabileceğini söylemenin mümkün olmadığı ifade edilmiştir. - Aşırı fiyatın tespitinde kullanılan zamanlar arası fiyat kıyaslaması yöntemi kapsamında İzmir Jeotermalin 2005-2006 ve 2008-2009 sezonu arasında uyguladığı çıplak ısınma bedellerinde 2006-2007 döneminde kalori esasına göre tarifede bir artış söz konusu olmadığına görüldüğü belirtilmiştir. - Teşebbüsler arası fiyat kıyaslamasının mümkün olmadığı, yine de fikir oluşturması bakımından yapılan karşılaştırmada İzmir Jeotermal'in uyguladığı ısınma bedellerinin jeotermal konut ısıtması yapılan bazı bölgelerde uygulanan fiyatlardan düşük iken bazılarında yüksek olduğu, dolayısıyla bölgeler arası fiyat kıyaslaması sonucunda aşırı fiyatlamasının göstergesi olabilecek bir fiyat farkından bahsetmenin mümkün olmadığı belirtilmiştir.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kurulun 17.01.2014 tarihli ve 14-03/60-24 sayılı TÜPRAŞ kararı.</i> - TÜPRAŞ tarafından uygulanan fiyatlar en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa fiyat oluşumu olarak kabul edilen Platts İtalya CIF Med fiyatları ile ve ayrıca TÜPRAŞ'ın ihracat fiyatları ile karşılaştırılmıştır. - Karşılaştırma sonucunda, TÜPRAŞ rafineri satış fiyatlarına (RSF) ilişkin olarak 2008-2012 yıllarının tamamını kapsayacak şekilde bir aşırı fiyatlama tespitinin mümkün olmadığı, ancak özellikle 2008 yılının son üç ayında RSF'lerin Platts İtalya CIF Med fiyatlarının önemli ölçüde üzerinde olduğunun görüldüğü, 11.10.2008 - 01.01.2009 tarihleri arasında ortalama RSF'lerin, ortalama Platts İtalya CIF Med fiyatlarından benzinde %14,5 ve motorinde %15 oranında daha yüksek gerçekleştiği belirtilmiştir. - Bununla birlikte RSF değişim oranlarında yıllık bazda yapılan karşılaştırmada %5 civarındaki farkın 11.10.2008 - 01.01.2009 tarihleri arasında üç katına çıktığı vurgulanmış ve TÜPRAŞ'ın aşırı fiyat uyguladığı sonucuna ulaşılmıştır.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kurulun 01.10.2018 tarihli ve 18-36/584-285 sayılı SAHİBİNDEN.COM kararı⁸⁹</i> - SAHİBİNDEN.COM'un çalışma modeli dikkate alındığında, sunulan hizmete özgülenmiş maliyetlerin hesaplanmasında sıkıntılar olduğu ve bu maliyetler üzerinden hesaplanan kârlılık rakamlarının sağlıklı sonuçlar vermeyeceği, gerek AB, gerek Kurul ve Danıştay kararlarında, aşırı fiyatlama analizi kapsamında yapılan fiyat-maliyet karşılaştırmalarında maliyetin net olarak belirlenmesinin ve bunun ilgili hizmetlere dağıtılmasının öneminin ortaya konduğu, ancak maliyetlerin net olarak tespit edilemediği ve dağıtılmadığı hallerde, tek başına karşılaştırmalı fiyatların aşırı fiyatın tespitinde ölçü olarak kabul edilebileceği, bununla birlikte teşebbüsün, yüksek kârlılık ile faaliyet gösterip göstermediği hususunda fikir verebilecek bir temsil değişkene ilişkin verilerin ortaya konmasında yarar görüldüğü, bu itibarla SAHİBİNDEN.COM ile Türkiye'de farklı

⁸⁹ Ankara 6. İdare Mahkemesinin 2019/946. E., 2019/2625 K. sayılı kararı ile iptal edilmiştir.

alanlarda on-line platform hizmeti sunan belli başlı teşebbüslerin özsermaye ve net satış kârlılık oranlarının karşılaştırıldığı ifade edilmiştir.

- Platform hizmeti sunan diğer teşebbüsler ile kıyaslandığında SAHİBİNDEN.COM'un gerek özsermaye kâr oranı, gerek net satış kâr oranının belirgin ölçüde fazla olduğu, sonuç olarak SAHİBİNDEN.COM'un 2015-2017 döneminde görece fiyatları ve fiyat artış oranları ile fiyat-maliyet marjı için gösterge olarak kabul edilen özsermaye ve net satış kârlılık oranları doğal olmayan (rekabetçi bir pazarda gözlenmesi olası görünmeyen) yüksek fiyatlamanın var olduğu ve aşırı fiyatlamanın yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır

- (316) Tabloda yer verilen kararlar incelendiğinde, aşırı fiyatın tespiti bakımından; ürünün ekonomik değeri ile fiyatı arasındaki ilişkinin belirlenmesinde Kurulun fiyat karşılaştırması ve fiyat-maliyet analizinden oluşan iki aşamalı bir test benimsediği; ancak AB yaklaşımından farklı olarak fiyat karşılaştırmasına öncelik verdiği ve fiyat-maliyet analizine maliyetlerin kesin olarak hesaplanabildiği durumlarda yer verdiği görülmektedir. Kararlarda gerek fiyat-maliyet analizinin hesaplanabilirliği gerekse de kıyaslamamanın hangi yöntem/yöntemlerle yapılacağına ilişkin incelenen olayın özelliklerine göre değiştiği ve hatalı değerlendirme riskinin azaltılması adına birden fazla yöntemin uygulandığı anlaşılmaktadır. Nitekim Kurulun TÜPRAŞ kararına yönelik Danıştay'ın 2014/2458 E., 2017/2511 K. sayılı kararında da aşırı fiyatlamanın değerlendirilmesinde olayın özelliklerine göre uygun yöntemlerin seçilebileceğini gösteren aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

“...Diğer taraftan, TÜPRAŞ'ın Türkiye rafinaj pazarında tek oyuncu olması, farklı coğrafi pazarlarda faaliyet gösteren rakip teşebbüslerin ise ham petrol temin kaynaklarının, lojistik koşullarının, tabii oldukları yasal düzenlemelerinin farklı olması gibi nedenlerde sağlıklı sonuç vermeyeceği değerlendirilerek coğrafi fiyat karşılaştırmasının yapılmaması, bunun yerine, dünya çapında fiyat belirleme yetkisi olan ve dünyadaki fiziki petrol ticaretinde fiyatları referans fiyat olarak kullanılan bir şirket olan Platts İtalya CIF Med fiyatları ile karşılaştırma yapılmasının, 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun 10. maddesinde yer alan, “...fiyatlar en yakın erişilebilir dünya serbest piyasası koşulları dikkate alınarak belirlenir...” hükmü ve TÜPRAŞ'ın EPDK'ya sunduğu fiyat tarifesinde, Akdeniz bölgesi fiyatlarının referans alınacağına belirtilmesi hususları birlikte değerlendirildiğinde, karşılaştırmanın en yakın uluslararası fiyatlara göre yapılmasında mevzuata aykırılık görülmemiştir... ATAD'ın⁹⁰ bu kararında yapılacak kıyaslamalar sınırlandırılmamış, aksine aşırı fiyatın tespitine yönelik başka yolların bulunabileceği ifade edilmiştir. Bu itibarla, dava konusu uyuşmazlıkta aşırı fiyatın tespitine yönelik olarak TÜPRAŞ'ın iç piyasa RSF'leri ile ihracat piyasası fiyatlarının karşılaştırılmasında hukuka aykırılık bulunmamaktadır.”

- (317) Kurul kararlarında hangi ölçüde bir fiyat farklılığının aşırı kabul edileceğine ilişkin net bir yaklaşım olmamakla birlikte, hâkim durumda bulunan bir teşebbüsün rekabetçi şartlarda uygulayamayacağı ve sunduğu ürünün/hizmetin ekonomik değerinin önemli ölçüde üzerinde olan fiyatların rekabet hukuku anlamında aşırı fiyat olarak değerlendirildiği görülmektedir. Kurulun TÜPRAŞ kararına yönelik Danıştay'ın kararında da aşırı fiyat uygulamasına ilişkin olarak standart bir süre veya kâr marjı olmadığı belirtilerek incelenen her olayın kendine özel koşulları çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bunun yanında aşırı fiyat analizinde hâkim durumdaki teşebbüsün kâr/zarar edip etmediğinden ziyade fiyatın tüketiciler açısından aşırı olup olmadığının önemli olduğuna dikkat çekilmiştir. Nitekim kararda fiyatın aşırılığı değerlendirilirken tüketicilerin fiyata olan duyarlılığının oldukça yüksek olduğu dikkate alınarak %14,5- %15'lik fiyat farkları aşırı fiyat kapsamında değerlendirilmiştir:

“Avrupa Birliği uygulaması ve Rekabet Kurumu uygulamasına bakıldığında, aşırı fiyat uygulamasına ilişkin olarak standart bir süre veya kâr marjı belirlemesine gidilmediği,

⁹⁰ Avrupa Adalet Divanı (AAD)

dahası içtihatlar arasında da yol gösterici olabilecek bir tutarlılığın bulunmadığı görülmektedir. Bu kapsamda, her somut olayın kendi özel koşullarına göre değerlendirilmesi gerektiğinden ve somut olaya ilişkin olarak tüketicinin petrol fiyatlarına duyarlılığının had safhada olduğu görüldüğünden, 11.10.2008- 01.01.2009 tarihleri arasındaki dönemde TÜPRAŞ RSF'lerinin Platts İtalya CIF Med fiyatlarının önemli ölçüde üzerinde seyrettiği, bu dönemde ortalama RSF'nin ortalama Platts İtalya CIF Med fiyatlarından benzinde %14,5, motorinde %15 oranında daha yüksek gerçekleştiği, yıllık bazda yapılan karşılaştırmada en yüksek %5 civarında olan farkın 11.10.2008 – 01.01.2009 tarihleri arasında yaklaşık 3 katına çıktığı tespitlerinden hareketle ihlâl kararı verilmesinde hukuka aykırılık görülmemiştir... Aşırı fiyata ilişkin incelemelerin sömürücü davranışlar kapsamında tüketici refahı odaklı olarak yapılması gerektiği göz önüne alındığında, aşırı kâra yol açmasa dahi aşırı fiyatın da kötüye kullanma olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Başka bir anlatımla, fiyatın tüketici açısından aşırı olup olmadığı araştırılmalıdır...Bu açıklamalar çerçevesinde, aşırı fiyat incelemelerinde teşebbüsün kâr ya da zarar ediyor olmasından ziyade somut olayın koşullarına göre fiyatın aşırı olup olmadığının tespit edilebiliyor olmasının önemli olduğu değerlendirildiğinden, davacı şirketin inceleme konusu dönemde zarar ettiğine yönelik iddiasına itibar edilmemiştir.”

- (318) Son olarak yakın zamanda yukarıda yer verilen Kurulun SAHİBİNDEN.COM kararının hukuka uygun olmadığına karar veren Ankara 6. İdare Mahkemesinin 2019/946. E., 2019/2625 K. sayılı kararına değinmek gerekmektedir. İlgili karar özellikle aşırı fiyatlamaya hangi durumlarda müdahale edilebileceği ve ispat standardının neler olduğu konusunda açıklamalar barındırmaktadır. Kararda öncelikle aşırı fiyatlamaya müdahalenin “istisnai hallerde” başvurulacak bir yöntem olduğu vurgulanarak müdahalenin ancak olumlu sonuçları olacağına kesin verilerle ortaya konulması halinde mümkün olabileceği belirtilmektedir.
- (319) İncelenen olayın liman hizmetlerine ilişkin olduğu dikkate alındığında bu sektörün aşırı fiyatlamaya değeri değerlendirilmesi bakımından öne çıkan özellikleri ile bu sektöre yönelik alınmış geçmiş tarihli kararlara bakmak faydalı olacaktır. Bu kapsamda, liman hizmetleri bakımından aşırı fiyatlamaya yaklaşımları ayrı bir başlık olarak aşağıda ele alınmıştır.

Limn Hizmetleri Bakımından Aşırı Fiyat Yaklaşımları

- (320) Deniz taşımacılığı hizmetinin yerine getirilmesinde oldukça önemli bir işlev üstlenen limanlar sahip oldukları teknik özelliklerle önemli bir pazar gücü elde edebilmekte ve bu özelliklerini diğer taşıma sistemi bağlantılarıyla güçlendirebilmektedir⁹¹. Kimi zaman doğal monopol niteliği gösteren limanlar talep tarafı açısından zorunlu unsur niteliğinde olabilmekte ya da söz konusu hizmetin alınabileceği liman alternatifleri ve coğrafi alan çok sınırlı olabilmektedir⁹². OECD'ye⁹³ göre liman hizmetleri perspektifinden hâkim durumun kötüye kullanılmasının temel biçimlerini, aşırı fiyatlandırma ve/veya sözleşme yapmanın reddedilmesi oluşturmaktadır. Türkiye tarafından OECD'ye yapılan katkıda da liman hizmetleri açısından ana rekabetçi endişelerin anlaşma yapmayı reddetme, aşırı fiyat ve bağlama gibi uygulamaların olduğu belirtilmektedir⁹⁴.
- (321) Limanlar bağlamında, teorik olarak genel liman ücretleri ya da yanaşma, elektrik, yakıt veya su gibi belirli hizmetlerin ücretleri aşırı fiyata konu olabilmektedir⁹⁵. Limanların ticaretteki ve küresel ekonomideki önemi dikkate alındığında, OECD bu tür yüksek

⁹¹ BLANCO, L. O. ve B. V. HOUTTE (2017), *EU Regulation and Competition Law in The Transport Sector*, Oxford University Press, 2. Baskı, New York, s. 471.

⁹² Kurulun 14.11.2019 tarihli ve 19-40/655-280 sayılı kararı.

⁹³ OECD (2011), “Competition in Ports and Port Services”, <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>, s. 11, Erişim Tarihi: 20.03.2020.

⁹⁴ A.g.k., s. 203.

⁹⁵ A.g.k., s. 11.

fiyatların önemli ölçüde tüketici zararına yol açabileceğine dikkat çekmektedir⁹⁶. Liman hizmetleri yakın zamana kadar kamu tarafından sağlandığından ve fiyatları da düzenlemeye tabi olduğundan bu hizmetlere ilişkin hâkim durumun kötüye kullanılması halini inceleyen az sayıda karar bulunmaktadır⁹⁷.

- (322) Liman hizmetleri açısından aşırı fiyatlandırma olup olmadığının nasıl değerlendirileceğine ilişkin *Port of Helsingborg* kararları⁹⁸ öne çıkmaktadır. İlgili kararlarda, Port of Helsingborg tarafından feribot işletmecilerine sunulan hizmetler bakımından aşırı fiyat uygulayıp uygulamadığı incelenmiştir. Kararlarda öne çıkan ilk önemli husus, yukarıda aktarılan ve aşırı fiyatın tespitinde önemli olduğu vurgulanan ekonomik değer testinin ilk aşamasında maliyet ile fiyat arasındaki farka bakılarak aşırı olup olmadığının belirleneceği ve eğer birinci aşamada verilen cevap olumlu ise ikinci aşamaya geçilerek fiyatın kendi içinde ya da rakip ürünlerin fiyatıyla karşılaştırıldığında haksız olup olmadığının saptanacağına belirtilmesidir⁹⁹. Bu bakımdan kararda ekonomik değer testinin sonucunda aşırı fiyat tespiti yapmak için testin iki aşamasının kümülatif olarak değerlendirileceği bir başka deyişle iki aşamasının da olumlu sonuç vermesinin beklendiği anlaşılmaktadır. Kararlarda dikkat çeken ikinci husus, ekonomik değer kavramının sadece maliyetler üzerinden olacak şekilde arz yönlü perspektifle belirlenmesinin ötesinde maliyet dışı unsurların da dikkate alınması gerektiğinin vurgulanmasıdır.
- (323) Kararlara bakıldığında testin ilk aşaması bakımından yapılan fiyat-maliyet analizinde liman için istenen ücretlerden elde edilen kazancın maliyetlerden fazla olduğu tespit edilmiştir. Komisyon testin birinci aşaması sonucunda fiyat-maliyet arasındaki farkın aşırı olup olmadığına ilişkin kararını belirtmeden ikinci aşamaya geçmiştir¹⁰⁰. Testin ikinci aşamasında ise öncelikle Port of Helsingborg'un fiyatlarını başka limanlarda aynı hizmetler için uygulanan fiyatlarla karşılaştırmış olmakla birlikte, her limanın ekipmanının ve yatırımlarının, limanlarda sunulan hizmetlerin ve bu hizmetlerin maliyeti ile getirisinin birbirinden farklı olması nedeniyle bu analizin yapılması kolay olmamıştır¹⁰¹. Fiyatlar ayrıca limanda sunulan diğer hizmetlerin fiyatlarıyla karşılaştırılmış ancak bu hizmetler için kullanılan tesislerin önemli ölçüde farklı olmasından ve bunların zarar etmesinden kaynaklı engellerle karşılaşılmıştır¹⁰². Karşılaştırma sonucunda Komisyon, Port of Helsingborg tarafından uygulanan fiyatlarının diğer liman işletmecilerinin uyguladığı fiyatlardan çok fazla olmadığı sonucuna ulaşmıştır¹⁰³.
- (324) Buna ek olarak Komisyon dosya konusu feribot hizmetlerinden elde edilen kârın şirket seviyesinde kayda değer bir kâr büyüklüğüne yol açmadığını belirtmiştir¹⁰⁴. Komisyon ayrıca, fiyatların kendi içinde haksız olup olmadığını incelemiştir. Sonuç olarak Port of Helsingborg tarafından uygulanan fiyatların haksız olduğuna ilişkin yeterli kanıt

⁹⁶ A.g.k., s. 45.

⁹⁷ A.g.k., s. 205.

⁹⁸ Case COMP/A.36.568/D3-*Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg* [2004] 4 CMLR 23 (*Scandlines*) ve Case COMP/A.36.568/D3-*Sundbusserne Sverige AB v Port of Helsingborg* [2004] 4 CMLR 22 (*Sundbusserne*).

⁹⁹ *Scandlines*, para. 101.

¹⁰⁰ Avrupa Birliği (2011), "Excessive Prices", https://ec.europa.eu/competition/international/multilateral/2011_oct_excessive_prices.pdf, Erişim Tarihi: 20.03.2020, para. 35.

¹⁰¹ A.g.k., para. 36.

¹⁰² A.g.k., para. 36.

¹⁰³ A.g.k., para. 36, *Scandlines*, para. 207.

¹⁰⁴ A.g.k. para. 122,123.

* Komisyonun kararın ekinde yer alan hesaplama göre limanın brüt kâr marjı %0,5 ile %22,5 arasında; vergi öncesi kârı %0,5 ile %15.1 arasında değişmektedir.

bulunamaması ve limanın maliyetleri içerisinde yer almamakla birlikte Helsingborg limanın önemli konumu Komisyonu Port of Helsingborg'un uyguladığı fiyatların aşırı ya da haksız olmadığına karar vermeye yönlendirmiştir.

(325) Liman hizmetlerine ilişkin aşırı fiyatlandırma konusunda alınan kararlardan biri de Bulgaristan'a ait olup Bulgaristan OECD katkısında¹⁰⁵ kararın konusunu, süreci ve ulaşılan sonuçları aşağıdaki şekilde özetlemiştir:

- İlgili kararda, kamuya ait olan Vidin Limanındaki feribotlara hizmet sunan terminalde uygulanan fiyatların aşırı fiyat olup olmadığı değerlendirildiği,
- Feribot terminalinin işletmesinin Vidin Limanını işleten şirkete geçmesinin ardından terminalin yeni sahibi tarafından uygulanacak fiyatların Protokolde belirlendiği, ancak takip eden süreçte fiyatların yeni işletmeci tarafından tek taraflı olarak değiştirildiği,
- İlgili coğrafi pazarın, Vidin-Kalafat-Vidin güzergâhındaki yükler bakımından Vidin Limanına alternatif bir altyapı olmadığından dolayı Vidin Limanı olarak belirlendiği,
- Aşırı fiyata maruz kalan müşterinin feribot terminalinin cirosunun önemli bir kısmına denk geldiği, bu bakımdan önemli bir müşteri olduğu, ancak Vidin Limanından aldığı hizmetin ikamesi olmadığından pazarlık gücüne sahip olmadığı,
- Yapılan incelemelerde, işletmeci tarafından sunulan hesaplamanın kabul edilmediği, işletmeci tarafından sunulan hesaplamalarda fiyatların %30'luk kâr marjını içererek yazılması sorun olarak değerlendirilmezken, maliyetlerin hesaplanmasına ilişkin mekanizmanın haksız olarak değerlendirildiği, sonuç olarak uygulanan fiyatların aşırı olduğuna karar verildiği ve bu kararın Yüksek İdari Mahkeme tarafından onandığı,
- 2006 yılına gelindiğinde yine Vidin Limanı işletmecisine aynı hizmet ve müşteri için ceza verildiği, işletmecinin döviz kurlarındaki gelişmeler doğrultusundaki hizmet bedellerinde ayarlamaya gittiği, ikinci davada tahsil edilen fiyatın da ilk davada olduğu gibi aşırı bulunduğu, ikinci davada hâkim durumdaki işletmecinin kârlılığını garanti etmek için farklı metodolojiler uyguladığının ve %30'luk kâr marjının, kâr getirmeyen diğer liman hizmetlerini sübvansede etmek için kullandığının anlaşıldığı

belirtmiştir.

(326) Liman hizmetlerine ilişkin aşırı fiyatlandırma konusunda bir diğer karar Finlandiya Rekabet Otoritesi (FCA) tarafından alınmıştır. 1993 yılında yolcu ücretlerini limanın maliyeti ile orantısız olarak ve beklenmedik şekilde dört kat oranında arttıran Port of Helsinki'nin aşırı fiyatlandırma ile hâkim konumunu kötüye kullandığı tespit edilmiştir¹⁰⁶. FCA'nın; maliyetleri hesaplarken teşebbüsün ortalama sermaye maliyetini ve sermayenin getirisini dikkate almıştır. FCA, sermayenin getirisini hesaplarken WACC50 (Ağırlıklı Ortalama Sermaye Maliyeti) ve CAP51 (Sermaye Varlık Fiyatlandırma) modellerini esas almış ve pazar koşullarının üzerinde bir faiz kullanmıştır. Buna karşın Finlandiya Temyiz Mahkemesi, WACC ve CAP modellerinin kullanımının hangi faiz oranının esas alınacağı, risk priminin ne olacağı ve hangi sermayenin kullanılacağı gibi belirsizlikler içermesi ile kullanılan veriye göre sonuçların birbirinden oldukça farklı çıkma ihtimalinin olmasını göz önünde bulundurarak yapılan hesaplamayı kabul etmemiş; aşırı fiyatın değerlendirilmesinde kârlılık oranlarının değerlendirilmesinin daha doğru sonuç vereceğini ifade etmiştir¹⁰⁷.

¹⁰⁵ OECD 2011, 241.

¹⁰⁶ Competition in Ports and Port Services, OECD 2011, sf. 129, <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>

¹⁰⁷ Kurulun 11.10.2018 tarih ve 18-38/618-299 sayılı kararı.

- (327) Liman hizmetlerine yönelik aşırı fiyatlandırma iddialarının zaman zaman Kurulun da kararlarına konu olduğu görülmektedir. Bu kararlarda Kurulun dikkate aldığı unsurlar ile bu sektöre yönelik ulaşılan sonuçların özetine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 3715: Kurulun Liman Hizmetlerine İlişkin Aşırı Fiyatlandırma Çerçevesinde Dikkate Aldığı Unsurlar

<ul style="list-style-type: none"> • Kurulun 30.11.2010 tarihli ve 10-74/1529-585 sayılı PORT AKDENİZ-TSM kararı. - Aşırı fiyatlandırmanın tespiti için aranması gereken başlıca şartlardan birinin maliyet yapısı ile açıklanamayacak düzeyde yüksek bir fiyat olması olduğu, diğer yandan büyük miktarda gerçekleştirilen yatırımlar nedeniyle artan maliyetlerin fiyatlarda artış baskısı yaratmasının beklenir bir durum olduğu ve bu durumda gerçekleşecek fiyat artışlarının aşırı fiyatlandırma olarak değerlendirilmesinin yerinde olmayacağı, bu nedenle PORT AKDENİZ'in iddia konusu eylemlerinin Kanun'un 6. maddesi kapsamında nitelendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.
<ul style="list-style-type: none"> • Kurulun 18.10.2011 tarihli ve 11-53/1358-483 sayılı PORT AKDENİZ-Onur Marble Co.kararı. - PORT AKDENİZ ile FÜM-SER arasında akdedilen sözleşme ile liman sahası içinde <i>lashing</i> hizmetlerinin¹⁰⁸ tek bir firma tarafından sunulmasının, mermer ihracatçısı firmaların tercih hakkını sınırlandırdığı, <i>lashing</i> firmaları arasındaki rekabeti kısıtladığı ve bu uygulama sonucunda <i>lashing</i> hizmeti fiyatının aşırı arttığı iddiası kapsamında fiyat diğer limanların tarifeleriyle, PORT AKDENİZ'in fiyatlarının kıyaslanmasını; <i>lashing</i> hizmetine yönelik aşırı fiyatın tespitinde pek çok hata riskini de beraberinde getirebileceği kanaatine ulaşılmıştır. Zira her bir limanda söz konusu hizmete yönelik sahip olunan teknik birtakım unsurlar sebebiyle fiyatlandırma ve faturalandırma biçimlerinin farklılık gösterdiği görülmüştür. - Ayrıca, limanların, limanın konumu ve hinterlandı, liman sahasının fiziksel nitelikleri (derinlik, draft, iskele uzunluğu vb.) gibi birçok yönden birbirinden farklı olması nedeniyle, verilen hizmetlerin birbiriyle kıyaslanmasının zorluklarının bulunduğu, her bir limanın talep yapısının birbiri ile aynı olmadığı, limanların hinterlandında yoğun olarak yürütülen faaliyetlere göre belli hizmetlere yoğunlaştığı, diğer bazı hizmetleri nadiren sundukları, bu durumun uygulanan ücretlere de yansıdığı ifade edilmiştir. Buna ek olarak, liman işletmelerinin verdikleri hizmetlerin kapsamının ve kalitesinin de farklılık arz edebildiği, bu durumun nihai fiyatların da farklı olmasına sebep olduğu, özellikle özelleştirilen limanlarda, imtiyaz hakkının satış bedelinden kaynaklanan farklılıkların da limanların kâr marjlarının farklı olmasına yol açtığı ifade edilmiştir. - PORT AKDENİZ'in <i>lashing</i> hizmetlerinde uyguladığı tarifelerin aşırı olup olmadığının tespiti için uygulanabilecek ilk yöntem olan fiyat-maliyet karşılaştırmasının, <i>lashing</i> hizmetlerine yönelik maliyet kalemlerinin net bir şekilde belirlenememesi ve maliyet kalemlerinin ayrıştırılamaması nedeniyle, kesin sonuçlar vermeyeceği, bunun yanı sıra tarifede alıcı gücü ve talebin yapısına bağlı olarak uygulanan indirimlerin de bu belirsizliğe sebep olduğu ifade edilmiştir. - Diğer taraftan, liman hizmetleri pazarı bakımından, limanların buldukları pazarların sıklıkla doğal tekel özelliği göstermeleri, aşırı fiyatlamaya müdahaleyi haklı gösterebilecek nitelikte gözükse de, inceleme konusu dosya bakımından özellikle işletme hakkının devralındığı ilk yıllarda işi geliştirme, verimli ve etkin kılma amaçlı yatırımların önem kazanması nedeniyle, mevcut fiyat düzeyine müdahalenin yaratacağı olası zararın, kısa dönemli fiyat düşüşleri ile sağlanacak fayda ile telafi edilemeyeceği ve bu sebeple, içinde bulunulan zaman zarfında anılan pazarda geçerli fiyat düzeyine müdahaleden kaçınılmasının daha uygun bir yaklaşım olacağı ifade edilmiştir. Sonuç olarak, yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında PORT AKDENİZ tarafından <i>lashing</i> hizmetleri pazarında rekabetin kısıtlanması ve aşırı fiyat uygulanması suretiyle Kanun'un 6. maddesinin ihlal edilmediği neticesine varılmıştır.
<ul style="list-style-type: none"> • Kurulun 25.3.2004 tarihli ve 04-22/233-49 sayılı Ege Liman İşletmeleri kararı - Ege Liman İşletmeleri A.Ş.'nin (Ege Ports) işlettiği Kuşadası Limanında verilen hizmetlerde aşırı fiyat tespitine yönelik olarak yapılan fiyat-maliyet analizinde Ege Ports'un 2003 yılında zarar ettiği, bunun sebebinin ise özelleştirme bedelinin geri ödemesinden kaynaklandığı tespiti yapılmıştır. - Ege Ports'un limanı devralma yatırımının alternatif (fırsat) maliyeti hesaplanmış, özelleştirme bedelinin, alternatif yatırım araçlarında kullanılsaydı elde edeceği getiri ile liman işletmeciliğinden elde edilmesi beklenen getiri ile kıyaslanmıştır. - Akdeniz Bölgesi ölçeğinde aynı hizmeti sunan diğer liman işletmecilerinin tarifeleri ile kıyaslama yapılmış ve Barselona ve Venedik'ten sonra en pahalı limanın Kuşadası Limanı olduğu görülmüştür. Ancak, tarifelerin yüksek olmasının işletmenin aşırı karlar elde ettiği anlamına gelmediği, zira yüksek tarifelerin ana nedeninin, kira ve faaliyet giderlerinin yüksek olmasından kaynaklandığı belirtilmiştir.

¹⁰⁸ *Lashing*, blok ve kasalı mermer ürünlerinin konteynerlere yüklenerek ihraç edildiği, konteyner içinde hasarları önlemek için ahşap kasalarla bağlama ve sağlamlaştırma işlemidir.

<p>- Bu nedenlerle Ege Ports'un esas faaliyetlerinden elde etmiş olduğu kâr oranının müşterilerin haksız olarak sömürülmesi sonucunu doğuran aşırı tekel karları olmadığı ve dolayısıyla liman hizmet tarifelerine ilişkin bu uygulamaların, Kanun'un 6. maddesine aykırı olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.</p>
<p>• <i>Kurulun 11.10.2018 tarihli ve 18-38/618-299 sayılı Çelebi Bandırma kararı.</i></p> <p>- Fiyatların maliyetleri ne ölçüde yansıttığının belirlenmesi ve bu fiyatların aşırı olup olmadığının tespiti için yapılan tarife-birim maliyet karşılaştırmasına göre Bandırma Limanının ro-ro hizmet fiyatlarındaki artışa karşın fiyatlarının 2017 yılına kadar maliyetlerin altında kaldığı görülmüştür.</p> <p>- Sonrasında inceleme konusu fiyatların, teşebbüsün kendi fiyatları ve rakiplerinin fiyatları ile karşılaştırılmıştır. Bandırma Limanı için hesaplanan birim fiyatların ise gözlem kümesi ortalamalarının altında yer aldığı görülmüştür.</p> <p>- Döviz kurundaki dalgalanmalar dikkate alınarak analize dâhil edilen her bir liman için daha önce Türk Lirası üzerinden yapılan hesaplamalar, ilgili dönemin ortalama kurları dikkate alınmak suretiyle ABD Doları cinsinden hesaplanarak gösterilmiş ve yapılan değerlendirmede TL cinsinden yapılan analiz ile aynı sonuçların elde edildiği belirtilmiştir.</p> <p>- Öte yandan yine Türk Lirası ve ABD Doları cinsinden yapılan hesaplamalara göre Bandırma Limanı da dâhil olmak üzere gözlem grubunun geneli için son kullanıcılara yansıdığı anlaşılan fiyatlardaki artış eğiliminin büyük ölçüde 2012-2017/7 döneminde döviz kurunda gerçekleşen artış kaynaklı olduğu değerlendirilmiştir.</p>
<p>• <i>Kurulun 25.11.2010 tarihli ve 10-73/1518-580 sayılı Mersin Limanı kararı.</i></p> <p>- Konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin aşırı fiyat uygulanıp uygulanmadığına dair yapılan değerlendirmede, fiyat artışlarının maliyetlerle açıklanabilir nitelikte olduğu ve imtiyaz sözleşmesindeki hükümler çerçevesinde gerçekleştiği belirtilmiştir. Ayrıca, liman işletmeciliği sektöründe maliyet ayrıştırması yöntemiyle hesaplanacak bir kârlılık düzeyinin aşırı fiyat tespiti için sağlıklı olmayacağı, zira liman işletmeciliğinde maliyet ayrıştırması yapılırken, yönetim giderleri gibi birtakım ortak maliyetlerin, farklı hizmetlere dağılımında objektif bir kriter geliştirmenin güç olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla, liman işletmeciliği sektöründe aşırı fiyat tespiti yapılırken limandaki operasyonlarının ve genel kârlılığının dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır.</p> <p>- Teşebbüsün operasyonel ve genel kârlılığı hesaplanırken, limanın devralınması esnasında kullanılan kredinin anapara geri ödemelerini oluşturan finansman giderleri de dâhil edilerek yapılan hesaplamada liman işleticisinin ilgili dönemde zarar ettiği ve yapılan fiyat artışlarının bu zararı telafi etmek amacıyla gerçekleştirildiği sonucuna varılmıştır. Öte yandan, diğer limanlardaki tarifelerle yapılan kıyaslamada Mersin Limanının aşırı fiyat uyguladığına dair bariz bir farklılık olmadığı sonuç olarak aşırı fiyat uygulanmadığı sonucuna ulaşılmıştır.</p>

(328) Yukarıda yer verilen kararlar incelendiğinde, liman hizmetlerine ilişkin aşırı fiyatlama davranışını incelerken Kurulun sözü edilen hizmetlerin sunumu için gerekli olan yatırım maliyetleri ile limanların özelleştirilmesinden kaynaklı oluşan maliyetleri dikkate aldığı ve bu maliyetlerin fiyatların yükselmesinde baskılayıcı bir unsur olarak değerlendirdiği görülmektedir. Ayrıca fiyatlama davranışı incelenirken limanın zarar edip etmediği, fiyatın maliyetlerinin üzerinde olup olmadığı, döviz kurlarındaki artışlar gibi unsurların da dikkate alındığı anlaşılmaktadır. Liman hizmetlerine ilişkin farklı limanların fiyatlarının karşılaştırılmasında sektörün özelliklerinden kaynaklı birtakım zorluklarla karşılaşıldığı, zira her bir limanın konumunun, hinterlandının, fiziksel özelliklerinin ve talebin farklılaştığı, bunun yanında her bir liman tarafından sunulan hizmetin teknik özellikleri ile niteliğinin aynı olmadığı anlaşılmaktadır. Buna rağmen Kurul kararlarında aşırı fiyatlamaların değerlendirilmesinde kıyaslamalara öncelik verdiği ve buradan çıkan sonuçları yukarıda yer verilen unsurlar eşliğinde değerlendirdiği anlaşılmaktadır.

1.5.2.3. PORT AKDENİZ'in Aşırı Fiyatlama Yaptığı İddiasının Değerlendirmesi

(329) Dosyanın konusunu, PORT AKDENİZ tarafından Antalya Limanında yükleme boşaltma hizmetlerine ilişkin aşırı fiyat uyguladığı iddiası içermektedir. Aşırı fiyatlama iddialarının değerlendirilmesi için yapılan Ekonomik Analiz Raporu'nun hazırlanması adına soruşturma tarafı PORT AKDENİZ de dâhil olmak üzere farklı bölgelerde faaliyet gösteren toplam 39 ayrı limandan¹⁰⁹ bilgi istenmiştir. Bilgi talep edilen liman sayısı

¹⁰⁹ Bunlardan üçünün üçüncü kişilere hizmet vermediği, beşinden uygun veri elde edilmediği dikkate alınarak bu bölümdeki değerlendirmeler 31 limanın dâhil olduğu analizin kapsamında yapılmıştır.

olabildiğince yüksek tutulmuş; böylece farklı bölgelerden azami sayıda limanın analize dâhil edilebilmesi amaçlanmıştır. Ekonomik analizde temel olarak Ekonomik Değer Testi yaklaşımı tercih edilmiştir. Söz konusu analizinin genel çerçevesi yukarıda 1.4.3. kısımda yer verilmiş; analiz ilk aşamasını Fiyat-Maliyet Farkı Testi oluşturmuş, ikinci aşamasında ise Fiyat Karşılaştırma Analizi ve bunun yanında PORT AKDENİZ ve bu limanla benzer hizmetleri sunan limanlar arasında kârlılık yönünden karşılaştırmalar yapılmıştır¹¹⁰.

- (330) Aşırı fiyatlamanın ekonomik analizinde PORT AKDENİZ ve bilgi talebine konu diğer limanlar tarafından konteyner, dökme (katı ve sıvı için ayrı) ve genel kargo yüklerine dair hizmetlerden her biri için bu hizmetlerden kaynaklanan gelirlerin tamamı dikkate alınmıştır. Böylelikle bir yandan müşterilerin yüklerinin ilgili limanlardan taşınması nedeniyle liman işletmecilerinden kaynaklı olarak karşı karşıya oldukları gerçek birim fiyatların ortaya konulması; öte yandan, sağlıklı bir karşılaştırmaya zemin sağlamak üzere limanlar arasında muhasebe ve/veya kayıt sistemlerinden kaynaklanabilecek farklılıkların asgariye indirilmesi hedeflenmiştir. Dosya kapsamında gelen şikâyet başvurularında ve müşterilerden elde edilen bilgilerde PORT AKDENİZ'in fiyatlarının özellikle diğer limanlarla kıyaslandığında yüksek olduğu belirtilirken bunun yanında PORT AKDENİZ tarafından diğer limanlarda olmayan çeşitli ücret kalemlerinin uygulandığı da dile getirilmiştir. İlgili yüklerle dair hizmetlerden her biri için bu hizmetlerden kaynaklanan gelirlerin tamamının dikkate alınmasının bu bakımdan da doğru bir yaklaşım olduğu söylenebilecektir. Bölümün devamında yeri geldikçe ekonomik analiz diğer detaylarına ve analizde ulaşılan sonuçlara değinilmiştir.
- (331) Aşırı fiyat uygulanıp uygulanmadığının tespitine yönelik yapılan ekonomik analiz yanı sıra nihai sonuca varmadan önce, elde edilen verilerin incelemeye konu teşebbüsün faaliyet gösterdiği sektörün iç dinamikleri ve olayın kendi özellikleri ile birlikte ele alınması gerekmektedir. Nitekim Kurulun *PORT AKDENİZ-Onur Marble Co.* kararında¹¹¹ liman işletmelerinin verdikleri hizmetlerin kapsamının ve kalitesinin de farklılık arz edebildiği, bu durumun nihai fiyatların da farklı olmasına sebep olduğu, özellikle özelleştirilen limanlarda, imtiyaz hakkının satış bedelinden kaynaklanan farklılıkların da limanların kâr marjlarının farklı olmasına yol açtığı ifade edilmiştir. Bu kapsamda kesin bir sonuca varmadan önce niteliksel unsurlar da değerlendirmeye alınmıştır.
- (332) Yukarıda ortaya konan çerçevede PORT AKDENİZ tarafından dosya kapsamında tanımlanan ilgili pazarlar bakımından ayrı ayrı olmak üzere aşırı fiyatlama yapıp yapılmadığına dair değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

PORT AKDENİZ'in Konteyner Elleçleme Hizmetleri Pazarında Aşırı Fiyatlama Yapıp Yapmadığına İlişkin Değerlendirme

- (333) Dosya kapsamında aşırı fiyatlama iddialarına konu olan ilgili ürün pazarlarından biri konteyner elleçleme hizmetleri pazarıdır. Sözü edilen hizmete ilişkin PORT AKDENİZ tarafından aşırı fiyatlama yapıp yapılmadığının değerlendirilmesinde öncelikle ekonomik analiz detaylarına yer verilecektir. Bu çerçevede Ekonomik Değer Testi'nin ilk aşaması olarak PORT AKDENİZ tarafından yıllar itibarıyla konteyner yükleri için uygulanan birim fiyatlara, katlanılan birim maliyetlere ve söz konusu hizmetlere ilişkin kaydedilen kârlılık göstergelerine; ardından testin ikinci aşaması olarak bilgi talep edilen limanlar ile PORT AKDENİZ'in her bir yük türü için yapılan birim fiyat ve kârlılık

¹¹⁰ Söz konusu karşılaştırmanın ana odağı hizmet verilen yük türlerine özgü kârlılıklar olmakla birlikte, nihai değerlendirmede dikkate alınabileceği düşüncesiyle benzer hizmetleri sunan limanlara kıyasla ilave kârlılık karşılaştırmalarına da yer verilmiştir.

¹¹¹ Kurulun 18.10.2011 tarihli ve 11-53/1358-483 sayılı kararı.

karşılaştırmalarına yer verilecektir. Devamında ise konteyner yüklerine yönelik liman hizmetleri özelinde olmamakla beraber PORT AKDENİZ'in tüm liman hizmetleri bağlamında FAVÖK oranına, net kâr oranına ve gelir-gider marjına göre diğer limanlarla kârlılık karşılaştırmalarına yer verilmiştir.

- (334) Son olarak Ekonomik Değer Testi ve alternatif ölçütlere göre tespit edilen kârlılıklara ilişkin karşılaştırmalar kapsamında ulaşılan sonuçlar ilgili pazarın ve olayın kendine has özellikleri ile dosya kapsamında elde edilen bulgular eşliğinde değerlendirilmiştir.

Fiyat Maliyet Farkı Testi

- (335) Daha önce değinildiği üzere aşırı fiyatın tespitinde kullanılan iki aşamalı testin ilk aşaması Fiyat-Maliyet Farkı Testi olup arz yönünden ilgili ürünün maliyeti ve bu maliyetin *makul* bir oranını ifade eden marjın toplamı ürünün ekonomik değerini ortaya koymakta; maliyet ve makul marjın toplamını aşan fiyatlar ise aşırı olarak kabul edilmektedir. Makul marjın (*mark-up* ya da kâr) tespitindeki güçlükler nedeniyle maliyetler, fiyatlar ile karşılaştırılmakta olup maliyetin önemli ölçüde üzerinde olan fiyatlar aşırı kabul edilebilmektedir.
- (336) PORT AKDENİZ tarafından inceleme dönemi olarak belirlenen 2014 - 2019/6 (ilk altı ay) zaman aralığında yıllar itibarıyla hizmet verilen konteyner yük miktarları, bu yük türüne ilişkin hizmetlerden elde edilen gelirler ve gerçekleşen giderler ile USD cinsinden hesaplanan birim fiyatlar ve maliyetler tablo halinde aşağıda sunulmuştur:

Tablo 3816: PORT AKDENİZ 2014-2019/6 Dönemine İlişkin Konteyner Hizmetlerine İlişkin Gelir, Gider, Miktar, Birim Fiyat ve Birim Maliyetler Bilgileri

Dönem	Yıllık Gelir (TL)	Yıllık Gider (TL)	Toplam Yük (TEU)	Dolar Kuru	Birim Maliyet (USD)	Birim Fiyat (USD) (Yıllık Toplam Gelire Göre)	Birim Fiyat (USD) (Aylık Gelirlere Göre)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	2,19	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	2,72	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	3,03	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	3,65	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	4,82	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)	(.....)	5,62	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüs tarafından gönderilen veriler, TCMB verileri ve EAAD hesaplamaları.

- (337) Yukarıdaki tablodan PORT AKDENİZ'in konteyner hizmeti için uyguladığı USD cinsinden birim fiyatlarda analiz döneminin başlangıcı olan 2014 yılından 2016 yılına kadar kayda değer bir yükseliş (%(.....)) meydana geldiği, bu fiyatların 2017 yılı ile birlikte bir miktar gerileme kaydettiği, 2019 yılında ise 2018 yılına kıyasla yaklaşık %(.....) daha düşük seyrettiği anlaşılmaktadır.
- (338) Aynı dönemde birim maliyetlerin görece dalgalı bir seyir izlediği; dönem içerisinde (.....) USD ile en yüksek birim maliyetin 2015 yılında kaydedildiği, 2018 yılı için söz konusu tutarın (.....) USD olarak gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Birim fiyatlar ve birim maliyetler arasındaki farkın seyri irdelendiğinde ise, birim fiyatlar inceleme döneminde birim maliyetlerin sürekli olarak üzerinde seyrederken, anılan farkın 2014 ve 2015 yıllarındaki birim (TEU) başına yaklaşık (.....) USD düzeylerinden, sürekli bir artışla 2018 yılında (.....) USD'ye kadar yükseldiği; 2019 yılında ise (.....) USD'ye gerilediği görülmektedir.
- (339) Analiz döneminde PORT AKDENİZ tarafından konteyner hizmetleri için uygulanan birim fiyatlarla katılan birim maliyetlerin ve birim fiyat-maliyet farkının seyri aşağıdaki grafikte gösterilmiştir:

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüs tarafından gönderilen veriler ve EAAD hesaplamaları.

- (340) Grafikten teşebbüsün fiyat maliyet farkının 2015 yılından sonra giderek artış gösterdiği anlaşılmaktadır. 2015 yılından sonra birim maliyetlerde düşüş yaşanmaktayken birim fiyatın artış seyrini sürdürmesi ve özellikle 2018 yılında maliyetlerin incelenen dönemde minimum seviyesini görmesine rağmen fiyatlarda düşüş yaşanmadığı dikkat çekmektedir.
- (341) Aşağıda ise bu kez konteyner hizmeti birim fiyatları ve bu hizmetler için katlanılan birim maliyetlerin seyrinin, dönemler itibarıyla başlıca kârlılık göstergeleri olan *mark-up* ve kâr marjı oranlarına yansımaları sunulmaktadır. Maliyet üstü fiyat oranı şeklinde tanımlanabilecek olan *mark-up*, fiyat ve maliyet arasındaki farkın maliyete olan oranını ifade etmektedir. Kâr marjı ise, fiyat ve maliyet arasındaki farkın fiyata oranı şeklinde hesaplanmaktadır. Kimi durumlarda söz konusu iki kavramın birbiri yerine geçer şekilde kullanıldığı görülmekle beraber¹¹², esasen ilki birim kârın birim maliyete, ikincisi ise birim kârın birim fiyata olan oranını içermektedir. PORT AKDENİZ için analiz döneminde konteyner hizmetleri bakımından hesaplanan *mark-up* ve kâr marjı oranları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 3917: PORT AKDENİZ 2014-2019/6 Dönemine İlişkin Konteyner Kârlılık Oranları

Dönem	Mark-Up (%)	Kâr Marjı (%)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (342) Tablodan PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetlerinde uyguladığı *mark-up*'ın 2015 yılında bir önceki yıla göre bir miktar gerilediği; bu tarihten itibaren ise istikrarlı olarak artarak 2018 yılında %(.....) gibi yüksek bir orana ulaştığı görülmektedir. Bir başka ifadeyle 2014 yılında konteyner için uygulanan birim fiyat, maliyetlerin yaklaşık (.....) kat üzerindeyken; 2018 yılı için hesaplanan ortalama birim fiyatın, maliyetlerin yaklaşık (.....) katı üzerinde olduğu anlaşılmaktadır. 2019 yılının ilk altı aylık dönemi için aynı oran %(.....) olarak ölçülmüştür.
- (343) Benzer bir seyir kâr marjları bakımından da gözlenmektedir. Analize konu edilen dönemde konteyner hizmetleri için hesaplanan kâr marjı %(.....) (2015) ile %(.....) (2018) arasında değişmektedir. Söz konusu oranın kayda değer şekilde yüksek olduğu değerlendirilmektedir. Zira Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Girişimci Bilgi Sistemi (GBS) kayıtlarına göre, NACE sınıflandırmasında liman işletme hizmetlerini de kapsayan "H-Ulaştırma ve Depolama" ana faaliyet kolunda faaliyet gösteren teşebbüslerin 2018 yılı için faaliyet kârlarının net satışlara (ciro) oranının %2,35 olduğu görülmektedir. Aşağıda

¹¹² Örneğin bkz. Case COMP/A.363.568/D3 Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg, para. 221.

seçilmiş çeşitli ana faaliyet kolları için 2014-2018 döneminde faaliyet kârlarının net satışlara oranları gösterilmiştir:

Tablo 18: Seçilmiş Ana Faaliyet Kolları 2014-2018 Dönemi Faaliyet Kârı/Net Satışlar Oranları (%)

	Ulaştırma ve Depolama	İmalat	Elektrik, Gaz, Buhar ve İklimlendirme Üretimi Ve Dağıtım	İnşaat	Toptan ve Perakende Ticaret; Motorlu Kara Taşıtlarının ve Motosikletlerin Onarımı
2014	2,35	6,13	1,92	4,34	2,36
2015	4,91	7,17	5,70	5,55	2,55
2016	4,01	7,41	9,30	5,34	2,62
2017	3,34	8,56	7,04	5,13	2,93
2018	2,35	9,91	8,08	5,10	3,09

Kaynak: GBS <https://gbssanayi.gov.tr/> "Sektörel Gelir Tablosu (Kısım Düzeyinde) 2018" başlıklı raporda yer alan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (344) Yine İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından, 2001-2010 yılları arasında sürekli olarak İSO tarafından açıklanan en büyük 500 sanayi kuruluşu içerisinde yer alan toplam 249 şirketin verilerine dayanılarak yapılan bir çalışmada¹¹³, söz konusu dönemde bahsi geçen 249 şirketin ortalama satış kârlılığının %4,2 ilâ %8,7 arasında değiştiği bildirilmiştir.
- (345) Yukarıda sayılan bu bilgiler kuşkusuz nihai birer değerlendirme kriteri olarak nitelenemeyecek olmakla birlikte, PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetleri faaliyetlerinden elde ettiği kârın görece yüksek olduğuna işaret etmektedir. Ancak teşebbüs tarafından bu hizmetler için uygulanan fiyatların aşırı/haksız olup olmadığının ortaya konulabilmesi için, ikinci aşama olarak inceleme konusu fiyat, teşebbüsün kendi fiyatları¹¹⁴ ve/veya rakiplerinin fiyatları ile karşılaştırılmalıdır. Bunun dışında Türkiye limancılık sektörü özelinde de kârlılık karşılaştırmaları yapılmasında yarar bulunduğu değerlendirilmektedir. Bu karşılaştırmalara ise aşağıdaki bölümde yer verilmektedir.

Fiyat ve Kârlılık Karşılaştırması Analizi

- (346) Analiz dönemi olarak belirlenen 2014–2019/6 tarihleri arasında yıllara göre PORT AKDENİZ ve farklı coğrafi bölgelerde yerleşik çeşitli limanlar tarafından konteyner hizmetleri için uygulanan birim fiyatlara dair temel istatistikler, aşağıda toplu şekilde tablolar halinde sunulmuştur¹¹⁵:

¹¹³ İSO (2012) *500 Büyük Sanayi Kuruluşu'nda 10 Yıllık Gelişim Trendleri* (2001-2010), İstanbul, 2012, s. 19.

¹¹⁴ Bununla birlikte PORT AKDENİZ'i kontrol eden GLOBAL tarafından Türkiye'de işletilen diğer iki liman olan Ege-Port Kuşadası Limanı ve Bodrum Limanının yolcu limanları olması nedeniyle, PORT AKDENİZ bakımından bu yönde bir karşılaştırma imkânı bulunmamaktadır. Bu husus ilgili başlıkta yeniden ifade edilmiştir.

¹¹⁵ Yük türlerine göre yapılan karşılaştırmalı analizlerde görece yüksek sayıda limana dair veriler kullanılmış olması ve bu verilerin tamamının tablo halinde görselleştirilmesindeki güçlükler nedeniyle, her bir liman özelinde veriler sunulmak yerine toplu karşılaştırmalar içeren tabloların sunulmasının daha uygun olduğu değerlendirilmiştir.

Tablo 19: 2014-2019/6 Dönemi Yıllara ve Bölgelere Göre Konteyner Birim Fiyat (USD) İstatistikleri

2014	Liman Sayısı	Ortalama Fiyat	En Düşük Fiyat	Ortanca Fiyat	En Yüksek Fiyat	PORT AKDENİZ
Akdeniz	4	145.19	115.07	144.49	176.70	
Ege	3	66.07	17.94	64.77	115.50	
Marmara	6	99.59	44.95	101.15	157.53	
GENEL	13	105.88	17.94	115.50	176.70	(.....)
2015						Port Akdeniz
Akdeniz	4	142.19	114.09	135.68	183.32	
Ege	3	71.05	19.89	62.74	130.52	
Marmara	6	98.90	42.04	101.35	154.02	
GENEL	13	105.79	19.89	128.82	183.32	(.....)
2016						Port Akdeniz
Akdeniz	4	139.04	93.57	127.85	206.91	
Ege	3	62.98	20.11	61.49	107.33	
Marmara	7	112.19	58.63	115.68	155.19	
GENEL	14	109.32	20.11	113.81	206.91	(.....)
2017						Port Akdeniz
Akdeniz	4	137.21	95.35	129.07	195.38	
Ege	3	60.69	23.14	57.63	101.29	
Marmara	7	104.63	67.20	103.27	149.18	
GENEL	14	104.52	23.14	102.28	195.38	(.....)
2018						Port Akdeniz
Akdeniz	4	134.92	95.72	124.02	195.93	
Ege	3	67.52	25.87	58.13	118.55	
Marmara	7	103.10	54.96	91.35	188.12	
GENEL	14	104.57	25.87	101.21	195.93	(.....)
2019/6						Port Akdeniz
Akdeniz	3	135.08	98.56	119.14	187.56	
Ege	3	57.85	25.59	53.30	94.65	
Marmara	7	97.95	52.81	84.94	181.04	
GENEL	13	97.27	25.59	94.65	187.56	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (347) Yukarıda her bir bölge ve gözlem grubuna dâhil olan limanların geneli için sunulan istatistikler, aşağıdaki özet tabloda toplu olarak ayrıca gösterilmiştir.

Tablo 20: 2014-2019/6 Dönemi Konteyner Birim Fiyat (USD) İstatistikleri – Özet Tablo

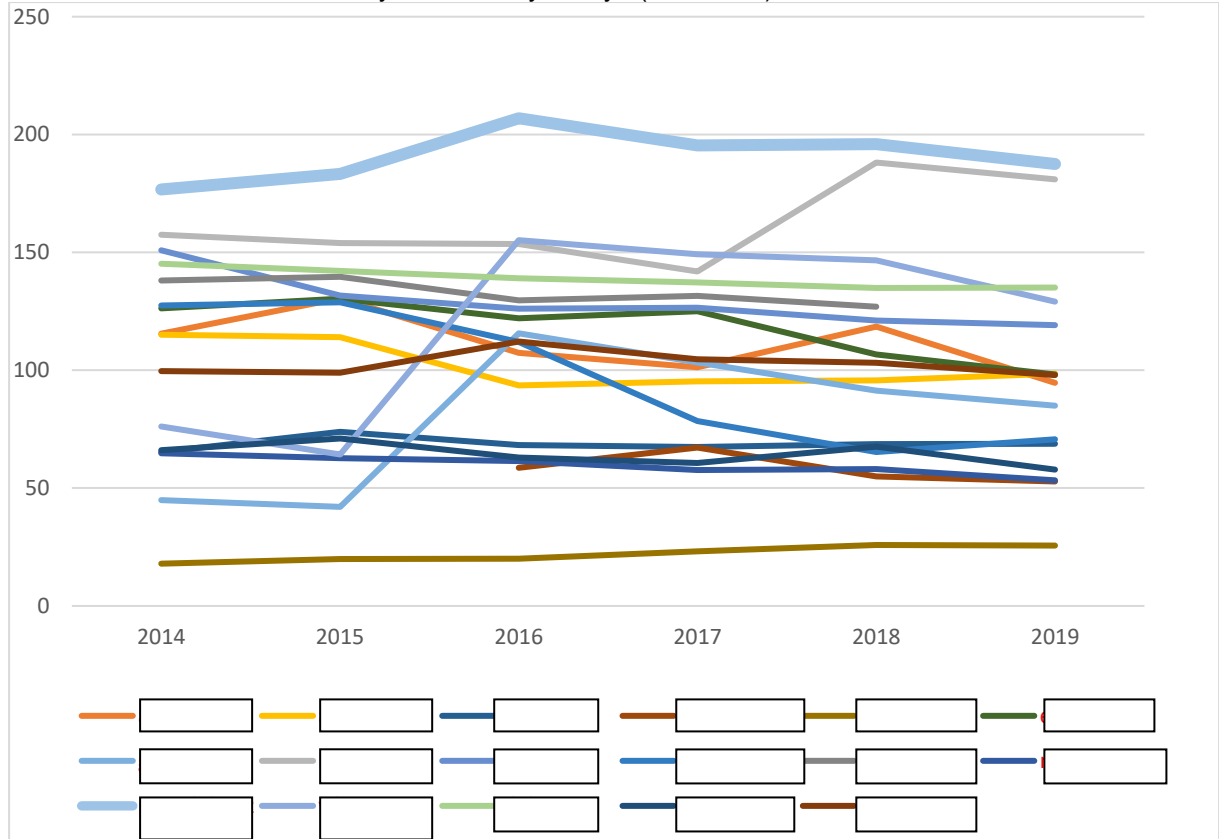
Dönem	Liman Sayısı	Ortalama Fiyat	En Düşük Fiyat	Ortanca Fiyat	En Yüksek Fiyat	PORT AKDENİZ
2014	13	105.88	17.94	115.50	176.70	(.....)
2015	13	105.79	19.89	128.82	183.32	(.....)
2016	14	109.32	20.11	113.81	206.91	(.....)
2017	14	104.52	23.14	102.28	195.38	(.....)
2018	14	104.57	25.87	101.21	195.93	(.....)
2019/6	13	97.27	25.59	94.65	187.56	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (348) Bu tablolar ve izleyen başlıklardaki tablolarda Akdeniz Bölgesi ve limanların geneli için sunulan ortalama birim fiyatlar da dâhil olmak üzere istatistiksel veriler, PORT AKDENİZ'in birim fiyatları da dikkate alınmak suretiyle hesaplanmıştır. Dolayısıyla gerek Akdeniz Bölgesi gerekse limanların geneli için hesaplanan ortalama fiyatlar PORT AKDENİZ'in birim fiyatlarını da içermektedir.
- (349) Bu çerçevede söz konusu tablolar irdelendiğinde, PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetleri için uyguladığı birim fiyatların, 2014-2019/6 döneminin tamamı için geriye kalan limanların tamamından daha yüksek seyrettiği anlaşılmaktadır. Diğer bir anlatımla, analiz döneminde üç ayrı coğrafi bölgede kurulu bulunan toplam 13 liman arasında, konteyner hizmetleri için PORT AKDENİZ'den daha yüksek yıllık ortalama

birim fiyat uygulayan herhangi bir liman tespit edilememiştir. Analiz döneminde PORT AKDENİZ ve diğer limanlar tarafından uygulanan söz konusu fiyatların seyri aşağıdaki grafikte yer almaktadır:

Grafik 5: Limanlara Göre Konteyner Birim Fiyat Seyri (TEU/USD) 2014-2019/6



Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (350) Daha net bir karşılaştırma sunabilmek adına, aşağıdaki tabloda PORT AKDENİZ tarafından konteyner yük türü için uygulanan birim fiyatlar ile analize dâhil edilen limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalaması ve her bir yıl için PORT AKDENİZ'e en yakın fiyat sunan rakip limanın fiyatları arasındaki oransal farklar gösterilmiştir:

Tablo 21: 2014-2019/6 Dönemi PORT AKDENİZ Birim Fiyatları ile Gözlem Grubu Birim Fiyat (USD) Ortalaması ve En Yakın Birim Fiyat Karşılaştırmaları

Dönem	PORT AKDENİZ	Ortalama Fiyat	En Yakın Fiyat	Ortalamaya Göre Fark (%)	En Yakın Fiyata Göre Fark (%)
2014	(.....)	105.88	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	105.79	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	109.32	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	104.52	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	104.57	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	97.27	(.....)	(.....)	(.....)
Dönem Ortalaması	190.97	104.56	164.18	82.76	17.21

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (351) Tabloda sunulan veriler irdelendiğinde, analiz döneminin tamamında PORT AKDENİZ birim fiyatlarının, limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalamasının yaklaşık %(.....) ile %(.....) oranında üzerinde olduğu görülmektedir. Bu noktada söz konusu ortalamanın en yüksek birim fiyatı sunan PORT AKDENİZ verilerini de içerdiğini; dolayısıyla PORT AKDENİZ dışarıda bırakılmak suretiyle yapılacak bir hesaplamada elde edilecek birim fiyatlar ortalamasının daha düşük, PORT AKDENİZ fiyatı ile bu

şekilde hesaplanacak bir fiyat ortalaması arasındaki oransal farkın daha yüksek olacağı görülmektedir.

- (352) Analiz dönemi içerisinde PORT AKDENİZ birim fiyatları ile kendisine en yakın fiyatı sunan liman arasındaki farkın ise 2016 yılında yaklaşık %(.); 2017 yılında ise yaklaşık %(.) gibi oldukça yüksek oranlarda gerçekleştiği anlaşılmaktadır. 2018 yılında PORT AKDENİZ tarafından uygulanan birim fiyat bir önceki yıla kıyasla hafifçe yükselmiş olmakla birlikte, en yakın fiyatla olan farkın %(.)'e gerilediği; 2019 yılı için ise %(.) düzeyinde seyrettiği görülmektedir. Analiz döneminin geneli için bu oran ortalama %(.) düzeyindedir.
- (353) Analizin devamında PORT AKDENİZ için konteyner hizmetleri bakımından yıllara göre hesaplanan kârlılık oranlarının (kâr marjlarının)¹¹⁶, aynı hizmeti sunan diğer limanların konteyner hizmetlerine ilişkin kâr marjları ile karşılaştırılmasına yer verilecektir. Bununla birlikte daha önce belirtildiği üzere, mevcut dosyada yük türlerine göre herhangi bir maliyet hesaplaması yoluna gidilmemiş, bunun yerine doğrudan gerek soruşturma tarafı PORT AKDENİZ gerekse inceleme kapsamında bilgi talebinde bulunulan limanlar tarafından sunulan yük (hizmet) türüne göre ayrıştırılmış maliyet verileri dikkate alınmıştır. Ancak, bilgi talebinde bulunulan limanlardan PORT AKDENİZ dâhil olmak üzere yalnız beş liman konteyner için ayrıştırılmış maliyet bilgisi sunabilmiştir. Üçü Marmara Bölgesinde, PORT AKDENİZ dâhil ikisi Akdeniz Bölgesinde yerleşik bu limanlar için hesaplanan kâr marjlarına ilişkin temel istatistikler aşağıda sunulmuştur:

Tablo 22: 2014-2019/6 Dönemi Yıllara Göre Konteyner Kârlılık İstatistikleri

Dönem	Liman Sayısı	Ortalama (%)	En Düşük (%)	Ortanca (%)	En Yüksek (%)	PORT AKDENİZ (%)
2014	5	38.20	(.)	(.)	(.)	(.)
2015	5	43.50	(.)	(.)	(.)	(.)
2016	5	40.90	(.)	(.)	(.)	(.)
2017	5	45.70	(.)	(.)	(.)	(.)
2018	5	54.20	(.)	(.)	(.)	(.)
2019/6	4	53.30	(.)	(.)	(.)	(.)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (354) Tabloda sunulan istatistiksel verilerden, genel olarak gözlem grubuna dâhil beş liman için konteyner hizmetleri bakımından hesaplanan kârlılık oranlarının görece yüksek seviyelerde olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte PORT AKDENİZ'in 2015 yılı ve 2019'un ilk altı aylık dönemi hariç olmak üzere analiz döneminin genelinde geriye kalan limanlara kıyasla yine en yüksek kârlılık oranına sahip olduğu gözlenmektedir.
- (355) Aşağıdaki tabloda ise PORT AKDENİZ tarafından konteyner hizmetlerinden sağlanan kârlılıklar ile analize dâhil edilen beş limanın tamamı için aynı hizmetlere dair hesaplanan kârlılıkların ortalaması ve her bir yıl için PORT AKDENİZ'e en yakın kârlılığa sahip limanın kârı arasındaki farklar gösterilmiştir:

¹¹⁶ Analizin bu kısmında yer yer kâr marjı, kârlılık ve kârlılık oranları ifadeleri birbirleri yerine kullanılmıştır.

Tablo 23: 2014-2019/6 Dönemi PORT AKDENİZ Konteyner Hizmetleri Kâr Marjları ile Gözlem Grubu Kârlılık Ortalaması ve En Yakın Kârlılık Karşılaştırmaları

Dönem	PORT AKDENİZ (%)	Ortalama (%)	En Yakın (%)	Ortalamadan Fark (Puan)	En Yakından Fark (Puan)	Ortalamadan Fark (%)	En Yakından Fark (%)
2014	(.....)	38.20	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	43.50	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	40.90	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	45.70	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	54.20	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	53.30	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (356) Buna göre PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetlerinde yalnızca birim fiyatlar bakımından değil, kârlılıklar bakımından da genel olarak emsal limanların üzerinde yer aldığı görülmektedir. Nitekim gözlem döneminde PORT AKDENİZ için hesaplanan kârlılık oranları 2014-2018 yılları arasında grubun tamamı için hesaplanan ortalamanın sürekli olarak üzerindeyken, yalnızca 2019 yılının ilk altı ayında ortalamanın hafifçe altında kalmıştır. Özellikle 2016-2018 yılları arasında bu farklar, ortalamadan (.....) ile (.....) puan arasında yüksektir.
- (357) Gözlem grubu içerisinde yalnızca 2015 ve 2019 yılında PORT AKDENİZ'e kıyasla daha yüksek kârlılık elde eden limanlar bulunmaktadır. Buna karşın PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetlerinden sağladığı kârın, en yakın kârlılığa sahip limandan 2017 ve 2018 yılları için sırasıyla (.....) ve (.....) puan yüksek olduğu tespit edilmiştir.
- (358) Konteyner elleçleme hizmetine ilişkin yukarıda yer verilen analizi ve elde edilen bulguları özetlemek gerekirse, PORT AKDENİZ tarafından 2014-2019/6 döneminde konteyner hizmetleri için uygulanan fiyatların, söz konusu dönemde gözlem grubuna dâhil bütün limanlar için hesaplanan birim fiyatların ortalamalarının % (.....) - % (.....) arasında üzerinde olduğu; bu fiyatlar anılan dönem için geriye kalan limanların her biri tarafından uygulanan birim fiyatların sürekli olarak üzerinde gerçekleşirken, en yakın fiyat uygulayan limanla olan farkın özellikle 2016 ve 2017 yıllarında % (.....)'un üzerine ulaştığı tespit edilmiştir.
- (359) Benzer şekilde PORT AKDENİZ tarafından 2014-2019/6 döneminde konteyner hizmetlerinden sağlanan ve bu dönem için % (.....) ile % (.....) arasında değişen kârlılığın da, 2019 yılı hariç olmak üzere, konteyner hizmeti için ayrıştırılmış maliyet bilgisi sunabilen limanlar için hesaplanan kâr marjları ortalamasının üzerinde olduğu; bu farkın özellikle 2016-2018 yılları arasında ortalamadan (.....) ile (.....) puan arasında yüksek olduğu anlaşılmıştır. Yine analiz döneminde 2015 ve 2019 yılı haricinde gözlem grubu içerisinde PORT AKDENİZ'e kıyasla daha yüksek kârlılık elde eden bir liman bulunmadığı; PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetlerinden sağladığı kârın, en yakın kârlılığa sahip limandan özellikle 2017 ve 2018 yılları için sırasıyla (.....) ve (.....) puan yüksek olduğu görülmüştür.

PORT AKDENİZ ve Diğer Limanların Kârlılık Karşılaştırılmasına İlişkin Analiz

- (360) Ekonomik analiz kapsamında, gerek PORT AKDENİZ gerekse inceleme kapsamında bilgi talep edilen çeşitli limanlar bakımından üç ayrı ölçüte göre kârlılık karşılaştırmalarına aşağıda yer verilmektedir. Söz konusu ölçütler FAVÖK oranı, net kâr oranı ve gelir-gider marjı olarak belirlenmiştir.
- (361) FAVÖK, işletmelerin esas faaliyet kârlarına cari dönem amortisman giderlerinin eklenmesi ile bulunmakta ve ana faaliyetlerden kaynaklanan kârlılığın temel göstergelerinden kabul edilmektedir. Analizde kullanılan FAVÖK oranları, söz konusu büyüklüklerin toplam ciroya oranlanmasıyla bulunmuştur. Bunun yanında, sırasıyla

20-48/666-291

dönem net kârlarının ve toplam ciro ile toplam giderler arasındaki farkların ciroya oranlanması suretiyle net kâr oranları ve gelir-gider marjları hesaplanmıştır. Analiz döneminin tamamı için herhangi bir kârlılık göstergesi bakımından sürekli olarak negatif değer (zarar) bildiren limanların bu göstergelere ilişkin gözlemleri uç değerler olarak kabul edilmiş ve bu limanların ilgili verileri gözlem setinden çıkarılmıştır.

(362) Bu çerçevede aşağıdaki tabloda, yıllar itibarıyla PORT AKDENİZ ve gözlem grubuna dâhil olan limanlar için bahsi geçen kârlılık göstergelerine dair başlıca istatistiksel veriler sunulmaktadır:

Tablo 4624: 2014-2019/6 Dönemi Liman Hizmetleri Kârlılık İstatistikleri

2014	Liman Sayısı	Ortalama (%)	En Düşük(%)	Ortanca (%)	En Yüksek (%)	PORT AKDENİZ (%)
FAVÖK Oranı	23	42.30	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Net Kâr Oranı	19	24.70	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gelir - Gider Marjı	21	27.30	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
						PORT AKDENİZ
2015						
FAVÖK Oranı	23	48.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Net Kâr Oranı	19	28.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gelir - Gider Marjı	21	36.10	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
						PORT AKDENİZ
2016						
FAVÖK Oranı	25	46.60	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Net Kâr Oranı	21	26.20	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gelir - Gider Marjı	23	35.40	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
						PORT AKDENİZ
2017						
FAVÖK Oranı	26	51.60	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Net Kâr Oranı	22	32.50	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gelir - Gider Marjı	24	40.90	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
						PORT AKDENİZ
2018						
FAVÖK Oranı	27	51.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Net Kâr Oranı	23	29.70	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gelir - Gider Marjı	25	37.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
						PORT AKDENİZ
2019/6						
FAVÖK Oranı	9	49.40	(.....)	(.....)	(.....)	.
Net Kâr Oranı	7	41.70	(.....)	(.....)	(.....)	.
Gelir - Gider Marjı	22	40.30	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: EAAD tarafından yapılan hesaplamalar.

(363) PORT AKDENİZ için hesaplanan kârlılık göstergelerinin yıllara göre seyrinin daha kolay takibi bakımından bu göstergelere dair oranlar aşağıda ayrıca sunulmuştur:

Tablo 4725: 2014-2019/6 Dönemi PORT AKDENİZ Kârlılık Göstergeleri

Dönem	FAVÖK Oranı (%)	Net Kâr Oranı (%)	Gelir-Gider Marjı (%)
2014	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)	(.....)
Ortalama	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: EAAD tarafından yapılan hesaplamalar.

- (364) Aşağıdaki tabloda ise bu kez söz konusu istatistiksel veriler ve PORT AKDENİZ kârlılık göstergeleri için analiz döneminin geneli bakımından hesaplanan ortalamalar özet halinde gösterilmiştir:

Tablo 4826: 2014-2019/6 Dönemi Liman Hizmetleri Kârlılık İstatistikleri Ortalamaları

2014-2019/6 Dönemi	Ortalama (%)	En Düşük (%)	Ortanca (%)	En Yüksek (%)	PORT AKDENİZ (%)
FAVÖK Oranı	48.42	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Net Kâr Oranı	30.60	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gelir - Gider Marjı	36.30	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (365) Tablo 46 ve 47'de ilk göze çarpan husus, gözlem grubuna ilişkin her üç kârlılık göstergesine göre de hesaplanan ortalamaların kayda değer şekilde yüksek olduğudur. Bu noktada, daha önce Girişimci Bilgi Sistemi kayıtlarına göre çeşitli ana faaliyet kollarına ve İSO tarafından yapılan bir çalışmaya göre 2001-2010 yıllarında bazı büyük sanayi kuruluşlarına ilişkin olarak sunulan ortalama kârlılık oranlarına ilişkin verileri hatırlatmakta fayda görülmektedir. Analiz kapsamında verileri kullanılan limanların sayısı ve toplam kapasiteleri dikkate alındığında, genel itibarıyla Türkiye liman sektöründe kârlılıkların pek çok sektöre kıyasla yüksek olduğu çıkarımı yapılmaktadır.
- (366) Sektöre ilişkin kârlılık istatistikleri PORT AKDENİZ verileri ile karşılaştırıldığında ise, PORT AKDENİZ'in analiz dönemine ilişkin ortalama kârlılığının, her üç ölçüte göre de sektör ortalamalarının üzerinde olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte söz konusu ölçütler bakımından PORT AKDENİZ'in en yüksek kârlılığa sahip olduğu herhangi bir dönem gözlenmemiştir. Bununla birlikte PORT AKDENİZ'in ana faaliyet alanı olan liman hizmetlerinden elde ettiği kârlılığın bir göstergesi olan FAVÖK oranının, inceleme döneminde genel itibarıyla artan bir seyir izlediği anlaşılmaktadır. Nitekim söz konusu oran 2014 yılında yaklaşık %(.....) iken, 2015 yılı hariç olmak üzere kademeli olarak artarak, 2018 yılında %(.....)'ye ulaşmıştır. PORT AKDENİZ FAVÖK oranının 2014-2018 dönemi için ortalaması %(.....).
- (367) Yine PORT AKDENİZ gelir-gider marjı da 2015-2018 döneminde sürekli olarak artarak %(.....)'ten %(.....)'e yükselmiş, 2019 yılının ilk altı aylık döneminde ise %(.....)'e gerilemiştir. Söz konusu marjın 2014-2019/6 dönemi için ortalaması %(.....) olarak hesaplanmıştır.
- (368) PORT AKDENİZ'in 2014-2018 yılları için hesaplanan net kâr oranlarının ise diğer iki ölçüte kıyasla daha dalgalı bir seyir izlediği anlaşılmaktadır. 2014 yılı için %(.....) düzeyinde olan bu oran 2015 yılında %(.....)'e gerilemiş; daha sonra ise iki yıl üst üste artarak 2017 yılında %(.....)'ye ulaşmıştır. Bu oran net kâr bakımından dönem içinde PORT AKDENİZ için hesaplanan en yüksek seviyedir. Limanın net kâr oranı 2018 yılında %(.....) ile en düşük seviyesine gerilerken, analiz döneminin geneli için hesaplanan ortalama net kâr oranı %(.....)'dir.

- (369) Bu çerçevede söz konusu kârlılık göstergeleri birlikte değerlendirildiğinde, net kâr oranı için 2018 yılı hariç olmak üzere, PORT AKDENİZ için farklı ölçütlere göre hesaplanan kârlılık oranlarının genel itibarıyla 2016-2018 döneminde artış eğiliminde olduğu ve bu yıllar için hesaplanan oranların -yine net kâr oranı için 2018 yılı hariç olmak üzere- 2014 ve 2015 yıllarına kıyasla kayda değer şekilde yüksek seyrettiği görülmektedir.

Değerlendirme

- (370) Yukarıda yapılan Ekonomik Değer Testi'nin birinci ve ikinci aşamasına ayrı ayrı yer verilmiş olup konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin yapılan analizin sonucunda, PORT AKDENİZ ve analize dâhil edilen limanlar bakımından analiz dönemi için hesaplanan birim fiyatlar ile bu dönemde elde edilen kâr marjlarına dair tüm bu tespitler ve bulgular karşısında, PORT AKDENİZ tarafından özellikle 2016-2018 yılları arasında konteyner hizmetleri için uygulanan fiyatların aşırı fiyatlama davranışı olarak değerlendirilebileceği kanaatine ulaşılmıştır. Konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin Ekonomik Değer Testi'nin ardından alternatif ölçütlere göre tespit edilen kârlılıklara ilişkin PORT AKDENİZ ile diğer limanların karşılaştırılmasına yer verilmiş olup bu karşılaştırma sonucunda PORT AKDENİZ'in analiz dönemine ilişkin ortalama kârlılığının, her üç ölçüte göre de sektör ortalamalarının üzerinde olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- (371) Ekonomik analiz kapsamında ulaşılan sonuçlar dosya kapsamındaki iddiaların değerlendirilmesinde önemli bir ölçüt olmakla birlikte bu sonuçların dosya konusu ilgili pazarın özellikleri ile dinamikleri, soruşturma tarafının gerekçeleri, ilgili tarafların görüşleri gibi niteliksel unsurlarla birlikte ele alınması değerlendirmenin daha sağlıklı yapılmasını sağlayacaktır.
- (372) Bu bağlamda öncelikle hatırlatılması gereken PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar olan Batı Akdeniz Bölgesi'ndeki hâkim durumunun gücüdür. Nitekim bahse konu ilgili pazarda PORT AKDENİZ'e alternatif bir hizmet sağlayıcısı olmadığı ve PORT AKDENİZ'in ilgili pazardaki payının %100 seviyesinde olduğu daha önce belirtilmişti. Yeni bir liman inşa etmenin yatırım maliyetlerinin yüksekliği ile limanın kurulması için gerekli olan idari izin süreçlerinin, geçiş maliyetlerinin büyüklüğünün, doğal engellerin, imtiyaz sözleşmelerinin uzunluğunun sektörde önemli giriş engeli yaratan unsurlar olduğu da daha önce vurgulanmıştı. İlaveten, düzenli konteyner taşımacılığı sektörünün işleyişinden kaynaklı olarak bu sektördeki taşıyıcıların liman değiştirmesinin belli bir gecikme olmaksızın gerçekleşmeyeceği ve bu sektöre hizmet vermek isteyen limanların kapasite, performans, liman özellikleri gibi çok sayıda faktör bağlamında bu taşıyıcıları limana çekmesi gerektiği dikkate alındığında ilgili ürün pazarı bakımından giriş engellerinin daha yüksek olduğu söylenebilecektir.
- (373) Dosya kapsamında edinilen bilgiler doğrultusunda, ilgili coğrafi pazarın ihracat ağırlıklı olması, ürün çeşitliliğinin az olması, iş hacminin düşük kalması ve Antalya'nın Akdeniz'in içerisinde kalması nedeniyle gemilerin buraya uğraması için ayrıca mesafe alması gerektiği gibi özellikler dikkate alındığında bölgede yeni bir liman inşa etme iştahını olumsuz etkileyen unsurlar arasında sayılabilecektir. Ayrıca bölgedeki diğer beş liman orta veya uzun vadede konteyner elleçleme hizmetlerine geçiş yapsalar dahi bu limanların fiziksel kısıtları ve mevcut özellikleri dikkate alındığında, PORT AKDENİZ'in hâkim durumda olmasını engelleyebilecek şekilde etkin bir rakip olması beklenmeyecektir. Bunlar yukarıda aktarılan giriş engellerinin varlığı ile birlikte ele alındığında sektörde uzun vadede PORT AKDENİZ'in konumunun değişmeyeceği söylenebilecektir.

(374) Kararın 1.2.2. numaralı bölümünde ayrıntısıyla yer verildiği üzere, liman hizmet tarifelerinin düzenlenip düzenlenmediğine bakıldığında, bu tarifelerde UAB'nin denetim ve düzenleme yetkisi bulunmakla birlikte, Bakanlığın, limanların gemilere yönelik hizmetleri dışında liman hizmet tarifelerini düzenlemediği, Ticaret Bakanlığının ise limandaki gümrükle iş ve işlemlerle ilgili sınırlı olmak üzere azami tarifeleri belirlediği, TDİ'nin özelleştirme sonrası beş yıl süre ile fiyatlarda belli kısıtlar getirdiği, ancak mevcut durumda fiyatlar üzerinde herhangi bir düzenlemesinin bulunmadığı görülmektedir. Bu bağlamda, dosya konusunu oluşturan PORT AKDENİZ'in konteyner, genel kargo ve dökme katı yüklere ilişkin verilen hizmetlerin tarifelendirmesinde serbest olduğu anlaşılmaktadır.

(375) Bu doğrultuda dosya kapsamında aşırı fiyatlama iddialarının değerlendirilmesi adına ayrıca sektörde faaliyet gösteren diğer limanların, liman müşterilerinin ve ilgili diğer paydaşların görüşlerine başvurulmuş olup işbu kararın 1.4.2. numaralı başlığı altında sözü edilen taraflardan elde edilen görüşlere detaylı bir şekilde yer verilmiştir. Bu görüşlerden elde edilen genel kanı öncelikle PORT AKDENİZ tarafından uygulanan fiyatların diğer limanlardan daha yüksek olduğu şeklindedir. Görüşlerin çoğunda bu fiyatların yüksekliği PORT AKDENİZ'in ilgili pazardaki hâkim durumuna ve pazarda başka alternatifinin olmamasına bağlanırken kimi görüşlerde bu fiyatların yüksek olmasında çeşitli sebeplerin rol oynayabileceği değerlendirilmiştir. Bu sebeplerden öne çıkanlar,

- Antalya Limanında faaliyet gösteren hatların (*line*) Mersin Limanı, İzmir Alsancak Limanı gibi diğer limanlara kıyasla daha az olması,
- Antalya Limanının ihtim derinliğinin görece diğer limanlara kıyasla sığ olması sebebiyle ana hat gemileri ile çalışılmasının mümkün olmaması ve limana yalnızca *feeder* gemilerinin yanaşabilmesi,
- Antalya Limanının iş hacminin küçük, hizmet verilen yük çeşitliliğinin az ve ihracat ağırlıklı iş yapan bir liman olması

şeklinde sıralanabilecek olup bunlardan kaynaklı liman maliyetlerinin yüksek olabileceği varsayılmıştır. Bunun yanında, PORT AKDENİZ tarafından Mersin ve İzmir limanlarının sahip olduğu yüz ölçümleri, saha kapasiteleri, kapasite kullanım oranları, *draftları*, rıhtım sayıları, hinterlant özellikleri, ithalat-ihracat dengesi, konteyner hat sayıları, demiryolu bağlantıları vb. avantajları ile ASBAŞ'ın serbest bölge niteliğinden dolayı sahip olduğu avantajlar sebebiyle PORT AKDENİZ'in tarifelerinin bu limanların tarifelerinden farklılaşmalara ve hatta daha fazla maliyet ve risk üstlenmesine neden olduğundan bazı durumlarda fiyatlarının yukarıda kalmasına yol açacağı, bunun yanında PORT AKDENİZ'in özelleştirme kapsamında bir liman işletmeciliği gerçekleştirdiği ve kendisine kıyasla kapasite, su derinliği gibi kısıtları olmayan rakipleri ile rekabet halinde olduğu için uzun planlı yatırımlar ve operasyon planlamaları gerçekleştirdiği belirtilmiştir.

(376) Yukarıda bahsi geçen hususların limanın maliyetlerinin artmasına ve bu oranda fiyatların yukarı yönde bir itici güç oluşturmasına neden olabileceği kabul edilebilecekse de ekonomik analiz çerçevesinde ulaşılan aşağıda sonuçlara bakıldığında,

- Analiz döneminde birim fiyatlarda ve birim fiyat ile birim maliyet arasındaki farkın yıllar itibarıyla genellikle bir artış seyrinde olduğu,
- Diğer yandan 2015 yılından sonra birim maliyetlerde düşüş yaşanmasına karşın birim fiyatın artış seyrini sürdürdüğü ve özellikle 2018 yılında maliyetlerin incelenen dönemde minimum seviyesini görmesine rağmen fiyatlarda düşüş yaşanmadığı,

- *Mark-up* bakımından bakıldığında, 2014 yılında konteyner için uygulanan birim fiyat, maliyetlerin yaklaşık (.....) kat üzerindeyken; 2018 yılı için hesaplanan ortalama birim fiyatın, maliyetlerin yaklaşık (.....) katı üzerinde olduğu, 2015 yılından itibaren istikrarlı bir artış seyri izleyen *mark-up*'ın 2018 yılında %(.....) gibi yüksek bir orana ulaştığı,
- Benzer bir seyrin kâr marjları bakımından da gözlemlendiği ve kâr marjlarının %(.....) (2015) ile %(.....) (2018) arasında olacak şekilde kayda değer seviyede yüksek değiştiği

görülmektedir. Dolayısıyla, limanın maliyetlerinde ve fiyatlarında artışa neden olduğu öne sürülen gerekçelerin PORT AKDENİZ'in fiyat artışlarını maliyetleri düşmesine karşın devam ettirmesinin ve ayrıca analiz dönemi boyunca yüksek kâr marjına/*mark-up* oranlarına sahip olmasının karşısında geçerliliğini yitirdiği açıktır. Ayrıca yukarıda yer alan görüşler çerçevesinde fiyatlardaki artışın Antalya Limanında verilen hizmetin kalitesinin diğer limanlardan daha yüksek olması ile açıklanması da mümkün değildir. Antalya Limanının fiziksel kısıtlar ve düşük iş hacmi ile faaliyet gösterdiği ve rakiplerin sahip olduğu fiziksel avantajlar ve iş hacmi büyüklüğü ile daha etkin olduğu şeklinde öne sürülen görüş dikkate alındığında, PORT AKDENİZ ile diğer limanların karşılaştırılmasında PORT AKDENİZ'in analiz dönemine ilişkin ortalama kârlılığının, alternatif ölçütlere göre tespit edilen üç ölçüte göre de sektör ortalamalarının üzerinde olması PORT AKDENİZ'in fiyatlarını maliyetlerinin çok daha üzerinde tuttuğunun bir diğer göstergesidir.

- (377) Ayrıca bazı sektör temsilcilerinden gelen bir diğer görüş, sektörde faaliyet gösteren acentelerin/*forwarder*'ların müşterilere kestiği faturalarda liman hizmetlerine ödenen ücretlerin görünmemesi nedeniyle bu teşebbüslerin müşterilerine yaptıkları zamların liman hizmet ücretlerinin arttığı algısını yaratmış olabileceğidir. Sektördeki aracı konumundaki teşebbüslerin hizmetleri karşılığında aldıkları komisyon ücretlerini liman hizmet ücretlerinin üzerine eklemesi ve bu ücretlerin müşteriler tarafından ayrıştırılamaması, müşterilerin fiyat farkının nedeni konusunda belirsizlik yaşamasına neden olabileceksede yukarıda da detaylarına yer verilmiş olacağı üzere dosya kapsamında yapılan analizler liman hizmet ücretleri üzerinden yapılmıştır.
- (378) PORT AKDENİZ tarafından uygulanan fiyatların aşırı olup olmadığının tespiti için hangi fiyat seviyesinin aşırı kabul edileceği önem kazanmaktadır. Bu bakımdan ekonomik analizin ikinci aşaması kapsamında PORT AKDENİZ'in fiyatlarının karşılaştırılması adına birden fazla yöntem uygulanmıştır. Bu yöntemler yoluyla ulaşılan sonuçların bütüncül olarak değerlendirilmesi gerekli olup bu yöntemlerin uygulanmasının sonucunda,
- 2014-2019/6 döneminin tamamında PORT AKDENİZ birim fiyatlarının, limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalamasının yaklaşık %(.....) ile %(.....) oranında üzerinde olduğu,
 - PORT AKDENİZ birim fiyatlarının analiz dönemi için geriye kalan limanların her biri tarafından uygulanan birim fiyatların sürekli olarak üzerinde gerçekleştiği, en yakın fiyat uygulayan limanla olan farkın özellikle 2016 ve 2017 yıllarında %(.....)'un üzerine ulaştığı,
 - Analiz döneminde üç ayrı coğrafi bölgede kurulu bulunan toplam 13 liman arasında, konteyner hizmetleri için PORT AKDENİZ'den daha yüksek yıllık ortalama birim fiyat uygulayan herhangi bir liman tespit edilemediği,

- Gözlem grubu içerisinde PORT AKDENİZ'in 2015 yılı ve 2019'un ilk altı aylık dönemi hariç olmak üzere analiz döneminin genelinde geriye kalan limanlara kıyasla yine en yüksek kârlılık oranına sahip olduğu,
- PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetlerinden sağladığı kârın, en yakın kârlılığa sahip limandan özellikle 2017 ve 2018 yılları için sırasıyla (.....) ve (.....) puan yüksek olduğu

görülmektedir. Bu sonuçlardan PORT AKDENİZ'in en yüksek yıllık ortalama birim fiyat uygulayan liman işleticisi olduğu ve uyguladığı birim fiyatların ortalamasının diğer limanlara kıyasla oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Bu noktada vurgulanması gereken husus PORT AKDENİZ dışarıda bırakılmak suretiyle yapılacak bir hesaplamada elde edilecek birim fiyatlar ortalamasının daha düşük, PORT AKDENİZ fiyatı ile bu şekilde hesaplanacak bir fiyat ortalaması arasındaki oransal farkın daha yüksek olacağıdır.

- (379) Ayrıca değinilmesi gereken bir diğer husus, Grafik 5 ve Tablo 43'den de görülebileceği üzere PORT AKDENİZ ile PORT AKDENİZ'e en yakın fiyat uygulayan liman konumunda olan (.....) Limanının uyguladıkları fiyatların farkının yıllar itibarıyla azalış seyrine girmesidir. Dosya kapsamında ilgili taraflardan edinilen bilgilerden, (.....) Limanının faaliyetlerinde bir azalışa gittiği anlaşılmaktadır. Bu amaçla, (.....) Limanının 2014-2019/6 döneminde yıllar itibarıyla konteyner elleçleme kapasitesini ve hacmini, kapasite kullanım oranını ve gelirini gösteren grafiğe aşağıda yer verilmektedir.

Grafik 6: Haydarpaşa Limanının Konteyner Elleçleme Hizmetine İlişkin Kapasitesi, Hacmi, Kapasite Kullanım Oranı ve Geliri (2014-2019/(ilk 6 ay))

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: TCDD'den elde edilen bilgiler.

- (380) Yukarıdaki grafik incelendiğinde, kapasite seviyesi sabit kalmakla birlikte (.....) Limanındaki iş hacminde yıllar itibarıyla ciddi bir düşüş olduğu görülmektedir. Nitekim (.....) Limanının kapasite kullanım oranının 2014 yılından itibaren %(.....) seviyesinde düşerek 2018 yılında %(.....) seviyesine geldiği dikkat çekmektedir. Bu bakımdan faaliyetlerini durdurma/azaltma sürecinde olduğu anlaşılan (.....) Limanının dışarıda bırakılmak suretiyle yapılacak bir hesaplamada elde edilecek birim fiyatlar ortalamasının daha düşük olacağı ve ayrıca PORT AKDENİZ'in en yakın fiyat uygulayan rakibine kıyasla fiyat farkının daha yüksek olacağı söylenebilecektir. Bu durum da analiz dönemi içerisinde PORT AKDENİZ'in birim fiyatları ile kendisine en yakın fiyatı sunan liman arasındaki farkın (.....) Limanı analize dâhil iken 2016 yılında yaklaşık %(.....); 2017 yılında ise yaklaşık %(.....) şeklinde gerçekleşen farkın, (.....) Limanının analizden çıkarılması halinde çok daha yüksek olacağını göstermektedir.
- (381) PORT AKDENİZ'in ortalama birim fiyat seviyesi üzerinden yapılan karşılaştırmaların yanında 2015 yılı ve 2019'un ilk altı aylık dönemi hariç olmak üzere analiz döneminin genelinde geriye kalan limanlara kıyasla yine en yüksek kârlılık oranına sahip olduğu ve PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetlerinden sağladığı kârın, en yakın kârlılığa sahip limandan özellikle 2017 ve 2018 yılları için sırasıyla (.....) ve (.....) puan yüksek olduğuna da ulaşılmıştır.
- (382) Yerinde incelemelerde elde edilen, belgelerdeki ifadelerden liman işletmecisinin de liman tarifelerindeki yüksekliğe ilişkin şikâyetler aldığı ve bu tarifelerdeki yükseklikten kaynaklı müşterilerin diğer limanlara geçişinin takip edildiği, bu müşterilerin limandan

hizmet almasını ve diğer limanlara geçmemesinin garantilenmesi adına yüksek düzeyde kotalar belirlemek suretiyle indirimler uygulandığı, gerek bu indirimlerin seviyesinin belirlenmesinde gerekse de yapılan fiyat artışları ile uygulamaya konan yeni hizmet kalemlerinin liman işletmecisinin hedeflenen gelirleri çerçevesinde olduğu anlaşılmaktadır. Yerinde incelemelerde elde edilen belgelerdeki ifadelerin ve PORT AKDENİZ'in miktar hedefli indirim uygulamaları ile yeni hizmet kalemleri yaratma yönündeki yaklaşımları teşebbüsün aşırı fiyatlama davranışı içerisinde olduğuna işaret etmektedir.

(383) Yukarıda aktarılan tüm bilgi ve açıklamalar, PORT AKDENİZ tarafından uygulanan fiyatların makul olmayan şekilde istikrarlı olarak yüksek olduğunu ortaya koymakta olup PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetlerinde aşırı fiyatlama davranışı içerisinde olduğu anlaşılmaktadır.

(384) Bu noktada, PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlama davranışının hangi dönemler içerisinde gerçekleştiğini ortaya koymak gerekmektedir. Dosya kapsamında inceleme dönemi olarak 2014-2019/6 (ilk altı ay) dönemi belirlenmiş iken ekonomik analiz sonuçlarına göre aşırı fiyatlama döneminin 2016-2018 döneminde olduğu anlaşılmaktadır. Bu bakımdan inceleme dönemi içerisindeki 2014, 2015 ve 2019/6 yılları aşırı fiyatlama davranışının dışında tutulmuştur. Yıllar itibarıyla ulaşılan sonuçlara bakıldığında,

- 2014, 2015 ve 2019 yılının ilk altı aylık döneminde PORT AKDENİZ'in konteyner hizmetleri için yine en yüksek yıllık ortalama birim fiyat uygulayan liman işletmecisi olduğu,
- Bu yıllarda ayrıca PORT AKDENİZ'in birim fiyatlarının, limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalamasından 2014, 2015 ve 2019/6'da sırasıyla yaklaşık olarak %(.....), %(.....), %(.....) fazla olduğu ve 2016-2018 döneminde bu oranların %(.....) ilâ %(.....) oranında değiştiği,
- Kârlılık bakımından 2014 yılında en yüksek kârlılık PORT AKDENİZ'de iken PORT AKDENİZ'in 2015 ve 2019/6'da en yüksek kârlılık seviyesine sahip liman işletmecisi olmadığı, bu yıllardaki kârlılık seviyesini en yüksek kârlılık oranlarına göre kıyaslandığında 2015 yılında yaklaşık %(.....)'lik ve 2019/6'da yaklaşık %(.....)'lük bir fark olduğu,
- 2014 ve 2015 yıllarındaki *mark-up* (sırasıyla (.....) ve (.....)) ve kâr marjı (sırasıyla (.....) ve (.....)) oranlarının 2016-2018 dönemine kıyasla oldukça düşük kaldığı, 2019/6 yılındaki oranlar (*mark-up* (.....), kâr marjı (.....)) ise bu yıllardan yüksek kalmakla birlikte bir önceki yıla kıyasla (2018/*mark-up* (.....), kâr marjı (.....)) özellikle *mark-up* oranı bakımında düşük kaldığı

görülmektedir. Yukarıda yer verilen dört sonuçtan ilk ikisi PORT AKDENİZ'in 2014, 2015 ve 2019 yılının ilk altı aylık döneminde fiyat seyrinin önemli ölçüde yüksekliğine işaret ederken, diğer ikisi kârlılık ve *mark-up*/kâr marjı oranları bakımından 2016-2018 döneminden daha düşük seviyede kaldığını göstermektedir. Dolayısıyla 2016-2018 dönemi dışında kalan dönemlerde PORT AKDENİZ'in yüksek fiyatlama yaptığı anlaşılmakla birlikte bu fiyatlamanın aşırı olup olmadığı noktasında yukarıda ortaya konan bulgular çerçevesinde kesin bir sonuca ulaşmak mümkün görünmemektedir.

(385) PORT AKDENİZ tarafından uygulanan fiyatların tüketici zararına yol açıp açmadığı değerlendirilecek olursa dosya kapsamında edinilen bilgilerden müşterilerin PORT AKDENİZ tarafından uygulanan fiyatların yüksekliği karşısında iç taşıma maliyetlerini göze alarak diğer ilgili coğrafi pazarlara geçiş yapmak zorunda kaldıkları dikkate alındığında bu durum fiyatların yüksekliğinin müşteriler üzerindeki etkisini gösterir niteliktedir. Bu çerçevede ilgili pazarda tekel konumunda bulunan teşebbüsün uzun bir

süre ile fiyatlarını referans fiyatlardan oldukça yüksek seviyede tutmasının tüketici zararına yol açtığı sonucuna ulaşılabilecektir. Sonuç olarak PORT AKDENİZ'in 2016-2018 döneminde konteyner elleçleme hizmetleri bakımından aşırı fiyatlama yaptığı kanaatine ulaşılmıştır.

Dökme Katı Elleçleme Hizmetleri Pazarına İlişkin Analiz

- (386) Dosya kapsamında aşırı fiyatlama iddialarına konu olan ilgili ürün pazarlarından biri dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarıdır. Sözü edilen hizmete ilişkin PORT AKDENİZ tarafından aşırı fiyatlama yapıp yapılmadığının değerlendirilmesinde öncelikle ekonomik analizin detaylarına yer verilecektir. Bu çerçevede Ekonomik Değer Testi'nin ilk aşaması olarak PORT AKDENİZ tarafından yıllar itibarıyla konteyner, yükleri için uygulanan birim fiyatlara, katlanılan birim maliyetlere ve söz konusu hizmetlere ilişkin kaydedilen kârlılık göstergelerine; ardından testin ikinci aşaması olarak bilgi talep edilen limanlar ile PORT AKDENİZ'in her bir yük türü için yapılan birim fiyat ve kârlılık karşılaştırmalarına yer verilmiştir. Devamında ise Ekonomik Değer Testi kapsamında ulaşılan sonuçlar ilgili pazarın ve olayın kendine has özellikleri ile dosya kapsamında elde edilen bulgular eşliğinde değerlendirilmiştir.

Fiyat Maliyet Farkı Testi

- (387) PORT AKDENİZ tarafından yıllar itibarıyla hizmet verilen dökme katı yük miktarları, bu yük türüne ilişkin hizmetlerden elde edilen gelirler ve gerçekleşen giderler ile USD cinsinden hesaplanan birim fiyatlar ve maliyetler aşağıdaki tabloda sunulmuştur:

Tablo 27: PORT AKDENİZ 2014-2019/6 Dönemine İlişkin Dökme Yük Hizmetleri Gelir, Gider, Miktar, Birim Fiyat ve Birim Maliyetler Bilgileri

	Yıllık Gelir	Yıllık Gider	Toplam Yük (ton)	Birim Maliyet (USD)	Birim Fiyat (USD) (Yıllık Toplam Gelire Göre)	Birim Fiyat (USD) (Aylık Gelirlere Göre)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından gönderilen veriler, TCMB verileri ve EAAD hesaplamaları.

- (388) Tablonun incelenmesinden PORT AKDENİZ'in dökme katı yük hizmetleri için uyguladığı USD cinsinden birim fiyatların 2014 yılında yaklaşık (.....) USD seviyesindeyken, 2018 yılına kadar toplamda yaklaşık %(.....)'lük düşüş sergileyerek (.....) USD seviyesine gerilediği; 2019 yılında ise hafifçe artışı görülmektedir.
- (389) Aynı dönemde birim maliyetlerin ise dalgalı bir seyir izlediği; dönem içerisinde (.....) USD ile en düşük birim maliyet 2018 yılında kaydedilirken, en yüksek birim maliyetin hesaplandığı 2015 yılında bu tutarın (.....) USD olduğu anlaşılmaktadır.
- (390) Birim fiyatlar inceleme döneminde birim maliyetlerin sürekli olarak üzerinde seyrederken, anılan farkın 2015 yılındaki birim (ton) başına (.....) USD'lik büyüklükten, sürekli bir artışla 2018 yılında (.....) USD'ye kadar yükseldiği; 2019 yılında ise (.....) USD'ye gerilediği görülmektedir. Bir önceki başlıkta konteyner için sunulan tablo ve grafikler incelendiğinde, 2014 yılı hariç olmak üzere dökme katı yük için de gerek birim maliyetlerin gerekse birim fiyat – birim maliyet farkının konteyner grafiklerine benzer bir hareket sergilediği anlaşılmaktadır. Şöyle ki: her iki yük türü için de 2015 yılından 2018 yılına kadar birim maliyetler düşerken aynı dönemde birim fiyat – birim maliyet farkının sürekli olarak artarak 2018 yılında en yüksek değerine ulaştığı; 2019 yılında ise birim

maliyetler tekrar yükselirken birim fiyat – birim maliyet farkının kayda değer şekilde azaldığı gözlenmektedir.

- (391) Analiz döneminde PORT AKDENİZ tarafından dökme katı yük hizmetleri için uygulanan birim fiyatlarla katlanılan birim maliyetlerin ve birim fiyat-maliyet farkının seyri aşağıdaki grafikte gösterilmiştir:

Grafik 7: PORT AKDENİZ – Dökme Katı Yük Birim Fiyat ve Birim Maliyet Seyri 2014-2019/6

(.....TİCARİ SİR.....)

Kaynak: Teşebbüs tarafından gönderilen veriler ve EAAD hesaplamaları

- (392) PORT AKDENİZ için analiz döneminde dökme katı yük hizmetleri bakımından hesaplanan *mark-up* ve kâr marjı oranları ise aşağıdaki tabloda sunulmuştur:

Tablo 28: PORT AKDENİZ 2014-2019/6 Dönemine İlişkin Dökme Katı Yük Kârlılık Oranları

Dönem	Mark-Up (%)	Kâr Marjı (%)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (393) Tabloda sunulan verilere göre PORT AKDENİZ'in dökme katı yük hizmetleri için uyguladığı *mark-up*'ün, konteyner hizmetlerine kıyasla çok daha düşük olduğu anlaşılmaktadır. İnceleme döneminde söz konusu oranın en düşük %(.....) ile 2015 yılında kaydedildiği; bu dönemden itibaren ise sürekli olarak artarak 2018 yılında %(.....)'e ulaştığı görülmektedir. 2019 yılının ilk altı aylık dönemi için aynı oran %(.....) olarak ölçülmüştür. Analize konu edilen dönemde bu yük türüne dair hizmetler için hesaplanan *kâr marjı* %(.....) (2015) ile %(.....) (2018) arasında değişmektedir. Bu oranlar teşebbüsün konteyner hizmetlerinden elde ettiği kâra kıyasla daha düşük seyretmekle birlikte, özellikle 2017 ve 2018 yılları için görece yüksek kabul edilebilecek kârlılık oranlarının gerçekleştiği görülmektedir.
- (394) Öte yandan Kurulun *Belko* kararında¹¹⁷, oldukça istisnai koşullar altında da olsa, fiyatların maliyetlerin altında kaldığı durumda dahi aşırı fiyat tespitinin yapıldığı dikkate alındığında, analizin bütünlüğü için ikinci aşama olarak inceleme konusu fiyatların ve hesaplanan kârlılık oranlarının rakiplerinin fiyatları ve kârlılıkları ile karşılaştırılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Fiyat ve Kârlılık Karşılaştırması Analizi

- (395) 2014 – 2019/6 tarihleri arasında yıllara göre PORT AKDENİZ ve farklı coğrafi bölgelerde yerleşik çeşitli limanlar tarafından dökme katı yük hizmetleri için uygulanan birim fiyatlara dair temel istatistikler, aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir:

¹¹⁷ Kurulun 06.04.2001 tarihli ve 01-17/150-39 sayılı kararı.

Tablo 29: 2014-2019/6 Dönemi Yıllara ve Bölgelere Göre Dökme Katı Yük Birim Fiyat İstatistikleri

2014	Liman Sayısı	Ortalama Fiyat	En Düşük Fiyat	Ortanca Fiyat	En Yüksek Fiyat	PORT AKDENİZ
Akdeniz	6	4.29	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	3	2.50	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	5	4.21	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	14	3.88	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015						(.....)
Akdeniz	7	3.85	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	3	3.41	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	5	4.39	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	15	3.94	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016						(.....)
Akdeniz	8	3.58	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	4	3.64	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	6	4.27	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	18	3.82	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017						(.....)
Akdeniz	7	3.33	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	4	3.06	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	6	4.07	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	17	3.53	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018						(.....)
Akdeniz	8	3.49	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	4	4.01	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	6	4.08	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	18	3.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6						(.....)
Akdeniz	7	3.27	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	4	3.36	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	6	4.13	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	17	3.59	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (396) Yukarıda her bir bölge ve gözlem grubuna dâhil olan limanların geneli için sunulan istatistikler, aşağıdaki özet tabloda toplu olarak ayrıca gösterilmiştir:

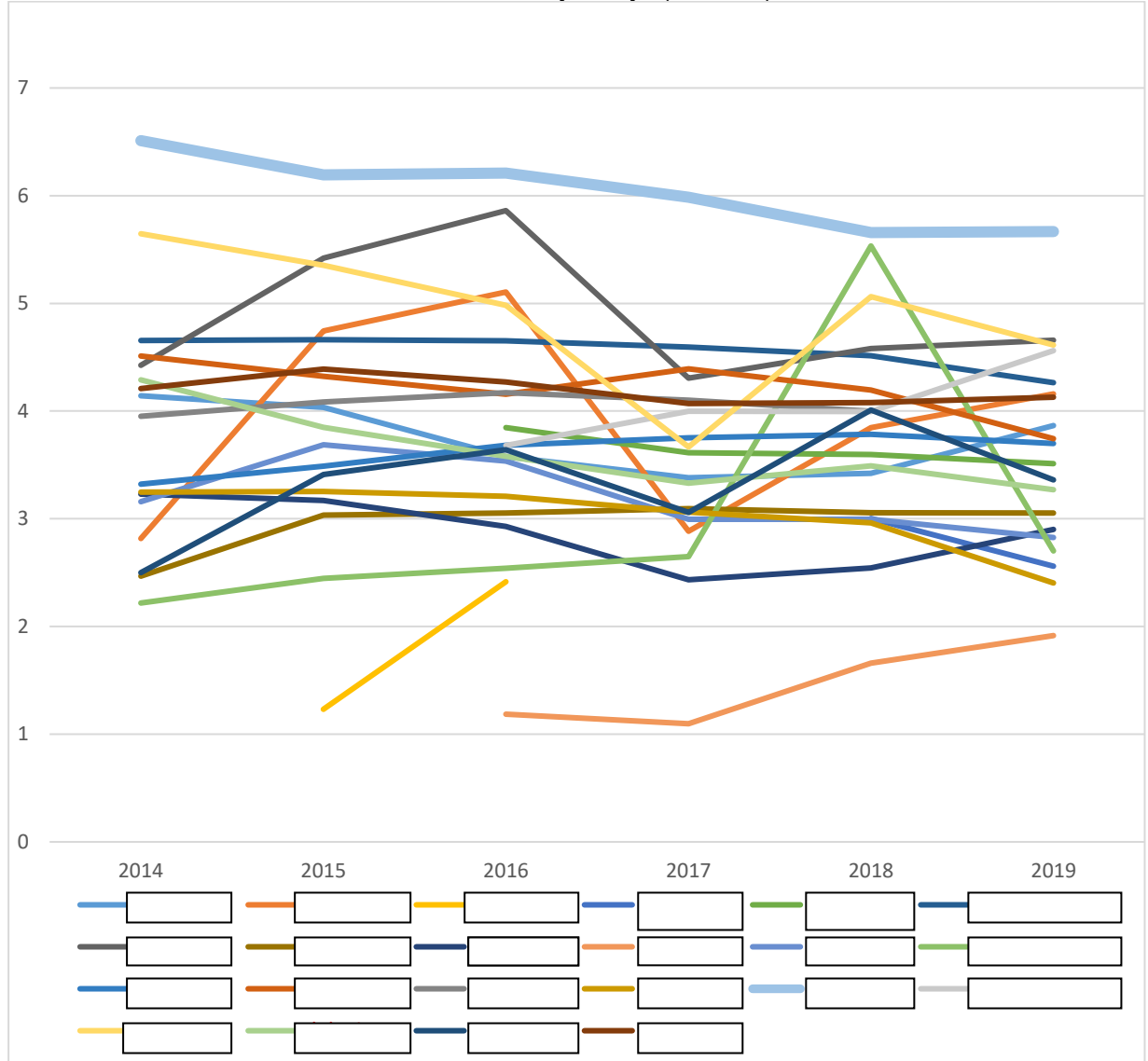
Tablo 30: 2014-2019/6 Dönemi Dökme Katı Yük Birim Fiyat İstatistikleri – Özet Tablo

Dönem	Liman Sayısı	Ortalama Fiyat	En Düşük Fiyat	Ortanca Fiyat	En Yüksek Fiyat	PORT AKDENİZ
2014	14	3.88	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	15	3.94	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	18	3.82	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	17	3.53	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	18	3.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	17	3.59	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (397) Tablolarda sunulan veriler irdelendiğinde, PORT AKDENİZ'in dökme katı yük hizmetleri için uyguladığı birim fiyatların 2014-2019/6 döneminde tedrici olarak yaklaşık % (.....)'lük bir düşüş sergilemiş olmasına karşın, bu fiyatların bahse konu dönem boyunca geriye kalan limanların tamamından daha yüksek seyrettiği anlaşılmaktadır. Buna göre, analiz döneminde üç ayrı coğrafi bölgede kurulu bulunan toplam 17 liman arasında, dökme katı yük hizmetleri için PORT AKDENİZ'den daha yüksek yıllık ortalama birim fiyat uygulayan herhangi bir liman bulunmamaktadır. Analiz döneminde PORT AKDENİZ ve diğer limanlar tarafından uygulanan dökme katı yük birim fiyatlarının seyri aşağıdaki grafikte yer almaktadır:

Grafik 8: Limanlara Göre Dökme Katı Yük Birim Fiyat Seyri (ton/USD) 2014-2019/6



Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen veriler ve EAAD hesaplamaları

- (398) Genel karşılaştırmada kolaylık sağlayabilmek adına, aşağıdaki tabloda PORT AKDENİZ tarafından dökme katı yük türü için uygulanan birim fiyatlar ile analize dâhil edilen limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalaması ve her bir yıl için PORT AKDENİZ'e en yakın fiyat uygulayan rakip limanın fiyatları arasındaki oransal farklar gösterilmiştir:

Tablo 31: 2014-2019/6 Dönemi PORT AKDENİZ Birim Fiyatları ile Gözlem Grubu Birim Fiyat Ortalaması ve En Yakın Birim Fiyat Karşılaştırmaları

Dönem	PORT AKDENİZ	Ortalama Fiyat	En Yakın Fiyat	Ortalamaya Göre Fark (%)	En Yakın Fiyata Göre Fark (%)
2014	(.....)	3.88	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	3.94	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	3.82	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	3.53	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	3.80	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	3.59	(.....)	(.....)	(.....)
Dönem Ortalaması	(.....)	3.76	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (399) Tabloda sunulan verilere göre, analiz döneminin tamamında PORT AKDENİZ birim fiyatlarının, limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalamasının yaklaşık % (.....) ile % (.....) oranında üzerinde olduğu görülmektedir. Analiz dönemi içerisinde PORT AKDENİZ birim fiyatları ile kendisine en yakın fiyatı sunan liman arasındaki farkın ise analiz dönemi geneli için ortalama % (.....) düzeyindeyken, 2017 yılında yaklaşık % (.....) olarak gerçekleştiği anlaşılmaktadır.
- (400) Aşağıda bu kez PORT AKDENİZ için dökme katı yük hizmetleri bakımından yıllara göre hesaplanan kârlılık oranlarının, aynı hizmeti sunan diğer limanların bu hizmete ilişkin kâr marjları ile karşılaştırılmasına yer verilecektir. Öte yandan, bilgi talebinde bulunulan limanlardan PORT AKDENİZ dâhil olmak üzere, bu yük türü için de yine yalnız beş liman ayrıştırılmış maliyet bilgisi sunabilmiştir. Tamamı Akdeniz Bölgesinde yerleşik bu limanlar için hesaplanan kâr marjlarına ilişkin temel istatistikler aşağıda sunulmuştur:

Tablo 32: 2014-2019/6 Dönemi Yıllara Göre Dökme Katı Yük Kârlılık İstatistikleri

Dönem	Liman Sayısı	Ortalama (%)	En Düşük (%)	Ortanca (%)	En Yüksek (%)	PORT AKDENİZ (%)
2014	4	29.30	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	4	31.90	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	5	27.70	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	5	37.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	5	39.20	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	4	35.80	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (401) Tabloda sunulan istatistiksel verilerden, genel olarak gözlem grubuna dâhil beş liman için dökme katı yük hizmetleri bakımından hesaplanan kârlılık oranlarının görece yüksek seviyelerde olduğu anlaşılmaktadır. Söz gelimi 2016 yılı için en yüksek kâr marjına sahip liman için bu oran % (.....) olarak hesaplanmıştır. Bununla birlikte bu dönemde PORT AKDENİZ'in kâr marjının, yıllar itibarıyla en yüksek kâr marjına sahip limanların altında seyrettiği görülmektedir.
- (402) Aşağıdaki tabloda ise PORT AKDENİZ tarafından dökme katı yük hizmetlerinden sağlanan kârlılıklar ile analize dâhil edilen beş limanın tamamı için aynı hizmetlere dair hesaplanan kârlılıkların ortalaması ve her bir yıl için tespit edilen en yüksek kâr marjı ile PORT AKDENİZ'in kâr marjı arasındaki farklar gösterilmiştir:

Tablo 33: 2014-2019/6 Dönemi PORT AKDENİZ Dökme Katı Yük Hizmetleri Kâr Marjları ile Gözlem Grubu Kârlılık Ortalaması ve En Yüksek Kârlılık Karşılaştırmaları

Dönem	PORT AKDENİZ (%)	Ortalama (%)	En Yüksek (%)	Ortalamadan Fark (Puan) (%)	En Yüksekten Fark (Puan) (%)
2014	(.....)	29.30	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	31.90	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	27.70	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	37.80	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	39.20	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	35.80	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (403) Yukarıdaki tablo ile bir önceki başlıkta sunulan birim fiyat verileri birlikte değerlendirildiğinde, PORT AKDENİZ'in incelenen dönemde dökme katı yük hizmetlerinde birim fiyatlar bakımından emsal limanların sürekli olarak üzerinde yer almasında karşın, kârlılıklar bakımından ortalamalara yakın veya bu ortalamaların altında yer aldığı anlaşılmaktadır. Nitekim gözlem döneminde PORT AKDENİZ için hesaplanan kârlılık oranları, gözlem grubunun tamamı için hesaplanan ortalamaların

(.....) ile (.....) puan altındadır. Her bir yıl için tespit edilen en yüksek kâr oranı ile PORT AKDENİZ kâr marjı arasındaki farklar ise (.....) ile (.....) puan arasında değişmektedir.

- (404) Dökme katı yük hizmetleri bakımından buraya kadar yapılan açıklamaları ve elde edilen bulguları özetle tekrarlamak gerekirse, PORT AKDENİZ tarafından 2014-2019/6 döneminde dökme katı yük hizmetleri için uygulanan fiyatların, söz konusu dönemde gözlem grubuna dâhil bütün limanlar için hesaplanan birim fiyatların ortalamalarının $\%(\dots)$ - $\%(\dots)$ arasında üzerinde olduğu; bu fiyatlar anılan dönem için geriye kalan limanların her biri tarafından uygulanan birim fiyatların sürekli olarak üzerinde gerçekleşirken, en yakın fiyat uygulayan limanla olan farkın 2017 için $\%(\dots)$, 2019 yılının ilk altı aylık dönemi için $\%(\dots)$ düzeyine ulaştığı tespit edilmiştir.
- (405) Buna karşın PORT AKDENİZ tarafından 2014-2019/6 döneminde dökme katı yük hizmetlerinden sağlanan ve bu dönem için $\%(\dots)$ ile $\%(\dots)$ arasında değişen kârlılığın, dökme katı yük hizmeti için ayrıştırılmış maliyet bilgisi sunabilen limanlar için ilgili yıllara dair hesaplanan kâr marjları ortalamasının (.....) ile (.....) puan altında olduğu tespit edilmiştir. Analiz döneminde PORT AKDENİZ'in dökme katı yük hizmetlerinden sağladığı kârın, gözlem grubu içerisinde en yüksek kârlılığa sahip limandan (.....) ile (.....) puan arasında düşük olduğu görülmüştür.

Değerlendirme

- (406) Dökme katı yük elleçleme hizmetlerine ilişkin yapılan ekonomik analizin sonucunda, PORT AKDENİZ ve analize dâhil edilen limanlar bakımından analiz dönemi için hesaplanan birim fiyatlar ile bu dönemde elde edilen kâr marjlarına dair tüm bu tespitler ve bulgular karşısında, PORT AKDENİZ tarafından analize konu edilen 2014-2019/6 döneminde dökme katı yük hizmetleri için uygulanan fiyatların aşırı fiyatlama davranışı olup olmadığı konusunda değerlendirilme yapmanın güçleştiği kanaatine ulaşılmıştır. Bu sonuca ulaşılmasında ekonomik analiz kapsamında,
- Bir önceki başlıkta konteyner elleçleme hizmetlerinde olduğu gibi 2015 yılından 2018 yılına kadar birim maliyetler düşerken aynı dönemde birim fiyat – birim maliyet farkının sürekli olarak artarak 2018 yılında en yüksek değerine ulaştığı; 2019 yılında ise birim maliyetler tekrar yükselirken birim fiyat – birim maliyet farkının kayda değer şekilde azaldığı,
 - *Mark-up* oranının en düşük $\%(\dots)$ ile 2015 yılında kaydedildiği; bu dönemden itibaren ise sürekli olarak artarak 2018 yılında $\%(\dots)$ 'e ulaştığı, 2019 yılının ilk altı aylık dönemi için aynı oranın $\%(\dots)$ olduğu, bu *mark-up* oranlarının, konteyner elleçleme hizmetlerine kıyasla çok daha düşük olduğu,
 - Analize konu edilen dönemde bu yük türüne dair hizmetler için hesaplanan kâr marjının $\%(\dots)$ (2015) ile $\%(\dots)$ (2018) arasında değiştiği, bu oranlar konteyner hizmetlerinden elde edilen kâra kıyasla daha düşük seyretmekle birlikte, özellikle 2017 ve 2018 yılları için görece yüksek kabul edilebilecek kârlılık oranlarının gerçekleştiği,
 - Üç ayrı coğrafi bölgede kurulu bulunan toplam 17 liman arasında, dökme katı yük hizmetleri için PORT AKDENİZ'den daha yüksek yıllık ortalama birim fiyat uygulayan herhangi bir liman bulunmadığı ve PORT AKDENİZ birim fiyatlarının, limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalamasının yaklaşık $\%(\dots)$ ile $\%(\dots)$ oranında üzerinde olduğu,
 - Analiz dönemi içerisinde PORT AKDENİZ birim fiyatları ile kendisine en yakın fiyatı sunan liman arasındaki farkın ise analiz dönemi geneli için ortalama $\%(\dots)$ düzeyindeyken, 2017 yılında yaklaşık $\%(\dots)$ olarak gerçekleştiği,

- PORT AKDENİZ'in incelenen dönemde dökme katı yük hizmetlerinde birim fiyatlar bakımından emsal limanların sürekli olarak üzerinde yer almasına karşın, kârlılıklar bakımından ortalamalara yakın veya bu ortalamaların altında yer aldığı, nitekim gözlem döneminde PORT AKDENİZ için hesaplanan kârlılık oranları, gözlem grubunun tamamı için hesaplanan ortalamaların (.....) ile (.....) puan altında olduğu ve her bir yıl için tespit edilen en yüksek kâr oranı ile PORT AKDENİZ kâr marjı arasındaki farkların (.....) ile (.....) puan arasında değiştiği

şeklindeki elde edilen tespitler etkili olmuştur. Ekonomik analizde PORT AKDENİZ'in ilgili pazarda aşırı fiyatlama yaptığına kesin bir şekilde ulaşılamamasının arkasında yatan temel gerekçenin konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin ulaşılan sonuçlarla kıyaslandığında dökme katı yük elleçleme hizmetleri bakımından birim fiyat-maliyet farkı, birim fiyatların diğer limanlardan farkı ile *mark-up* ve kâr marjı oranlarının genel olarak düşük kalması ve kârlılık oranlarının ortalamalara yakın veya bu ortalamaların altında yer alması olduğu değerlendirilmektedir.

- (407) Dökme katı yükler açısından ekonomik analiz kapsamında ulaşılan sonuçların konteyner elleçleme hizmetlerinde olduğu gibi dosya konusu ilgili pazarın özellikleri ile dinamikleri, soruşturma tarafının gerekçeleri, ilgili tarafların görüşleri gibi niteliksel unsurlarla birlikte ele alınması uygun olacaktır. Bu kapsamda dökme elleçleme hizmetleri pazarında giriş engelleri büyük ölçüde konteyner elleçleme hizmetleri pazarıyla benzerlik göstermekte olup bu pazarda farklı olarak PORT AKDENİZ'in yanında ASBAŞ da faaliyet göstermektedir. Ancak işbu kararın I.5.1. numaralı başlığı altında detaylı bir şekilde ele alındığı üzere, ASBAŞ tarafından işletilen limanın fiziksel kısıtlarından ve hâkim durumda bulunan PORT AKDENİZ'in sahip olduğu özelliklerden kaynaklı pazarda büyüme engellerinin oldukça yüksek düzeyde olduğu değerlendirilmiştir. Nitekim PORT AKDENİZ'in bu pazardaki payı 2018 yılına kadar %(.....) gerçekleşirken ASBAŞ'ın pazara girdiği 2018 yılında pazar kaybı %(.....) ile sınırlı olmuştur. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in bu pazar bakımından tekele yakın bir konumda olduğu, ASBAŞ'ın ilerleyen dönemlerde pazardaki payını artırması muhtemel olmakla birlikte büyüme engelleri karşısında pazardan alacağı oranın sınırlı olacağı anlaşılmaktadır. PORT AKDENİZ'in belli bir ölçüde pazar kaybı yaşayacağı söylenebilecekse de konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin ilgili kısımda açıklanan gerekçeler dikkate alınarak orta ve uzun vadede pazardaki konumunda önemli bir değişiklik olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (408) Hizmetin işleyişindeki farklılıklardan dolayı dökme katı yüklere ilişkin hizmetlerde müşteriler ile liman arasında doğrudan bir ilişki bulunmakta olup fiyatlar karşılıklı müzakereler sonucunda belirlenmektedir. Fiyatlarda nihai belirleyici PORT AKDENİZ olsa da yerinde incelemede elde edilen bulgulardan, başta ASBAŞ'ın 2018 yılında faaliyete başlamasıyla buraya yönelişlerin olması ve fiyatların yüksekliği nedeniyle diğer limanlara geçişlerin başlamış olması PORT AKDENİZ'in bu kayıpları telafi etmeye yönlendirdiği anlaşılmaktadır. Zira dökme katı yük sahiplerine yönelik olarak hedef tonajlara ulaşmak kaydıyla indirim uygulamalarının yoğun bir şekilde uygulandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca sabit miktar hedefli indirimlerden, yüksek tonajlı yüke sahip olan (.....) ve (.....) bakımından geriye dönük indirimlere ve üst dilim indirimlerine geçildiği görülmüştür. Dolayısıyla, PORT AKDENİZ'in fiyatlarında düşüş yaşanması ve *mark-up* başta olmak üzere kârlılık oranlarının düşük çıkması bahsi geçen hususlara bağlanabilecektir.
- (409) Ayrıca dikkat çekilmesi gereken bir diğer konu dökme katı yük sahiplerinin fiyata olan duyarlılıklarıdır. Soruşturma kapsamında çeşitli taraflarca yük sahiplerinin fiyata duyarlılıklarının yüksek olduğu dile getirilmiştir. TCDD İZMİR ile yapılan görüşmede

edinilen bilgiler kapsamında, (.....), Alsancak Limanının ton başına 1 Cent daha uygun olması nedeniyle TCDD İZMİR ile görüşmeler yapması bu durumun somut bir örneğini oluşturmaktadır. Bunun temel nedeni ise dökme katı yük sahiplerinin genel olarak geminin tamamı veya tamamına yakını oranında oldukça yüksek tonajlarda yüke sahip olması ve dolayısıyla ton başına ufak fiyat farklılıkları olsa da bu farkın toplam yükte çok daha fazla hissedilmesidir. Sayılan bu unsurların PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlandırma yapma güdüsünü sınırlandırması muhtemeldir.

- (410) Bu aşamada ele alınması gereken bir husus bulunmaktadır. (.....) tarafından dile getirilen posta bekleme ve füzuli işgal ile ilgili PORT AKDENİZ'in yaptığı açıklamaya göre posta bekleme bir geminin limanda gerçekleştireceği yükleme ve tahliyeler için liman işletmesi tarafından tahsis edilen postaların (ekipman ve personelin), liman işletmesinin herhangi bir kusuru olmaksızın araç sayısının yetersiz olması, gemi veya yük sahibinden kaynaklı, gümrük kaynaklı vb. nedenlerle gemi operasyonlarının durması nedeni ile âtil durumda beklemesidir. Bekleme süresinin artması, hizmet almak üzere sırada bekleyen diğer müşterilerin başta demuraj olmak üzere gemi armatörlerine yüksek miktarda gecikme cezaları ödemelerine neden olmaktadır. Aynı zamanda uzun süreli posta beklemeleri neticesinde âtil bekleyen taşeron ve liman personeli için mesai ücretleri ödenmesine neden olmaktadır. Posta bekleme için 2013 yılından bu yana ilk 10 saat için saat başı (.....) USD, 11-20 saatleri için saat başı (.....) ve 20 saatin üzeri için saat başı (.....) USD olmak üzere aynı tarifenin uygulandığı belirtilmektedir. Bununla beraber PORT AKDENİZ, gemi trafik yoğunluğu ve diğer müşterilerin mağdur edilip edilmediği veya gecikme cezasına uğrayıp uğramadığına göre posta bekleme yansıtmadığını veya ücrette indirimine gittiğini ifade etmektedir.
- (411) PORT AKDENİZ'in bütün operasyonları için aynı liman sahasını kullanması, liman sahasının etkin bir şekilde kullanılmasını gerektirmesi, posta bekleme için uyguladığı tarifenin 2013 yılından beri uygulamada olması, bekleme ücretinin çoğu zaman müşteriye yansıtılmaması dikkate alındığında uygulamanın makul bir gerekçesi olduğu anlaşılmaktadır.
- (412) Yukarıda verilen ekonomik analiz ve ilgili pazara ilişkin açıklamalar kapsamında, PORT AKDENİZ'in dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarında aşırı fiyatlandırma yapıp yapmadığı net bir şekilde ortaya konulamamıştır. Aktarılan tüm bilgi ve açıklamalar çerçevesinde PORT AKDENİZ'in dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarında aşırı fiyatlandırma yaptığı kanaatine ulaşılmamıştır.

Genel Kargo Elleçleme Hizmetleri Pazarına İlişkin Analiz

- (413) Dosya kapsamında aşırı fiyatlandırma iddialarına konu olan ilgili ürün pazarlarından bir diğeri genel kargo yük elleçleme hizmetleridir. Sözü edilen hizmete ilişkin PORT AKDENİZ tarafından aşırı fiyatlandırma yapıp yapılmadığının değerlendirilmesinde öncelikle ekonomik analizin detaylarına yer verilecektir. Bu çerçevede Ekonomik Değer Testi'nin ilk aşaması olarak PORT AKDENİZ tarafından yıllar itibarıyla konteyner, yükleri için uygulanan birim fiyatlara, katlanılan birim maliyetlere ve söz konusu hizmetlere ilişkin kaydedilen kârlılık göstergelerine; ardından testin ikinci aşaması olarak bilgi talep edilen limanlar ile PORT AKDENİZ'in her bir yük türü için yapılan birim fiyat ve kârlılık karşılaştırmalarına yer verilmiştir. Devamında ise Ekonomik Değer Testi kapsamında ulaşılan sonuçlar ilgili pazarın ve olayın kendine has özellikleri ile dosya kapsamında elde edilen bulgular eşliğinde değerlendirilmiştir.

Fiyat Maliyet Farkı Testi

- (414) Soruşturma tarafı PORT AKDENİZ tarafından yıllar itibarıyla hizmet verilen genel kargo yük miktarları, bu yük türüne ilişkin hizmetlerden elde edilen gelirler ve gerçekleşen

giderler ile USD cinsinden hesaplanan birim fiyatlar ve maliyetler aşağıda tabloda halinde gösterilmiştir:

Tablo 5634: PORT AKDENİZ 2014-2019/6 Dönemine İlişkin Genel Kargo Gelir, Gider, Miktar, Birim Fiyat ve Birim Maliyetler Bilgileri

	Yıllık Gelir	Yıllık Gider	Toplam Yük (ton)	Birim Maliyet (USD)	Birim Fiyat (USD) (Yıllık Toplam Gelire Göre)	Birim Fiyat (USD) (Aylık Gelirlere Göre)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından gönderilen veriler, TCMB verileri ve EAAD hesaplamaları.

- (415) Tabloda sunulan verilere göre PORT AKDENİZ'in genel kargo yük hizmetleri için uyguladığı USD cinsinden birim fiyatların 2014 yılından itibaren sürekli bir artış trendine sahip olduğu; bu çerçevede söz konusu fiyatların analiz döneminin başlangıcı olan 2014 yılındaki (.....) USD'lik seviyesinden tedrici olarak 2019 yılında (.....) USD'ye kadar yükseldiği görülmektedir. Bu dönemde genel kargo hizmetleri için uygulanan birim fiyatlarda kaydedilen toplam artış yaklaşık % (.....) oranındadır.
- (416) Aynı dönemde birim maliyetler yalnızca 2015 yılında bir önceki döneme göre yükselirken, maliyetlerin bu tarihten itibaren sürekli olarak düşerek 2019 yılında ton başına (.....) USD'ye gerilediği anlaşılmaktadır. 2019 yılının ilk altı ayı için hesaplanan birim maliyetler 2015 yılına kıyasla yaklaşık % (.....); inceleme döneminin başlangıcı olan 2014 yılına kıyasla ise yaklaşık % (.....) daha düşük seyretmiştir.
- (417) Öte yandan, inceleme dönemi içerisinde birim fiyatlar 2015 yılında birim maliyetlerin altında kalmış; bunun dışında kalan yıllarda ise üzerinde seyretmiştir. Bu çerçevede birim fiyat – birim maliyet farkı 2015 yılında ton başına (.....) USD olarak ölçülürken, 2016 yılı ile birlikte bu farkın inceleme döneminin sonuna kadar sürekli olarak arttığı görülmektedir. Nitekim 2016 yılında ton başına yaklaşık (.....) USD civarında hesaplanan birim fiyat – birim maliyet farkı, 2018'de (.....), 2019 yılının ilk altı aylık döneminde ise (.....) USD olarak hesaplanmıştır.
- (418) Analiz döneminde PORT AKDENİZ tarafından genel kargo yük hizmetleri için uygulanan birim fiyatlarla katlanılan birim maliyetlerin ve birim fiyat-maliyet farkının seyri aşağıdaki grafikte gösterilmiştir:

Grafik 9: PORT AKDENİZ – Genel Kargo Birim Fiyat ve Birim Maliyet Seyri 2014-2019/6

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Teşebbüs tarafından gönderilen veriler ve EAAD hesaplamaları

- (419) PORT AKDENİZ için analiz döneminde genel kargo yük hizmetleri bakımından hesaplanan *mark-up* ve kâr marjı oranlarına ise aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 5735: PORT AKDENİZ 2014-2019/6 Dönemine İlişkin Genel Kargo Kârlılık Oranları

Dönem	Mark-Up (%)	Kâr Marjı (%)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (420) Tabloda sunulan verilere göre PORT AKDENİZ'in genel kargo hizmetleri için uyguladığı *mark-up*'ın, birim fiyatların birim maliyetlerin altında seyrettiği 2015 yılında negatif olduğu (%(.....)); ancak özellikle 2018 ve 2019 dönemlerinde hızlı birer yükseliş göstererek önce %(.....)'ye, devamında ise %(.....)'ye ulaştığı görülmektedir. 2018 ve 2019 yılı için hesaplanan *mark-up* oranlarının kayda değer şekilde yüksek olduğu değerlendirilmektedir. Benzer şekilde analize konu edilen dönemde bu yük türüne dair hizmetler için hesaplanan kâr marjının 2018 ve 2019 (ilk altı ay) dönemleri için sırasıyla %(.....) ve %(.....) gibi yüksek olduğu değerlendirilen oranlarda gerçekleştiği hesaplanmıştır. Kâr marjı 2015 yılı için %(.....) olarak ölçülürken, diğer yıllarda %(.....) ile %(.....) arasında seyretmiştir.
- (421) Bu çerçevede PORT AKDENİZ'in genel kargo hizmetleri faaliyetlerinden elde ettiği kârın özellikle 2018 ve 2019 dönemleri için görece yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Ancak konteyner ve dökme katı yük hizmetleri için yapılan açıklamalara paralel şekilde, teşebbüs tarafından bu hizmetler için uygulanan fiyatlamanın aşırı/haksız olup olmadığının ortaya konulabilmesi için, ikinci aşama olarak inceleme konusu fiyatların ve hesaplanan kârlılık oranlarının rakiplerin fiyatları ve kârlılıkları ile karşılaştırılması gerekmektedir.

Fiyat ve Kârlılık Karşılaştırması Analizi

- (422) 2014-2019/6 tarihleri arasında yıllara göre PORT AKDENİZ ve farklı coğrafi bölgelerde yerleşik çeşitli limanlar tarafından genel kargo yük hizmetleri için uygulanan birim fiyatlara dair temel istatistikler, aşağıdaki tablolarda sunulmuştur:

Tablo 5836: 2014-2019/6 Dönemi Yıllara ve Bölgelere Göre Genel Kargo Birim Fiyat İstatistikleri

2014	Liman Sayısı	Ortalama Fiyat	En Düşük Fiyat	Ortanca Fiyat	En Yüksek Fiyat	PORT AKDENİZ
Akdeniz	6	7.76	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	4	7.49	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	9	8.08	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	19	7.85	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015						Port Akdeniz
Akdeniz	7	5.70	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	4	7.04	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	9	8.57	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	20	7.26	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016						Port Akdeniz
Akdeniz	8	5.00	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	5	8.21	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	10	7.41	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	23	6.75	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017						Port Akdeniz
Akdeniz	9	5.17	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	5	9.99	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	10	8.11	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	24	7.40	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018						Port Akdeniz
Akdeniz	9	4.59	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	5	11.93	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	10	6.91	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	24	7.09	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6						Port Akdeniz
Akdeniz	8	6.47	(.....)	(.....)	(.....)	
Ege	5	8.66	(.....)	(.....)	(.....)	
Marmara	10	6.09	(.....)	(.....)	(.....)	
GENEL	23	6.78	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (423) Yukarıda her bir bölge ve gözlem grubuna dâhil olan limanların geneli için sunulan istatistikler, aşağıdaki özet tabloda toplu olarak ayrıca gösterilmiştir:

Tablo 59: 2014-2019/6 Dönemi Genel Kargo Birim Fiyat İstatistikleri – Özet Tablo

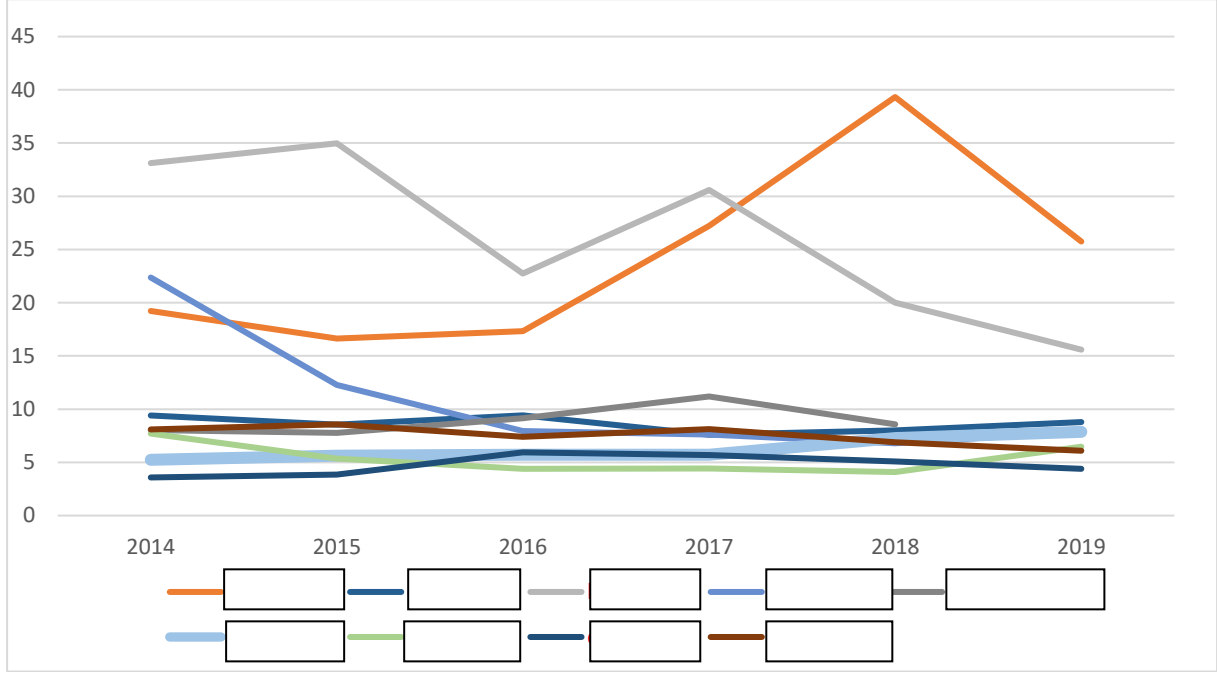
Dönem	Liman Sayısı	Ortalama Fiyat	En Düşük Fiyat	Ortanca Fiyat	En Yüksek Fiyat	PORT AKDENİZ
2014	19	7.85	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	20	7.26	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	23	6.75	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	24	7.40	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	24	7.09	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	23	6.78	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (424) Tablolarda sunulan verilere göre, PORT AKDENİZ'in genel kargo yük hizmetleri için uyguladığı birim fiyatların 2014-2019/6 döneminde tedrici olarak yaklaşık %(.....) oranında artmasına karşın, bu fiyatların 2018 ve 2019 yılları dışında gözlem grubunu oluşturan limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalamasının altında seyrettiği görülmektedir. Bu dönemde söz konusu yük türü için PORT AKDENİZ birim fiyatları ton başına (.....) USD arasında değişmekteyken, bu fiyatlar yalnızca Akdeniz Bölgesi'nde dahi ilgili yıllar için hesaplanan en yüksek birim fiyatların altındadır. Analiz

döneminde PORT AKDENİZ ve seçilmiş¹¹⁸ çeşitli limanlar tarafından uygulanan genel kargo birim fiyatlarının seyri aşağıdaki grafikte yer almaktadır:

Grafik 10: Limanlara Göre Genel Kargo Birim Fiyat Seyri (ton/USD) 2014-2019/6



Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen veriler ve EAAD hesaplamaları

- (425) Bu çerçevede, PORT AKDENİZ birim fiyatlarının gözlem grubunu oluşturan limanların birim fiyatları ile karşılaştırmasına yönelik olarak yukarıdaki tablolar ve grafikte sunulan verilerin, analize konu olan 2014-2019/6 döneminde PORT AKDENİZ'in genel kargo yük hizmetlerine ilişkin olarak uyguladığı fiyatların aşırı fiyatlama olarak kabulüne imkân vermediği değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hizmet türü bakımından PORT AKDENİZ ve diğer limanlar arasında ayrıca bir kârlılık karşılaştırmasına yer olmadığı mütalaa edilmektedir.

Değerlendirme

- (426) Genel kargo yük elleçleme hizmetlerine ilişkin yapılan analizin sonucunda, 2014-2019/6 döneminde PORT AKDENİZ'in genel kargo yük hizmetlerine ilişkin olarak uyguladığı fiyatların aşırı fiyatlama savını destekler bir görünüm arz etmediği sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuca ulaşılmasında ekonomik analiz kapsamında,

- İnceleme dönemi içerisinde 2015 yılı haricinde fiyat-maliyet farkının, *mark-up* oranının ve kâr marjının pozitif olduğu ve bu yıldan itibaren sözü edilen parametrelerde bir artış söz konusu olduğu,
- Ancak 2018 ve 2019 yılları haricinde gözlem grubunu oluşturan limanların tamamı için hesaplanan birim fiyatların ortalamasının altında seyrettiği; her halükarda söz konusu yük türü için PORT AKDENİZ birim fiyatlarının yalnızca Akdeniz Bölgesi'nde dahi ilgili yıllar için hesaplanan en yüksek birim fiyatların altında yer aldığı

şeklindeki tespitlerin etkili olduğu değerlendirilmektedir. Bu yük türüne yönelik hizmet kapsamında diğerlerinden farklı olarak 2015 yılında birim fiyatların birim maliyetlerin altında kaldığı, takip eden yıllarda birim fiyatlar birim maliyetlerin üzerine çıksa da gerek konteyner gerekse de dökme katı yük bakımından uygulanan fiyatlara kıyasla düşük

¹¹⁸ Genel kargo yük türüne ilişkin olarak toplam 24 ayrı limana ait verilerin bulunması ve değerlendirmeyi etkilemeyecek olması nedeniyle grafikte yalnızca seçilmiş dokuz limanın fiyatlarının seyri gösterilmiştir.

kaldığı görülmektedir. Dahası, diğer limanlarla yapılan karşılaştırmalarda PORT AKDENİZ'in en yüksek fiyat uygulayan liman olmadığı tespit edilmiştir.

- (427) Ekonomik analiz kapsamında ulaşılan bu tespitler karşısında genel kargo yük elleçleme hizmetleri bakımından PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlama yapıp yapmadığının daha detaylı değerlendirilmesine gerek görülmemiştir. Bu bağlamda PORT AKDENİZ'in genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarında aşırı fiyatlama yapmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

1.5.2.4. PORT AKDENİZ Tarafından Yapılan Ekonomik Analizin Değerlendirilmesi

- (428) Soruşturma sürecinde, PORT AKDENİZ tarafından aşırı fiyatlama iddiasına yönelik hazırlanan ekonomik analizde vurgulanan hususlar özetle yukarıda 1.4.3. numaralı bölümde yer verilmiştir. Bu bölümde PORT AKDENİZ tarafından sözü edilen analiz kapsamında öne sürülen iddialar aşağıda değerlendirilmiştir.

Salt Yükleme ve Tahliye Hizmetlerinden Elde Edilen Gelirler ve Bu Hizmetlere Dair Gider Tahminleri ile Yapılan Analize İlişkin Değerlendirme

- (429) PORT AKDENİZ tarafından yapılan analize ilişkin olarak öncelikle, bahse konu yük türleri için yalnızca yükleme ve tahliye hizmetlerinden elde edilen gelirler dikkate alınmak suretiyle gerçekleştirilen bir analizin sağlıklı olmadığını belirtmek gerekmektedir. Zira söz konusu yüklerin belirli bir limandan ithalata veya ihracata konu edilmesi nedeniyle müşterilerin bedeline katıldığı ve yükleme/tahliye hizmetlerinin esasen mütemmimi olarak değerlendirilebilecek diğer hizmetlerden elde edilen gelirler dikkate alınmaksızın yapılacak bir ortalama birim fiyat hesaplaması, müşterilerin yüklerinin ilgili limanlardan taşınması nedeniyle liman işletmecilerinden kaynaklı olarak karşı karşıya oldukları gerçek birim fiyatların tespitine imkân tanımayacaktır.
- (430) Öte yandan bu tür bir yöntem, limancılık gibi oldukça fazla sayıda hizmet kaleminin birlikte sunulduğu bir sektör bakımından, aşırı fiyatlama analizinde sıklıkla tercih edilen Ekonomik Değer Testi yönteminin önemli bir parçası olan karşılaştırmalı analizin de sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesini mümkün kılamayacaktır. Örnek vermek gerekirse, PORT AKDENİZ tarafından bilgi isteme yazısına cevaben 06.09.2019 tarih ve 5913 sayı ile Kurum kayıtlarına giren yazı ekinde gönderilen tabloların incelenmesinden, söz gelimi konteyner yük türü için pek çok farklı başlık ve alt başlıkta ve her biri ayrı birer fiyat tarifesine tabi onlarca hizmet kaleminin yer aldığı görülmektedir. Limanlar arasında yük türlerine göre yükleme/tahliye tarifeleri yanında bu yük türleri için sunulan ilave-mütemmim hizmetler için uygulanan tarifeler arasında da farklılıklar bulunması kaçınılmazdır. Her halükarda müşteriler bakımından dikkate alınacak temel unsurun, söz konusu hizmetlerin bütünü hesaba katıldığında yük türüne göre birim başına tekabül eden nihai fiyatın büyüklüğü olduğu açıktır.
- (431) Nitekim bu gerekçeyle, soruşturma kapsamında sunulan 23.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda kullanılan fiyatların ve fiyat serilerinin elde edilmesinde PORT AKDENİZ ve bilgi talebine konu diğer limanlar tarafından konteyner, dökme yük (katı ve sıvı için ayrı) ve genel kargo yüklerine dair hizmetlerden her biri için, bu hizmetlerden kaynaklanan gelirlerin tamamı dikkate alınmıştır. Söz konusu Rapor'da da belirtildiği üzere, bu yöntemle bir yandan müşterilerin yüklerinin ilgili limanlardan taşınması nedeniyle liman işletmecilerinden kaynaklı olarak karşı karşıya oldukları gerçek birim fiyatların ortaya konulması; öte yandan, sağlıklı bir karşılaştırmaya zemin sağlamak üzere limanlar arasında tarife metodolojisi, muhasebe ve/veya kayıt sistemlerinden kaynaklanabilecek farklılıkların asgariye indirilmesi hedeflenmiştir.
- (432) Diğer yandan PORT AKDENİZ ekonomik analizinde, belli bir hizmete ilişkin maliyetlerin hesaplanmasının ve ortak maliyet giderlerinin farklı hizmetlere dağıtılmasının PORT

AKDENİZ tarafından herhangi bir hukuki karara, teknik kılavuza veya Kurumun yönlendirmesine dayanılmaksızın ve sadece bir fikir verilmesi amacıyla bazı varsayımsal dağıtım anahtarları kullanılarak yapıldığı; yapılan bu hesabın maliyetler bakımından ne kadar doğru bir hesap verdiği hususunda netlik bulunmadığı; bu sebeplerle PORT AKDENİZ tarafından hazırlanan ekonomik analizde sunulan maliyet değerlerinin sadece bir tahmin veya bir yaklaşık değer olarak dikkate alınmasının faydalı olacağı ifade edilmiştir.

- (433) Bu kapsamda öncelikle “ne kadar doğru bir hesap verdiği hususunda” netlik bulunmayan bir maliyet hesabı üzerine inşa edilen kârlılık analizinin ve bu analize dayanılarak ulaşılan sonucun sıhhatinin kuşkulu olacağını belirtmekte fayda görülmektedir. Limancılık sektöründe maliyet ayrıştırmamasından kaynaklanabilecek güçlüklerin farkında olunmakla birlikte, yapılan hesaplamaların içsel tutarlılığının bulunması halinde bu tür bir hesaplamayla elde edilen sonuçların en azından bir gösterge olarak kabul edilmesi mümkündür. Bu çerçevede PORT AKDENİZ’in ekonomik analizi kapsamında sunulan yük türüne göre yükleme/tahliye hizmetleri kaynaklı gider/maliyet verilerinde ise, daha önce bilgi isteme yazılarına cevaben sunulan yük türüne göre ayrıntılı gider verileri dikkate alındığında çeşitli tutarlılık sorunları olduğu görülmektedir.
- (434) Örneğin konteyner için sunulan yükleme/tahliye hizmetleri kapsamında katlanıldığı ifade edilen giderler toplamında, 2018 yılı için daha önce sunulan verilere kıyasla sıra dışı bir hareket gözlemlenmektedir. Bu husus aşağıdaki tablo yardımıyla açıklanmıştır:

Tablo 37: PORT AKDENİZ’in Ekonomik Analizine ve Cevap Yazılarına Göre Konteyner Birim Maliyet Verileri

Yıl	USD ¹¹⁹	Konteyner Hacim (TEU)	Konteyner Yükleme Tahliye Gider* (TL)	Yükleme Tahliye Birim Maliyet (TL)**	Yükleme Tahliye Birim Maliyet (USD)**	Konteyner Hizmetleri Toplamı Birim Maliyet (USD)***	Fark
	A	B	C	D = C/B	E=D/A	F	G=F-E
2014	2,22	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	2,33	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	3,49	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	3,73	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	5,31	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019/6	5,37	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

* PORT AKDENİZ’in ekonomik analizinde sunulan gider verisi.

** PORT AKDENİZ’in ekonomik analizinde sunulan gider verisine göre hesaplanmıştır.

*** Cevabi yazıda sunulan gider verisine göre hesaplanmıştır.

Kaynak: PORT AKDENİZ’in ekonomik analizine ve cevap yazılarında sunulan veriler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (435) Tabloda yer alan “F” sütunu, bilgi isteme yazılarına cevaben PORT AKDENİZ tarafından sunulan ayrıntılı gider verileri dikkate alınarak konteyner yük türü bakımından sunulan hizmetlerin tamamı için USD cinsinden hesaplanan ortalama birim maliyetleri içermektedir. “E” sütununda ise yükleme/tahliye hizmetleri için PORT AKDENİZ’in ekonomik analizinde sunulan veriler üzerinden konteyner yükleme/tahliye hizmetleri için hesaplanan USD cinsinden birim maliyetler yer almaktadır. Her iki sütunda sunulan verilerin incelenmesinden, söz konusu birim maliyetlerin düzey değerleri farklı olmakla birlikte ile 2014-2017 yılları için benzer yönlü bir seyir izledikleri görülmektedir. Ancak 2018 yılına gelindiğinde, toplam konteyner hizmetleri için hesaplanan birim maliyetin bir önceki yıla kıyasla birim başına yaklaşık (.....) USD gerilemesine karşılık, yalnızca

¹¹⁹ 2014-2018 dönemi için yıllık, 2019 için ilk altı aylık olmak üzere TCMB tarafından yayımlanan ortalama USD satış kurlarıdır.

yükleme/tahliye hizmetleri için hesaplanan birim maliyetin yine bir önceki yıla kıyasla bu kez yaklaşık (.....) USD arttığı anlaşılmaktadır. Her iki yöntemle hesaplanan birim maliyetler arasındaki fark 2014-2017 dönemi ve 2019 yılı için yaklaşık (.....) USD ile (.....) USD arasında değişmekteyken, 2018 yılı için bu fark yalnızca (.....) USD seviyesindedir.

- (436) Benzer bir sorun dökme yük kategorisi için de gözlenmiştir. Aşağıdaki tabloda sunulduğu üzere, PORT AKDENİZ'in ekonomik analizi kapsamında dökme yük kategorisi için yalnızca yükleme/tahliye hizmetlerinden kaynaklı olarak katlanıldığı *tahmin edilen* giderler toplamı ile daha önce gönderilen cevabi yazıda dökme katı yük kategorisi için sunulan hizmetlerin tamamı bakımından katlanıldığı bildirilen giderler 2014-2017 dönemi ve 2019 (ilk 6 ay) için görece yakın büyüklüktedir. Buna karşın 2018 yılında, cevabi yazıda sunulan ayrıntılı maliyet verilerine göre dökme katı yük hizmetlerinden kaynaklanan toplam maliyetler bir önceki yıldaki (.....) milyon TL'lik büyüklükten yaklaşık (.....) milyon TL artışla (.....) milyon TL'ye ulaşırken, PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde esas alınan yöntemle göre tahmin edilen dökme yük yükleme/tahliye giderlerinin bir önceki yaklaşık (.....) milyon TL'lik tutarından yine yaklaşık (.....) milyon TL artışla (.....) milyon TL düzeyine yükseldiği görülmektedir. Bu noktada PORT AKDENİZ tarafından sunulan verilere göre, teşebbüsün 2014-2016 yılı arasında dökme sıvı yük kategorisinde ihmal edilebilir düzeyde sınırlı bir hizmet hacmi bulunurken, 2017-2019/6 dönemi arasında herhangi bir dökme sıvı yük hizmetinin bulunmadığı belirtilmelidir. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde dökme yük kategorisinde kastedilen esasen yine dökme katı yük türleridir.

Tablo 38: PORT AKDENİZ'in Ekonomik Analizine ve Cevap Yazılarına Göre Dökme [Katı] Yük Gider Verileri

Yıl	Dökme Yük Yükleme Tahliye Gider (TL)	Dökme Katı Yük Hizmetleri Toplam Gider (TL)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde ve cevap yazılarında sunulan veriler.

- (437) PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde genel kargo kategorisi bakımından sunulan gider/maliyet tahminleri açısından da benzer bir sorun bulunduğu görülmektedir. Bu husus aşağıdaki tabloda gösterilmiş olup, bu kapsamda ilave bir açıklamaya ihtiyaç duyulmamıştır.

Tablo 39: PORT AKDENİZ'in Ekonomik Analizine ve Cevap Yazılarına Göre Genel Kargo Gider Verileri

Yıl	Genel Kargo Yükleme Tahliye Gider (TL)	Genel Kargo Hizmetleri Toplam Gider (TL)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)
2019/6	(.....)	(.....)

Kaynak: PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde ve cevap yazılarında sunulan veriler.

- (438) Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde PORT AKDENİZ için yük türlerine göre yalnız yükleme ve tahliye hizmetleri ile sınırlı gider/maliyet tahminlerinin, gerek söz konusu verilerin seyri gerekse daha önce cevabi yazılarda anılan teşebbüs tarafından sunulan ayrıntılı gider verileri ile birlikte değerlendirilmesinden, söz konusu tahminlerin tutarlılık sorunları bulunduğu değerlendirilmektedir. Bu bakımdan anılan maliyet tahminleri kullanılarak yapılan analizlerin sıhhatinin kuşkulu olduğu açıktır.

- (439) Her halükarda, yukarıda daha önce açıklanan nedenlerle, belirli bir yük kategorisi için salt yükleme/tahliye hizmetlerinden elde edilen gelirler ve bu hizmetlerden kaynaklandığı tahmin edilen giderler dikkate alınarak yapılacak bir analizin uygun ve sıhhatli olmadığı düşünülmekte olup bahse konu analizin 23.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda ulaşılan sonuçların gözden geçirilmesini gerektirecek bir yönü bulunmadığı değerlendirilmektedir.

Zaman Serisi ve Ekonometri Teknikleri Kapsamında Yapılan Analizlere İlişkin Değerlendirme

Kâr Marjlarının Durağanlık Analizlerine İlişkin Değerlendirme

- (440) PORT AKDENİZ tarafından sunulan ekonomik analizde, şayet ortada bir aşırı fiyatlama iddiası varsa, bu iddianın devamı bakımından "gerek şart" olarak kâr marjlarında oluşan değişikliklerin kalıcı olması ve dolayısıyla durağan olmamasının bekleneceği ve bu çerçevede konteyner, dökme yük ve genel yük tahliye-yükleme hizmetlerinin kâr marjlarının "durağan olduğu" hipotezinin ilgili ekonometrik testler sonucunda *reddedildiği* için ihlal iddiasının söz konusu gerek şartının sağlanamadığı iddia edilmektedir.
- (441) Bu noktada öncelikle, söz konusu raporun sonuç kısmında durağanlık hipotezinin reddedildiği yönündeki ifadenin sehven kullanıldığının anlaşıldığını belirtmekte fayda görülmektedir. Zira PORT AKDENİZ'in ekonomik analizi bu durumun tersinin ispatı üzerine kurulmuş olup, yapılan analizde ulaşılan sonuçlar ve değerlendirmeler de aksi yöndedir.
- (442) Durağanlık bir zaman serisinin olasılık dağılımının (*probability distribution*) şeklinin zamana göre değişmemesini ifade etmektedir. Bu tür serilerin ortalama ve varyans gibi temel istatistiksel özellikleri zaman içerisinde sabittir. Durağanlıkla yakın ilişkili olan, durağanlığın tespiti için kullanılan bir diğer istatistiksel kavram ise "birim kök"tür (*unit root*). Birim kök, bir zaman serisinde bulunan stokastik (rassal) bir eğilimdir. Şayet bir zaman serisi birim kök içermekte ise öngörülemez sistematiğin bir deseni göstermekte ve bu serilerin durağan olmadığı söylenmektedir.
- (443) PORT AKDENİZ'e göre aylık bazdaki kâr marjları serilerinin durağan olmaları¹²⁰ bu serilerin incelenen dönemde herhangi bir anda sabit ortalamadan ve varyanstan önemli derecede farklı seyretmediğinden hareketle, aşırı fiyatlamayı çağrıştıracak bir seyre sahip olmadığı şeklinde yorumlanacaktır.
- (444) Ancak PORT AKDENİZ'in ekonomik analizi, aylık kâr marjı serilerinin durağan olmasının aşırı fiyat tespiti için bir gerek şart olduğuna dair iddiaya dayanak olarak herhangi bir makul iktisadi gerekçe sunmaktan uzaktır. Bir başka deyişle PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde söz konusu iddiayı destekler nitelikte herhangi bir teorik tartışma yahut uygulama örneği sunulabilmiş değildir. Nitekim tarafımızca yapılan literatür taramasında da bu tür bir iddiayı haklı kılacak herhangi bir yayına yahut içtihadı rastlanılmamıştır.
- (445) Öte yandan PORT AKDENİZ ekonomik analizinin bu kısmının altında yatan rasyonelin, gözlem dönemi içinde kâr marjı serilerinde kalıcı etkiye sahip bir pozitif şok gözlenmesi gerektiği düşüncesi olduğu tahmin edilmektedir. Oysa bir zaman serisinin durağan olup olmamasının, pozitif rassal şoklar yanında negatif şokların kalıcı olup olmadığına bağlı olarak da değişebileceği vurgulanmalıdır. PORT AKDENİZ'in ekonomik analizi kapsamında sunulan aylık kâr marjı serilerinden hareketle bu hususu örneklemek

¹²⁰ PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde bu ifadenin de sehven "olmaması" şeklinde kaleme alındığı görülmektedir. Bkz. PORT AKDENİZ'in ekonomik analizi, s. 16.

gerekirse, zaman içerisinde bu seriye gelen pozitif bir şokun kalıcı olması (ve böylelikle serinin daha yüksek bir kâr marjı ortalaması etrafında seyrederek hale gelmesi) halinde seri nasıl durağan olmayacaksa; negatif bir şokun kalıcı olması (ve böylelikle serinin daha düşük bir kâr marjı ortalaması etrafında seyrederek hale gelmesi) halinde de serinin durağan olmadığı sonucuna ulaşabilecektir.

- (446) Dolayısıyla aşırı fiyatlandırma analizi bakımından, aylık kâr marjı serilerinin durağan olmamasının "iddianın devamı bakımından gerek şart" olarak görülmesine imkân bulunmadığı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede anılan analizin, içtihatla aşırı fiyatın tespitine yönelik kullanılan temel yöntem olan Ekonomik Değer Testi'ne bir alternatif teşkil etmesi de mümkün görünmemektedir.

PORT AKDENİZ'in TL Cinsinden Fiyatları ile USD/TL Kurunun Eşbütünleşme Analizine İlişkin Değerlendirme

- (447) PORT AKDENİZ tarafından sunulan ekonomik analizin bir başka iddiası, "aşırı fiyatlandırma iddiasını devam ettirebilmek için, TL fiyatları ile kur arasında uzun dönemli bir denge ilişkisinin bulunmaması, TL cinsinden fiyatların artışının USD/TL kurundaki artışlarla açıklanamıyor olması, TL cinsinden fiyatların kısa vadede USD/TL kurunun işaret edeceği denge seviyesinden farklılaşmasını takiben TL cinsinden fiyatların bir süre sonunda uzun dönemli bir dengenin işaret ettiği seviyeye dönemeyecek olması gerektiği" yönündedir.
- (448) Bu çerçevede, her üç yük türünde tahliye-yükleme hizmeti için ayrı ayrı yapılan eşbütünleşme testleri sonucunda, ortalama fiyat ve USD kuru arasında eşbütünleşme ilişkisi bulunduğu için ihlal iddiasının söz konusu "gerek şartı"nın sağlanmadığı iddia edilmektedir.
- (449) Eşbütünleşme çeşitli zaman serilerinin (örneğin farklı ürünlerin yahut bölgelerin fiyatları) uzun dönemde sistematik olarak bir denge ilişkisine intibak edip etmediklerinin tahminine yarayan istatistiksel bir tekniktir¹²¹. Düzey değerlerinde durağan olmayan iki veya daha fazla zaman serisinin doğrusal birleşimleri (*lineer combination*) şayet durağansa, bu serilerin *eşbütünleşik (cointegrated)* oldukları söylenebilecek ve böylelikle bu seriler arasında uzun dönemli bir ilişki olduğundan bahsedilebilecektir.
- (450) Genel olarak eşbütünleşme, zaman serileri dönemsel olarak birbirinden iraksayabilse de bunlar arasında yapısal bir bağlantı bulunduğunu, bu bakımdan bu serilerin uzun dönemde birlikte hareket edeceklerine işaret etmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde, hemen hemen tamamı¹²² USD kuru üzerinden tarifeye tabi hizmetlerin TL cinsinden fiyatları ile USD kuru arasında uzun dönemde sistematik bir ilişkinin bulunması kuşkusuz beklenen bir durumdur. Esasen hizmet tarifeleri USD cinsinden belirlenirken, bunun aksine bir sonucun çıkması şaşırtıcı olacaktır.
- (451) Nitekim 23.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda aşırı fiyatlandırma analizi kapsamında uygulanan Ekonomik Değer Testi'nde de gerek PORT AKDENİZ gerekse sektörün geneli tarafından liman hizmetlerine dair bildirilen tarifelerin büyük ölçüde USD cinsinden belirlendiği dikkate alınarak, gelir ve gider kalemleri ve böylelikle birim fiyatlar ve maliyetler üzerinde yıllar itibarıyla kurlardaki değişimden kaynaklanan etkilerin arındırabilmesi için, söz konusu verilerin de USD cinsinden hesaplanmasının uygun olduğu değerlendirilmiştir. Böylelikle uygulanan birim fiyatların

¹²¹ NIEBERDING, J. F. (2009), *The Role of Price Tests in Market Definition* (A Comment Pertaining to #2b and #4 of the Questions for Public Comment), HMG Review Project – Comment, Project No. P092900.

¹²² Söz gelimi PORT AKDENİZ'in konteyner yük türü için muhtelif başlıklardaki hizmetler için belirlendiği 100'e yakın tarifeden yalnızca bir tanesinin TL cinsinden olduğu görülmektedir.

ve katlanılan birim maliyetlerin kur etkilerinden arındırılmış düzey değerlerinin yıllar itibarıyla seyrinin takibi ve sağlıklı bir karşılaştırma zemininin oluşturulması hedeflenmiştir.

- (452) Dolayısıyla PORT AKDENİZ tarafından yük türlerine göre sunulan tahliye ve yükleme hizmetlerine ilişkin elde edilen gelirler üzerinden hesaplanan TL cinsinden fiyatlar ile USD kuru arasında eşbütünleşme ilişkisinin bulunması, söz konusu fiyatların USD cinsinden belirlenen tarifelere göre hareket ettiğinin teyidi ötesinde herhangi bir iddiayı (ya da aksini) ispat etmekten uzaktır. Bu çerçevede aşırı fiyatlama analizi bakımından, PORT AKDENİZ'in aylık TL cinsinden fiyatları ile USD kurunun uzun dönemli bir denge ilişkisi içinde olmamasının, "iddianın devamı bakımından gerek şart" olarak görülmesine de imkân bulunmadığı değerlendirilmektedir.

Fiyatların USD/TL Kurundaki Değişimlere Verdiği Tepkilere (Fiyat-Kur Esnekliği) Dair Yapılan Analizine İlişkin Değerlendirme

- (453) PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde son olarak, aşırı fiyat iddiasını devam ettirebilmek için bir "gerek şart olarak" fiyatlardaki yüzde artışların USD/TL kurundaki yüzde artışlardan önemli derecede yüksek, bir başka deyişle PORT AKDENİZ'in aylık TL cinsinden fiyatlarının USD kuru esnekliğinin (fiyatların USD kurundaki değişimlere verdiği tepkilerin) 1'den önemli ölçüde büyük olması gerektiği savunulmuş; yapılan ekonometrik çalışmaların, her üç yük türünde tahliye-yükleme hizmeti fiyatlarının USD kuru karşısındaki esneklik değerinin 1'e çok yakın olduğunu gösterdiğinden ihlal iddiasının söz konusu gerek şartının sağlanamadığı iddia edilmiştir.
- (454) Yapılan analiz kapsamında her üç yük türü için kurulan indirgenmiş form fiyat denklemleri yoluyla fiyat-kur esnekliklerinin ekonometrik olarak tahmin edilmesinin hedeflendiği görülmektedir. Ancak söz konusu tahminlere ilişkin olarak sunulan regresyon çıktılarının incelenmesinden, gerek konteyner gerekse dökme yük türleri için kurulan ekonometrik modeller bakımından, regresyon katsayılarının bütün olarak anlamlılığını sınavan *F-testi* sonuçları göze çarpmaktadır. "Bağımsız değişken katsayılarının birlikte sifıra eşit (istatistiksel olarak sifırdan farksız) olduğu" boş hipotezini içeren *F testi* için, konteyner ve dökme yük fiyatları için kurulan modeller bakımından sırasıyla 0,1550 ve 0,7724 olarak hesaplanan *p* değerleri, genel kabul gören istatistiksel anlamlılık (güven aralığı) sınırlarının oldukça ötesinde olup boş hipotezin reddedilemeyeceğini göstermektedir. Dolayısıyla, bağımsız değişkenler için elde edilen regresyon katsayıları, bütün halinde istatistiksel olarak sifıra eşittir.
- (455) Bir başka deyişle, konteyner ve dökme katı yük için bağımlı değişken (birim fiyatın doğal logaritmasının birinci farkı) ile bağımsız değişken seti arasında modelde kurulan türden bir ilişki ve böylelikle bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkendeki varyasyonu açıklama güçleri bulunmamaktadır. Hal böyleyken, istatistiksel anlamlılık sınavasını geçememiş bir regresyon sonucunda elde edilen esneklik tahminlerinin dikkate alınması hiçbir koşulda mümkün değildir.
- (456) Yapılan ekonometrik analizde göze çarpan bir başka sorun, her üç modelde de görece sınırlı sayılabilecek gözlem sayısına karşılık, oldukça yüksek sayıda açıklayıcı/bağımsız değişkene yer verilmiş olmasıdır. Literatürde net bir fikir birliği bulunmamakla birlikte, genel olarak tahmin edilen her parametre başına asgari 10 gözlemin bulunması gerektiği ifade edilmektedir.¹²³ Oysa PORT AKDENİZ'in ekonomik analizi kapsamında kurulan indirgenmiş fiyat modellerinde, konteyner ve dökme yük için 65, genel kargo için 60 gözleme karşılık toplam 19'ar tane açıklayıcı değişkene (sabit terim dâhil) yer

¹²³ POCHIRAJU, B. ve S. SESHADRI (2019), *Essentials of Business Analytics An Introduction to the Methodology and its Applications*, Springer, s. 220 .

verildiği görülmektedir. Dolayısıyla tahmin edilen parametre başına yalnızca üç gözlem bulunmaktadır.

- (457) “Aşırı yakışım” (*over fitting*) olarak bilinen soruna zemin hazırlayan bu tür bir yaklaşım, açıklayıcı değişkenlerle bağımlı değişken arasında gerçekte var olmayan tesadüfi ilişkilerin elde edilmesine yol açabilmektedir. Nitekim söz gelimi genel yük kategorisi için sunulan regresyon çıktılarına göre “determinasyon katsayısı” (R^2) 0,50 olarak hesaplanırken, gereğinden fazla açıklayıcı değişken kullanımını cezalandıran “uyarlanmış determinasyon katsayısının (*adjusted R²*) yaklaşık 0,29 ile R^2 'ye kıyasla kayda değer şekilde düşük olması, regresyonda gerçekte bağımlı değişkendeki varyasyonu açıklama kabiliyeti bulunmayan çok sayıda parametreye yer verildiğini ortaya koymaktadır¹²⁴. Hal böyleyken, bu tür bir regresyon sonucunda elde edilen katsayı tahminlerinin ve böylelikle hesaplanan esneklik değerlerinin güvenilirliği son derece kuşkuludur.
- (458) Bir an için PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde kurulan regresyon modellerinde yukarıda bahsedilen bariz ekonometrik sorunların bulunmadığı varsayılsaydı dahi, elde edilen sonucun USD kurundaki her %1'lik değişimin TL cinsinden hizmet fiyatlarına aynı ölçüde yansıdığını göstermenin ötesine geçemeyeceği özellikle belirtilmelidir. Daha önce de belirtildiği üzere, hizmet tarifeleri USD cinsinden belirlenirken, gözlem döneminde ilgili teşebbüs tarafından müşteriler lehine kuru sabitlemek gibi bir tercihte bulunulmadığı sürece, TL cinsinden fiyatlardaki büyüme¹²⁵ ile USD kurundaki büyüme arasında yakın bir ilişkinin gözlenmesi beklenen bir sonuçtur. Ancak bunun ötesinde, özellikle “aşırı fiyatlama iddiası için fiyatların kur esnekliğinin “1 ” 'den ciddi şekilde yüksek olması gerekir” şeklinde, bir başka deyişle aşırı fiyatlamının ortaya konulabilmesi için TL cinsinden fiyatlarda USD kurundaki her %1'lik değişime kıyasla daha büyük bir yüzdesel değişim gözlenmelidir yönünde iddialı bir değerlendirmeyi haklı kılacak bir gerekçe görülememektedir.
- (459) Zira aşırı fiyatlama analizi kapsamında salt belirli bir dönemde fiyat artışı yaşanıp yaşanmadığı değil, söz konusu dönemde ilgili pazarın özelliklerine göre aşırı fiyatlama iddiasına konu mal veya hizmetlere ilişkin fiyatlar, maliyetler, kârlılıklar, ilgili teşebbüsün başka ürünler ve/veya bölgeler için uyguladığı fiyatlar, benzer mal veya hizmetleri sağlayan teşebbüslerce uygulanan fiyatlar gibi kriterler bakımından yapılan kapsamlı ve bütüncül bir değerlendirme neticesinde, teşebbüs tarafından bu mal veya hizmetler için uygulanan fiyatların bizihi aşırı/haksız olup olmadığının ortaya konulabilmesi hedeflenmektedir.
- (460) Sonuç olarak, PORT AKDENİZ tarafından sunulan ekonomik analizde yer verilen analizlerin ve bu kapsamda ulaşılan sonuçların, analizlerde kullanılan yöntemlere ilişkin yukarıda detaylı olarak açıklanan yaklaşım ve bariz uygulama sorunları ile test edilen hipotezlerin aşırı fiyatlama iddiasının ortaya konulabilmesi bakımından “gerek şart” olarak kabulü gerektiğine dair iktisat teorisi, literatür veya içtihat bakımından makul ve rasyonel gerekçeler sunulamamış olması nedenleri dikkate alındığında, 23.03.2020 tarihli ve 2020-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda ulaşılan sonuçların gözden geçirilmesini gerektirecek bir yönü bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

¹²⁴ Aynı sorun diğer yük kategorileri için elde edilen uyarlanmış R^2 değerleri bakımından da açıkça görülmekle birlikte, söz konusu tahmin sonuçlarına dair hesaplanan F istatistikleri bahse konu modeller ile ilgili olarak bu yönde ilave bir yorum yapmayı gereksiz kılmaktadır.

¹²⁵ Bir zaman serisinin doğal logaritmasının birinci farkı, yaklaşık olarak ilgili dönemde bir önceki dönem kıyasla gerçekleşen büyüme hızına/oranına tekabül etmektedir.

I.5.3. Port Akdeniz'in Savunmasının Değerlendirilmesi

I.5.3.1. Usule İlişkin Savunmalar

Teşebbüsün Fiiliyatta Uyguladığı Fiyatların Dikkate Alınmadan Soruşturma Açılmasına Karar Verilmesinin Savunma Hakkını Kısıtladığı İddiası

- (461) PORT AKDENİZ tarafından yapılan savunmada özetle, soruşturma bildiriminden anlaşıldığı üzere aşırı fiyat analizinde PORT AKDENİZ'in fiiliyatta uygulanan fiyatlandırma politikalarının değerlendirilmediği, soruşturma açılması için ciddi ve makul şüpheyi oluşturacak olan gerçek fiyatlar üzerinden yapılması gereken asıl değerlendirmenin soruşturma açılması sonrasında bırakıldığı, bu nedenle PORT AKDENİZ'in fiiliyatta uygulamadığı bir fiyatlandırma politikasına karşı savunma yapmak durumunda bırakıldığı ifade edilmiştir.
- (462) Danıştay verdiği kararlarda¹²⁶ somut olayda, elde edilen deliller doğrultusunda araştırmının genişletilmesi suretiyle elde edilecek bilgi, belge ve deliller ışığında değerlendirilmesi suretiyle her türlü şüpheden uzak bir şekilde açıklığa kavuşturulması için soruşturma açılmasına karar verilmesi gerekirken önaraştırma aşamasında şikâyetin reddedilmesini eksik inceleme olarak kabul etmektedir. Yine Danıştay 13. Dairesinin 2012/428 E. 2018/3022 K. sayılı kararında "önaraştırma sonucunda rekabet kurallarını ihlal eden eylem, karar ve anlaşmaların söz konusu olmadığına hiçbir kuşkuyla yer bırakmayacak şekilde ortaya çıkması halinde Kurulca soruşturma açılmamasına karar verileceği, ancak önaraştırma sonucu elde edilen bilgi ve delillerin bu sonuca ulaşmaya elverişli olmaması veya yetersizliği halinde ise soruşturma açılmasına karar verilmesi gerektiği konusunda duraksamaya yer yoktur" ifadelerine yer verilmektedir.
- (463) Önaraştırma sürecinde PORT AKDENİZ'in katlandığı gerçek maliyetlere ve elde edilen gelirlere ulaşabilmek ve sağlıklı bir değerlendirme yapabilmek adına teşebbüsten her bir yük tipi bazında ayrıştırılmış maliyet kalemleri ve yine yük tipi bazında elde ettiği gelirlere ilişkin bilgi talebinde bulunulmuştur. Teşebbüsün 20.03.2019 tarih ve 1998 sayılı yazıda sunmuş olduğu maliyet ve gelir kalemleri üzerinden her bir yük tipi bazında kârlılık oranları incelenmiştir. Dolayısıyla doğrudan teşebbüsün kendi yöntemleri ile ayrıştırmaya giderek sunduğu maliyet ve gelir kalemleri üzerinden yapılan analizin gerçekte elde ettiği kârlılıkları yansıtmakta doğru bir yöntem olduğu değerlendirilmektedir. Bununla birlikte yalnızca önaraştırmada elde edilen bulgular ve yapılan değerlendirmeler ışığında teşebbüse doğrudan ihlal isnadında bulunulmamış, aşırı fiyat uygulanıp uygulanmadığını hiçbir şüpheye yer vermeyecek şekilde tespit etmek adına soruşturma açılması Kurul tarafından uygun görülmüştür. Nitekim soruşturma kapsamında aşırı fiyat iddiası ekonomik analiz ve pazarın iç dinamikleri çerçevesinde ayrıntılı şekilde değerlendirilmiş ve bu kapsamda bir sonuca ulaşılmıştır.

Soruşturma Bildiriminde İhlalin Süresine İlişkin Bir Tespitin Bulunmadığına ve İddia Konusu Eylemin Tespit Edilmediğine İlişkin Savunma

- (464) PORT AKDENİZ tarafından yapılan savunmada, soruşturma bildirimi ile PORT AKDENİZ'e isnat edilen aşırı fiyatlandırma iddiasının belirsiz ve dayanaksız olduğu, ihlal iddialarına ise süre bakımından spesifik olarak herhangi bir sınırlama getirilmediği, bu durumun PORT AKDENİZ'in adil yargılanma hakkını zedeler nitelikte olduğu belirtilmiştir.

¹²⁶ Danıştay 13. Dairesinin 2009/5862 E. ve 2012/3883 K. sayılı ve 2008/4016 E. ve 2013/901 K. sayılı kararları

- (465) Gerek teşebbüsten istenen verilerin zaman açısından kapsamına gerekse soruşturma bildiriminde yer alan tespitlerin zaman aralığının 2014-2019/6 yıllarını kapsadığı ve bunun ihlal iddialarının süresi için bir fikir verdiğinin açık olduğu değerlendirilmektedir.

Soruşturma Kapsamında İncelenen ve İhlal İsnadının Temelini Oluşturan Verilerin PORT AKDENİZ'e Sağlanmaması ile PORT AKDENİZ'in Savunma Hakkının İhlal Edildiği Savunması

- (466) Teşebbüs tarafından yapılan savunmada özetle; aşırı fiyat iddiasının temel olarak ekonomik analize dayalı ve iktisadi incelemelere tabi olduğunun içtihatla sabit olduğu, iddianın doğası gereği iktisadi olmasının doğrudan bir sonucu olarak aşırı fiyatlandırma iddiası ile soruşturulan bir teşebbüsün savunmasının da iktisadi verilere dayanması gerektiği, bununla beraber olası hatalı ve eksik analizlerin sağlanmasının da soruşturulan teşebbüs tarafından yapılabilmesi gerektiği, aksi durumun soruşturulan teşebbüsün hiçbir savunma yapmaması ile eşdeğer olacağı belirtilerek bu kapsamda, Soruşturma Raporu'nun tebellüğünü müteakiben 2010/3 sayılı Dosyaya Giriş Hakkının Düzenlenmesine ve Ticari Sırların Korunmasına İlişkin Tebliğ'den (2010/3 sayılı Tebliğ) doğan haklar saklı kalmak kaydıyla 4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu (4982 sayılı Kanun) uyarınca bilgi edinme talebinde bulunulduğu ve ilgili talep kapsamında EAAD'nin yaptığı ve Soruşturma Raporu'nda ortaya konulan incelemelerin ve iddiaların temelini oluşturan analizlere ilişkin raporlar ve kullanılan veri setleri ile ticari sır içermesi beklenmeyecek veya ticari sırlardan arındırılması mümkün olan bilgi ve belgelerin istendiği, Kurumun 4982 sayılı Kanun kapsamında yapılan başvuruyu bu mevzuat hükümleri çerçevesinde değerlendirmek ve kararını iletmek durumundayken, bu Kanun kapsamında herhangi bir değerlendirme yapmadan 2010/3 sayılı Tebliğ çerçevesinde başvuru yapılması gerektiğini belirttiği, ancak 4982 sayılı Kanun kapsamında tanınan bilgi edinme hakkı ile 2010/3 sayılı Tebliğ kapsamında tanınan dosyaya giriş hakkının birbirine ikame hakları olmadığı ve farklı mevzuatlar altında düzenlendiği, dolayısıyla 4982 sayılı Kanun ile korunan bilgi edinme hakkının kullandırılmadığı ve bu suretle PORT AKDENİZ'in savunma hakkının kısıtlandığı ifade edilmiştir.

- (467) 4982 sayılı Kanun'un 5. maddesi; *"Kurum ve kuruluşlar, bu Kanunda yer alan istisnalar dışındaki her türlü bilgi veya belgeyi başvuranların yararlanmasına sunmak ve bilgi edinme başvurularının etkin, süratli ve doğru sonuçlandırmak üzere, gerekli idari ve teknik tedbirleri almakla yükümlüdürler."* hükmünü amirdir. Yine aynı Kanun'a göre;

- Soruşturmanın güvenliğini tehlikeye düşürecek bilgi veya belgeler,
- Gizli kalması gereken bilgi kaynağının açığa çıkmasına neden olacak veya soruşturma ile ilgili benzeri bilgi ve bilgi kaynaklarının temin edilmesini güçleştirecek bilgi veya belgeler,
- Ticari sır olarak nitelenen bilgi veya belgeler ile kurum ve kuruluşlar tarafından gerçek veya tüzel kişilerden gizli kalması kaydıyla sağlanan ticari ve mali bilgiler,
- Kurum ve kuruluşların, kamuoyunu ilgilendirmeyen ve sadece kendi personeli ile kurum içi uygulamalarına ilişkin düzenlemeler hakkındaki bilgi veya belgeler,
- Kurum ve kuruluşların faaliyetlerini yürütmek üzere, elde ettikleri görüş, bilgi notu, teklif ve tavsiye niteliğindeki bilgi veya belgeler

Kanun kapsamı dışında kalmaktadır.

- (468) 4054 sayılı Kanun'un 44/2. maddesinde *"Haklarında soruşturmaya başlandığı bildirilen taraflar sözlü savunma hakkını kullanma taleplerine kadar Kurum bünyesinde kendileri ile ilgili düzenlenmiş her türlü evrakın ve mümkünse elde edilmiş olan her türlü delilin bir nüshasının kendilerine verilmesini isteyebilirler."* hükmü yer almaktadır. İlgili hükmün nasıl uygulanacağı ise 2010/3 sayılı Tebliğ'de düzenlenmiştir. Tebliğin 6. maddesi

tarafların, dosyaya giriş hakkı kapsamında, Kurum içi yazışmalar ve başka teşebbüs, teşebbüs birliği ve kişilere ilişkin ticari sır ve diğer gizli bilgileri içerenler hariç olmak üzere, Kurum bünyesinde kendileri ile ilgili düzenlenmiş her türlü evraka ve elde edilmiş olan her türlü delile erişebileceğini ifade etmektedir.

- (469) Görüleceği üzere gerek 4982 sayılı Kanun, gerekse 2010/3 sayılı Tebliğ, çeşitli istisnalarla birlikte tarafların kendileri hakkında düzenlenen belgelere erişimini mümkün kılmaktadır. Dolayısıyla teşebbüsün 4982 sayılı Kanun kapsamında yaptığı başvurunun reddedilerek 2010/3 sayılı Tebliğ hükümleri uyarınca başvuru yapabiliyor olması dikkate alındığında savunma hakkının kısıtlanmasından bahsedilemeyecektir. Teşebbüsün savunma hakkını etkin kullanmasını sağlayacak şekilde 2010/3 sayılı Tebliğ hükümleri kapsamında dosyaya giriş hakkını kullanmasının yolu açıktır. Zira teşebbüs de 16.06.2020 tarih ve 5886 sayılı başvuru ile dosyaya giriş talebinde bulunmuştur.
- (470) Soruşturma Raporu'nun tebliğini takiben 4054 sayılı Kanun'un 44. ve 45. maddeleri uyarınca soruşturulan tarafların ikinci ve üçüncü yazılı savunma haklarının yanı sıra bir de sözlü savunma hakları bulunduğu hatırlanmalıdır. Taraflar, Soruşturma Raporu'nun tebliğinden sonra kendilerine yüklenen ihlal iddialarına yönelik olarak bütün bilgi, belge ve delillere erişebilecekleri gibi bu delillere yönelik olarak iki defa yazılı ve bir defa da sözlü olarak kendilerini savunma imkânı bulacaklardır. Dolayısıyla bilgi edinme başvurusunun reddedilmesi nedeniyle teşebbüsün savunma hakkının kısıtlanmadığı değerlendirilmektedir. Kaldı ki teşebbüsün bilgi edinme başvurusunun reddine yönelik olarak Bilgi Edinme ve Değerlendirme Kuruluna yapmış olduğu başvuru 01.07.2020 tarihli ve 2020/706 sayılı karar ile reddedilmiştir.
- (471) Teşebbüs savunmasında ayrıca, Rekabet Kurumunun 25.06.2020 tarihli EAAD tarafından hazırlanan raporda, daha evvel Soruşturma Raporu'nda yer almayan, sadece Kurum nezdinde bulunan, teşebbüsü konu almayan başka bir nihai inceleme dosyası kapsamında elde edilmiş bazı delillerin kullanıldığını, bu verilerin teşebbüse gösterilmediğini ve bu durumun teşebbüsün savunma hakkını ihlal ettiğini ifade etmiştir.
- (472) Teşebbüs tüm savunmalarında limanlar arası yapılan kıyaslamalarda eksik veri setlerinin kullanıldığını, bazı limanların verilerinin ekonomik analizlerde dikkate alınmadığını defaatle dile getirmiştir. Bu çerçevede varsa teşebbüs lehine olan hususlar ile teşebbüsün savunmalarının değerlendirilebilmesi adına, soruşturma sürecinde nihai incelemesi devam etmekte olan 2019-4-41 sayılı dosya kapsamında elde edilmiş ve mevcut soruşturma kapsamında toplanan verilerle ilişkili olanlardan faydanılmış ve bu bilgi teşebbüsten saklanmayarak 25.06.2020 tarihli Ekonomik Analiz Raporu'nda teşebbüsle paylaşılmıştır. Bununla birlikte teşebbüsün 4054 sayılı Kanununun 44. maddesinin ikinci fıkrası ve Dosyaya Giriş Tebliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrası çerçevesinde ilgili veriler için tekrar dosyaya giriş talebinde bulunabilme hakkı bulunurken bu hakkı kullanmadığı görülmektedir.

I.5.3.2. Esasa İlişkin Savunmalar

I.5.3.2.1. İlgili Coğrafi Pazar Tanımına Yönelik Savunmalar

Konuya Dair Geçmiş Kurul Kararlarında Benimsenen Kriterlerin Göz Ardı Edildiği İddiası

- (473) Teşebbüs tarafından yapılan yazılı savunmada, dosya kapsamında belirlenen ilgili coğrafi pazar¹²⁷ tanımının sağlam temeller üzerine kurulmadığı, bu itibarla gerçeği yansıtmadığı ve kapsamının kesin suretle belirlenenden daha geniş olduğu, Kurulun

¹²⁷ Ek Görüşün bu bölümünde, ilgili coğrafi pazara ilişkin açıklamalar aksi belirtilmedikçe dökme yük, genel kargo ve konteyner elleçleme hizmetleri pazarının her biri için geçerli olacak şekilde yapılmıştır.

geçmiş kararlarında limanların hinterlandının genişleyip birbirleriyle çakışmaya başlayarak limanlar arasındaki rekabeti artırdığının ifade edildiği, yine geçmiş kararlara paralel olarak sektördeki herhangi bir oyuncuya dair yapılacak incelemenin pazarın çok katmanlı yapısı göz önünde bulundurulmaksızın yürütülebilmesinin imkânsız olduğu, ilgili coğrafi pazarın çok daha geniş tanımlandığı birçok geçmiş Kurul kararının bulunduğu, bu itibarla geçmiş kararlardaki yaklaşımdan sapılarak ilgili coğrafi pazarın suni bir şekilde daraltıldığı ve bu suretle hatalı bir temele dayanan inceleme yapıldığı ifade edilmiştir.

- (474) Bilindiği üzere Kurul önceki dosyalarda vermiş olduğu kararlar ile bağlı değildir, kaldı ki her dosya özelinde elde edilen bilgi, belgeler ve piyasanın durumu değişebileceğinden benzer konulara ilişkin olsa da her dosya özelinde ayrıca değerlendirme yapılmaktadır. Bununla birlikte, Antalya Limanını konu alan Kurulun geçmiş tarihli kararlarında¹²⁸ da ilgili coğrafi pazarın "Batı Akdeniz Bölgesi" olarak tanımlandığı hatırlatılmalıdır.

İlgili Coğrafi Pazar Tanımının İlk Aşaması Olan Hinterlant Analizinin Fıllı Durumu Yansıtmadığı İddiası

- (475) Teşebbüs vekili tarafından, PORT AKDENİZ'in hizmet sağladığı bölgeler dikkate alındığında hinterlandının Batı Akdeniz Bölgesi dışındaki Afyon, Denizli, Konya, Muğla illerini de kapsadığı, dolayısıyla ilgili coğrafi pazarın "Batı Akdeniz Bölgesi"nden daha geniş tanımlanması gerektiği ileri sürülmektedir.
- (476) PORT AKDENİZ'in önemli müşterilerinden biri olduğu ifade edilen ve Konya'dan gelen Eti Elektrometalurji A.Ş.'nin (ETİ) iş hacmindeki PORT AKDENİZ'in ağırlığı ve sürekliliği ile PORT AKDENİZ'in Mersin uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'nin (MIP) rekabetçi baskısını dikkate alarak ETİ'ye indirim yapması karşısında Soruşturma Raporu'nda ETİ'nin istisna olarak kabul edilmesinin yanlış olduğu belirtilmektedir. PORT AKDENİZ'in Batı Akdeniz Bölgesi dışında yer alan başka müşterilerle de görüşmelere devam ettiği ve ticari faaliyet alanını korumak adına stratejik kararlar aldığı da eklenmektedir.
- (477) Savunmada ayrıca, yalnızca ilgili limanın hinterlant alanının belirlenmesi ile yetinilmemesi gerektiği, aynı zamanda rakip limanlarla ortak hinterlant alanlarının tespit edilerek bu alanlardaki rekabet ortamının ve Türkiye'deki illerden ihraç edilen yüklerin hangi limanlara hangi oranda dağıldığının detaylı olarak analiz edilmesi gerektiği savunulmuş; bununla beraber, Soruşturma Raporu'nda Antalya Limanının diğer limanlarla hinterlant alanlarının örtüştüğünü teyit eden rakip teşebbüs ve sektör paydaşlarının ifadelerinin göz ardı edildiği belirtilmiş ve Antalya Limanının hinterlandının Soruşturma Raporu'nda belirlenenden daha geniş olabileceğine dair bazı çalışmalar ve müşteriler örnek gösterilerek PORT AKDENİZ'in özellikle konteyner elleçleme hizmetleri bakımından başta Mersin ve İzmir Alsancak limanları olmak üzere Ege, Akdeniz ve hatta Marmara Bölgesinde yer alan limanlar ile ortak bir hinterlant alanına sahip olduğu, dökme yük ve genel kargo elleçleme hizmetleri pazarında ise Ege ve Akdeniz Bölgesindeki limanlarla hinterlandının örtüştüğü ifade edilmiştir.
- (478) Soruşturma Raporu'nda yer verilen ilgili coğrafi pazar analizi, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un 3. paragrafında tanımlandığı üzere, Batı Akdeniz Bölgesinin rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu esasına dayanmaktadır. Bu kapsamda, tarafça münferit örneklerden yola çıkılarak art alanın Batı Akdeniz Bölgesinin yanında Güney Ege, Batı Anadolu ve Doğu Akdeniz Bölgelerini de kapsayacağı sonucuna varılması doğru bir metodolojiyi yansıtmamaktadır. Zira bu

¹²⁸ Kurulun 06-72/951-273 ve 11-53/1358-483 sayılı kararları.

düşünceyle ilgili coğrafi pazar bu bölgelerin de ötesinde Marmara ve Karadeniz Bölgelerini de içerecek şekilde ve hatta tüm Türkiye ve Türkiye'den daha geniş olarak da tanımlanabilecektir ki bu durum ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasındaki temel mantıkla uyuşmamaktadır.

- (479) Dosya kapsamında sektörün farklı aşamalarında faaliyet gösteren çok sayıda taraftan bilgi talebinde bulunulmuş; gelen görüşler limanın konumu ve özellikleri, art bölge ulaşım imkânları, geçmiş bulgular ve nicel analizler gibi unsurlarla bir arada analiz edilerek ilgili coğrafi pazarın "Batı Akdeniz Bölgesi" olarak belirlenmesi gerektiği kanaatine ulaşılmıştır. Savunmada belirtilenin aksine, diğer limanlardan da müşterileri ve bu müşterilerin konumu hakkında bilgiler edinilmiş ve bahse konu analize dâhil edilmiştir. Bu çerçevede, tarafça ileri sürülen hususların dosya kapsamında yapılan tespit ve değerlendirmeleri değiştirebilecek nitelikte olmadığı anlaşılmaktadır.

Batı Akdeniz Bölgesi Dışındaki Diğer Limanların Rekabetçi Baskı Uyguladığı İddiası

- (480) Savunmada, ülke genelinde elleçleme hacmindeki ciddi artışa rağmen PORT AKDENİZ'in elleçlediği konteyner hacmindeki düşüşün talebin diğer limanlara kaydığını kanıtladığı, PORT AKDENİZ'in kapasite kısıtları, Ege ve Akdeniz Bölgesindeki limanların sahip oldukları atıl kapasite miktarları ve ek olarak PORT AKDENİZ'in müşteri tercihlerini etkileyen unsurlar bakımından da diğer bölgelerdeki limanlara kıyasen dezavantajlı olması sebebiyle herhangi bir talep artışı durumunda dahi PORT AKDENİZ'in bu talep artışını karşılama imkânının olmayacağı ve diğer limanlar tarafından ciddi bir rekabetçi baskıya uğradığı ve uğramaya devam edeceği ifade edilmiştir. İlaveten, konteyner elleçleme hizmetleri bakımından 2014-2016 yıllarında PORT AKDENİZ'in fiyat artışı yapmasına karşın elleçleme hacminde düşüş olmadığı yönündeki tespitin gerçeği yansıtmadığı, fiyat artışlarıyla beraber müşterilerin taleplerini diğer limanlara kaydırmasının kabul edilmesine rağmen bu limanların "gerçekte tam ikame olmayan diğer limanlar" olarak kabul edilmesinin anlaşılacağı belirtilmiştir.
- (481) Analize başlangıç teşkil eden fiyat seviyesinin rekabetçi düzeyin oldukça üzerinde olması halinde, ilgili pazarın gerçekte olduğundan daha geniş tanımlanması şeklinde karşılaşılan sorun, literatürde Selofan Yanılgısı kavramıyla anılmaktadır. Söz konusu sorun, firmaların mevcut pazar güçleri nedeniyle hâlihazırda oldukça yüksek seviyelerdeki fiyatlara ilişkin veriler kullanılmak suretiyle yapılan esneklik tahminlerinden kaynaklanan yanıltıcı sonuçları ifade etmektedir. Zira bu tür yüksek fiyat seviyelerinin üzerinde yapılacak küçük bir fiyat artışı dahi, müşterilerin taleplerinin görece büyük bir kısmını gerçekte tek elcinin ürünü ile tam ikame olmayan diğer ürünlere (bölgelere) yönlentmelerine ya da tüketimden tamamen vazgeçmelerine yol açacaktır. Bu bağlamda, analize konu ürünler bakımından küçük ama önemli ve kalıcı bir fiyat artışının kârlı bulunmamasına ve esasen tek elcinin ürünleri ile diğer ürünler (bölgeler) arasında rekabetçi fiyat seviyelerinde gözlemlenemeyecek çapraz talep esnekliklerinin ve böylelikle ikame ilişkilerinin gözlemlenmesine neden olacaktır.
- (482) Yukarıda ilgili coğrafi pazarın belirlenmesine ilişkin yapılan açıklamalarda, PORT AKDENİZ konteyner elleçleme fiyatlarında 2014 yılından 2016 yılına kadar kayda değer bir birim fiyat artışı (%17,3) uygularken bu yıllarda elleçleme hacminde önemli bir değişim görünmediği, öte yandan, takip eden yıllarda fiyat artışı devam etmekle birlikte 2017 yılından itibaren elleçleme hacminin düşüşe geçtiği ifade edilmiştir. PORT AKDENİZ tarafından özellikle 2016-2018 döneminde uygulanan fiyat seviyeleri de dikkate alındığında, müşterilerin 2017 yılı itibarıyla diğer limanlara geçmeye başlamasının fiyatların yüksek seviyesinden kaynaklı olduğu ve dolayısıyla bu limanlar arasında ikame ilişkisinden bahsetmenin doğru olmayacağı değerlendirilmektedir.

(483) Ayrıca, savunmada da önemli olduğu kabul edilen, limanların birbirine alternatif olmasında limanların özellikleri ve kapasitesi, limanın bulunduğu coğrafya, hinterlanda ulaşım imkânları ve bu imkânların gelişmesi yönündeki beklentiler, limanların birbirlerine olan uzaklıkları, yükün geliş ve varış yerleri, liman müşterilerinin hizmet sağlayıcısını tercih ederken dikkate alacağı faktörler, elleçleme maliyeti, liman masrafları, rıhtım uzunluğu ve su derinliği, vinç büyüklüğü, vinç ve rıhtım verimliliği, sabit ulaşma/yanaşma zamanının uygunluğu gibi çok sayıda faktör göz önünde bulundurulmaktadır. Sayılan unsurlar kararda limanın konumu ve özellikleri, hinterlanda ulaşım imkânları ve uzaklık, müşteri tercihleri ve rakip görüşleri ile geçmiş bulgular başlığı altında dikkate alınmış olduğundan, tarafın, bahsi geçen unsurların göz önünde bulundurulmadığı yönündeki savunmasına katılmak mümkün görünmemektedir.

Müşteri Tercihlerini Etkileyen Unsurların Tamamının Değerlendirilmediği İddiası

(484) Savunmada, sadece iç taşıma maliyetlerinin bir limanın tercih edilmesindeki en önemli sebep olmayabileceği, özellikle konteyner olmak üzere transit sürenin, hat çeşitliliğinin, uğrak destinasyonların, lojistik olanakların, navlun fiyatlarının, ithalat-ihracat dengesinin ve hizmet şeklinin müşteri tercihleri arasında ilk sıralarda yer alabildiği, bu unsurlara kıyasla liman tarifelerinin daha az etkili olduğu, bu nedenle PORT AKDENİZ'in diğer bölgelerdeki limanlar tarafından rekabetçi baskıya uğradığı ve dosya kapsamında müşteri tercihlerini etkileyen unsurların tamamının değerlendirilmediği belirtilmiştir.

(485) Dosya kapsamında müşteri tercihlerinin ortaya konabilmesi adına müşterilerin görüşlerine başvurulmuş ve gelen görüşler aynı zamanda geçmiş Kurul kararları ve bulgular, limanın konumu ve özellikleri, art bölge ulaşım imkânları ve nicel analizler gibi unsurlarla bir arada analiz edilmiştir.

(486) Savunmada ayrıca, "...Port Akdeniz'in "müşterilerinin sayısının ihracat bakımından 1.978 ve ithalat bakımından 1.266" olmasına rağmen söz konusu anket yalnızca (yaklaşık) 25-30 müşteriye uygulanmıştır. Anketin uygulandığı sınırlı sayıda müşterinin iş hacminin toplamda görece yüksek olması, düşünceleri göz ardı edilen bini aşkın diğer müşterinin görüşlerinin ilgili coğrafi pazar bakımından önemsiz sayılmasını haklı ve meşru kılacak bir husus olmadığı" belirtilmiş olsa da soruşturma sürecinde PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde ihracat bakımından %76,77'sine, ithalat bakımından %82,47'sine denk gelen müşterilerinden bilgi talep edilmiş; ancak Covid-19 önlemleri kapsamında bilgi talebinde bulunulan her firmanın Soruşturma Raporu'nun tesliminden önce bilgileri zamanında göndermesi mümkün olmamıştır. Öte yandan, eksik kalan görüşler sonradan Kurum kayıtlarına intikal etmiş olup gelen yeni görüşlerin dosya kapsamında daha önceden elde edilen bilgilere ve ulaşılan sonuçlara paralel olduğu görülmüştür.

İlgili Coğrafi Pazar Tanımının İkinci Aşaması Olan SSNIP Testinin Uygulanmadığı İddiası

(487) Teşebbüs tarafından yapılan savunmada, özellikle liman işletmeciliği pazarlarına dair ilgili coğrafi pazar tanımının doğru bir şekilde yapılabilmesi için gerekli ikinci aşama olan SSNIP testinin uygulanmadığı, bunun yerine ilgili ürün pazarını belirlemede yetersiz kalan korelasyon analizine ve limanlar arası fiyat farklılıklarına dayanan bir çalışma yapıldığı ifade edilmiştir.

(488) Dosya kapsamında yapılan inceleme SSNIP testinin temel mantığından yola çıkılarak müşterilerin fiyat artışları karşısında verecekleri tepkilere ilişkin görüşlerini içermekte ve dolayısıyla niteliksel bulgular çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. SSNIP testi için gerek literatürde gerekse de rekabet otoriteleri tarafından genel kabul görmüş bir eşik değeri bulunmamakla beraber, deniz taşımacılığı sektöründe Kurulun geçmiş

tarihli kararlarında esas alınan iktisadi analizlerde hem %5'lik hem de %10'luk eşik değerlerine göre etkiler incelenmiş ve kararlarda %10'luk eşğin dikkate alındığı görülmüştür¹²⁹. Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde söz konusu bilgiye müşterilerin görüşlerinin yorumlanması adına yer verilmiştir.

- (489) Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde niceliksel bulgular kapsamında esas alınan Ekonomik Analiz Raporu'nda SSNIP testi yerine fiyat temelli testlere yer verilmiş olup fiyat testlerinin ilgili coğrafi pazarın belirlenmesinde ortaya çıkardığı sakıncalar değerlendirilmiş, bu kapsamda belli başlı sorunlara yer verilmiştir. Bu bağlamda bu yöndeki sakıncaların, ilgili pazarın gerçekte olduğundan daha dar tanımlanmasından ziyade daha geniş tanımlanması yönünde olduğu göz ardı edilmemelidir.
- (490) Dolayısıyla, işbu dosya özelinde ilgili coğrafi pazar tanımlanmasında, dosya kapsamındaki nitel ve nicel analizler birlikte değerlendirilerek ilgili coğrafi pazarın "Batı Akdeniz Bölgesi" olarak belirlenmesi gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.

İlgili Coğrafi Pazarın Belirlenmesi Amacıyla EAAD Tarafından Yapılan Nicel Analizlerin Tartışmalı Olduğu Savunması

- (491) Teşebbüs tarafından yapılan savunmada, Ankara 6. İdare Mahkemesinin, 2019/946 esas ve 2019/2625 karar numaralı *Sahibinden.com* kararında Kurula yüklenen "herhangi bir şüpheye mahal vermeyen" ve "somut ekonomik verilere" dayanan analizler yapma yükümlülüğü karşısında eldeki soruşturmada "ortalama elleçleme hizmeti fiyatı" üzerinden yapılan analizlerin bu yükümlülüğe aykırı bir parametre olduğu, ücretlendirilebilir hizmet birimleri olarak sadece konteyner elleçleme kapsamında en az 87 ayrı hizmetin sunulabildiği, bahse konu 87 ayrı hizmet kalemi içerisinde hangisinin aşırı fiyat olarak değerlendirileceği sorusunun cevapsız kaldığı belirtilmiştir.
- (492) Savunmanın devamında, korelasyon katsayısının verilerdeki herhangi bir hataya veya sıra dışı gözlemlere karşı çok hassas sonuçlar ürettiği, Ege Bölgesindeki limanların fiyat serilerinin içeriğinin doğruluğuna ilişkin belirsizliklerin ve şüphelerin söz konusu olduğu, korelasyon katsayısının serilerin eş anlı varyasyonlarına göre hesaplandığı ve değişkenlerin gecikmeli tepkilerine ilişkin bir değerlendirme sunmadığı, bu kapsamda eldeki soruşturmada farklı limanlar arasındaki rekabet stratejileri kapsamında tepki verme zamanları bilinmeksizin veya bu konuda temel bir varsayıma dayanmaksızın yapılan korelasyon analizlerinin gerçek ilişkileri yansıtmadığı ifade edilmiştir.
- (493) Teşebbüs tarafından konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin olarak, Ege Bölgesine ilişkin ağırlıklı ortalama fiyatların hesaplanmasında bu bölgede bulunan dört liman yerine sadece üç limanın verilerinin kullanılması ve bu üç limanın fiyatları arasında da herhangi bir ekonomik gerekçe ile açıklanamayacak şekilde çok yüksek seviyede fark bulunması sebepleriyle kullanılan fiyat düzeylerinin içeriğinin tartışmalı olduğu, yapılan "eşbütünleşme" analizleri ve "fiyat oranlarının durağanlığı" analizlerine ait birçok bulgunun ilgili coğrafi pazarın Batı Akdeniz'den daha geniş olması gerektiği savını desteklediği, bu bulgulara rağmen daha zayıf analizler olan korelasyon katsayılarının ve fiyat düzeyleri arasındaki farkların dikkate alındığı, PORT AKDENİZ'e ilişkin "aşırı fiyat" değerlendirmesi yapılırken Marmara Bölgesindeki limanların kâr oranlarını analizlerine dâhil ederken ilgili coğrafi pazarı belirlemede yaptığı analizlerde Marmara Bölgesindeki limanlar ile PORT AKDENİZ arasında rekabet baskısı olup olmadığının analiz edilmediği, Marmara Bölgesinin tanımının dışında bırakıldığı belirtilmiştir.

¹²⁹ Soruşturma Raporu'nda kabul edilen eşik değerinin %5 olduğu sehven verilmiştir. Ancak, müşterilerden gelen görüşlere göre %10'luk eşik değeri bakımından da ulaşılan sonuçlar değişmemektedir.

- (494) Dökme katı ve genel kargo elleçleme hizmetlerine ilişkin savunmada, PORT AKDENİZ'in müşterilerinin PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisindeki ağırlığının dikkate alındığı, ancak doğru olan yaklaşımın herhangi bir ilin toplam dökme katı yük elleçleme ve ilgili liman hizmetleri taleplerinin farklı limanlar arasında nasıl dağıldığının incelenmesi olduğu, KPSS analizlerinin ilgili coğrafi pazarın Batı Akdeniz Bölgesinden daha geniş tanımlanabileceği savını desteklemesine rağmen neden dikkate alınmadığının açıklanmadığı ve analizlerde kullanılan fiyat verilerinin içeriğinin birçok açıdan tartışmalı olduğu ifade edilmiştir.
- (495) Teşebbüsün yukarıda özetlenen savunmalarına ilişkin değerlendirmelere yukarıda 25.06.2020 tarihli ve 2020-EAA-07 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'na ilişkin kısımda yer verilmiş olup savunmada belirtilen hususların 06.04.2020 tarihli ve 2020-EAA-03 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda ve dolayısıyla dosya kapsamında ulaşılan sonuçları değiştirecek nitelikte olmadığı değerlendirilmektedir.

I.5.3.2.2. Hâkim Durum Tespitine İlişkin Yapılan Savunmalar

PORT AKDENİZ'in Konteyner Elleçleme Pazarında Hâkim Durumda Olmadığı Savunması

- (496) Teşebbüs tarafından yapılan savunmada özetle, ilgili coğrafi pazarın Antalya Limanının batısındaki İzmir Alsancak Limanını ya da doğusundaki Mersin Limanını içerecek şekilde genişletildiğinde veya ayrı ayrı ya da birlikte Ege Bölgesindeki limanlar ve Akdeniz Bölgesindeki limanları içerecek şekilde genişletildiğinde ortaya çıkan pazar paylarının oldukça düşük seviyelerde olduğu, PORT AKDENİZ'in ve rekabet ettiği teşebbüslerden neredeyse hepsinin kapasitesinin yaklaşık yarısını kullandığı ve dolayısıyla PORT AKDENİZ'e rekabetçi bir avantaj sağlamadığı, dahası PORT AKDENİZ'in rakiplerine göre gibi birçok fiziki ve ticari dezavantajı bulunduğu, toplam liman sahası ve elleçleme kapasitesinin rakiplerine göre oldukça düşük olduğu gibi liman alanını genişletme imkânının da bulunmadığı, ASBAŞ'ın konteyner taşımacılığı faaliyetlerine başlamak için gerekli izinlerinin olduğu ve yakın zamanda PORT AKDENİZ'e rekabetçi baskı yaratacak bir oyuncu haline geleceğinin göz ardı edilmemesi gerektiği, PORT AKDENİZ'in hâkim durumda olduğu tespitini destekleyen bir görüntünün olduğu yegâne senaryonun pazardaki tek oyuncu olduğunun tespit edildiği durum olduğu ifade edilmiştir.
- (497) Savunmanın devamında, konteyner hatlarının, PORT AKDENİZ'in hem kendilerine doğrudan faturalandırılan boş konteynerlere ilişkin fiyatlara hem de ihracatçılara yansıtılacak fiyatlara gösterdikleri tepkileri ile pazarlık güçlerinin ve PORT AKDENİZ'in konteyner faaliyetlerinde işgal ettikleri ticari hacmin konteyner hatlarının alıcı gücünü gösteren birer unsur olduğu, bununla beraber konteyner hatlarının liman kapsamında sağlanan ticari koşullardan kaynaklanan bir memnuniyetsizlikleri olması durumunda iş hacimlerini, ticari, fiziki ve coğrafi koşulları daha avantajlı olan limanlara kaydırmalarından kaynaklanan bir alıcı gücünün bulunduğu, nitekim ARKAS'ın bu duruma örnek teşkil ettiği ifade edilmiştir. Ayrıca mermer ocaklarının sayılarından bağımsız olarak PORT AKDENİZ'in konteyner hacminin büyük bir çoğunluğunu oluşturduğu, PORT AKDENİZ'in hâlihazırdaki fiziksel engelleri ve talep azlığı nedeniyle konteyner kapasitesinin %50'sini kullanamamasından dolayı herhangi bir müşterinin limandan çekilmesinin PORT AKDENİZ için önemli sonuçları olacağı belirtilmiştir.
- (498) Hâkim durum analizinin yapıldığı bölümde açıklandığı üzere, Batı Akdeniz olarak tanımlanan coğrafi pazar kapsamında PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmeti veren tek liman olması itibarıyla pazar payı %100'dür. Söz konusu pazar payı pazar gücünün önemli bir göstergesi olmakla birlikte tek başına hâkim durumun belirleyicisi

değildir. Bu itibarla, PORT AKDENİZ'in pazarda hâlihazırda rakibinin olmaması, âtil kapasiteye sahip olması ve dengeleyici alıcı gücünün var olmamasından hareketle ilgili pazarda hâkim durumda olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Dengeleyici Alıcı Gücü

- (499) Teşebbüs yazılı savunmasında, genel kargo ve dökme yük elleçleme hizmetleri pazarındaki son yıllardaki en büyük altı müşterisinin ((.....)) toplam pazar payının PORT AKDENİZ'in toplam tonajının %90'ına yaklaştığını ifade ederek bu müşterilerin ciddi bir alıcı gücü oluşturduğunu ifade etmektedir.
- (500) Literatürde alıcı gücü, alıcının, mal ve hizmet alım koşullarını belirleyebilme gücü olarak tanımlanmaktadır. Burada kilit nokta, alıcı gücünün varlığında, hâkim durumda olma ihtimali bulunan sağlayıcının fiyat artışlarına alıcıların tepkisinin pazara girişleri teşvik etmesi veya mevcut sağlayıcıların söz konusu fiyat artışlarını bertaraf etmek amacıyla üretim miktarlarını artırmalarıdır¹³⁰. Gerek önaraştırma sürecinde gerek soruşturma aşamasında elde edilen verilerden her ne kadar PORT AKDENİZ'in en büyük altı müşterisinin teşebbüs açısından önemli bir paya sahip olduğu görülse de bu teşebbüslerin liman karşısında pazarlık gücüne sahip olduğunu gösteren bir veriye ulaşılamamıştır. Aksine PORT AKDENİZ'in kendi ticari kaygıları ve kârlılık hedefleri doğrultusunda fiyat ve hizmet koşullarında belirleyici olduğu, PORT AKDENİZ tarafından uygulanan indirim oranlarının ve müşteriler tarafından talep edilen fiyat ve hizmet koşullarının yine bu amaçlar çerçevesinde değerlendirildiği anlaşılmaktadır.
- (501) Söz konusu müşterilerin indirimli fiyat tarifelerinden yararlanmasının temel nedeni ise büyük tonajda yükleme ve boşaltma faaliyetlerinde bulunmalarıdır. Bu teşebbüslere sunulan teklifler incelendiğinde ise indirimlerden yararlanabilmenin ön şartı belirli tonaj miktarının tutturulmasıdır. Yerinde incelemede elde edilen belgelere bakıldığında PORT AKDENİZ tarafından belirlenen tonaj miktarlarının teşebbüsler için sıkıntı yarattığı görülmektedir. Dolayısıyla bu teşebbüslerin liman üzerinde alıcı gücü oluşturduğu savunması gerçekçi görülmemektedir.
- (502) Savunmada ayrıca, ASBAŞ ve diğer limanların rekabetçi baskı yarattığı ve PORT AKDENİZ'in müşterilerinin özellikle ASBAŞ'a kaymasını engellenmesi adına sunduğu tekliflerin yerinde incelemede elde edilen belgelerde yer aldığı ifade edilse de aynı belgelerde PORT AKDENİZ'in ASBAŞ'ın kapasite kısıtlarının farkında olduğu görülmektedir. Zira bazı hizmetleri (toz yapan işler) kendilerinden almak zorunda olduğu bilinciyle müşterileriyle pazarlığını gerçekleştirmektedir. Tüm bu bilgiler PORT AKDENİZ'in müşterilerinin liman üzerinde yeterli alıcını gücünü oluşturamadığını ortaya koymaktadır.
- (503) Konteyner faaliyetleri ile ilgili olarak teşebbüs savunmasında, PORT AKDENİZ'in armatörlerle doğrudan çalışmadığı, arada gemi acentelerinin bulunduğu, söz konusu acentelerin küresel çapta faaliyet gösteren MSC, ZIM ve CMA CGM adlı şirketler olduğu, dolayısıyla söz konusu acentelerin rekabetçi parametreleri belirlediği ve dengeleyici alıcı gücü oluşturdukları belirtilmektedir.
- (504) Antalya Limanına uğrak yapan acentelerin küresel şirketler olduğu ve zaman içinde sayılarının azalarak üçe düştüğü görülmekle beraber, liman ücretlerinin zaman içinde azalmadığı, aksine arttığı, aynı zamanda PORT AKDENİZ'in kârlılığının da 2015 yılı haricinde artan bir seyir izlediği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla acentelerin rekabetçi parametreleri etkileyecek şekilde PORT AKDENİZ'in fiyat artışlarına tepki verdiği ve dengeleyici alıcı gücü oluşturduğu söylenememektedir. Diğer yandan PORT

¹³⁰ O'Donoghue & Padilla (2013), s. 166-170.

AKDENİZ'in konteyner hizmeti verdiği başlıca faaliyet kolu olan mermer ocaklarının sayıca fazlalığı dikkate alındığında bunların da dengeleyici bir alıcı gücü oluşturduğundan bahsedilemeyecektir.

Pazara Yeni Girişler

- (505) Teşebbüs savunmasında son beş yıl içinde İzmir APM Konteyner Terminalinin (2015) ve DP World Yarımca Terminalinin (2016) PORT AKDENİZ'in hinterlandında yer aldığını, her ne kadar liman hizmetleri sektöründe pazara yeni girişler diğer sektörler göre zor olsa da ülkemizin konumundan ve ticaret hacminden kaynaklı olarak yeni girişlerin her zaman mümkün olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca serbest bölge kullanıcılarına yönelik hizmet vermekte iken ASBAŞ'ın pazara girmesi ile pazarın rekabetçi yapısının kayda değer şekilde değiştiği belirtilmektedir. Buna ek olarak yakın zamanda özelleştirilen İskenderun Limanı ve halen özelleştirme sürecinde olan Taşucu Limanının, İDÇ, EGE ÇELİK ve İskenderun HYUNDAİ Limanlarının da pazara yeni girişler kapsamında olduğu ifade edilmektedir. Güllük Limanının özelleştirildikten sonra kapasite artışını tamamlayarak yıllık genel kargo ve dökme yük kapasitesini yedi milyon tona çıkardığı, Muğla ve çevresindeki mermer ve maden yüklerinin açık gemi ihracatlarının buradan yapılabileceği belirtilmektedir.
- (506) Bir limanın kurulmasına ilişkin yatırım maliyetlerine bakıldığında İzmir APM Konteyner Terminali 450 milyon USD yatırımla¹³¹, DP World Yarımca Terminali ise 550 milyon USD yatırımla kurulmuştur¹³². 2018 yılında sektöre ilişkin yer alan haberler yeni liman yatırımı yapmak isteyen teşebbüslerin ayırdığı bütçelere bakıldığında liman yatırım maliyetlerinin büyüklüğü daha iyi görülmektedir¹³³:
- (507) Liman kurulumu için yer seçimi de bir başka önemli unsurdur. Liman kurulumu için dikkate alınması gereken faktörler bölgesel ve yerel olarak iki şekilde ayrıştırılabilir. Bölgenin sanayi yatırımlarına ve endüstriyel gelişime açıklığı, liman kurulacak arazi ve bu arazinin genişletme maliyetlerinin uygunluğu, bölgedeki teşvik ve vergi uygulamaları, bölgeden sağlanacak iş gücü açısından bölge ücret seviyeleri, liman inşaat maliyetleri, işletmenin girdi ve çıktıları, taşıma giderleri, enerji giderleri, bölgenin deniz ticareti potansiyeli bölgesel olarak dikkate alınması gereken unsurlardır. Yerel unsurlar incelendiğinde ise limanın derinliği, bölgenin arazi yapısı, dip akıntısının bulunup bulunmaması, rüzgâr, dalga sis, mevsimsel yağışlar gibi doğal faktörler, en az 50 yıllık gelişim olanakları, transit ambarları, antrepolar, açık sahalar, silo vb. ambar yerlerinin boyutları ve rıhtım ve arka alan konumları dikkate alınmalıdır¹³⁴.
- (508) Liman hizmetleri sektörü bakımından pazara yeni giriş yapan ASBAŞ'ın durumunun ayrıca incelenmesi gerekmektedir. Serbest Bölge temel olarak Antalya Serbest Bölgesinde faaliyet gösteren üreticilerin ürünlerinin ihracatını gerçekleştirmek amacıyla hizmet vermektedir. Serbest Bölgenin limana sahip olması özellikle yat üreticileri için büyük avantaj sağlamakta ve bu üreticilerin burayı seçmesinde başlıca nedeni oluşturmaktadır. Bu nedenle ASBAŞ ülkenin önemli yat ihraç noktalarından birini oluşturmaktadır.
- (509) Serbest Bölgenin yat üretim ve ihraç noktası olması ASBAŞ'ın yük taşımacılığında faaliyet göstermesinde çeşitli kısıtlamalar oluşturmaktadır. Özellikle kömür ve klinker gibi dökme yüklerin, gemiye aktarımı sırasında tozuma yapması ve bu tozların yatlara

¹³¹<https://www.apmterminals.com/en/izmir/about/our-terminal> (Erişim Tarihi: 23.03.2020)

¹³²<http://www.dpworldyarimca.com/tr/hakimizda/dp-world-yarimca> (Erişim Tarihi: 23.03.2020)

¹³³<https://www.ekonomist.com.tr/haberler/liman-isletmeciliginde-yeni-yatirim-hamlesi.html> (Erişim Tarihi: 23.03.2020)

¹³⁴ BALIK, İ. (2014), *Limaneler ve Liman Yeri Seçimi*, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/405836>

zarar vermesi nedeniyle, Serbest Bölgeden ihracatı gerçekleştirilememektedir. Bu nedenle ASBAŞ sadece torbalı ve silobas çimento ile barit gibi tozuma yapmayan yüklerin taşınmasında hizmet verebilmektedir. Diğer yandan uzun dönemli yatırım planlarında konteyner limanı olarak faaliyet vermek istemekle birlikte ASBAŞ'ın şu aşamada konteyner taşımacılığına yönelik faaliyetinin bulunmadığı belirtilmelidir.

- (510) ASBAŞ'ın hâlihazırda kullandığı iki adet rıhtımı bulunmaktadır. 10 No'lu rıhtım 200 metre uzunluğunda ve gemi kabul mesafesi ise 180 metredir. 11 No'lu rıhtım 200 metre uzunluğunda gemi kabul mesafesi ise 140 metredir. İki rıhtımın uzunluğu aynı olmakla birlikte gemi kabul mesafelerindeki farklılık nedeniyle 10 No'lu rıhtımda gemi bulunması durumunda 11 No'lu rıhtıma en fazla 120 metre uzunluğunda geminin yanaşmasına müsaade edilmektedir. Bununla birlikte yat bağlama rıhtımının gemi manevralarına engel olmayacak şekilde kullanılması gerektiğinden 11 No'lu rıhtımın kapasite kullanımı düşmektedir.
- (511) Dolayısıyla ASBAŞ pazara yeni giriş yapmış olarak görünse de aslında sınırlı kapasitesini bölge üreticilerinin taleplerine karşılık verebilmek için açmıştır.
- (512) Yukarıda yapılan değerlendirmeler doğrultusunda ASBAŞ'ın kısa veya orta vadede konteyner elleçleme pazarında faaliyet göstereceği yönünde herhangi bir bulguya ulaşılmamıştır.

PORT AKDENİZ'in Dökme Katı Yük ve Genel Kargo Pazarında Hâkim Durumda Olmadığı Savunması

- (513) Teşebbüsün savunmasında, ASBAŞ'ın PORT AKDENİZ karşısında sahip olduğu fiziki ve maliyet avantajlarından dolayı güçlü bir rakip olduğu, böylesine bir rakip karşısında PORT AKDENİZ'in pazarda rakiplerinden bağımsız hareket ederek pazarı kontrol edici bir güce sahip olamayacağı, pazardaki neredeyse bütün teşebbüslerin atıl kapasitesinin bulunduğu, ilgili pazarda giriş engelleri olduğu kabul edilecek olsa dahi olası bir talep artışı durumunda diğer limanlar ile bir rekabetin olacağı, dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde ASBAŞ'ın kapasitesine ve fiziksel özelliklerine ilişkin bir takım sınırlandırmadan bahsedilmiş olsa da iddianın aksine asıl fiziki dezavantajlı olanın PORT AKDENİZ olduğu ve PORT AKDENİZ'in kapasitesi değerlendirilirken rıhtım derinliklerinin elverişsizliklerinin ve rıhtım sayısı ile rıhtım boyunun azlığının da göz önünde bulundurulması gerektiği, pazarın suni bir şekilde "Batı Akdeniz" olarak tanımlanması halinde de daha geniş tanımlandığı her durumda da PORT AKDENİZ'in hâkim durumda ve hatta pazar lideri dahi olmaktan oldukça uzak olduğu belirtilmiştir.
- (514) Savunmanın devamında, PORT AKDENİZ'in ilk altı müşterisinin alımlarının toplam satışlarının %90'ına ve ilk iki müşterisinin alımlarının ((.....)) toplam satışlarının %66'sına denk geldiği, ASBAŞ'ın müşteriler için potansiyel bir alternatif olduğu, hâlihazırda yoğunlaşmış bir alım yapısı olan PORT AKDENİZ'in müşterilerinin ASBAŞ'a kayamayacağı ve kaymadığı çıkarımının yanlış olacağı, nitekim ASBAŞ'ın sahip olduğu avantajlar nedeniyle PORT AKDENİZ'in müşterilerinin hacimlerini ASBAŞ'a kaydıracağı ve gelecekte de kaydırmaya devam edeceği belirtilmiştir.
- (515) Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde PORT AKDENİZ'in 2018'e kadar dökme katı yük elleçleme hizmeti veren tek liman işletmecisi olması itibarıyla %100 olan pazar payının 2018'de ASBAŞ'ın dökme katı yükler için verdiği hizmetin çok sınırlı kalması ile yalnızca %(.....)'ye gerilediği, öte yandan ASBAŞ'ın ağırlıklı faaliyet alanları ile bu kapsamdaki hedeflerinin yanında gerek mevcut kapasite kısıtı gerekse de bu kapasitenin genişletilmesindeki fiziksel ve doğal kısıtlar ile PORT AKDENİZ'in âtil kapasite ile faaliyet göstermesi karşısında pazarda önemli büyüme engelleri ile karşı karşıya olduğu kanaatine ulaşılmıştır. PORT AKDENİZ'in iş hacmi içerisinde önemli bir

paya sahip olduğu görülmekle birlikte, müşterilerin özellikle belli yük cinsleri açısından PORT AKDENİZ dışında alternatiflerinin olmadığı, sağlayıcı değiştirmenin önünde başta fiili ve potansiyel kapasite kısıtı olmak üzere çeşitli sebeplerden kaynaklı engeller olduğu, dolayısıyla fiyat ve hizmet koşullarında önemli bir pazarlık gücüne sahip olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Diğer yandan, genel kargo elleçleme pazarı bakımından dosya kapsamındaki bulguları etkilemeyeceği kanaatiyle kesin bir hâkim durum değerlendirmesi yapılmamıştır.

I.5.3.2.3. Aşırı Fiyata Yönelik Savunmalar

Hukuk Kuralları ile Fiyatlara Müdahalenin İktisat Teorisi ve Doktrinde Eleştirildiği Savunması

- (516) Serbest piyasa mekanizmasının fiyatları rekabetçi seviyeye çekeceği, kâr maksimizasyonunu temin eden fiyatların pazara yeni girişleri sağlayacağı, kaynak dağılımının hâkim durumdaki firma lehine bozulmasına yol açan aşırı fiyatlamaya nedeniyle tüketici refahında azalmaya ve dara kaybına yol açacağı, bu fiyatlara müdahalenin statik ve yatırımın düşük olduğu, kapsam ve ölçek ekonomilerinin bulunmadığı endüstriler için istisnai durumlarda anlaşılabilir olacağı, liman işletmeciliği gibi yüksek batık maliyetlerin olduğu bir sektörde teşebbüsleri marjinal maliyete yakın seviyede fiyatlamaya yapmaya zorlamanın pazara girişi engelleyeceği varsayımıyla fiyatlamaya müdahalenin iktisat teorisinde eleştirildiği ifade edilmektedir.
- (517) Kararın I.5.2.2. numaralı kısmında ayrıntılı bir şekilde yer verildiği üzere literatürde aşırı fiyatlamaya müdahale hususunda tartışmaların halen var olduğu bilinmekle birlikte, aşırı fiyat iddiasının incelendiği pazarın yapısına göre müdahale edip etmeme hususunun pazarın dinamikleri çerçevesinde daha doğru belirlenebileceği bilinmektedir.
- (518) Aşırı fiyatlamaya müdahale edilmemesi gerektiği yönündeki görüşlerin gerekçelerinden biri giriş engellerinin olmadığı ya da az olduğu pazarlarda aşırı fiyatın bir sorun olmayacağına dayanmaktadır. Aşırı fiyat kavramına ve tespitine yönelik Kurul kararlarına bakıldığında; Kurulun bugüne kadar izlediği yaklaşım, aşırı fiyata ancak sınırlı koşullar altında rekabet hukuku çerçevesinde müdahale edilmesi gerektiğine işaret etmektedir. Söz konusu sınırlı koşulların hangi durumlarda gerçekleşeceği her dosyanın kendi içerisinde değerlendirilmelidir. Ankara 6. İdare Mahkemesinin 2019/946. E., 2019/2625 K. sayılı kararında pazarda giriş engellerinin bulunmaması durumunda, aşırı fiyatlamaya müdahalenin pazara yeni girişler açısından caydırıcı olmasının söz konusu olabileceği, bu nedenle, aşırı fiyatlamaya kötüye kullanma olarak kabul edilmesi için tekele ya da tekele yakın bir duruma yol açan yüksek ve geçici olmayan pazara giriş engellerinin varlığının ya da tekel veya tekele yakın durumun hâlihazırda mevcut olan ya da geçmişten gelen münhasır veya özel haklardan ileri gelen bir durum olmasının tespitinin gerektiği vurgulanmaktadır. İnceleme konusunun liman hizmetlerine ilişkin olduğu dikkate alındığında bu sektörün aşırı fiyatlamaya değerlendirilmesi bakımından öne çıkan özelliklerinin ele alınması gerekmektedir.
- (519) Antalya Limanı imtiyaz hakkı devir sözleşmesi ile işletme hakkının devri yoluyla hâlihazırda PORT AKDENİZ tarafından işletilmektedir. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'e sözleşme ile münhasıran tanınmış özel haklar mevcuttur. Antalya Limanını işletme hakkının mevcut durumda birden fazla teşebbüse tanınması ve Antalya Limanı özelinde pazarın rekabete açılması bu itibarla mümkün değildir. Doğrudan imtiyaz hakkıyla Antalya Limanını doğal tekel veya tekele yakın konumdaki işleten tek bir teşebbüsün varlığı hâlihazırda pazara girişin mevcut olmadığını göstermektedir. Dolayısıyla sektör dinamikleri ile birlikte ele alındığında kısa vadede giderilemeyecek pazara giriş engelleri ve teşebbüsün geçmişten gelen imtiyaz haklarının varlığı birlikte değerlendirildiğinde,

uzun vadede pazarın kendiliğinden dengeye gelmesi ihtimalinin düşük olduğu değerlendirilmektedir.

- (520) Teşebbüsün savunmasında yer alan ikinci bir husus basit liste fiyatı ve maliyet karşılaştırmalarının aşırı fiyatlama davranışının tespitinde yeterli olmadığıdır. Aşırı fiyatın tespitine kararın ilgili kısımlarında detaylı olarak açıklandığı üzere, gerçek fiyatlar ile katlanılan gerçek maliyetlere ulaşabilmek ve sağlıklı verilerle analiz yapabilmek için kapsamlı bir çalışma yürütülmüş ve nihayetinde PORT AKDENİZ de dâhil analize dâhil edilen tüm limanların her bir yük tipi özelinde gerçekleşen fiyatları esas alınarak analiz yapılmıştır.

Aşırı Fiyatlama İddialarının Tespitinin Birçok Belirsizlik ve Zorluk İhtiva Ettiği Savunması

- (521) Aşırı fiyat iddialarına ilişkin uygulanan ekonomik değer testinin uygulamasında gerekli olan unsurlardan fiyat maliyet karşılaştırması için kullanılacak maliyetleri belirlemenin zor olduğu, testin ikinci aşamasında ise karşılaştırılan limanların özellikleri ve vergi avantajları nedeniyle ve sundukları hizmetlerin birebir aynı olmaması nedeniyle fiyatların farklılaşabileceği ifade edilmektedir.
- (522) PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlama yaptığı iddiasının değerlendirildiği bölümde ayrıntılı olarak belirtildiği üzere, Ekonomik Değer Testi'nin tartışmalı unsurlarını azami seviyede bertaraf etmek adına dosya kapsamında yapılan ekonomik analizde doğrudan gerek soruşturma tarafı PORT AKDENİZ gerekse inceleme kapsamında bilgi talebinde bulunulan limanlar tarafından sunulan yük türüne göre ayrıştırılmış maliyet verileri dikkate alınmıştır. Analizde kullanılan fiyatların ve fiyat serilerinin elde edilmesinde ise PORT AKDENİZ ve bilgi talebine konu diğer limanlar tarafından konteyner, dökme katı ve genel kargo yüklerine dair hizmetlerden her biri için, bu hizmetlerden kaynaklanan gelirlerin tamamı dikkate alınmıştır. Böylelikle bir yandan müşterilerin yüklerinin ilgili limanlardan taşınması nedeniyle liman işletmecilerinden kaynaklı olarak karşı karşıya oldukları gerçek birim fiyatların ortaya konulması; öte yandan, sağlıklı bir karşılaştırmaya zemin sağlamak üzere limanlar arasında muhasebe ve/veya kayıt sistemlerinden kaynaklanabilecek farklılıkların asgariye indirilmesi hedeflenmiştir. Analizde örnekleme dâhil edilen tüm limanlar için birim fiyat ve birim maliyet serilerinin ne şekilde hesaplandığına ayrıntılı şekilde yer verilmektedir. Dolayısıyla teşebbüsün Ekonomik Değer Testi'nin birinci ve ikinci aşamasında elde edilen sonuçların sağlıklı olmayacağı yönündeki savunmasının yerinde olmadığı değerlendirilmektedir.

PORT AKDENİZ'in Fiyatlarının Kendi İçerisinde ve Rakipleri ile Kıyaslandığında Aşırı Fiyat Teşkil Etmediği Savunması

- (523) Teşebbüs fiyat karşılaştırmasında referans alınan fiyat ile aşırı fiyat iddiasına konu olan fiyat arasında aşırı ve hatta önemli ölçüde fark bulunsa da bunun fiyatlama uygulamasını otomatik olarak bir kötüye kullanma hali kılmayacağını ifade etmektedir.
- (524) PORT AKDENİZ'İN aşırı fiyatlama yaptığı iddiasının değerlendirildiği bölümde konteyner, dökme katı ve genel kargo yükleri için ayrı ayrı aşırı fiyat değerlendirilmesi yapılmıştır. Karşılaştırılan bütün teşebbüslerin fiili olarak belirlemiş olduğu fiyatlar dikkate alınmıştır. Konteyner elleçleme hizmetlerinde aşırı fiyat uygulanıp uygulanmadığının değerlendirildiği bölümde teşebbüsün kendi içerisinde fiyat maliyet farkı neticesinde ortaya çıkan kârlılık oranı ve diğer limanlarla karşılaştırmalı fiyat kârlılık analizlerinde teşebbüsün örneklem içerisinde yer alan limanlar arasında en yüksek fiyatı uyguladığı, kârlılık kıyaslamasında da yine en yüksek kârlılığa sahip olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte yalnızca ekonomik analiz verilerine dayanan bir değerlendirme yapılmasından kaçınmak üzere sektörün dinamikleri ile Antalya Limanı

özelinde maliyet ve kapasite gibi unsurlar bir bütün halinde ele alınarak teşebbüsün konteyner elleçleme hizmetleri pazarında uyguladığı fiyatların makul bir açıklamasının var olmadığı sonuç ve kanaatine varılmıştır.

- (525) Dökme katı ve genel kargo yüklemeleri için kötüye kullanmanın bulunduğu şekilde bir sonuca ulaşılmamıştır. Bu itibarla, söz konusu iki yükleme için aşırı fiyatlama iddiasına yönelik teşebbüsün savunmasının ilerleyen bölümlerinde yer verilen kısımlara ilişkin değerlendirmede bulunulmayacaktır.

Konteyner Hizmet Fiyatları ve Gelir-Gider Marjı Üzerinden Yapılan Savunma

- (526) Teşebbüs, PORT AKDENİZ'in müşterilerinin neredeyse tamamına indirimli tarife uyguladığını, konteyner ücretleri bakımından ülkemizde yaşanan döviz kuru artışları ve buna paralel olarak tüm sektörde gözlenen maliyet artışlarına paralel bir biçimde yükselen genel fiyat artışlarının üzerinde aşırı bir değişim olmadığını ifade etmektedir.
- (527) Ekonomik analiz kapsamında konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin yapılan testte gerek PORT AKDENİZ gerekse sektörün geneli tarafından liman hizmetlerine dair bildirilen tarifelerin büyük ölçüde USD cinsinden belirlendiği dikkate alınarak, gelir ve gider kalemleri ve böylelikle birim fiyatlar ve maliyetler üzerinde yıllar itibarıyla kurlardaki değişimden kaynaklanan etkilerin arındırabilmesi için, söz konusu verilerin de USD cinsinden hesaplanmasının uygun olduğu değerlendirilmiştir. Böylelikle uygulanan birim fiyatların ve katlanılan birim maliyetlerin kur etkilerinden arındırılmış düzey değerlerinin yıllar itibarıyla seyrinin takibi sağlanmıştır. Dolayısıyla ayrıntılarına ekonomik analizin yer aldığı kısımda yer verildiği üzere, söz konusu yöntem ile kur dalgalanmalarından arındırılmış, reel değerler üzerinden analiz yapılmıştır.

Tüm Faaliyetlerin Gelir-Gider Marj Oranları Üzerinden Yapılan Savunma

- (528) Teşebbüs tarafından konteyner, genel kargo ve dökme yüklere verdiği hizmetlerin yanında deniz araç hizmetleri ve yolcu hizmetleri gibi alanlarda da faaliyet gösterdiği, bu nedenle fiyat ve marj verilerinin belirli hizmetler bakımından değerlendirilmesinin en uygun yol olmayabileceği, PORT AKDENİZ'in aynı liman sahası ve tesislerini kullanarak farklı faaliyetlerden daha düşük veya daha yüksek gelir ve marjlar elde edebildiği, bunun da ticari hayatın akışına uygun olduğu, dolayısıyla bütün faaliyetlerden elde edilen gelir-gider marjlarının incelenmesinin önemli olduğunu ifade edilmektedir. Savunmanın devamında, hiçbir sektörde hangi marjın yüksek veya aşırı hangi marjın makul olduğuna ilişkin objektif bir kural veya kıstasın bulunmadığı, örneğin Avrupa Komisyonunun *Port of Helsingborg*¹³⁵ kararında bu marjların inceleme konusu dönemde %40 - %60 ve %50 - %70 oranlarında olduğu ifade edilmesine karşın yapılan incelemeler neticesinde Helsinki Limanının aşırı fiyatlama davranışı içerisinde olmadığı sonucuna ulaşıldığı belirtilmiştir.
- (529) Ekonomik analizde yük tipi bazında kârlılık oranlarının yanı sıra PORT AKDENİZ ve analize dâhil edilen diğer tüm limanların toplam liman faaliyetlerine ilişkin kârlılık göstergeleri dikkate alınarak karşılaştırma yapılmıştır. Herhangi bir belirsizliğe yer vermemek adına FAVÖK oranı, net kâr oranı ve gelir-gider marjı olmak üzere üç ayrı ölçüt üzerinden kıyaslamaya gidilmiştir. Ekonomik analizden elde edilen sonuçlar kapsamında PORT AKDENİZ'in gelir-gider marj oranına göre hesaplanan kârlılık oranlarının 2014-2019/6 döneminde ortalama %(.....) oranında olduğu ortaya konulmuştur. Söz konusu hesaplamaların teşebbüsün cevabi yazılarda gönderdiği veriler ile yapılmış olması nedeniyle verilerin doğruluğu hususunda sorumluluk soruşturma tarafına aittir. Sonuç olarak teşebbüsün gönderdiği veriler ile yapılan

¹³⁵ Case COMP/A.36.568/D3 –Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg.

ekonomik analizden çıkan sonuçlar esas alınacağından teşebbüsün bildirdiği kârlılık oranlarının değerlendirmeye alınamayacağı kanaatine varılmıştır.

- (530) Komisyonun *Port of Helsingborg kararı* incelendiğinde, incelemeye konu feribot hizmetlerinden elde edilen kârın, şirket seviyesinde kayda değer bir kâr büyüklüğüne yol açmadığının belirtildiği, kararın ekleri incelendiğinde ise 1993-2001 arası dönemde Port of Helsingborg'un brüt kâr marjının %0,5 ile %22,5 arasında, vergi öncesi kârının ise %0,5 ile %15,1 arasında değiştiği görülmektedir. Dolayısıyla PORT AKDENİZ'in ilgili karara yönelik belirttiği hususların gerçeği yansıtmadığı değerlendirilmektedir.

PORT AKDENİZ'in Konteyner Yükleme/Tasfiye Liste Fiyatlarında 2016 Yılından İtibaren Herhangi Bir Artış Olmadığı Savunması

- (531) Teşebbüs, Kurum tarafından kendilerine gönderilen soruşturma bildiriminde dökme ve genel yükte 2015 yılından, konteyner tarifelerinin 2016 yılından bu yana USD değerinde artış olmadığını ifade edildiğini, bu çerçevede teşebbüse atfedilebilecek icrai veya ihmali bir fiilin bulunmadığını ifade etmektedir.
- (532) Kurum tarafından teşebbüse gönderilen soruşturma bildiriminde PORT AKDENİZ'in hizmet verdiği müşterilerin %80-90'ını kapsayacak şekilde indirim uyguladığı ve yapılacak aşırı fiyat analizinde teşebbüsün uyguladığı gerçek fiyatların dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır. Önceki bölümlerde dosya kapsamında yapılan ekonomik analizde kurdaki dalgalanmaların etkilerini bertaraf etmek adına izlenen yöntemle ilişkin açıklamalara yer verilmiştir. Bu itibarla kur seviyesindeki değişimin fiyatlara yansımından dolayı tarifelerin artış gösterdiği yönündeki savunmaların kabul edilemeyeceği değerlendirilmektedir. Liste fiyatlarının uygulanan fiyatlar olmadığı yönündeki savunmaya ilişkin olarak yine önceki bölümlerde açıklandığı üzere teşebbüsün gönderdiği cevabi yazılardaki gelir ve gider kalemleri baz alınarak birim fiyat ve birim maliyet serileri oluşturulmuş dolayısıyla reelde elde edilen gerçek gelir ve katlanılan gerçek maliyetler üzerinden değerlendirme yapılmıştır.

Salt Döviz Kurunda Yaşanan Artış Nedeniyle Aşırı Fiyat İddiasında Bulunulmasının Mesnetsiz Olduğu Savunması

- (533) Teşebbüs, döviz kuru üzerinden belirlenen fiyatların TL karşılıklarının değişikliğe uğramasından kaynaklanan ve teşebbüsün kontrolü dışında bazı farkların olabileceğini ifade etmektedir.
- (534) Döviz kurundaki dalgalanmaların etkisini ortadan kaldırmak adına benimsenen yöntemle ilişkin açıklamalara önceki bölümlerde yer verilmiştir. Tekraren açıklamak gerekirse, PORT AKDENİZ'in birim fiyat ve birim maliyet serileri oluşturulurken yıllık ortalama birim fiyatların tespitinde iki farklı yaklaşım kullanılmıştır: İlk olarak PORT AKDENİZ tarafından yük türlerine göre her bir yıl içerisinde elde edilen toplam gelirler, aynı yıl içerisinde hizmet verilen toplam yük miktarına oranlanmak suretiyle TL cinsinden yıllık ortalama birim fiyatlar hesaplanmış; daha sonra ise ilgili dönem için TCMB tarafından yayımlanan ortalama satış kurları¹³⁶ esas alınmak suretiyle USD cinsinden ortalama birim fiyat serileri elde edilmiştir. Bunun yanında hizmet verilen yük miktarları, elde edilen gelirler ve döviz kurlarında gerçekleşen aylık dalgalanmaların etkilerini kontrol edebilmek için, yük türlerine göre her bir ayda kaydedilen gelirlerin ilgili ay için geçerli aylık USD kuruna oranlanması suretiyle USD cinsinden elde edilen gelirlerin 12 aylık toplamları hesaplanmış ve bulunan tutarlar aynı yıl içerisinde hizmet verilen toplam yük adedine oranlanmak suretiyle ikinci bir ortalama birim fiyat serisi türetilmiştir. Dolayısıyla hesaplanan *mark-up* ve kâr marjı oranları salt döviz kurundaki artışın TL'ye yansımaları

¹³⁶ 2014-2018 dönemi için yıllık, 2019 için ilk altı aylık olmak üzere, esas alınan ortalama kurlar aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

değil, tam aksine bu durumu önlemek için USD cinsinden hesaplanan birim fiyat ve birim maliyetler üzerinden yapılan analizleri içermektedir. Sonuç olarak kur artışının TL cinsinden birim fiyatları yüksek gösterme ihtimali bertaraf edildiğinden söz konusu savunmanın yerinde olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Döviz Kurundaki Artışın PORT AKDENİZ'in Maliyetlerini de Artırdığı Savunması

- (535) Teşebbüs, döviz kurundaki artışın doğrudan ya da dolaylı olarak maliyetleri de arttırdığını ifade etmektedir.
- (536) İlgili bölümlerde daha önce açıklandığı üzere dosya kapsamında döviz kurundaki dalgalanmaların etkilerinden arındırılmış birim fiyatlar ve birim maliyetler üzerinden analiz yapılmıştır.

Döviz Kurundaki Artışın PORT AKDENİZ'in İhracat Yapan Müşteriler Üzerinde Bir Etkisinin Bulunmadığı Savunması

- (537) Teşebbüs, tüm hizmetler bakımından kümülatif tonajlar dikkate alındığında, ihracat faaliyetlerinin ithalat faaliyetlerine ağır bastığını, ürünlerini ihraç eden müşterilerin ürünlerin karşılığını da döviz olarak aldığını, bu çerçevede ihracatçı müşterilerin liman maliyetlerinde yıllar içinde herhangi bir değişiklik olmadığını, ithalatçı müşterilerin de toplam faaliyetlerin küçük bir bölümünü oluşturduğunu, söz konusu müşterilerin ticari faaliyetleri açısından etkisini doğurabileceği paydanın oldukça sınırlı olduğunu ifade etmektedir.
- (538) Teşebbüsün savunmasında sunduğu veriler çerçevesinde yıllar itibarıyla aşağı yönde ve yukarı yönde değişmekle birlikte faaliyetlerinin yaklaşık dörtte üçü ihracatçı müşterilere, yaklaşık dörtte biri de ithalatçı müşterilere yöneliktir. Teşebbüsün aşırı fiyatlama davranışı içinde bulunmadığı iddiası soruşturma kapsamında açıklandığı üzere sadece yükleme ve boşaltma hizmeti bakımından değil, yük türüne göre ayrılmakla beraber bütün liman hizmetleri bakımından analize konu edilmiştir. PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetlerinde aşırı fiyat uyguladığı tespiti USD para birimi cinsinden hesaplanan birim fiyat ve maliyetleri içermektedir. Dolayısıyla kur artışından kaynaklı bir fiyat artışını değil USD cinsinden fiyatlardaki artışın aşırı olduğu tespit edilmiştir. İhracatçıların USD üzerinden ticaret yapıyor olması giderlerinin de USD cinsinden olduğunu gerçeğini değiştirmemekte, dolayısıyla kur etkisinden bağımsız olarak aşırı olduğu tespit edilen liman tarifelerin ihracatçıları etkilemediği savunması tutarlı bulunmamaktadır.

Kârlılık Oranlarının Hesaplanmasında Kambiyo Zararlarının Dikkate Alınmadığı ve Bunun da PORT AKDENİZ'e Gerçek Dışı Bir Kâr Oranının Atfedilmesi Sonucunu Doğurduğu Savunması

- (539) Teşebbüs, gelir ve giderlerin döviz endeksine bağlı olmasının sonucu olarak risklerin de döviz kuru (kambiyo riskleri) üzerinden değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir.
- (540) Ekonomik Analiz Raporu'nun son kısmında PORT AKDENİZ ile analize dâhil edilen tüm limanların yük tipi ayrımı yapılmaksızın tüm faaliyetlerinden elde ettikleri gelirler ve katlandıkları maliyetler üzerinden FAVÖK ve net kâr oranları hesaplanmıştır. Söz konusu kârlılık oranlarının hesabında teşebbüsler tarafından gönderilen verilerden herhangi bir maliyet kalemi düşülmediği gibi bu hesaplamalara esas teşkil eden verilerin temmininde PORT AKDENİZ'den veya soruşturma tarafı olmayan diğer teşebbüslerden kambiyo zararları veya sair giderlerin dâhil edilmemesi yönünde herhangi bir yönlendirme de yapılmamıştır. Yapılan hesaplamalar ve değerlendirmelere ilişkin ayrıntılı açıklamalar kararın ekonomik analiz kısmında yer almaktadır. Dolayısıyla

teşebbüsün kambiyo zararlarının kârlılık hesaplanmasında dikkate alınmadığı yönündeki savunmasının yerinde olmadığı kanaatine varılmıştır.

Konteyner Hizmetleri İçin PORT AKDENİZ'in Fiyatlarının Doğrudan Müşterilerine Yansıtılmadığı, Nihai Fatura Fiyatının Acenteler Tarafından Belirlendiği Savunması

- (541) Teşebbüs, limanda sunulan hizmetlerin tarifelerinin konteyner hatları tarafından misli ile ihracatçı firmalara yansıtıldığını, Antalya Limanında hizmet veren az sayıda konteyner acentesi olmasının yol açtığı acenteler arasında rekabetin azlığının liman müşterilerine fiyatların daha yüksek olarak yansıdığını ifade etmektedir.
- (542) Teşebbüs tarafından dile getirilen bu hususun teşebbüse yönelik yapılan aşırı fiyat değerlendirmesi ve analizine bir etkisi olmadığı, zira doğrudan teşebbüsün gelir ve gider kalemlerinden hesaplanan oranların sektördeki aracılardan liman kullanıcılarına yansıttıkları tutar ile bir bağının olmadığı hususu belirtilmelidir. Ayrıca yerinde incelemede elde edilen belgelerden PORT AKDENİZ'in, müşterilere uygulanan indirimler konusunda acenteleri bilgilendirdiği, uygulanacak fiyatlar konusunda acentelerin etkisinin bulunmadığı anlaşılmaktadır.

PORT AKDENİZ'in Fiyatlarının Rakiplerin Fiyatları ile Karşılaştırıldığında Aşırı Fiyat İddialarının Yersiz Olduğu Savunması

PORT AKDENİZ ve Emsal Gösterilen Limanların Tarifeleri Arasında Soruşturma Bildirimi'nde Belirtildiği Ölçüde Bir Fark Bulunmadığı ve Her Halükârda Tüm Fiyat Analizlerinin Fiiliyatta Uygulanan Fiyatlar Baz Alınarak Yapılması Gerektiği Savunması

- (543) Teşebbüs, uyguladığı indirimli dökme yük ve genel kargo tarifelerinin MIP'in ilgili tarifelerinden neredeyse her kalemde daha düşük olduğunu, PORT AKDENİZ'in temel faaliyet alanının konteyner olmadığını, daha çok dökme yük ve genel kargoya odaklandığını, buna rağmen indirimli konteyner tarifelerinin de MIP tarifeleri ile neredeyse aynı olduğunu, PORT AKDENİZ'in standart konteyner tarifeleri ve Soruşturma Bildirimi'nde emsal gösterilen Mersin ve İzmir limanlarının konteyner tarifelerinin birbirlerinden farklı ücretlendirildiği birçok kalemin bulunduğunu, dolayısıyla Soruşturma Bildirimi'nde ifade edilen farkın PORT AKDENİZ'in verileri ile bağdaşmadığını ifade etmektedir.
- (544) Teşebbüsün konteyner liman hizmetlerinde ağırlıklı olarak indirimli tarifeler uyguladığı dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in gönderdiği veriler kapsamında yapılan hesaplamalarda teşebbüsün liste fiyatları kullanılmamış, fiiliyatta uygulanan fiyatlara ve gerçek üstlenilen maliyetlere ulaşılmış ve bu kapsamda analiz yapılmıştır. Bununla birlikte yapılan analizde diğer limanların da uyguladığı indirimlerin dikkate alındığı gerçekleşen fiyatlar kullanılmıştır.
- (545) Konteyner elleçleme hizmetleri pazarında her bir liman özelinde farklı isimler altında birçok hizmet kaleminin var olduğu, dolayısıyla limanların kıyaslanmasında sıkıntılara yol açtığı bilinmektedir. Bu noktada sağlıklı bir kıyaslamaya gitmek ve teşebbüsün belirttiği hususu bertaraf etmek adına, yapılan ekonomik analizde yalnızca yükleme/boşaltma hizmetinden elde edilen gelir değil, analize dâhil edilen her bir limanın konteyner hizmetlerinden elde ettiği toplam gelir üzerinden birim fiyat ve birim maliyet serileri elde edilmiştir.

İzmir, Mersin Limanları ve Serbest Bölge ile PORT AKDENİZ'in Birbirlerinden Birçok Açıdan ve Önemli Ölçüde Farklılaştığı Savunması

- (546) Teşebbüs, Mersin ve İzmir limanlarının PORT AKDENİZ'e kıyasen kapasite avantajlarının olduğunu ve bahse konu avantajların bu limanların gerçekleştirmiş olduğu yüksek iş hacimlerini de beraberinde getirdiğini, PORT AKDENİZ ve kıyasen değerlendirilen limanların birçok açıdan birbirlerinden farklılaştığını ve bu nedenle fiyat karşılaştırması yapılırken bu unsurların özellikle dikkate alınması gerektiğini ifade etmektedir.
- (547) Analiz kısmında limanlar arasındaki maliyet yapılarındaki farklılıkları asgari seviyeye indirmek amacıyla izlenen yöntem açıklanmıştır. Ayrıca analizde yalnızca Mersin ve İzmir limanı değil, üç ayrı coğrafi bölgede kurulu bulunan toplam 13 liman analize dâhil edilmiş ve analiz sonucunda konteyner hizmetleri için PORT AKDENİZ'den daha yüksek yıllık ortalama birim fiyat uygulayan herhangi bir liman tespit edilememiştir. Dolayısıyla teşebbüsün belirttiği kapasite ve maliyet yapılarındaki farklılıklar değerlendirmeye alınmış olmakla birlikte, söz konusu unsurların analiz sonucu ortaya çıkan fiyatları açıklar nitelikte olmadığı sonuç ve kanaatine varılmıştır.

ASBAŞ'ın Serbest Bölge Niteliğinden Dolayı Diğer İşletmelerin Tabi Olmadığı Avantajlı Düzenlemelerden Yararlanabildiği Savunması

- (548) Teşebbüs, ASBAŞ'ın serbest bölgelerin sahip olduğu vergi avantajlarının, orta ve uzun vadede geleceği planlayabilme imkânlarının, kar transferi, ticaret kolaylığı vb. avantajlarının liman hizmetleri fiyatlandırma politikalarına yansıdığını ifade etmektedir.
- (549) Savunmanın "Pazara yeni girişler" başlıklı bölümünde ASBAŞ'a yönelik yapılan değerlendirmeler kapsamında ASBAŞ'ın PORT AKDENİZ'e ikame edilebilirliğinin sınırlı seviyede kaldığı hususu belirtilmiştir. Aşırı fiyatlandırma yoluyla Kanun'un ihlal edildiğinin değerlendirildiği konteyner liman hizmetleri bakımından ise ASBAŞ'ın hizmeti bulunmadığından analize dâhil edilmemiştir.

Fiyat Karşılaştırılması Yapılırken Yurtdışında Benzer Hizmetleri Sunan Pazar Oyuncularının da Dikkate Alınması Gerektiği Savunması

- (550) Teşebbüs, geçmiş Kurul içtihatları ışığında ilgili coğrafi pazarın sınırlarının dışındaki muadil hizmetleri sağlayan yurt içi ve yurt dışı teşebbüslerin fiyatları ile karşılaştırılması gerektiğini ifade etmektedir.
- (551) Yapılan ekonomik analiz kapsamında PORT AKDENİZ'in uyguladığı fiyatların ülkemizde faaliyet gösteren ve farklı coğrafi pazarlarda yer alan liman hizmet fiyatları ile karşılaştırması yapılmakla beraber, ülkemiz dışındaki muadil liman hizmet fiyatları ile karşılaştırmanın sağlıklı bir değerlendirme olmayacağı düşünülerek yapılmamıştır. Zira konteyner hizmetlerine ilişkin yurt dışındaki muadil limanların yayınlanan standart tarifelerine ulaşılabilmiş olmakla birlikte, bu tarifelerin PORT AKDENİZ'in gerçekte katlanılan maliyetler ile elde edilen gelirlerinden hesaplanan birim fiyatları ile kıyaslanmanın sağlıklı sonuçlar ortaya koymayacağı kanaatine varılmıştır. Dökme katı ve genel kargo yüklemelerinde ise herhangi bir tarife bilgisine ulaşmak mümkün görünmemektedir. Nitekim düzensiz hatlarla taşınan konteyner dışındaki dökme katı ve genel kargo yükleri navlun sözleşmeleri kapsamında taşınmaktadırlar. Dökme katı ve genel kargo yükleri için ücret genellikle yükün cinsi, miktarı, boşaltma hızı vb. birçok faktör değerlendirilerek liman ve alıcı arasında belirlenmektedir. Dolayısıyla bu hizmetlere ilişkin PORT AKDENİZ'in uyguladığı fiyatlar ile karşılaştırılabilir nitelikte veriler sağlanamamıştır.

Ankara 6. İdare Mahkemesinin Sahibinden.com Kararı ve Aşırı Fiyatlandırma İctihadına Yansımalarının Kabul Edilmesi Gerektiği İddiası

- (552) Teşebbüsün savunmasında,

- Ankara 6. İdare Mahkemesinin, 2019/946 esas ve 2019/2625 karar numaralı *Sahibinden.com* kararında Kurulun idari para cezası içerir kararının iptal edildiği ve aşırı fiyat tespitine varılması ve bu temelde idari para cezası verilebilmesi için bir takım standartlar belirlendiği, bu nedenle kararın hukuki standartlara ilişkin önemli bir emsal karar olduğu,
- Mahkemenin, aşırı fiyatlandırmaya dair müdahale uygulamasının son derece sınırlı ve istisnai olarak kabul gördüğünü, zira istisnai olarak yapılması gereken bir müdahalenin mevcut durumda pazarda suni koşullar yaratarak olası girişleri engelleyebileceği, tüketici refahını çok açık bir şekilde ihlal ettiği ispat edilemeyen fiyat artışlarına müdahalenin rekabet hukuku kapsamında uygulama bulamayacağını belirttiği, mezkur karar kapsamındaki en önemli çıkarımlardan birinin ispat standardının “neredeyse kesin olarak ne olduğunun” ispat edilmesi gerektiği olduğu,
- Nihai olarak, *Sahibinden.com* kararı ile yaratılan içtihadın işbu soruşturma bakımından da takip edilmesi gerektiği ve ilgili ispat koşullarının şüpheye mahal vermeyecek analizlerle ortaya koyulamadığı için işbu soruşturmanın temelinde yatan iddiaların hukuka aykırı olduğu

ifade edilmiştir.

- (553) Aşırı fiyatlandırma davranışının rekabet hukukunun en tartışmalı alanlarından biri olduğu gerçektir. Bir yanda aşırı fiyatlandırma sonucunda rekabetçi bir piyasada bulunması beklenen ürünün gerçek değerinin ortaya çıkamaması ve tüketici fazlasının bir kısmının pazar gücüne sahip üretici firmaya transfer edilmesi, diğer kısmının ise kaybolması; diğer yanda ise yüksek fiyatların sağlayacağı pazara yeni girişlerin engellenmesi, yatırım ve inovasyon güdüsünün azaltılması ile rekabet otoritelerinin uygulamada karşılaşılabileceği aşırı fiyat tespitindeki yapılabilecek hataların, yaptırımların ve tedbir uygulamalarının neden olabileceği zararlar yer almaktadır. Bu nedenle *Sahibinden.com* kararında yer alan karşı oy gerekçesinde de yer aldığı üzere rekabet otoritelerince yapılabilecek müdahaleler noktasında farklı yaklaşımlar gözlenmekte, ABD’de aşırı fiyatlamaya rekabet hukuku çerçevesinde müdahale edilmezken AB rekabet hukukunda aşırı fiyat “Doğrudan ya da dolaylı olarak haksız alım ya da satış fiyatları uygulamak” suretiyle hâkim durumun kötüye kullanılması kabul edilmektedir. Dolayısıyla aşırı fiyata müdahale her ne kadar olumsuz sonuçlar doğurma potansiyeline sahipse de aksi bir tutumun ortaya çıkaracağı olumsuz sonuçlar AB rekabet hukuku kapsamında dikkate değer görülmektedir.
- (554) *Sahibinden.com*’a ilişkin mahkeme kararı işbu soruşturma açısından önemli ve yol göstericidir. Zira gerek karşı oy gerekçesinde, gerek mahkeme kararında, gerekse öğretilerde yer alan endişeler soruşturma sürecinde titizlikle dikkate alınmış ve dosya kapsamında yapılan tespit ve değerlendirmelere yansıtılmıştır. Bu çerçevede mahkemenin *Sahibinden.com* kararında yer verdiği tespitlere dosya konusu şartlara uyduğu ölçüde bakmak gerekir.
- (555) Dosya kapsamında yer alan iddiaların değerlendirilmesinde teşebbüste gerçekleştirilen yerinde incelemede elde edilen bilgi ve belgelerin yanı sıra PORT AKDENİZ’i kullanan ya da PORT AKDENİZ dışında bir liman vasıtasıyla deniz yolu ile ticaret gerçekleştiren çeşitli teşebbüslerin görüşleri, PORT AKDENİZ ile aynı ya da yakın coğrafi pazarda faaliyet gösteren limanların beyanları ile dosya konusu iddialar ile ilgili görülen çeşitli kamu kurumları ve birlikler ile gerçekleştirilen görüşmelerden faydalanılmıştır. Özellikle taraf teşebbüs ve diğer limanlardan gelen bilgiler üzerinden ekonomik analizler gerçekleştirilmiş ve hazırlanan Ekonomik Analiz Raporu doğrultusunda iddialar temellendirilmiştir.

- (556) Aşırı fiyatlandırma iddialarının değerlendirilmesi için iktisadi analizin hazırlanması adına soruşturma tarafı PORT AKDENİZ de dâhil olmak üzere farklı bölgelerde faaliyet gösteren toplam 39 ayrı limandan¹³⁷ bilgi istenmiştir. Böylece farklı bölgelerden azami sayıda limanın analize dâhil edilebilmesi amacıyla bilgi talep edilen liman sayısı olabildiğince yüksek tutulmuştur. *Sahibinden.com* kararında da vurgulandığı üzere ekonomik analizde ekonomik değer testinin iki aşaması da incelenmiştir. Ekonomik değer testinin ilk aşaması olarak PORT AKDENİZ tarafından yıllar itibarıyla her bir ilgili ürün pazarı için uygulanan birim fiyatlara, katlanılan birim maliyetlere ve söz konusu hizmetlere ilişkin kaydedilen kârlılık göstergelerine; ardından testin ikinci aşaması olarak bilgi talep edilen limanlar ile PORT AKDENİZ'in her bir yük türü için yapılan birim fiyat ve kârlılık karşılaştırmalarına yer verilmiş, devamında PORT AKDENİZ'in tüm liman hizmetleri bağlamında FAVÖK oranına, net kâr oranına ve gelir-gider marjına göre diğer limanlarla kârlılık karşılaştırmaları yapılmıştır.
- (557) Ekonomik analiz kapsamında ulaşılan sonuçlar ile birlikte dosya konusu ilgili pazarın özellikleri ile dinamikleri, soruşturma tarafının gerekçeleri, ilgili tarafların görüşleri gibi niteliksel unsurlar da dosya kapsamında yapılan değerlendirmede dikkate alınmıştır.
- (558) Fiyat karşılaştırılması yapılırken yurtdışında benzer hizmetleri sunan pazar oyuncularının da dikkate alınması gerektiği savunmasına ilişkin olarak ise gerçekleştirilen ekonomik analiz kapsamında PORT AKDENİZ'in, yurtdışındaki muadil liman hizmet fiyatları ile karşılaştırmanın sağlıklı bir değerlendirme olmayacağı kanaatine ulaşılmıştır. Bu çerçevede konteyner hizmetlerine ilişkin yurt dışındaki muadil limanların yayınlanan standart tarifelerine ulaşılabilmiş olmakla birlikte, bu tarifelerin PORT AKDENİZ'in gerçekte katlanılan maliyetler ile elde edilen gelirlerinden hesaplanan birim fiyatları ile kıyaslanmasının sağlıklı sonuçlar ortaya koymayacağı, dökme katı ve genel kargo elleçlemelerinde ise herhangi bir tarife bilgisine ulaşmak mümkün olmadığı, dökme katı ve genel kargo yükleri için ücret genellikle yükün cinsi, miktarı, boşaltma hızı vb. birçok faktör değerlendirilerek liman ve alıcı arasında belirlendiği, dolayısıyla bu hizmetlere ilişkin PORT AKDENİZ'in uyguladığı fiyatlar ile karşılaştırılabilir nitelikte veriler sağlanamadığı değerlendirilmiştir.
- (559) Bu kapsamda soruşturma kapsamında yapılan tüm değerlendirmeler çok çeşitli hukuki ve ekonomik delillerle gerekçelendirilmiş ve *Sahibinden.com* kararı başta olmak üzere Komisyon ve Kurul kararlarına paralel olarak şüpheye yer vermeyecek analizlerle ortaya koyulmuştur.

Aşırı Fiyat İddiasına Dair Ekonomik Analizlere İlişkin Savunmalar

- (560) Teşebbüsün savunmasında;
- Ortalama fiyat verilerinin yük türünden elde edilen tüm gelirler üzerinden hesaplanmasının hatalı olduğu, nitekim bu şekilde yapılan bir hesaplamanın gerçek fiyatlara ulaşma hususunda hatalı sonuçlar vereceği,
 - Liman hizmetlerinde ortak maliyetlerin hizmet bazında nasıl ayrıştırılacağına dair bir kesinlik bulunmadığı, soruşturma heyetinin birçok limandan bilgi istediği yazıda maliyet ayrıştırmasına ilişkin yöntemi belirtmemiş olmasının yeknesak bir metoda dayalı analizi engellediği, örnek olarak her bir limanın kambiyo giderlerini maliyet hesaplarına dâhil edip etmediklerinin anlaşılmadığı, sonuç olarak kesin çizgilerle belirlenemeyen bir maliyet ayrıştırmasından hareketle teşebbüsün karlılık düzeyinin

¹³⁷ Bunlardan üçünün üçüncü kişilere hizmet vermediği, beşinden uygun veri elde edilmediği dikkate alınarak Soruşturma Raporu'ndaki değerlendirmeler 31 limanın dâhil olduğu analizin kapsamında yapılmıştır.

tespit edilmesi ve fiyatlama politikalarına müdahale edilmesinin haksız bir müdahale olduğu,

- PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlama yapıp yapmadığının analizinde maliyet kalemleri içerisinde kambiyo giderlerinin dâhil edilmediğinin anlaşıldığı, bu durumun da teşebbüsün yük birimi başına düşen maliyetini olduğundan daha düşük gösterdiği, örnek olarak teşebbüsün 2018 yılındaki maliyet hesaplamasına kambiyo giderlerinin dâhil edilmemesi sebebiyle konteyner hizmeti için hesaplamadaki hata oranının %127 olduğu,
- PORT AKDENİZ'in kambiyo giderlerinin dikkate alınması şeklindeki savunmasına yönelik olarak soruşturma heyeti tarafından FAVÖK oranlarına bakılarak karşılaştırma yapıldığı ve FAVÖK değerlerinin kambiyo giderlerini içerdiğini belirttiği, ancak FAVÖK değerinin yük tipi bazında bir karlılık verisi sunmamasından dolayı bu değerlendirmenin yeterli olmadığı,
- FAVÖK değerlerine göre yapılan kıyaslamaların PORT AKDENİZ lehine olduğu, zira PORT AKDENİZ'in en yüksek karlılığa sahip teşebbüs olmadığı,
- Fiyatlamasının aşırı olduğu gerekçesiyle yapılan müdahalenin çoğunlukla piyasa işleyişine zarar verdiği, müdahalenin gerekli olduğu durumda dahi bunun rekabet otoritesi tarafından değil sektörel düzenleyici tarafından yapılması gerektiği,
- Ekonomik değer testinin istatistiki veya ekonomik bir test olmadığı, test edilebilecek bir hipotez dahi bulunmadığı, nitekim hangi fiyatlamasının "aşırı" olduğuna dair bir eşik belirlemenin mümkün olmadığı, dolayısıyla PORT AKDENİZ'in hangi fiyatlamasının hukuka aykırı olacağını bilmesi ve ona göre davranmasının mümkün olmadığı,
- Bir ürün veya hizmetinin ekonomik değerinin ne olduğunun veya nasıl ölçüleceğinin muğlak olduğu, dosya kapsamında ekonomik değer kavramının yalnızca maliyetler dikkate alınarak değerlendirildiği, ancak maliyetlere ilaveten tüketici faydası ve tüketicinin ürüne atfettiği değer de hesaba katılması gerektiği,
- PORT AKDENİZ'in sunduğu hizmetin ekonomik değerini ortaya koyabilmek için "referans fiyatlarla" yapılan kıyaslamaların PORT AKDENİZ müşterilerinin PORT AKDENİZ'in hizmetlerine atfettiği değeri ortaya koyamayacağı, diğer limanların fiyatları ile yapılan kıyaslamaların yalnızca PORT AKDENİZ'in fiyatlarının diğer limanlardan ne kadar farklı olduğunu gösterdiği, bu verinin ise yerleşik içtihadı göre aşırı fiyatı ortaya koyma hususunda tek başına yeterli olamayacağı,
- Konteyner elleçleme hizmetlerine ilişkin yer verilen fiyat artışlarının iddia edildiği kadar yüksek olmadığı, zira hesaplanan ortalama fiyatların nominal değerler olduğu, reel düzeydeki artışları görebilmek için USD para biriminin kendi içerisindeki değer kaybının da dikkate alınması gerektiği, PORT AKDENİZ'in USD bazında reel olarak fiyat artışının 2014-2015 ile 2016-2018 kümülatif dönemleri arasında %3,7; 2014-2015 ile 2016-2019(6) kümülatif dönemleri arasında ise sadece %2,4 oranında seyrettiği ve bu fiyat artışlarının aşırı olarak değerlendirilmesinin mümkün olmadığı,
- PORT AKDENİZ'in karlılık oranlarının yüzlerce alt sektörü kapsayan ulaştırma ve depolama, imalat, inşaat gibi üst sektörler düzeyindeki karlılık oranları ile karşılaştırıldığı, konteyner elleçleme düzeyinde dahi yapılan toplulaştırmalar aşırı fiyatlama iddiasını hangi alt ürün ve hizmete yönelik olduğu hususunda belirsizliğe yol açmaktayken sektörler üstü bir sınıflama düzeyinde yapılan karlılık değerlendirmelerinin rekabet hukuku ve iktisadının analiz yöntemleri bakımından açıklayıcı bir değeri bulunmadığı,

- İSO tarafından açıklanan en büyük 500 sanayi kuruluşunun içindeki 249 şirketin verilerinin dikkate alınarak kıyaslama yapılmasının hatalı olduğu, zira bu teşebbüslerin sanayi sektöründe faaliyet göstermesi itibarıyla limancılık hizmetleri ile kıyaslanmaması gerektiği,
- “Batı Akdeniz” bölgesi olarak belirlenen coğrafi pazardaki koşulların diğer pazarlardaki koşullardan önemli ölçüde ayrıştığı kabul edilmesi gerektiği, pazar koşulları önemli ölçüde farklılaşan diğer bölgelerdeki limanların fiyatlarının da farklı olmasının son derece normal olduğu, ayrıca limanların fiziksel özelliklerindeki farklılıkların fiyatlar arasındaki farka etki ettiği gerçeğinin dikkate alınarak iktisadi analiz yapılması gerektiği,
- Grafik 5’te gösterilen, PORT AKDENİZ’in fiyatı ile ona en yakın ikinci fiyat arasındaki farkın ne kadar olduğunun değerlendirilmesi gerektiği, zira bu liman ile PORT AKDENİZ arasındaki rekabetin görece olarak daha yoğun olduğunun söylenebileceği, bu durumda PORT AKDENİZ’in kötüye kullanma iddiası yerine rekabetçi bir çerçevede mücadele ettiğini söylemenin mümkün olacağı,
- Konteyner hizmetlerine ilişkin verilerin yer aldığı Tablo 41 ve Tablo 42’de yer alan liman sayısının kıyaslamaya gidilmek için yetersiz olduğu, konteyner elleçleme hizmetleri için coğrafi pazarın belirlenmesine yönelik yapılan analizde Ege Bölgesindeki ağırlıklı ortalama fiyatlarının analize dâhil edildiği, ancak aşırı fiyat iddialarının değerlendirildiği bölümdeki karlılık analizinde Ege Bölgesindeki limanların verilerinin yapılan karşılaştırmaya dâhil edilmediği, diğer bölgelerden ise yeterli sayıdaki limanın analize dâhil edilmediği, Tablo 44’teki kâr marjı kıyaslamasının yalnızca beş limanın verisine dayanılarak yapıldığı, dolayısıyla kâr marjı karşılaştırmalarının eksik veriye dayandığı, bununla birlikte en yüksek kâr marjına sahip liman olunmasının tek başına aşırı fiyatlamayı göstermeyeceği, sonuç olarak fiyat-maliyet ve karlılık analizlerinin eksik bilgiye dayanılarak yapıldığı,
- FAVÖK, net kâr oranı ve toplam gelir-gider oranları üzerinden yapılan karşılaştırmaların PORT AKDENİZ’in lehine sonuç verdiği, zira PORT AKDENİZ’in bu oranların hepsi ve incelenen tüm yıllar için en yüksek kara sahip teşebbüs olmadığı, başka limanların daha yüksek karlılığa sahip olduğu durumda PORT AKDENİZ’in aşırı fiyatlama yaptığı iddiasının reddedilmesi gerektiği,
- Kambiyo giderleri dikkate alındığında konteyner elleçleme hizmetleri pazarında teşebbüsün kâr marjının Rapor’da yer verilenden daha düşük olduğu, özellikle 2016 ve 2018 yıllarındaki kambiyo gideri dâhil kâr marjının “güvenli liman” kâr marjından düşük olduğu, bu marjın üzerinde kalan tek yılın 2017 olduğu, bununla birlikte kambiyo giderleri dâhil hesaplanan 2017 yılı %(.)’luk marjın PORT AKDENİZ’e sayısal olarak en yakın limanın %(.)’lik marjından düşük olduğu, dolayısıyla PORT AKDENİZ’in en yüksek kâr marjına sahip liman olmadığı gerçeğinde aşırı fiyatlama iddiasının mümkün olmadığı,
- “hangi fiyat seviyesinin aşırı kabul edileceği” hakkındaki değerlendirmeler incelendiğinde; bir “karar parametresi” (veya referans değişkeni) belirlendiği; fakat bu karar parametresi için bir “karar değeri” veya “karar eşiği” belirlenmediği,
- Analizde kullanılan karar parametrelerinin neden ve hangi gerekçeye dayanılarak referans parametreler olarak seçildiğinin nedenlerinin belli olmadığı ve bu hususa yönelik herhangi bir açıklama veya içtihat örneği sunulmadığı,
- Kabul edilen karar parametreleri ve karar eşikleri altında dahi gerçeği yansıtacak şekilde hesaplanacak kâr marjları dikkate alındığında PORT AKDENİZ’in aşırı fiyatlama ihlali içinde olmadığı,

- Aşırı fiyatın tespiti için genel geçer bir kuralın bulunmadığı bir durumda, teşebbüse isnat edilen ihlal iddiasının öznel değerlendirmelere dayanmamasını gerektirdiği, ancak halihazırda aşırı fiyat iddiasının şüpheye yer vermeyecek şekilde ortaya konamadığı,
- Kambiyo giderleri hesaba katıldığında dökme katı ve genel kargo elleçleme hizmetleri pazarında PORT AKDENİZ'in karlılık oranlarının tespit edilenden daha düşük olduğu, USD para birimindeki enflasyon kaynaklı değer kaybı dikkate alındığında PORT AKDENİZ'in fiyatlarının reel anlamda gösterilenden daha az yükseldiği, PORT AKDENİZ'in dökme katı ve genel kargo yükleri için kâr marjının örneklem ortalamasından düşük veya ortalamaya çok yakın olduğu

ifade edilmiştir.

- (561) Teşebbüsün yukarıda özetlenen savunmalarına ilişkin değerlendirmelere 25.06.2020 tarihli ve 2020-EAA-07 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda yer verilmiştir.
- (562) Buna ek olarak monopol yapıdaki bir teşebbüsün denge fiyat ve miktar seviyeleri, talebin büyüklüğü, talep eğrisinin eğimi ve monopolün sabit marjinal maliyetine bağlı olarak belirlendiği, bu durumda fiyatın belli bir seviyede gözlenmesinin belli ekonomik sebepleri olduğu, dolayısıyla farklı arz ve talep koşullarında faaliyet gösteren ve farklı fiziki ve teknik özelliklere sahip teşebbüslerin farklı fiyat seviyelerini uygulamalarının doğal bir sonuç olduğu, bu sebeplerle bu fiyat seviyelerinin arkasında yatan ekonomik nedenleri, arz ve talep koşullarını tam olarak analiz etmeden salt bir sonuç gözlemi olarak limanlar arasındaki fiyat farklılıklarını sunmasının eksik bir incelemeye dayandığı iddia edilmektedir.
- (563) Dosya kapsamında farklı coğrafi bölgelerde farklı arz ve talep yapılarının olduğundan hareketle ilgili coğrafi pazar Batı Akdeniz bölgesi olarak tanımlanmıştır. Bunun yanı sıra farklı coğrafi bölgelerdeki limanlarla yapılan kıyaslamaların yanı sıra, aşırı fiyatlandırma yapıldığı sonucuna salt bu değerlendirme ile ulaşılmamış, PORT AKDENİZ'in kendi iç dinamikleri, pazarın yapısı, arz ve talep yönlü etkiler değerlendirmeye alınmıştır. Nitekim *Sahibinden.com* kararında da mahkeme, farklı coğrafi pazarlardaki teşebbüslerle yapılan kıyaslamaların yanı sıra, farklı coğrafyalarda ve özellikle küresel oyuncuların bulunduğu ülkelerle de fiyat karşılaştırması yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Dolayısıyla, aşırı fiyatlandırmanın tespitinde her bir teşebbüsün farklı arz ve talep koşullarının bulunduğu göz önüne alınmakla birlikte, aşırı fiyatın tespitinde diğer ilgili coğrafi pazarlarla yapılan kıyaslamaların da analize dâhil edilmesi gerektiği görülmektedir. Bunun yanı sıra, teşebbüsün bu yöndeki savunmasının Ege Bölgesindeki limanların verilerinin yapılan karşılaştırmaya dâhil edilmediği, diğer bölgelerden ise yeterli sayıda limanın analize dâhil edilmediği yönündeki savunmalarıyla çeliştiği de belirtilmelidir.
- (564) Soruşturma tarafının PORT AKDENİZ olması itibarıyla soruşturma sürecinde PORT AKDENİZ'in fiyat hareketlerine odaklanılmıştır. Öte yandan, analizde kullanılan verilerden diğerlerine kıyasla dikkat çekici şekilde farklı olan limanlarla iletişim kurulmuş ve buna dair açıklamaları istenmiştir. Bununla birlikte, Kurumun gözlenen fiyat farklılıklarını açıklamak gibi bir zorunluluğu bulunmamaktadır.
- (565) Savunmada ilaveten, aşırı fiyatlandırma iddialarının FAVÖK değerlerine dayandırılmasının doğru bir yöntem olmadığı ve gelir-gider marjı parametresinin özellikle "gider" kısmına dâhil olduğunun izah edilmediği ileri sürülmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere, aşırı fiyat analizinde ilk olarak PORT AKDENİZ tarafından yıllar itibarıyla her bir ilgili ürün pazarı için uygulanan birim fiyatlara, katılan birim maliyetlere ve söz konusu hizmetlere ilişkin kaydedilen kârlılık göstergelerine; ardından

ikinci olarak bilgi talep edilen limanlar ile PORT AKDENİZ'in her bir yük türü için yapılan birim fiyat ve kârlılık karşılaştırmalarına, PORT AKDENİZ'in tüm liman hizmetleri bağlamında FAVÖK oranına, net kâr oranına ve gelir-gider marjına göre diğer limanlarla kârlılık karşılaştırmaları yapılmıştır. Bu bakımdan aşırı fiyatlama iddialarının salt FAVÖK değerlerine dayandırıldığı yönündeki savunmalara katılmak mümkün görünmemektedir. Gelir-gider marjı parametresindeki "gider" in hesaplanmasında limanlar tarafından bildirilen toplam liman giderleri dikkate alınmıştır.

I.5.3.2.4. PORT AKDENİZ Tarafından Sunulan Ekonomik Analiz Hakkında Yapılan Yorumlara İlişkin Savunmalar

(566) Teşebbüsün savunmasında;

- EAAD tarafından yapılan analizde her bir yük tipi için sunulan tüm hizmetlerden elde edilen gelirler üzerinden birim fiyatların hesaplandığı, buna karşılık teşebbüs tarafından gönderilen ekonomik analizde sadece yükleme tahliye hizmetine ilişkin gelir ve maliyet verileri ile çalışıldığı, bu analize istinaden EAAD tarafından yapılan değerlendirmede salt yükleme tahliye hizmetlerine ilişkin gelir ve maliyet verilerinin kullanılmasının sağlıklı olmayacağına belirtilmiştir, ancak bu değerlendirmenin aksine tüm hizmet kalemleri üzerinden hesaplanan gelir ve maliyet kalemlerinin gerçeği yansıtmayacağı, zira yük türüne göre sunulan tüm hizmet üzerinden yapılan hesaplamada, farklı birimlerle ölçülen hizmetlerin tek bir birim cinsinden ortalamasının alınması sebebiyle alt hizmet fiyatlarının değişmemesine rağmen aynı tonajdaki yükler için farklı fiyatların hesaplanması sorunu ortaya çıktığı,
- EAAD tarafından ortalama elleçleme geliri hesaplanması yoluyla teşebbüslerin muhasebe kayıt sisteminden kaynaklanacak farklılıkların asgariye indirilmesinin temin edileceğinin belirtildiği ancak, aşırı fiyat incelemesinin alt hizmet birimleri bazında yapılmasında herhangi bir muhasebe kayıt sistemi farklılığından ötürü sorun yaşanmayacağına tahmin edildiği, bütün limanların alt hizmetler bazında gelir ve hacim verileri tutabildikleri,
- Bu sebeplerle belli bir yük türü altında sunulan tüm hizmetlere dair gelir ve maliyetlerin dikkate alınmasının "daha iyi bir yöntem" olduğu düşüncesine katılmanın mümkün olmadığı, EAAD tarafından benimsenen toplu veri yönteminin aynı limandan hizmet alan müşteriler arasında bile farklı ortalama fiyatlar hesaplanmasına yol açabileceği,
- Farklı alt hizmetlerin farklı müşterilerce farklı tarihlerde farklı yoğunlukta kullanılabilmesinin mümkün olması, elleçleme hizmeti altındaki tüm hizmetlerin hepsinin aynı anda kullanılmasının gerekmemesi, bu alt hizmetlerin her müşteri için aynı sabit oranlarda talep edilme zorunluluğu bulunmaması sebepleriyle alt hizmetlerin fiyatlarında bir değişiklik olmamasına rağmen "ortalama elleçleme fiyatında" dalgalanmalar görülmesi gibi bir sonuç ortaya çıkabildiği,
- Hangi alt hizmet kapsamında ihlal şüphesi bulunduğu ortaya konulamadığı, dolayısıyla ihlal kararı verilmesi durumunda PORT AKDENİZ'in hangi hizmet için davranışsal tedbirle karşı karşıya kalacağını bilmediği,
- Şikâyetçilerin iddiaları doğrultusunda yükleme/tahliye hizmetinde aşırı fiyat uygulandığı iddiası kapsamında soruşturma açıldığı, ancak ortalama elleçleme fiyatı üzerinden yapılan analiz sonucunda yalnızca yükleme/tahliye değil tüm alt hizmetlerin fiyatlarının aşırı olduğunun varsayıldığı,
- EAAD'nin PORT AKDENİZ'in sunduğu maliyet verilerinin tutarsız olduğunu değerlendirdiği, ancak kambiyo giderleri dâhil edildiğinde ve salt yükleme/tahliye

hizmetine ilişkin analiz yapıldığından EAAD'nin bahsettiği tutarsızlığın ortadan kalktığı,

- PORT AKDENİZ'in ekonomik analizinde eğer aşırı fiyat varsa "gerek şart" olarak "kâr marjlarında oluşan değişikliklerin kalıcı olması ve dolayısıyla durağan olmaması beklenir" ön savının test edildiği, sonuçta PORT AKDENİZ'in kâr marjlarının durağan olduğunun gösterildiği, ancak EAAD'nin "gerek şart" hipotezinin bir teoriye dayanmadığını belirttiği, olay özelinde değerlendirme yapılmaksızın sadece teoride ve içtihatla bir örneği olmadığı gerekçesiyle bir analizi dikkate almamanın doğru bir yaklaşım olmadığı,
- PORT AKDENİZ'in TL cinsinden fiyatlar ile USD/TL kuru arasındaki eşbütünlüşme analizine ilişkin EAAD'nin yaptığı değerlendirmede teşebbüsün analizine teknik bir itirazın olmadığına ulaşıldığı, EAAD'nin sadece zaten USD cinsinden ayarlanmış tarifelerin USD/TL kurundaki değişikliklere göre TL cinsinden fiyatlandırılmasının normal olduğunu ve bunu test etmenin de anlamı olmadığı belirttiğini, burada dikkat çeken hususun USD cinsinden belirlenmiş indirimli satış fiyatlarının sabit kalıp, TL cinsinden fiyatlamaların USD/TL kurundaki değişimlere göre dalgalanması rekabet hukuku ihlali sayılmaması gerektiği olduğu,
- PORT AKDENİZ tarafından yapılan analizde tahmin edilen fiyat-kur esneklik değerlerinin; PORT AKDENİZ'in TL cinsinden fiyatlamalarını USD/TL kurundaki değişimlere uygun şekilde belirlediğinin ve PORT AKDENİZ'in kur değişimlerinin üzerinde oransal olarak aşırılık içerecek yükseklikte fiyat belirlemediğini gösterdiği, kurdaki değişimlerle uyumlu fiyat belirlemenin rekabet ihlali sayılmayacağı, kur yükselirken teşebbüslerin kuru sabitlemek gibi bir yükümlülüğünün bulunmadığı

ifade edilmiştir.

- (567) Teşebbüsün yukarıda özetlenen savunmalarına ilişkin değerlendirmelere 25.06.2020 tarihli ve 2020-EAA-07 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda yer verilmiştir. Sözü edilen Rapor'da da belirtildiği üzere, savunmada belirtilen hususların 06.04.2020 tarihli ve 2020-EAA-03 sayılı Ekonomik Analiz Raporu'nda ve dolayısıyla Soruşturma Raporu'nda ulaşılan sonuçları değiştirecek nitelikte olmadığı değerlendirilmektedir.

Teşebbüsün 2020-EAA-07 sayılı EAAD raporuna ilişkin yaptığı savunmalar

- (568) Teşebbüs savunmasında;

- Ortak şokların yokluğunda dahi korelasyon analizinin çeşitli sorunlar teşkil ettiği, gecikmeli fiyat tepkilerinin olduğu durumda korelasyon analizinin yanlış biçimde bahse konu teşebbüsleri farklı pazarlardaymış gibi gösterebileceği, PORT AKDENİZ'in Ege Bölgesi veya Doğu Akdeniz Bölgesi limanlarıyla aynı pazarda olmadığı iddiasını desteklemek için sunulan korelasyon analizinin gerçekliği yansıtmadığı,
- Ortalama gelir verisinin gerçeği yansıtmadığı, zira incelenen pazarda tek bir hizmet kaleminden ziyade birden fazla hizmet sunulması itibarıyla toplam gelirin toplam miktara bölünmesi suretiyle hesaplanan "ortalama elleçleme fiyatı" analizinin sıkıntılı olduğu,
- EAAD'nin eştümleşme analizlerinde "gecikme değeri" seçimlerinin yanlış yapıldığı, EAAD'nin AIC'nin 2 gecikme için verdiği değer SBIC ve HQIC'nin 1 gecikme için verdiği değerlerden düşük olmasını dikkate alarak seçim yapmasının teknik olarak doğru kabul edilemeyeceği, buna ilaveten aynı test kapsamında gecikmeli değer belirlenmesinde Stata'nın "varsoc" komutunun kullanılması hususunda da EAAD'nin literatürde yeri olmayan bir uygulamaya başvurduğu,

- EAAD'nin eştümleşme analizinde olduğu gibi fiyat oranlarının durağanlığı analizlerinde gecikmeli değer seçimlerinin yanlış yorumlandığı,
- Teşebbüsün yük türü bazında maliyet verilerine dayanan fiyat maliyet karşılaştırmalarının güvenilir olmadığı yönündeki savunmasına cevaben EAAD tarafından 2020-EAA-07 sayılı raporda içtihadattan örnekler verilerek analizin yalnızca fiyat karşılaştırmalarına dayanabileceğinin belirtildiği, ancak fiyat seviyeleri üzerinden yapılan kıyaslamaların da sağlam temellere dayanmadığı,
- Kambiyo giderlerinin ikinci yazılı savunmayla Kuruma iletildiği ve Kurumun Ek Görüşü kapsamında bu verileri de dikkate alarak kârlılık karşılaştırmalarını yeniden yapma imkânına sahip olmasına rağmen bu analizin gerçekleştirilmediği,
- EAAD'nin 2020-EAA-07 sayılı raporda, yapılan analizlerin bilgi talep edilen limanlar tarafından sunulan veriler ile sınırlı olduğu yönündeki beyanın fiyat karşılaştırma analizlerinin eksik veri setine dayanılarak yapıldığının kabulü olduğu,
- Bu sebeplerle ciddi ölçüde eksik olduğu değerlendirilen bir veri seti üzerinden yapılan fiyat ve kârlılık oranı karşılaştırmalarının güvenilirliğinin son derece tartışmalı olduğu ve bu verilere dayanan PORT AKDENİZ hakkındaki aşırı fiyatlama iddialarının geçersiz kabul edilmesi gerektiği,
- Hâlihazırda yürütülmekte olan farklı bir dosyadan elde edilen Marmara Bölgesi limanlarına ait verilerin kullanılması suretiyle yapılan ek analizde önceki analizde olduğu gibi hangi fiyat seviyesinin rekabetçi referans olarak alındığının belli olmadığı ve eksik veri setine dayandığı,

ifade edilmiştir.

(569) Öncelikle ilgili pazara ilişkin değerlendirmelerin, ekonomik analiz raporlarında yer verilen fiyat temelli testlerin güçlü ve zayıf yönleri de dikkate alınmak suretiyle bu raporlarda ulaşılan bulgular ile Soruşturma Raporu'nda ilgili pazarlara dair yapılan kapsamlı nitel ve nicel analizler birlikte göz önünde bulundurulmak suretiyle yapıldığı; bu bakımdan ilgili pazarların tespitinde dikkate alınan yegâne unsurun ekonomik analiz raporlarında ulaşılan sonuçlar olmadığı vurgulanmalıdır. Öte yandan teşebbüsün iddiasının aksine $I(1)$ serilere ilişkin eşbütünleşme testleri için gecikmeli değer seçiminde Stata'nın "varsoc" komutunun kullanılabileceği bizzat ilgili istatistik programının zaman serilerine ilişkin kullanım kılavuzunda¹³⁸ belirtildiği gibi literatürde de bu yönde kullanımın olduğu görülmektedir¹³⁹. Benzer şekilde teşebbüsün durağanlık testlerinde gecikmeli değer seçiminin yanlış yorumlandığı iddiasının aksine, sözü geçen *ADF* testi bakımından gecikmeli değer seçiminin Ekonomik Analiz Raporu'nda uygulandığı şekilde önerildiği belirtilmelidir¹⁴⁰. Kaldı ki, söz konusu test teşebbüs tarafından öne sürülen şekliyle tekrarlandığında dahi sonuçlarda herhangi bir farklılık yaratmamaktadır. Bunun yanında teşebbüsün aşırı fiyatlama davranışına ilişkin değerlendirmeler, pek çok farklı kıstasa göre yapılan analizlerde elde edilen bulgular ve savunmalarda dile getirilen hususlar birlikte dikkate alınmak suretiyle gerçekleştirilmiştir. Nitekim teşebbüsün yazılı savunmasında kambiyo giderleri dâhil edilmek suretiyle yapıldığı belirtilen kârlılık hesabı da göz önünde bulundurulmuştur. 2019-4-41 sayılı dosya kapsamında elde edilmiş ve mevcut soruşturma kapsamında

¹³⁸ <https://www.stata.com/manuals/ts.pdf>

¹³⁹ Bkz. <https://faculty.utrgv.edu/diego.escobari/teaching/Econ8375/Handouts/chapter09.pdf> . Ayrıca bkz. https://mpra.ub.uni-muenchen.de/49797/1/MPRA_paper_49797.pdf

¹⁴⁰ Bkz. DAS, P. (2019), "Econometrics in Theory and Practice: Analysis of Cross Section, Time Series and Panel Data with Stata 15.1", Springer, sf. 325. Ayrıca bkz. GOUTTE, S. ve D. K. NGUYEN (2020) "Handbook Of Energy Finance: Theories, Practices And Simulations", World Scientific, sf. 725 vd.

toplanan verilerle ilişkili olan verilerden faydalanılmasının temel gayesi ise esasen söz konusu verilerde teşebbüs lehine olabilecek hususlar var ise bunların da yapılacak değerlendirmede dikkate alınabileceği düşüncesidir.

1.5.3.2.5.Soruşturma Kapsamında 4054 sayılı Kanun'un 9/3. Maddesinin Uygulanmasının Değerlendirilmesi Gerektiğine İlişkin Savunmalar

- (570) Teşebbüs savunmasında, PORT AKDENİZ'in hâkim durumda olmadığı ve aşırı fiyatlama yapmadığı, dolayısıyla soruşturma heyetinin idari para cezası öngörülmesine yönelik tavsiyesinin temelsiz olduğu, bununla birlikte ihlal tespitinde bulunulması durumunda dahi, somut olay incelendiğinde Kurulun teşebbüs nezdinde 4054 sayılı Kanun'un 9. maddesinin üçüncü fıkrasında öngörülen uyarıcı amaçlı bir tedbir kararı alma imkânına sahip bulunduğu, soruşturma heyetinin de bu yönde bir değerlendirme yapması gerektiğini ifade etmiştir.
- (571) Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde teşebbüsün ihlale vücut veren eylemleri açıklanmış, bu eylemlere ilişkin elde edilen belgeler ortaya konulmuş ve nihai olarak bu eylemlerin hukuki nitelendirilmesi yapılmıştır. Teşebbüsün eylemleri "diğer ihlaller" olarak nitelendirilmiş ve teşebbüse uygulanması gerekli olan yaptırımın idari para cezası olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu kapsamda ihlal olarak tanımlanan bir davranışa karşı idari para cezası uygulamak yerine görüş yazısı gönderilmesi gerektiğine yönelik savunmanın kabulü mümkün görülmemektedir.

1.5.3.2.6.İdari Para Cezasının Hesaplanmasına İlişkin Savunmalar

(572) Teşebbüsün savunmasında;

- İhlal isnadını kabul etmemekle birlikte olası bir para cezası hükmüne dayanarak, Soruşturma Raporu'nda yer alan piyasa gücünün fazla olması sebebiyle ağırlaştırıcı hüküm getirilmesi gerektiği yönündeki savunmanın gerçeği yansıtmadığı, zira coğrafi pazarın Batı Akdeniz'den daha geniş olduğu, bu durumda pazar gücünden bahsedilemeyeceği, ağırlaştırıcı hüküm uygulanmasının Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik'in (Ceza Yönetmeliği) de dikkat çektiği orantılılık ilkesi ile ters düşeceği,
- Soruşturma Raporu'nda ihlalin süresinin net bir şekilde belirlenemediği, dolayısıyla ihlal süresinin bir yıldan uzun olduğu gerekçesiyle ağırlaştırıcı hüküm uygulanmaması gerektiği,
- İdari para cezasının hesaplanmasında tüm hafifletici unsurların göz önünde bulundurulmadığı,
- İddia edilen ihlalin yalnızca konteyner elleçleme hizmetlerinde gerçekleştiği için Kurulun içtihadı ile de paralel olarak idari para cezasının yalnızca ihlal isnad edilen pazardan elde edilen ciro üzerinden hesaplanması gerektiği,
- PORT AKDENİZ'in süreç boyunca incelemelere yardımcı olduğu, Kurulun teşebbüslerin bu yöndeki davranışlarını hafifletici sebep olarak kabul ettiği

ifade edilmiştir.

- (573) Daha önce de ifade edildiği üzere soruşturma tarafının farklı ölçütlere göre hesaplanan kârlılık oranlarının net kâr oranı için 2018 yılı hariç olmak üzere, genel itibarıyla 2016-2018 döneminde artış eğiliminde olduğu, bu nedenle PORT AKDENİZ tarafından özellikle 2016-2018 yılları arasında konteyner hizmetleri için uygulanan fiyatların aşırı fiyatlama davranışı olarak değerlendirilebileceği ifade edilmektedir. Dolayısıyla 4054

sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal eylemlerinin bir yıldan uzun beş yıldan kısa süreli olduğu tespit edilmiştir.

- (574) 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrasında *"Bu Kanunun 4, 6 ve 7 nci maddelerinde yasaklanmış davranışlarda bulunanlara, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin nihai karardan bir önceki mali yıl sonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali yıl sonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onuna kadar idarî para cezası verilir."* ifadelerine yer verilmiştir. Bu çerçevede, 4054 sayılı Kanun kapsamında teşebbüslere idari para cezası verilirken teşebbüslerin toplam cirolarının dikkate alınması gerekmektedir. Dolayısıyla teşebbüse uygulanacak idari para cezasının belirlenmesinde sadece konteyner elleçleme hizmetleri pazarında gerçekleştirilen işlemlerden elde ettiği gelirlerinin dikkate alınmasına dair savunmanın kabul edilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.
- (575) Soruşturma tarafının 4054 sayılı Kanuna uygun davranmasının bir isteklilik ya da hassasiyet olmaktan ziyade bir zorunluluk olduğu düşünüldüğünde teşebbüsün ilgili savunmasının kabul edilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Benzer şekilde teşebbüsün kanundan doğan yükümlülüklerini yerine getirirken yetkili mercilere sağladığı kolaylık indirimine esas bir davranış olarak görülmemiştir.

I.5.4. Genel Değerlendirme

- (576) PORT AKDENİZ hakkında 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında yürütülen soruşturma neticesinde,
- Dosya kapsamında incelemeye konu teşebbüs faaliyetlerinin dökme katı yük, genel kargo ve konteyner yükleri için limanda verilen hizmetlerden oluştuğu göz önüne alındığında; ilgili ürün pazarlarının "konteyner elleçleme hizmetleri pazarı", "dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarı", genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarı"; ilgili coğrafi pazarın ise ilk iki ilgili ürün pazarı için "Batı Akdeniz bölgesi" olduğu,
 - Konteyner elleçleme hizmetleri pazarında PORT AKDENİZ'in pazar payının %(.....) olması, pazarda önemli giriş ve büyüme engellerinin olması ve pazarda dengeleyici bir alıcı gücünün olmamasından hareketle teşebbüsün hâkim durumda olduğu,
 - Dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarında PORT AKDENİZ'in pazar payının 2018 yılına kadar pazarın tamamına denk geldiği, 2018 yılında ASBAŞ'ın pazara girmesiyle birlikte PORT AKDENİZ'in pazardaki payında kayda değer bir düşme yaşanmadığı, PORT AKDENİZ'in pazardaki tek rakibi olan ASBAŞ'ın büyüme engelleri ile karşı karşıya olduğu ve pazarda dengeleyici alıcı gücünün olmadığı göz önüne alınarak teşebbüsün ilgili pazarda hâkim durumda olduğu,
 - Genel kargo yük elleçleme hizmetleri pazarı açısından dosya kapsamında ulaşılabilecek sonuçları etkilemeyeceği değerlendirildiğinden, kesin bir hâkim durum değerlendirmesi yapılmasına gerek olmadığı,
 - PORT AKDENİZ tarafından özellikle 2016-2018 yılları arasında konteyner elleçleme hizmetleri pazarında aşırı fiyatlandırma yapıldığı kanaatine ulaşıldığı, ekonomik analiz neticesinde ortaya çıkan kanaatin ilgili pazarın dinamikleri, soruşturma tarafının gerekçeleri, ilgili tarafların görüşleri gibi niteliksel unsurlarla birlikte ele alındığında, PORT AKDENİZ tarafından uygulanan fiyatların sürekli olarak makul olmayan şekilde yüksek olduğunu ortaya koyduğu, bu çerçevede PORT AKDENİZ'in konteyner elleçleme hizmetleri pazarında 2016-2018 yılları arasında aşırı fiyatlandırma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği,

- PORT AKDENİZ'in dökme katı yük elleçleme hizmetleri pazarında ilgili sektörün özelliklerinin, müşterilerin fiyata olan tepkilerinin ve PORT AKDENİZ'in uyguladığı indirim politikalarının ve ilgili ekonomik analizin bir bütün halinde ele alınması neticesinde teşebbüsün aşırı fiyatlandırma yaptığı sonucuna ulaşılmadığı,
- Genel kargo elleçleme hizmetleri pazarına ilişkin yapılan analiz ve değerlendirmeler neticesinde PORT AKDENİZ'in aşırı fiyatlandırma yapmadığı

sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

I.5.5. İdari Para Cezasına İlişkin Değerlendirme

- (577) 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrasında "*Bu Kanun'un 4, 6 ve 7 nci maddelerinde yasaklanmış davranışlarda bulunanlara, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin nihai karardan bir önceki mali yılsonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali yılsonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onuna kadar idarî para cezası verilir*" hükmüne yer verilmiştir. 15.02.2009 tarihli ve 27142 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "*Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik*"ın (Yönetmelik) 1. maddesinde ise Yönetmeliğin amacı; "*4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun 4 üncü ve 6 ncı maddelerinde yasaklanmış davranışlarda bulunan teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyeleri ile bunların yönetici ve çalışanlarına, aynı Kanunun 16 ncı maddesi gereğince verilecek para cezasının tespitine ilişkin usul ve esasları düzenlemek*" şeklinde belirlenmiştir.
- (578) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde konteyner elleçleme hizmetleri pazarında hâkim durumda olduğu tespit edilen PORT AKDENİZ'in, konteyner elleçleme hizmetleri pazarında aşırı fiyat uygulamak suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği, bu kapsamda 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi ve Ceza Yönetmeliği hükümleri uyarınca idari para cezası uygulanması gerektiği kanaatine varılmıştır.
- (579) Ceza Yönetmeliği uyarınca nihai para cezası miktarı belirlenirken, öncelikle temel para cezası belirlenmekte ve ardından varsa ağırlaştırıcı ve hafifletici unsurlar uygulanarak nihai para cezası tespit edilmektedir. Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinde temel para cezasının hesaplanması bakımından "karteller" ve "diğer ihlaller" şeklinde bir ayırım yapılmıştır. PORT AKDENİZ'in uygulamaları Ceza Yönetmeliği'nin 3. maddesinde yer alan diğer ihlaller tanımı kapsamında değerlendirilmiştir.
- (580) Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde, diğer ihlaller için temel para cezası hesaplanırken ihlalde bulunan teşebbüslerin Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin binde beşi ile yüzde üçü arasında bir oranın esas alınması gerektiği düzenlenmiştir. Anılan maddenin ikinci fıkrasında ise birinci fıkrada yazılı oranların belirlenmesinde ilgili teşebbüslerin veya teşebbüs birliklerinin piyasadaki gücü, ihlal neticesinde gerçekleşen veya gerçekleşmesi muhtemel zararın ağırlığı gibi hususların dikkate alınacağı hükmüne yer verilmiştir. PORT AKDENİZ'in yüksek pazar gücüne sahip olduğu ve bu nedenle teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal eden eylemlerinin etkisinin fazla olacağı dikkate alınarak temel para cezasına esas oran **%(.....)** olarak belirlenmiştir.
- (581) Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasında ise temel para cezasının belirlenmesinde ihlalin süresinin dikkate alındığı görülmektedir. Bu fıkraya göre, ihlalin bir yıldan uzun beş yıldan kısa süreli olması halinde birinci fıkra çerçevesinde belirlenen

para cezasının yarısı oranında, beş yıldan uzun süreli ihlallerde ise bir katı oranında arttırılacağı ifade edilmiştir.

- (582) Dosya kapsamında teşebbüsün ihlal teşkil eden fiyatlama davranışının beş yıldan uzun süreli olup olmadığının tespiti amacıyla 2014 Ocak ayından başlayarak 2019 Haziran ayı sonuna kadar beş buçuk yıllık bir zaman dilimi ele alınmış, yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda PORT AKDENİZ'in 2016-2018 yılları arasındaki üç yıllık dönemde konteyner elleçleme hizmetleri bakımından aşırı fiyatlama yaptığı değerlendirilmiştir. Bu dönem dikkate alındığında belirlenen temel para cezasına esas oran Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasının (a) bendi uyarınca yarısı oranında artırılarak temel para cezası olarak %(.) oranına ulaşılmıştır.
- (583) Diğer taraftan Ceza Yönetmeliği'nin 6. maddesi kapsamında temel para cezasının artırılmasını gerektirecek herhangi bir ağırlaştırıcı unsur, 7. maddesi kapsamında temel para cezasının indirilmesini gerektirecek herhangi bir hafifletici unsur bulunmamaktadır.

J. SONUÇ

(584) 11.04.2019 tarihli ve 19-15/216-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre,

- 1) Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin konteyner elleçleme hizmetleri pazarında hâkim durumda olduğuna OYBİRLİĞİ ile,
- 2) Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin bu pazardaki aşırı fiyatlama uygulamaları ile 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğine OYBİRLİĞİ ile,
- 3) Bu nedenle, 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik" in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, ikinci fıkrası ve üçüncü fıkrasının (a) bendi uyarınca 2019 mali yılı sonunda oluşan ve Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren, %(.)'i oranında olmak üzere,

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'ye 12.145.321,40 TL

idari para cezası verilmesine OYBİRLİĞİ ile,

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