

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2005-4-253 (Özelleştirme Nihai Bildirim)
Karar Sayısı : 07-47/507-182
Karar Tarihi : 5.6.2007

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B.RAPORTÖRLER : Süleyman CENGİZ, Evren SESLİ

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN**

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

D. TARAFLAR

20 : - T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü
Gar, Talat Paşa Blv. 06330 Ankara
- Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri
Ortak Girişim Grubu
Rıhtım Cd. No:51 34425 Karaköy/İstanbul
- Çelebi Holding A.Ş.
Nispetiye Cd. Akmerkez B-3 Blok K:12 34337 Etiler/İstanbul
- Alsancak Ortak Girişim Grubu
Şehit Nevres Blv. No:5 K:4 35210 Alsancak/İzmir

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

F. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 10.2.2005 tarih ve 922 sayı ile giren Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB)'nin ön bildiriminde İzmir, Mersin, Derince, İskenderun, Bandırma ve Samsun Limanları'nın 36 seneliğine "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin olarak, 1998/4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri İçin Rekabet Kurumu'na yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ"in 4. maddesi uyarınca Rekabet Kurulu'nun görüşü talep edilmiştir.

40 1.4.2005 tarih, 1049 sayılı mesleki daire görüşü ile 14.4.2005 tarih ve 2400/260 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden ÖİB'nin görüşü dikkate alınarak, bildirim konusuna ilişkin yasal düzenlemeyi takiben 6.5.2005 tarih ve 05-31/376-M sayılı karar ile konuya ilişkin Rekabet Kurulu Görüşü oluşturulmuş ve anılan İdare'ye bildirilmiştir.

Diğer taraftan, Kurumumuz kayıtlarına 28.11.2005 tarih ve 8414 sayı ile intikal eden ÖİB tarafından yapılan bildirimde, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun İzmir Limanı'nın yanında bulunan tevsi alanı ile birlikte özelleştirilmesine yönelik kararına ilişkin görüş talep edilmiştir. 1998/4 sayılı Tebliğ'in 3. maddesi uyarınca ÖİB tarafından yapılan ön bildirimle ilişkin olarak 5.12.2005 tarihli Mesleki Daire Görüşü hazırlanmış ve görüş 7.12.2005 tarih ve 5166 sayılı yazı ile ÖİB'ye gönderilmiştir. Mesleki Daire Görüşü, 50 görüşe ilişkin ÖİB'nin yazısı ve konu hakkında hazırlanan 13.12.2005 tarihli Bilgi Notu Rekabet Kurulu'nun 19.12.2005 tarih ve 05-85 sayılı toplantısında değerlendirilerek; Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı'nın söz konusu limanların yanlarında bulunan tevsi alanlarını kapsayıp kapsamadığı, konuya ilişkin olarak ihale yetkisi veren 11.5.1999 tarih ve 99/T-20 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararının iptal edilip edilmediği ve tevsi alanların özelleştirme kapsamına alınmalarına ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulu ve Yüksek Planlama Kurulu kararlarının bulunup bulunmadığı hususlarının belirsiz olması sebebiyle Rekabet Kurulu Görüşü oluşturulmamıştır. Akabinde, ÖİB tarafından Kurum kayıtlarına 21.12.2005 tarih, 9052 sayı ve 28.12.2005 tarih, 9238 sayı ile intikal eden yazılar ile talep edilen hususlar açıklığa kavuşturulmuştur. Konuya ilişkin olarak 60 hazırlanan 29.12.2005 tarihli Bilgi Notu 30.12.2005 tarih ve 05-89 sayılı Rekabet Kurulu Görüşü 2.1.2006 tarih ve 9 sayılı yazımızla ÖİB'na tebliğ edilmiştir.

Bu çerçevede, Kurum kayıtlarına en son 21.5.2007 tarih, 3579 sayı ile giren ÖİB'nin izin başvurusu üzerine, 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 7. maddesi ile 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" ve 1998/4 sayılı Tebliğ'in ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 22.5.2007 tarih, 2005-4-253/ÖN-07-SC sayılı Özelleştirme Nihai Bildirim Raporu, 22.5.2007 tarih, REK.0.08.00.00-120/162 sayılı Başkanlık önergesi ile, 25.5.2007 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş olup yapılan ilk oylama sonucunda 07-43/486-M ile;

70 1- Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'nun İzmir Limanı işletme hakkını devralmasının rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmasının muhtemel olmadığı,

2- Çelebi Holding A.Ş.'nin İzmir Limanı işletme hakkını devralmasının rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmasının muhtemel olmadığı,

3- İşletme hakkı devir sözleşmesinin 9.15.1. ve 9.16.1. maddelerine bu maddelerin uygulanmasının 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin aynı olaya uygulanmasına engel teşkil etmeyeceğini ifade eden ibareler eklenmesi halinde İzmir Limanı işletme hakkının Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'na ya da Çelebi Holding A.Ş.'ye devredilmesinde bir 80 sakınca bulunmadığı,

4- Alsancak Ortak Girişim Grubu'nun İzmir Limanı işletme hakkını devralması halinde rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının kuvvetle muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmemesi

yönünde Başkan Mustafa PARLAK, İkinci Başkan Tuncay SONGÖR ile Kurul Üyesi Mehmet Akif ERSİN'in oylarına karşılık, karşı yönde Kurul Üyeleri M. Sıraç ASLAN ve Süreyya ÇAKIN'ın oyları sonucunda 4054 sayılı Kanun'un 51. maddesinde belirtilen karar yeter sayısının oluşmaması nedeniyle yine aynı maddede belirtilen yöntemin izlenmek üzere yukarıda 4 başlık halinde sayılan konuların ikinci oylamaya kalmasına OYBİRLİĞİ ile,

90 5- İlgili işlemin 1998/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi uyarınca izne tabi bir devralma işlemi olduğuna OYBİRLİĞİ ile,

6- Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'na yanlış ve yanıltıcı bilgi vermeleri nedeniyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16(a) maddesi ve 2007/1 sayılı Rekabet Kurulu Tebliği uyarınca 3.432 YTL idari para cezası verilmesine OYBİRLİĞİ ile,

karar verilmiştir.

Dosya konusu 07-47 sayılı Kurul toplantısında, görüşülerek yapılan ikinci oylama sonucunda karara bağlanmıştır.

100 **G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda,

- ilgili işlemin 1998/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi uyarınca 4054 sayılı Kanun kapsamında izne tabi bir devralma işlemi olduğu;

- Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'nun İzmir Limanı işletme hakkını devralmasının rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmasının muhtemel olmadığı;

- Çelebi Holding A.Ş.'nin İzmir Limanı işletme hakkını devralmasının rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmasının muhtemel olmadığı;

110 - İşletme hakkı devir sözleşmesinin 9.15.1. ve 9.16.1. maddelerine bu maddelerin uygulanmasının 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin aynı olaya uygulanmasına engel teşkil etmeyeceğini ifade eden ibareler eklenmesi halinde İzmir Limanı işletme hakkının Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'na ya da Çelebi Holding A.Ş.'ne devredilmesinde bir sakınca bulunmadığı;

- Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'na yanlış ve yanıltıcı bilgi vermeleri nedeniyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16(a) maddesi gereğince 3.432 YTL idari para cezası verilmesinin yerinde olacağı;

120 - Alsancak Ortak Girişim Grubu'nun İzmir Limanı işletme hakkını devralması halinde rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının kuvvetle muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmesinin yerinde olmayacağı;

görüşlerine yer verilmiştir.

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. İlgili Pazar

H.1.1. İlgili Ürün Pazarı

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

H.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

140 Dosya konusu bakımından ilgili coğrafi pazarın, yük ve yolcu limanları açısından ayrı ayrı tanımlanması gerekmektedir. Liman hizmetlerinin verildiği ilgili coğrafi pazarlar gerek limanın bulunduğu coğrafik konum gerekse limanın hizmet verdiği diğer liman ve hatlar ile yakın ilişkilidir. Anılan durum, limanlarla ilgili olarak kullanılan ve yakalama alanları (catchment areas) olarak isimlendirilen, ilgili limana hizmet veren ya da ilgili limanın hizmet verdiği limanlar ve/veya coğrafi alanları kapsayan, diğer bir deyişle limanın rekabet edebileceği coğrafi aralıklar ile açıklanabilir.

Bu bakımdan, liman hizmetlerine ilişkin ilgili coğrafi pazar kavramında iki unsur ön plana çıkmaktadır. Bunlardan birincisi, pazarın “statik unsuru” olarak adlandırılan, limanın hizmet verdiği coğrafi alandır; “hinterlant trafiği”. İkincisi ise, “dinamik unsur” olarak adlandırılan, liner hatları tarafından belirlenen ve işletilen rotalar ile ilgili olan, limanın hizmet verdiği diğer limanlar şeklinde tanımlanan coğrafi alandır; “derin su trafiği veya transit trafik”.

150 Derin su gemileri için gerekli olan farklı rıhtım ve kara ekipmanları veri olarak alındığında limanların hizmet verdiği pazarın unsurları belirgin hale gelmekte; bu bakımdan, limanın bulunduğu bölge, kapasitesi, derinlik ve elleçleme verimlilikleri limanın statik ve/veya dinamik unsurları içeren bir coğrafi pazara sahip olup olmadığının belirlenmesinde önem kazanmaktadır.

160 Yukarıdaki belirlemelerden de anlaşılacağı üzere dinamik unsurlar açısından limanın büyüklük olarak ana (transit veya hub) liman olma durumu incelenmektedir. Bunun en önemli kriteri ise limanın düzenli hat taşımacılarını (liner) ilgili limana çekecek coğrafi konumu ve kapasite özellikleridir. Coğrafi konum olarak belirleyici olan husus, limanın önu açık bir liman olmasıdır ki İzmir ve Mersin limanları bu özelliktedir. Bu durumda hat taşımacıları belirledikleri hatlar üzerinde fazla sapma (deviation) yapmayarak, bir sonraki limana vaktinde ulaşacaklardır. Kaldı ki düzenli hat taşımacılığı (liner) terimi; belirli iki nokta arasında yapılan düzenli ve sürekli deniz taşımacılığı olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla bir limanın düzenli hat taşımacılarını çekebilmek için hatların mümkün olan en az sapma üzerinden limana yaklaşma süresi anılan limanın ana liman olma konusunda belirleyici diğer bir husus olarak ön plana çıkmaktadır. Belirtilen hususlara ek olarak, limandaki yük elleçleme verimlilikleri hat

170 taşımacılarının o limanı tercih etmelerinde önemli olan bir konudur. Genellikle 1.000.000 TEU ve üzerindeki elleçleme kapasitesine sahip limanlar, anılan nitelikteki limanlar arasında sayılmaktadır ki İzmir ve Mersin Limanları bu kriteri fazlasıyla sağlamaktadırlar. Özetlemek gerekirse, coğrafi konumları, fiziki yapıları ve elleçleme verimlilikleri dikkate alındığında İzmir ve Mersin limanları ana liman olma potansiyeline sahip ve birbirlerine bu açıdan rakip sayılabilecek limanlardır. Bu çerçevede coğrafi pazar tanımlamalarında dinamik unsur olarak adlandırılan derin su trafiği/transit trafik bakımından İzmir ve Mersin Limanları aynı coğrafi pazarda yer almaktadır.

Coğrafi pazarın statik unsuru olarak adlandırılan hinterland trafiği bakımından ise konvansiyonel yük ve konteyner elleçleme hizmetleri için İzmir Limanı'na ilişkin olarak "Ege, Marmara, İç Anadolu ve Batı Akdeniz Bölgeleri" ilgili pazar olarak alınmıştır.

180 Buna karşın kruvaziyer limanı hizmetleri bakımından coğrafi pazar tanımı yapılırken, limanın hinterlandından ziyade dinamik unsurları, yani işletilen rotalarla ilgili unsurlar belirgin hale gelmektedir. Bu durumda pazar tanımında hem yük gemileri için hem de diğer yolcu gemileri için geçerli olan limanın hinterlandı gibi özellikler yerini farklı kriterlere bırakmaktadır.

190 Yukarıda belirtildiği gibi Türkiye'nin henüz standart kruvaziyer imkânlarına sahip bir gemisi olmadığı için, ülkemizde kruvaziyer turizmi hemen tamamıyla uluslararası kruvaziyer hatları tarafından organize edilmekte ve yönetilmektedir. Kruvaziyer gemileri değişen şartlara kolaylıkla uyum sağlayabilmektedirler. Örneğin uğradıkları bir limanda, liman hizmetlerinin fiyatlarının yükselmesi gibi birtakım olumsuzluklarla karşılaşmaları durumunda, basit bir güzergâh değişikliği ile koşulları uygun başka bir limanı uğrak limanı yapabilmektedirler. Kruvaziyer gemileri için gerekli olan farklı rıhtım ve kara donanımları veri olarak alındığında limanların hizmet verdiği pazarın unsurları belirgin hale gelmekte; bu bakımdan, limanın bulunduğu bölge, bölgenin tarihi ve doğa güzellikleri, limanın kapasitesi ve su derinliği gibi bir takım unsurlar da dikkate alınmaktadır.

200 Türkiye'de kruvaziyer turizmine hizmet eden başlıca limanlar; İstanbul, İzmir, Kuşadası, Marmaris, Antalya ve Alanya limanlarıdır. Yukarıda aktarılan bilgilerden, kruvaziyer gemileri için bu limanlardan herhangi birinin uğrak limanı olarak belirlenebileceği, dolayısıyla her bir limanın birbirine alternatif oluşturabileceği görülmektedir. Zira 2003 yılında Kuşadası Limanı'nda hizmet fiyatlarının artmasından dolayı bazı kruvaziyer gemilerinin alternatif olarak İzmir Limanı'na uğramayı tercih ettikleri bilinmektedir. Kaldı ki bu limanların her birinin yakın hinterlandında, kruvaziyer gemisi yolcularına hitap edebilecek farklı tarihi ve doğa güzellikleri bulunmaktadır. Örneğin İstanbul'da gününbirlik turlar için Topkapı Sarayı, Ayasofya Müzesi ve Sultanahmet Camii'nin yer aldığı tarihi yarımada tercih edilirken, Kuşadası ve İzmir'den Meryem Ana Evi ve Efes Harabeleri'ne gidilmektedir. Diğer yandan Antalya, Marmaris ve Alanya'da deniz, kum, güneşten faydalanmak (deniz-güneş turizmi) veya farklı eğlence yerlerine gitmek (eğlence turizmi) mümkündür.

Yukarıda belirtilen hususlar ve özellikle kruvaziyer hatlarının uğrak yeri belirlerken sahip oldukları esneklik dikkate alınarak, inceleme konusu bakımından ilgili coğrafi

pazar "Türkiye Cumhuriyeti Sınırları" olarak tespit edilmiştir.

210 H.2. İzmir Limanı

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

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

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

Tablo-1: İzmir Limanı'nın Kapasite Bilgileri

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

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

Tablo-2: Yolcu Sayısı ve Elleçlenen Yük Miktarları

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

230

İzmir Limanı'na uğrayan gemi sayıları aşağıdaki gibidir.

Tablo-3: Gemi Sayısı

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

240 250 260

B tarafından hazırlanan "İzmir Limanı Tanıtım Kitapçığı"nda planlanan ve limanı devralacak teŖebbs tarafından gerçekteŖtirileceđi vurgulanan geliŖtirme yatırımlarına ayrılan bir bölüm bulunmaktadır. Buna göre, mevcut liman sahası etkin bir Ŗekilde kullanılmaya çalıŖılsa da gelen yük talebi liman kapasitesinin artırılmasını gerektirmiŖtir. Bu kapsamda T.C. UlaŖtırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnŖaat Genel Müdürlüğü tarafından geliŖtirilen ve mevcut limanın doğusunda ikinci bir liman inŖa edilmesi projesi mevcuttur. Daha nceki yıllarda deđiŖik nedenlerle gerçekteŖtirilemeyen proje ihale konusuna dahil edilmiŖ olup, ihaleyi kazanan teŖebbs tarafından gerçekteŖtirilmesi planlanmaktadır. Diğer taraftan, limanın gerek mevcut gerekse ikinci kısım inŖaatının beklenen faydayı sağlayabilmesi için İzmir Körfezi giriŖindeki yaklaŖık 12 km uzunluğunda ve 250 metre geniŖliđinde yer alan yaklaŖma kanalının dŖk draft problemi yaratan en az 7.374 metrelik kısmının taranması gerekmektedir. Mevcut ve inŖa edilecek rıhtımların etkin kullanılabilmesi için en az 13 metre derinliğe inilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Böylelikle hâlihazırda 10,5 n draftlı gemilerin yanaŖabildiđi İzmir Limanı'na daha büyük draftta sahip gemilerin yanaŖabilmesi planlanmaktadır. Bu yatırımları yapması öngörülen teŖebbsn kendi iŖ planına uygun gemilerin limana girebilmesi için ilave tarama yapması önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Liman ve ilgili inŖaat sahasının ihaleyi kazanan teŖebbse fiziken devrinin ardından limanın ikinci kısmının inŖasının 7 yıl içinde bitirilmesi öngörülmektedir.

H.3. Devralması Muhtemel Taraflar

H.3.1. Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri (EİB) Ortak GiriŖim Grubu (Hutchison-Global)

260

Hutchison-Global; Hutchison Ports Turkey B.V. (HPT), Hutchison Ports Holding Limited (HPH), Global Altyapı Hizmetleri ve İŖletmecilik A.Ŗ. (Global), Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve TaŖımacılık A.Ŗ. (EİB) ve DB Infrastructure Holdings (UK) No.2 Limited'den (DB) oluŖmaktadır.¹ Ortak giriŖim grubunun bildirilen hissedarlık

¹ İzmir Limanı ihalesinin sonuçlanmasının ardından ihaleyi kazanan Hutchison Ports Turkey B.V., Hutchison Ports Holding Limited, Global Yatırım Holding AŖ ve Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve TaŖımacılık Anonim Ŗirketi unvanlı teŖebbslerden oluŖan Ortak GiriŖim Grubu'nda deđiŖiklik meydana gelmiŖtir. Ortak GiriŖim Grubu'na Deutsche Bank'ın sahip olduğu DB Infrastructure Holdings

yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo-4: Ortak Girişim Grubu'nun Hissedarlık Yapısı

<i>Hissedarlar</i>	<i>Hisse Oranı (%)</i>
HPT	(...)
HPH	(...)
Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş.	(...)
DB Infrastructure Holdings (UK) No.2 Limited	(...)
EİB-LİMAŞ	(...)
Global Yatırım Holding A.Ş.	(...)
<i>Toplam</i>	100

270 Bildirim Formunda yer alan bilgilere göre, Hutchison-Global'de %(...) oranında hisseye sahip olan HPT ve HPH, Hutchison Whampoa Limited'in (HWL) dolaylı olarak %80'ine sahip olduğu iştirakleridir. HWL, 56 ülkede limanlar ve bağlantılı hizmetler, telekomünikasyon, gayrimenkul ve oteller, perakende ve üretim ile enerji ve altyapı alanlarında faaliyetleri bulunan çok uluslu bir şirkettir. Hâlihazırda dünyanın çeşitli bölgelerinde toplam 45 limanı işletmekte olan HPH, HWL'nin liman hizmetleri alanında faaliyet gösteren ana holding şirkettir. HPT ise özelleştirme süreci nedeni ile yeni kurulmuş bir teşebbüstür. HWL'nin şu an itibariyle Türkiye'de işletmesini yürüttüğü herhangi bir liman bulunmamaktadır.

280 Bildirim Formu'nda 2006 yılı Mayıs ayından bu yana HPT ve HPH'nin %20'si Singapur'da kurulmuş bulunan bir limited şirket olan PSA World Port Pte. Ltd. (PSA)'ye ait olduğu ifade edilmiş, bu hissedarlık ilişkisinin sadece portföy yatırımı niteliğinde olduğu vurgulanmıştır. Ancak PSA'nın Ortak Girişim Grubu'nda yer alan HPH ve HPT'deki hissedarlığına ilişkin olarak Kurum'a gönderilen bilgilerde bir tutarsızlık tespit edilmesi üzerine söz konusu hissedarlık ilişkisinin niteliği derinlemesine incelenmiştir. Buna göre, Ortak Girişim Grubu'nda %(...) oranında hisseye sahip olan HPT'nin bütün hisseleri Hutchison Ports Investments S.a.r.l.'ye (Luxemburg) aittir. Hutchison Ports Investments S.a.r.l.'nin (Luxemburg) hisselerinin %40'ı, Hutchison ve PSA'nın %50'şer hissesine sahip olduğu Hutchison Ports Holdings (Luxemburg) S.a.r.l.'ye aittir. Benzer şekilde, Hutchison Global'in %(...)'lik hissesine sahip olan HPH teşebbüsünün hisselerinin %40'ına sahip olan bir diğer Hutchison grubu teşebbüsü de Hutchison ve PSA'nın %50'şer ortaklığıdır. Başka bir deyişle Hutchison, PSA ile %50'şer paya sahip olacak şekilde ortak girişim tesis etmiş, 290 liman işletmeciliğine ilişkin faaliyetlerinin toplandığı bağlı teşebbüslerinin (ki İzmir Limanı özelleştirme ihalesine katılan ortak girişim içerisinde yer alacakları bildirilen teşebbüsler, anılan teşebbüsün %100 bağlı kuruluşları olacaktır) %40 oranında hissesini de bu ortak girişime devretmiştir.

Bu noktada PSA'nın bağlı bulunduğu grup ve yapılanmalar hakkında açıklamalarda bulunulmasında fayda görülmektedir. Singapur devleti tarafından, devletin elinde bulunan fonların piyasalarda etkin kullanımını sağlamak amacıyla 1974 yılında

(UK) No. 2. Limited ve Global Yatırım Holding şirketlerinden Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş. dahil olmuştur.

- 300 TEMASEK Holding (TEMASEK) adında bir yapılanmaya gidilmiştir. TEMASEK; telekomünikasyon, medya, finansal hizmetler, emlak, ulaşım, nakliye, enerji, altyapı, mühendislik, teknoloji ve biyokimya şeklinde sıralanabilecek çeşitli sektörlerde 90.000.000.000 ABD Doları karşılığı fonu yönlendirmektedir. Anılan yapılanma ile Singapur devleti birçok sektörde etkin bir biçimde faaliyet göstermektedir. TEMASEK'in alt gruplarına bakıldığında ise Singapore Airlines, SingTel, DBS bank, SMRT Corp., NOL, Singapore Technologies, PSA International, Singapore Power, Keppel Corp., SembCorp Industries ilişkili şirketler olarak ortaya çıkmaktadır. Anılan teşebbüslerden PSA International Pte. Ltd. dünya çapındaki liman işletmeciliği faaliyetlerini yürütmektedir. PSA International Pte. Ltd.; Çin, Avrupa, Hindistan, Kore, Güney Doğu Asya ve Japonya'nın da aralarında bulunduğu 14 ülkede 25 liman projesi yürütmekte olup, liman ve terminal işletmeciliği alanında dünya liderleri arasında yer almaktadır. PSA ayrıca Akfen ile kurduğu ortak girişim ile Mersin Limanı'nın işletmesini 36 yıl süreyle yapmak üzere 11.5.2007 tarihinde sözleşme imzalamıştır.
- 310 Ortak girişim grubunun bir diğer üyesi ise %(...) hisse oranı ile Global Yatırım Holding A.Ş. (Global Holding) ve yine holding şirketlerinden %(...)hisse oranı ile Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş.'dir (Global Altyapı). Global Holding finansal hizmetler, enerji ve altyapı sektörlerinde faaliyette bulunmaktadır. Global Altyapı ise esas olarak altyapı ve liman işletmeciliği alanında faaliyet göstermektedir. Kuşadası Limanı'nı işletmekte olan Ege Liman İşletmeleri A.Ş.'nin %(...)'i Global Altyapı'ya ve %(...)'i Royal Caribbean Cruises Limited'e aittir. Bildirim Formu'nda Global Altyapı'nın Ege Liman İşletmeleri A.Ş.'nin hisselerinin %(...)'ine sahip olmasına rağmen Royal Caribbean Cruises Limited'in stratejik kararlar hakkında kapsamlı veto hakları bulunması nedeniyle müşterek kontrole sahip olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, Global Yatırım
- 320 Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'nin %(...) oranında hissesine sahiptir (Diğer hissedarlar ise %(...) hisse ile Çelebi Yatırım Danışmanlık ve İşletme A.Ş. ve %(...) hisse ile Antmarin İnşaat ve Turizm A.Ş.'dir).
- EİB'nin Hutchison-Global'de %(...) oranında hissesi bulunmaktadır. EİB, Mart 2005 tarihinde 12 tanesi Ege İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği kapsamında faaliyet gösteren ve sonucusu Denizli Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği olan 13 İhracatçı Birliğinin ortaklığı ile kurulmuştur. Ege İhracatçı Birlikleri 7.000'den fazla ihracatçıyı, Denizli Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği ise 765 ihracatçıyı temsil etmektedir. Bildirim Formu'nda EİB'nin limanın etkili ve verimli bir şekilde işletilmesinin sağlanması için limanda pay sahibi olmayı planladığı ifade edilmiştir.
- 330 İhale sonrasında Global-Hutchison'a %(...) oranında hisse ile dahil olan DB, Deutsche Bank Grubu iştirakidir. Teşebbüsün hisselerinin tamamı DB UK Holdings Limited'e aittir. 2006 yılında kurulan bir yatırım şirketi olan DB, Türkiye'de herhangi bir limanı işletmemektedir.

H.3.2. Çelebi Holding A.Ş. (Çelebi)

1958 yılından beri yer hizmetleri, güvenlik, turizm, personel taşımacılığı ve araç kiralama, fast-food, antrepo işletmeciliği, havaalanlarında terminal işletmeciliği gibi çeşitli alanlarda hizmet veren Çelebi Grubu 1995 yılından itibaren Çelebi Holding A.Ş.

340 adı altında faaliyetlerine devam etmektedir. Çelebi'nin faaliyet alanları arasında kara, hava, deniz ve demiryolu terminal binalarını işletmek veya işletirmek, bu konularda danışmanlık hizmetleri sağlamak olduğu dosya mevcudu bilgilerden anlaşılmaktadır.

2005 yılı cirosu (...) YTL olan Çelebi'nin sermaye yapısına ilişkin tabloya aşağıda yer verilmiştir.

Tablo-5: Çelebi'nin Hissedarlık Yapısı

<i>Hissedar</i>	<i>Hisse Oranı (%)</i>
Engin ÇELEBİOĞLU	(...)
Can ÇELEBİOĞLU	(...)
Canan Çelebioğlu TOKGÖZ	(...)
Ahmet Enis GÜNTEL	(...)
Çelebi Danış. Rek. Ltd. Şti.	(...)
TOPLAM	100

350 Çelebi hâlihazırda Ortadoğu Antalya Limanı'nı işletmekte olan Akdeniz Liman İşletmeciliği A.Ş.'nin %(...) oranında hissesine sahip olup, limanın işletilmesi ve kontrolünden sorumlu olduğu bildirim formunda ifade edilmiştir. Çelebi'nin yönetim kurulu üyelerine ve görevlerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-6: Çelebi'nin Yönetim Kurulu Üyeleri

<i>Üye Adı</i>	<i>Görevi</i>
Can ÇELEBİOĞLU	Başkan
Canan Çelebioğlu TOKGÖZ	Başkan Vekili
Engin ÇELEBİOĞLU	Üye
Aydın GÜNTER	Üye
Uğur Tefvik DOĞAN	Üye

H.3.3. Alsancak Ortak Girişim Grubu (Alsancak)

Alsancak'ın hisselerinin %(...)'u liman işletmeciliği yapmak amacıyla 6.10.2005 tarihinde kurulan Alsancak Denizcilik Römorkaj ve Liman İşletmeciliği A.Ş.'ye (Alsancak Denizcilik), %(...)'i Batıçim Batı Anadolu Çimento Sanayi A.Ş.'ye (Batıçim) ve %(...)'i Limak İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye (Limak) aittir.

360 Dosya mevcudu bilgilere göre devralmanın muhtemel taraflarından olan Alsancak'ın %(...) oranındaki hissesine sahip olan Alsancak Denizcilik, bir yönetim şirketi niteliğinde olan ve 30.9.2005 tarihinde kurulan Tepekule Liman ve Depo İşletmeciliği A.Ş. (Tepekule) tarafından kontrol edilmektedir. Şöyle ki; Alsancak Denizcilik'in 800.000 YTL'lik sermayesi her biri 1 YTL değerinde toplam 800.000 adetlik paylara bölünmüş ve bu payların 720.000'i (A) grubu ve 80.000'i (B) grubu olmak üzere nama yazılı hisseler ayrılmıştır (Ana Sözleşme, 7. madde). Sermaye paylarının % 90'ına tekabül eden (A) grubu hisseleri 97 ayrı gerçek ve tüzel kişi namına yazılıdır. % 10'luk paya tekabül eden (B) Grubu 80.000 hisse ise Tepekule'ye gerçek nama yazılıdır ve bu grup hisselerin ciro ile devredilemeyeceği, bunun yanında ancak şirket Yönetim Kurulu'nun muvafakatı ile ve alacağın temlik hükümlerine göre devredilebileceği ana sözleşmeyle düzenlenmiştir (8.1. ve 8.4. maddeler). Hisse devirleri ve bu meyanda

370

devralanın genel kurulda oy hakkını kullanabilmesi ise yönetim kurulunun muvafakati ile mümkündür (9.1. madde).

380 Şirketin 11 üyeden oluşan yönetim kurulunun 3 üyesi (A) grubu hissedarlarının göstereceği adaylar içinden, 8 üyesi ise (B) grubu hissedarların göstereceği adaylar içinden genel kurulca seçilmektedir (14.2. madde). Yönetim kurulu toplantılarının nisabı 7 olarak belirlenmiş olup (17.1. madde); (B) grubu hissedarların gösterdiği üyeler ile toplantı nisabı sağlanabildiği ve bu nisabın ekseriyeti ile (4 oy) önemli kararlar hariç diğer kararların alınabildiği görülmektedir (17.2/1. madde). Önemli kararlar olarak nitelenen kararlar ise, (B) grubunu temsilen gösterilen yedi üyenin altısının olumlu oy kullanması kaydıyla, en az yedi yönetim kurulu üyesinin oyu ile alınabilmektedir (17.2/2. madde). Ana Sözleşme'nin 17.3. maddesinde yer verilen önemli kararlar teşebbüsün faaliyetlerine yönelik stratejik kararlar niteliğinde olmayıp daha ziyade yatırımların düzenlenmesi ve korunmasına yöneliktir. Buna göre Alsancak Denizcilik'te şirket kararları üzerinde belirleyici etki yaratma yetkisi şirket sermayesinin (B) grubu hisseleriyle % 10'una sahip olan Tepekule'ye tanınmıştır.

Alsancak Denizcilik'in aynı zamanda navlun taşımacılığı veya acentelik (ya da liman işletmeciliği) alanlarında faaliyet gösteren hissedarlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

390 **Tablo-7: Alsancak Denizcilik'in Navlun Taşımacılığı veya Acentelik (ya da Liman İşletmeciliği) Alanlarında Faaliyet Gösteren Hissedarları**

<i>Hissedar</i>	<i>Açıklama</i>	<i>Hisse Grubu</i>	<i>Hisse Adedi</i>	<i>Hisse Oranı (%)</i>
İzmir Deniz İşletmeciliği Nakliye ve Turizm Tic. A.Ş.	Toplu Deniz Yolcu Taşımacılığı Hizmetleri	A	(...)	(...)
Önder Türkkanı	Arkas Holding İcra komitesi üyesi	A	(...)	(...)
Arkas Holding A.Ş.	Navlun taşımacılığı Acentelik Liman işletmeciliği	A	(...)	(...)
Arkas Deniz. ve Nakliyat A.Ş.	Navlun taşımacılığı Acentelik Liman işletmeciliği	A	(...)	(...)
Muhsin Emirsoy	Acentelik	A	(...)	(...)
Murat Şükrü Kaya Savut	Acentelik	A	(...)	(...)
Cemil Fuat Gantur	Acentelik	A	(...)	(...)
Jozef Çikurel	Acentelik	A	(...)	(...)
Yomtov Çikurel	Acentelik	A	(...)	(...)
Batıçım A.Ş.	*	A	(...)	(...)
(A) Grubu			365.000	45,61
(B) Grubu (Tepekule) Toplamı	Liman işletmeciliği	B	80.000	10,00

Yukarıda yer verilen hissedarlara ilaveten Şinasi Ertan'ın (...) adet hisse ile şirkette %(...) oranında hissesi bulunmaktadır. 6.3.2006 tarihli Olağan Genel Kurul Toplantısı Hazirun Cetveli'ne göre ise Şinasi Ertan'ın hisse adedi (...)’e ve dolayısıyla hisse oranı

%(...)yükselirken, Önder Türkkani'nın hisse adedi (...)’e ve dolayısıyla hisse oranı %(...)’e düşmüştür.

Alsancak'ın %(...)’una sahip olan Alsancak Denizcilik'i kontrol eden Tepekule'nin sermayesi toplam 80.000 adet hisseye bölünmüş olup, bu hisseler 98 ayrı gerçek ve tüzel kişinin mülkiyetindedir.

400 Şirketin yönetim kurulu altı kişiden oluşmaktadır. Toplantı nisabı, 6.3.2006 tarihli olağan genel kurul kararı 8 numaralı gündem maddesi uyarınca (Ana Sözleşme 17.1. madde) dört olarak belirlenmiştir. Karar nisabının sağlanması ise, gününbirlik kararlarda çokluk oyuyla mümkünken, önemli kararlarda bütün üyelerin katıldığı toplantılarda dört üyenin aynı yönde oy kullanmasını gerektirmektedir (6.3.2006 tarihli Olağan Genel Kurul toplantısında kabul edilen Ana Sözleşme Tadili 17.2. madde).

Tepekule'nin yönetim kurulu ise Şinasi Ertan (Başkan), Önder Türkkani (Başkan Vekili), Muharrem Hilmi Kayhan (Üye), Tufan Ünal (Üye), Mehmet Doğan Atay (Üye) ve Ender Yorgancılar'dan (Üye) müteşekkildir.

410 Tepekule'nin aynı zamanda navlun taşımacılığı veya acentelik (ya da liman işletmeciliği) alanlarında faaliyet gösteren hissedarlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-8: Tepekule'nin Navlun Taşımacılığı veya Acentelik (ya da Liman İşletmeciliği) Alanlarında Faaliyet Gösteren Hissedarları

<i>Hissedar</i>	<i>Açıklama</i>	<i>Hisse Adedi</i>	<i>Hisse Oranı (%)</i>
İzmir Deniz İşletmeciliği Nakliye ve Turizm Tic. A.Ş.	Toplu Deniz Yolcu Taşımacılığı Hizmetleri	(...)	(...)
Önder Türkkani	Arkas Holding İcra Komitesi Üyesi	(...)	(...)
Arkas Holding A.Ş.	Navlun taşımacılığı Acentelik Liman işletmeciliği	(...)	(...)
Arkas Deniz. ve Nakliyat A.Ş.	Navlun taşımacılığı Acentelik Liman işletmeciliği	(...)	(...)
Muhsin Emirsoy	Acentelik	(...)	(...)
Murat Şükrü Kaya Savut	Acentelik	(...)	(...)
Cemil Fuat Gantur	Acentelik	(...)	(...)
Josef Çikurel	Acentelik	(...)	(...)
Yomtov Çikurel	Acentelik	(...)	(...)
Batıçım A.Ş.	*	(...)	(...)
<i>Toplam</i>		<i>40.556</i>	<i>50,7</i>

Yukarıda yer verilen hissedarlara ilaveten, Tepekule'nin yönetim kurulu başkanı olan Şinasi Ertan'ın, şirkette, (...)adet hisse ile %(...) oranında hisseleri ve Söktaş Tekstil Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin (...) adet hisseye karşılık olarak %(...) oranında payı bulunmaktadır. Diğer taraftan, yukarıda ayrıntılı olarak yer verilen hissedarlık yapısında bazı değişiklikler olduğu 6.3.2006 tarihli Olağan Genel Kurul Toplantısı

420 Hazirun Cetveli'nin incelenmesi neticesinde anlaşılmıştır. Şöyle ki; Tepekule'nin aynı zamanda navlun taşımacılığı veya acentelik (ya da liman işletmeciliği) alanlarında faaliyet gösteren hissedarlarından ve Arkas İcra Kurulu üyesi Önder Türkkani'nin (...)olan hisse adedi (...)’ye ve dolayısıyla hisse oranı %(...)’e düşerken, Şinasi Ertan’ın hisse adedi (...)’ye ve dolayısıyla hisse oranı %(...)’a yükselmiştir. Ayrıca Tepekule'nin Ana Sözleşme’de 98 ayrı gerçek ve tüzel kişiden oluşan hissedar sayısı 127’ye yükselmiştir.

Alsancak Denizcilik ve Tepekule'nin 2006 yılına ait herhangi bir cirosu bulunmamaktadır.

430 Dosya mevcudu bilgilere göre, Arkas Holding A.Ş.’nin gemi acenteliği sektöründeki şirketlerinin faaliyetlerinin tamamından elde ettikleri 2004 yılı ciroları ve pazar payları aşağıdaki şekildedir.

Tablo-9: Arkas’a İlişkin Ciro ve Pazar Payı Bilgileri

ŞİRKET	Hisse Oranı (%)	Ciro (TL)	Pazar Payı (%)
Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.	96,00	(...)	(...)
Egekont Konteynır Taşımacılık A.Ş.	100,00	(...)	(...)
MSC Gemi Acenteliği A.Ş.	50,00	(...)	(...)
Hapag Lloyd Denizaşırı Nakliyat A.Ş. ²	100,00	(...)	(...)
Emes Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. ³	100,00	(...)	(...) ⁴

Senator Lines, EMES, Tarros, Hanjin Shipping, Hudcargos, Grimaldi Group, Atlantic Container Line, Yang Ming Line, Rostov Line, Hapag-Lloyd Container Linie GmbH ve MSC (Mediterranean Shipping Company) gibi uluslararası armatörlere veya hat taşıyıcılarına acentelik hizmeti veren Arkas Grubu’nun dolu TEU miktarına göre hesaplanan 2004 yılı pazar payı %(...)’dir.

440 Alsancak Denizcilik ve Tepekule'nin hissedarlarından olan Batıçim 2006 yılında Limaş Limanı'nı satın almıştır.

H.4. Değerlendirme

H.4.1. İşlemin Niteliği ve Kapsamı

Bildirim konusu işlem,

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

² Şirketin acentelik faaliyeti 2005 yılında durmuştur.

³ Gemi ve hat işletmeciliği şirketi.

⁴ Bu pay acentelik faaliyetlerinden dolayı aynı zamanda Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.’nin % 6’lık pazar payı içinde belirtilmiştir.

- taşınmazlar ve taşınır malların kullanım hakkının,

450 30.12.2004 tarih, 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı'na istinaden, 49 yıl süreyle işletme hakkının devri suretiyle özelleştirilmesini kapsamaktadır.

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

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

460 Limanların, kamu malı niteliği taşıdıklarının genel kabul görmesi ve bunun Anayasa'da da bu şekilde kabul edilmesi ve genel ekonomi bakımından taşıdıkları büyük önem dikkate alındığında, liman işletme haklarının devredilmesini düzenleyen işlemlerin rekabet üzerindeki etkilerinin titizlikle değerlendirilmesi, bu alanda rekabetin tesisi ve korunması önem kazanmaktadır. Bu amaca hizmet etmek üzere başlıca iki yaklaşım olduğu bilinmektedir: Birinci yaklaşım liman özelleştirmelerinde rekabeti mümkün kılacak yapısal tedbirler alınmasını içerirken ikincisi rekabet tesis edilemeye dahi işletmeciler teşebbüslerin rekabetçi benzeri davranışlar sergilemesini sağlayacak düzenleyici ve denetleyici tedbirler alınmasıdır. Yapısal tedbirler başlığı altında akla dört uygulama gelmelidir: Rekabete imkân tanımak üzere yeni iskele ve rıhtımların açılması yani altyapının geliştirilmesi; var olan rıhtımların işletme haklarının farklı teşebbüslere devredilmesi böylece liman içi rekabet yaratılması, terminalerde verilen hizmetlerin farklı teşebbüslere verilmesi ile terminal içi rekabet yaratılması ve son olarak da kısa dönemli sözleşmeler akdedilmesi ve sözleşme yapma hakkı için rekabet tesis edilmesi.

470 Kurul'un 6.5.2005 tarih, 05-31 sayılı toplantısında kabul ettiği TCDD tarafından işletilmekte olan İzmir, Mersin, Derince, İskenderun, Bandırma ve Samsun Limanları'nın özelleştirme programına alınması konulu görüşünde, Mersin ve İzmir limanları bakımından, birinci yaklaşım benimsenmiştir. Nitekim anılan kararda her iki limanın işletme hakkının da, rıhtımlar tarif edildiği şekilde dağılmak üzere, ikişer farklı işletmeciyeye devredilmesi öngörülmektedir.

480 Ne var ki, ÖİB liman özelleştirmelerinde rekabetin tesisi amacına yönelik olarak Rekabet Kurulu tarafından benimsenen yaklaşımın teknik ve ekonomik olduğu ifade edilen gerekçelerle uygulanamayacağını, DPT değerlendirmelerine de atıfla belirttiğinden, liman içi rekabetin tesis edilmesine yönelik tedbirler, Mersin Limanı'nın özelleştirilmesinde uygulanamadan kalmıştır.

Diğer yandan, Mersin Limanı İşletme hakkının devrini düzenleyen sözleşmede yer alan ayrımcılık ve aşırı fiyat uygulamalarını engellemeye yönelik olarak tasarlandıkları kabul edilen hükümlerin, idarenin (ÖİB ve TCDD) rekabet adına iyi niyetine işaret ettiği kabul edilmiştir. Böylece tekel durumundaki işletcinin, hâkim durumunu kötüye kullanmasını engelleyecek tedbirler alındığından, liman içi rekabetin tesisine yönelik yapısal tedbire ihtiyaç görülmemiştir.

490 İnceleme konusu işlemleri düzenleyen işletme hakkı devir sözleşmesinin, sefeli ile önemli oranda benzeştiği görülmektedir. Sözleşme'nin değinilmesi gereken maddeleri 4 noktada toplanmaktadır: Etkinliğin sağlanması, ayrımcılığın engellenmesi, aşırı fiyatlandırmanın engellenmesi ve sözleşme hükümlerine riayetinin denetlenmesi.

500 Etkinliğin sağlanmasını amaçlayan 9.14.2. maddede getirilen "limanının etkin, hızlı ve verimli şekilde çalıştırılması" ilkeleri herhangi bir ölçüte bağlanmadıklarından gerçek bir denetim tabanı sağlamaktan uzaktır. Dolayısıyla söz konusu maddenin tekeli etkisizliğin engellenmesi bakımından herhangi bir etkisinin olması muhtemel görülmemektedir. Buna karşılık 9.14.3. maddede limanın hizmet hızının, Akdeniz'de faaliyet gösteren en yüksek yük trafiğine sahip 10 limanın hizmet hızı ile karşılaştırılması, etkinlik kriteri olarak belirlenmektedir. Ancak, karşılaştırmanın ne şekilde gerçekleştirileceği açıklanmamaktadır. Söz konusu 10 liman ortalamasından daha mı hızlı çalışılacaktır, ya da belli bir orandan daha yavaş çalışılmayacak mıdır ve yahut en az etkin liman mı yakalanacaktır. Ayrıca verileri ölçüt kabul edilecek 10 liman sözleşme tarihi itibarıyla en iyi 10 liman mıdır, yoksa maddenin uygulanacağı dönemin en iyi on limanı mı olacaktır konuları sözleşme içeriğinden anlaşılabilir. Bu belirsizlikler söz konusu maddenin uygulamada önem kazanacağına ihtimal verilmesini güçleştirmektedir.

510 Ayrımcılığın engellenmesine yönelik 9.15.1. madde ile eşit konumdaki yük ve gemi sahipleri arasında ayrımcılık yapılması yasağı getirilmektedir. Ne var ki, iki süjenin konumlarının eşitliği her zaman için tartışma konusu yapılabilecek niteliktedir. Bir kriter gereği eşit olan iki süje, bir başka kriter gereği eşit olmayabilir. Nitekim limana geliş sıklığı bakımından eşit olan iki gemi işletmecisi, gemilerinin kapasitesine bağlı olarak çok farklı miktarlarda elleçlemeye konu oluyor olabilirler. Buna karşılık, eşit durumda olmayan süjelere aynı şekilde davranılması da ayrımcılıktır. Bu hususun düzenlenmemiş olması da maddenin ayrımcılığın engellenmesi amacına hizmet etme ihtimalini kısıtlayan bir diğer husustur. Ayrıca 9.15.3. maddenin ikinci paragrafında getirilen istisnanın da maddenin sağlamayı vaat ettiği ayrımcılık korumasını neredeyse tamamen ortadan kaldırdığı düşünülmektedir. Nitekim, verimlilik kriterine bağlanan ayrımcılık yapma imkanı, büyük kullanıcının kayırılması, küçük işletmecinin dışlanması gibi uygulamaları dahi madde kapsamından çıkaracak niteliktedir.

520 İlgili Sözleşme'nin 9.16. maddesinde fahiş fiyatlandırmanın engellenmesine yönelik bazı düzenlemeler getirildiği görülmektedir. Üç yıllık bir dönem için hâlihazırda uygulanmakta olan daha yüksek fiyat uygulanmaması şartı getirilmiştir. Buna karşılık uygulanmakta olan fiyat, etkinlik konusunda ülkenin önde gelen teşebbüsleri arasında yer almadığı bilinen bir kamu tekelinin uyguladığı fiyattır. Söz konusu sürenin sona ermesinden sonra ise uygulanacak fiyat, fahiş olup olmaması yani fiyatın maliyetinin ciddi şekilde üstünde olup olmaması bakımından denetlenecektir. Başlangıç noktası dikkate alınacak olursa, tekeli fiyatlandırmanın bu çerçevede fahiş görülmemesi kuvvetle muhtemeldir. Fiyata ilişkin olarak, etkinlik için getirildiği ifade edilene benzer şekilde rakip limanların verilerine dayalı bir kriter getirilmemesi bir eksikliktir. Ayrıca fiyatın adil ya da fahiş olmasına ilişkin hesaplamalar yapılırken işletme hakkı bedelinin de maliyetler arasında hesaplanmasının öngörülmesi,

530

değişken maliyetler esasında bir etkinlik arayışı bulunmadığına işaret etmektedir. Son olarak, işleticinin ekonomik ve rasyonel gerekçelerle bazı müşterilere veya müşteri gruplarına avantajlı, indirimli tarifeler uygulayabileceğinin öngörülmesinden, işletici teşebbüsün tekelci fiyatlaması kadar fiyat ayrımcılığı uygulamalarına da müsamaha gösterilebileceği anlaşılmaktadır.

540 Sözleşmenin 9.10.1. maddesi Sözleşme hükümlerine riayetin denetlenmesi amacıyla İzmir limanında istihdam edilecek TCDD elemanların ilişkin düzenlemeler getirmektedir. Sözleşmenin 11. bölümünde TCDD'nin denetim yetkisi, bu çerçevede bilgiye ulaşma hakları düzenlenmiştir. Muhtemel ayrımcılık ve aşırı fiyatlama mağdurları için TCDD'ye şikâyet imkânı düzenlenmektedir. Buna karşılık TCDD'nin bir arabuluculuk rolü üstlenip üstlenmeyeceği konusu belirsizdir. Ayrıca ayrımcılık mağdurlarının TCDD'yi herhangi bir şekilde tedbir almaya zorlama ya da alınmayan tedbirler nedeniyle mağduriyetlerinden sorumlu tutma imkânları da söz konusu değildir. Zira TCDD'nin söz konusu denetleme yetkisi, iki taraflı bir sözleşme niteliğini taşıyan bir hukuk belgesinden kaynaklanmaktadır. Hatta TCDD'nin şikâyete ilişkin olarak ulaştığı sonucu ya da aldığı tedbiri şikâyetçiye bildirme yükümlülüğü dahi düzenlenmemiştir.

550 İnceleme konusu sözleşmenin vurgulanması gereken unsurlarından bir diğeri de sözleşmenin 4.5. maddesinde açıkça belirtildiği üzere İzmir Limanı'nın yanındaki tevsi alanı ile birlikte özelleştirilmesidir. Liman içi rekabetin sağlanması bakımından önemli bir fırsat teşkil edebilecek tevsi alanının, liman ile birlikte özelleştirilmesi hem bu kazanım olasılığını ortadan hem de işletme hakkını devralacak teşebbüs bakımından potansiyel rekabete karşı kesin bir koruma sağlamıştır.

Dolayısıyla, inceleme konusu imtiyaz devir sözleşmesinin rekabetin korunmasına yönelik olarak etkili ve uygulanabilir tedbirler ve süreçler öngördüğünü söylemek mümkün değildir.

560 Yukarıda da ayrıntılı olarak aktarıldığı üzere, ayrımcılık ve aşırı fiyatlama uygulamalarına ilişkin olarak TCDD'ye, uygulanabilirliği ve etkililiği tartışmaya açık olmakla birlikte, bir takım yetkiler tanındığı gerçeği, bu kurumun bir "liman düzenleyici otoritesi" niteliği kazandığı değerlendirilmesi yapılarak, bu alandaki Rekabet Kurumu yetkilerinin tartışma konusu haline getirilmesi ihtimali endişeye yol açmaktadır. Daha dar kapsamda ise aynı uygulamaya ilişkin TCDD tarafından uygulanan bir cezanın, Rekabet Hukuku uygulaması ve yaptırımları bakımından mükerrerlik iddiasına zemin oluşturma ihtimali dikkate alınmalıdır. Her ne kadar Sözleşmenin "Kanunlara Riayet" başlıklı 9.1. maddesinin ikinci paragrafında "İdare ve TCDD dışında diğer devlet kurumlarının (Ulaştırma Bakanlığı, Maliyet Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Gümrük Müsteşarlığı, DLH, TSK, Belediyeler, Rekabet Kurumu vs) uygulamakla yükümlü oldukları kanunlardan kaynaklanan düzenleme ve işlem tesis etme hakları saklıdır." denilse de, yukarıda aktarılan endişelerin ortadan kaldırılması amacıyla ayrımcılık ve aşırı fiyatlamaya ilişkin TCDD yetkilerini düzenleyen maddelere bu maddelere dayanılarak gerçekleştirilecek uygulamaların 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun hükümlerinin aynı olaya uygulanmasını engellemeyeceğine ilişkin ifadeler eklenmesinde fayda görülmektedir.

580 Yukarıda da ifade edildiği üzere, liman özelleştirmelerinde rekabetin tesisi ve korunması amacıyla alınacak tedbirler yapısal tedbirler ve düzenleyici/denetleyici tedbirler olarak ele alınmaktadır. İzmir limanı bakımından yapısal tedbir seçeneğinin bulunmadığı ilgili kamu kurumu olan ÖİB tarafından ifade edilmiş ve İzmir Limanının özelleştirilmesine ilişkin uygulama esasları bu çerçevede belirlenmiştir. Bu noktadan itibaren, hedeflenen özelleştirmeye ilişkin olarak Rekabet Kurumu tarafından alınacak tedbirlerin iki başlık altında ele alınması gerekmektedir. Öncelikle idare tarafından Rekabet Kurulu görüşü de alınarak belirlenen uygulama esasları çerçevesinde gerçekleştirilecek özelleştirme işleminin devralan tarafında yer alacak teşebbüslerin, mevcut şartlar altında pazar yapısında en az bozulmaya yol açacak şekilde belirlenmeleri gerekmektedir. Bu işlev, ihaleye katılan teşebbüslerin her birinin devralma işlemini gerçekleştirme durumunda ortaya çıkacak yapısal ve davranışsal durum ve dinamiklerin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında değerlendirmesi ile yerine getirilecektir. Takiben, özelleştirme sonrasında ortaya çıkacak hâkim durumdaki teşebbüslerin, ekonomik güçlerinden, rekabeti ihlal edecek şekilde yararlanmalarının denetlenmesi ve engellenmesi gelmektedir. 590 Ülkemizde rekabet hukuku normlarının limanlara uygulanması alanında uzmanlaşmış bir kurum bulunmadığı ve yukarıda açıklanan gerekçelerle, imtiyaz sözleşmesi hükümlerinin Rekabet Kurumunun bu alandaki sorumluluğunu azaltmadığı dikkate alındığında, bu işlev önem kazanmaktadır.

İmtiyaz sözleşmesi hükümlerinin, Rekabet Kurumunu ikame edecek bir yapılanma ortaya koyamamakla birlikte, idarenin limanlarda rekabetin korunması alanındaki hassasiyetine işaret ettiği hususuna daha önce Mersin Liman özelleştirmesine ilişkin Rekabet Kurulu kararında değinilmiştir. Bu hassasiyetle birlikte Rekabet Kurumunun bu alandaki kararlılığı, Liman içi rekabetin tesis edilmesinin önündeki fiziki imkânsızlık ve ekonomik engeller nedeniyle ulaşılamayacağı anlaşılan en iyi durumdan 600 sapmaların en aza indirilmesinin teminatı olacaktır.

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

Özelleştirme işlemine konu olan İzmir Limanı'nın hem hukuki hem de fiili imtiyazlara sahip olması ve cirosunun (yaklaşık (...) YTL) 25.000.000.000 TL eşliğini aşması dolayısıyla, inceleme konusu işlem 1998/4 sayılı "Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmeleri için Rekabet Kurumuna Yapılacak Ön Bildirimlerde ve İzin Başvurularında Takip Edilecek Usul Esaslar Hakkında Tebliğ" in 3. maddesi anlamında ön bildirim tabii bir devralma işlemidir. Nitekim Tebliğ'in anılan maddesinde öngörüldüğü üzere ÖİB Rekabet Kurulu'ndan ihale şartlarına esas olacak görüş talep etmiş; aynı Tebliğ'in 4. maddesi çerçevesinde hazırlanan Rekabet Kurulu Görüşü ÖİB'na tebliğ edilmiştir. 610

Bu çerçevede, 1998/4 sayılı Tebliğ'in "İzin Başvurusuna Tabii Özelleştirme Yolu ile Devralmalar" başlıklı 5. maddesi uyarınca, Rekabet Kurumu'na ön bildirimde bulunulması zorunlu olan özelleştirme yolu ile devralma işlemleri için izin alınması da zorunlu olduğundan, dosya konusu işlemin izne tabii bir özelleştirme işlemi olduğu değerlendirilmektedir.

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

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

630 Tebliğ'in 4. maddesinde "bir birleşme veya devralma sonucunda birleşmeyi veya devralmayı gerçekleştiren teşebbüslerin, ülkenin tamamında veya bir bölümünde ilgili ürün piyasasında, toplam pazar paylarının, piyasanın % 25'ini aşması halinde veya bu oranı aşmаса bile toplam cirolarının yirmibeş trilyon Türk Lirası'nı aşması halinde Rekabet Kurulu'ndan izin almaları zorunludur." hükmü yer almaktadır. İzmir Limanı'nın 2005 yılı gelirinin yaklaşık (...) YTL olması sebebiyle Tebliğ'de öngörülen ciro eşiği aşılmaktadır.

Aşağıda ihaleye teklif veren her teşebbüs bakımından rekabet değerlendirmesi yapılmaktadır.

H.4.3.1. Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu

İzmir Limanı işletmesinin Hutchison Global tarafından devralınmasına ilişkin olarak yapılacak değerlendirmede iki husus önem kazanmaktadır: Hutchison - PSA Ortaklığı ve Global'in kruvaziyer limanı işletmeciliği.

640 İzmir, Mersin, Derince, İskenderun, Bandırma ve Samsun Limanları'nın özelleştirme programına alınması ilişkin olarak Rekabet Kurulu'nun 6.5.2005 tarih ve 05-31 sayılı toplantısında oluşturulan görüşün 3-A maddesinde;

"İzmir ve Mersin limanlarındaki konteyner elleçleme alanlarının özelleştirilmesinde konteyner rıhtımları işletme hakkının aynı -ya da aynı ekonomik birlik içindeki-teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin devralması halinde Türkiye Cumhuriyeti pazarında anılan teşebbüs ve/veya teşebbüs birliği lehine hakim durum yaratılmış olacağından; İzmir ve Mersin limanlarının aynı ekonomik birlik içindeki teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin işletimine verilmemesi gerektiğine"

denilmektedir.

650 İlgili bölümde de aktarıldığı üzere Hutchison ile PSA World Ports Pte. Ltd arasında hissedarlık ilişkileri bulunmaktadır. Bu çerçevede, öncelikle Hutchison- Global'in Mersin Limanı işletme hakkını devralan PSA Afken Ortak Girişimi ile aynı ekonomik birlik içinde olup olmadığı sorusu yanıtlanmalıdır. Talep üzerine Rekabet Kurumu kayıtlarına intikal ettirilen Hutchison yapılanmasını gösterir diyagram ve ortaklık yapısı dokümanlarından anlaşıldığı üzere Hutchison ile PSA %50'şer katılımı ile iki adet ortak girişim kurmuştur. Kurulan bu ortak girişimler, Hutchison'ın liman işlerinin altında toplandığı HPI ve HPH şirketlerine %40 oranında ortaktır. Bu ortaklıklarının dışında bir faaliyetleri bulunmadığı bildirilmiştir. Dolayısıyla, Bildirim Formunda anılan PSA'nın Hutchison ile olan %20 ortaklığının, %40'ın %50'sine sahip olmasından kaynaklandığı

anlaşılmaktadır. Bu teşebbüslerin kalan %60 oranındaki hissesi Hutchison grubunun diğer teşebbüsleri arasında dağılmaktadır.

660

Dolayısıyla, Hutchison Global Ortak Girişiminin %(...) oranında hissesine sahip HPT teşebbüsünün %40 hissesine sahip olan HPI, Hutchison ve PSA'nın %50'şer hisse oranı ile ortak oldukları bir ortak girişimdir. Benzer şekilde Hutchison Global Ortak Girişiminin %(...) oranında hissesine sahip HPH'nin de %40 oranında hissesi bir diğer Hutchison PSA ortak girişimine aittir. Farklı bir açıdan bakılacak olursa PSA'nın ortak kontrolüne sahip olduğu iki teşebbüs, Hutchison Global'in %(...) 'ini kontrol eden teşebbüslere %40 oranında ortaktır.

670

Diğer yandan ortaklık yapısının ya da ana sözleşmelerin PSA'ya, HPI (dolayısıyla HPT) ya da HPH'de ortak kontrol imkânı tanımadığı görülmektedir. Yukarıda aktarılan yapı dikkate alındığında Hutchison-Global'in, PSA Akfen ile aynı ekonomik birlik içerisinde kabul edilmesi mümkün görülmemektedir.

Buna ek olarak, aktarılan hisse ilişkileri ışığında PSA'nın İzmir Limanı işletmesindeki ticari çıkarlarının, toplamın ancak %5'ine tekabül ettiği (%(...)+(...) 'ün %(...) 'ının %(...) 'si) anlaşılmaktadır. Buna karşılık bilindiği kadarıyla, Hutchison'ın Mersin Limanı'nı işleten ortak girişimde herhangi payı bulunmamaktadır.

680

Ayrıca, Mersin ve İzmir limanları arasındaki halihazırdaki rekabet ilişkisi, hinterland bakımından son derece kısıtlı bir bölgeyi kapsamaktadır. Ancak Kurul görüşüne daha ziyade bu limanların birer hub limana dönüştürülmesi durumunda ortaya çıkacağı tahmin edilen rekabet, yani başka bir deyişle muhtemel rekabet dayanak oluşturmuştur.

Her ne kadar yukarıda aktarılan yapı taraflar arasında iletişimi ve bilgi aktarımını kolaylaştıran bir altyapı sağlıyorsa da, gerek temsil edilen ekonomik çıkarın küçük olması, gerekse tarafların çıkarlarındaki asimetri, ayrıca her durumda çok ortaklı yapıların söz konusu olması, yukarıda aktarılan hisse ilişkilerinin oligopolistik bir bağımlılığa yol açarak uyumlu eylemlere dolayısıyla bir birlikte hakim durum yaratılmasına sebep olması ihtimalini önemli oranda zayıflatmaktadır.

690

İzmir Limanı ile ilgili olarak dosya kapsamında değerlendirilmesi gereken ikinci husus ise İzmir Limanı'nın en yüksek teklif sahibi Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri (EİB) Ortak Girişim Grubu tarafından devralınması halinde kruvaziyer limanı işletmeciliği pazarında meydana gelebilecek olası etkilerdir. Hâlihazırda Türkiye'de başlıca 6 tane kruvaziyer limanı bulunmaktadır. 2005 yılı itibarıyla İzmir Limanı Türkiye kruvaziyer limanları arasında yaşanan gemi adedi bakımından %4,12 ve yolcu sayısı bakımından %8,57'lik pazar payı ile beşinci sıradadır. Buna karşılık ortak girişim grubunun hissedarlarından Global Yatırım ve Global Altyapı'nın ortak olduğu şirketler tarafından işletilen limanlardan Kuşadası Limanı gemi adedi bakımından %46,62 ve yolcu sayısı bakımından %37,80 pazar payı ile pazardaki en önemli liman iken Ortadoğu Antalya Limanı gemi adedi bakımından %4,23 ve yolcu sayısı bakımından %4,01 pazar payı ile sonuncudur.

700 Kruvaziyer limanlarına ilişkin olarak gerçekleştirilecek değerlendirmede dikkate alınacak başlıca husus olarak talep gücü ve talep esnekliği ortaya çıkmaktadır. Nitekim, işletici teşebbüsler kruvaziyer hatlarının uğrak yerini belirlerken son derece yüksek bir esnekliğe sahiptir. Başka bir deyişle, kruvaziyer hattı işletmecileri uğradıkları bir limanda birtakım olumsuzluklarla karşılaşmaları durumunda, basit bir güzergâh değişikliği ile koşulları uygun başka bir limanı uğrak limanı yapabilmektedirler. Bu nedenle bu sektörde pazar paylarının zamanla büyük değişiklikler gösterebileceği değerlendirilmektedir. İzmir Limanı'nın yolcu sayısına göre pazar payının 2003 yılında %0,63'ten 2005 yılında %8,67'ye yükselmesi veya gemi sayısına göre Antalya Limanı'nın pazar payının 2003 yılında %11,99'dan %4,23'e düşmesi de bu değerlendirmeyi destekler niteliktedir. Başka bir deyişle, kruvaziyer turizmde rekabet kruvaziyer hattı işletmecilerinin limanları hatlarına dahil etmelerini sağlamak amacıyla daha ziyade uluslar arası düzeyde limanlar arasında gerçekleşmektedir.

710 Bunların yanı sıra, turizmde giderek yükselen bir değer olarak nitelenen kruvaziyer gemilerine hizmet etmek üzere ülkemizde yeni kruvaziyer limanları inşa edilmektedir. Çanakkale'de bulunan ve henüz 6 ay önce faaliyet göstermeye başlayan Kepez Limanı, Bodrum'da yapımı süren ve 2007'de açılması planlanan Bodrum Limanı ile Antalya Lara'da yapılması planlanan kruvaziyer limanının hâlihazırda faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarına güçlü birer rakip olacağı değerlendirilmektedir. Bu limanların Türkiye'yi uğrak yeri olarak belirlemiş kruvaziyer hatlarını, gerek liman hizmet fiyatlarının düşüklüğü gerek hizmet kalitesi gerekse sağladıkları diğer avantajlarla 720 cezbetmeleri durumunda, pazar paylarında ciddi değişikliklerin olabileceği öngörülmektedir.

Bu çerçevede, rekabet hukuku açısından ele alınması gereken son bir husus da kruvaziyer hizmetlerinin neredeyse tamamen yabancı turistlere yönelik bir hizmet olması, dolayısıyla olası bir hâkim durumun ulusal refah dağılımı üzerinde doğrudan bir etkisinin hissedilmesinin muhtemel olmamasıdır. Olası dolaylı etki ise ancak kruvaziyer hatlarının limanları tercih etmesinde etkili olunabildiği ölçüde turizm gelirleri ve bunların dağılımı üzerinden ortaya çıkacaktır. Bu durumda da, belirleyici olan yine talep kesimini bir araya getiren kurumlar niteliğini taşıyan hat işletmecilerinin tercihleri 730 olmaktadır.

Netice itibarıyla, Hutchison-Global'in İzmir limanı işletmesini devralması halinde Global'in yolcu limanı işletmeciliği pazarında hakim duruma gelmesi muhtemel görülmemektedir.

740 Diğer yandan, Hutchison Global bildirim formunda 2006 yılı Mayıs ayından bu yana HPT ve HPH'nin %20'sinin Singapur'da kurulmuş bulunan bir limited şirket olan PSA World Port Pte. Ltd.'ye (PSA) ait olduğunun ifade edilmesine karşılık daha sonra yapılan araştırma neticesinde elde edilen hazırlanmış cetveli ve yapılanmayı gösterir şemadan durumun farklı olduğunun anlaşılmasıdır. Yukarıda ve ilgili bölümde aktarılan tespitler ışığında söz konusu %20'nin, tarafların bildirdiğinin aksine oy oranını değil, elde edilen ekonomik değeri gösterdiği anlaşılmıştır. Buna karşılık, söz konusu ekonomik değer altında yatan daha kapsamlı bir ortaklık bulunduğu ve bu

750 ortaklığın portföy yatırımından öte stratejik önem taşıdığı anlaşılmıştır. Nitekim, tarafların bildirim formunda bahsetmekten imtina ettikleri %50'şer hisse oranı ile tesis edilmiş iki ortak girişim söz konusudur. Her ne kadar yukarıda yer verilen analizler neticesinde bu yapılanmanın, buradan kaynaklanan oy oranlarının ve ekonomik faydanın Türkiye pazarlarında rekabeti engelleyici etkileri olmasının muhtemel olmadığı sonucuna ulaşılmışsa da, söz konusu yapının ayrıntıları örtölmek suretiyle makyajlanması yoluyla söz konusu teşebbüsler arasındaki ilişkinin olduğundan önemsiz gösterilmeye çalışılması, Rekabet Kurulu'nun yanıtılması sonucunu doğuracak niteliktedir. İnceleme konusunun esas itibariyle bir birleşme ve devralma işlemi olması, devralmaya talip teşebbüslerin ortaklık yapılarına büyük önem atfettiğinden ve bu konudaki eksik bilgilenmenin yapılacak değerlendirmelerin yerindeliğini önemli ölçüde etkilemesi ihtimali bulunduğundan, söz konusu davranışın göz ardı edilmesi mümkün görülmemektedir. Aktarılan tespit ve değerlendirmelere esas olan bilgi ve belgelerin ancak Rekabet Kurumu'nun aktif yönlendirmesi ve ısrarı neticesinde Kurum kayıtlarına intikal ettirilmesi de bu çerçevede dikkate alınmalıdır.

760 Dolayısıyla Hutchison-Global'e yanlış ve yanıltıcı bilgi vermeleri nedeniyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16 (a) maddesi ve 2007/1 sayılı "4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanununun 16 ve 17 nci Maddelerinde Düzenlenmiş Olan İdari Para Cezalarının 31/12/2006 Tarihine Kadar Geçerli Olmak Üzere Artırıldığına Duyurulmasına İlişkin Tebliğ" uyarınca idari para cezası verilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır.

H.4.3.2. Çelebi Holding A.Ş.

770 Çelebi'nin ilgili ürün pazarlarındaki faaliyeti, Ortadoğu Antalya Limanı'nı işletmekte olan Akdeniz Liman İşletmeciliği A.Ş.'nin %(...) oranında hissesine sahip olarak ve limanın işletilmesi ve kontrolünden sorumlu olmakla sınırlıdır. Yukarıda kruvaziyer liman işletmeciliğine ilişkin olarak aktarılanlar ışığında Çelebi'nin söz konusu faaliyetinin, İzmir limanının devralınması durumunda kruvaziyer pazarında bir hakim durum yaratılması sonucunu doğurması muhtemel değildir.

H.4.3.3. Alsancak Ortak Girişim Grubu

780 Alsancak'ın kontrolü Tepekule Liman ve Depo İşletmeciliği A.Ş.'dedir (Tepekule). Anasözleşmesinde kontrolün oluşumuna ve kullanımına ilişkin özel bir hüküm bulunmayan Tepekule'nin oy oranları temelinde yönetileceği anlaşılmaktadır. Anasözleşmesinde yer alan bilgilere göre 98 ortaklı bir teşebbüs niteliğindeki Tepekulenin ortaklık yapısına bakıldığında özellikle üç ortağın pay oranları dikkat çekmektedir. Arkas Grubuna bağlı iki şirket (Arkas Holding A.Ş. ve Arkas Deniz. ve Nakliyat A.Ş.) Tepekule hisselerinin %(...)'ine, Önder Türkkani %(...)'sine ve Batıçim A.Ş. de %(...)'una sahiptir. Geri kalan hisseler 94 hissedar arasında %1'in altındaki oranlarla dağılmaktadır. Buna karşılık Tepekule'nin 7.3.2006 tarihli Genel Kurul Hazirun Cetvelinde yer alan oranlar dikkate alındığında Tepekule hisselerinin %(...)'inin Arkas Grubuna, %(...)'unun Söktaş ve Şinasi Ertan'a %(...)'unun Batıçim'e ve %(...)'ünün de Limak'a ait olduğu görülmektedir. Burada da kalan hisseler %1'den

790 küçük oranlarla 110 kişi arasında dağılmaktadır. Halihazırdaki yapıda büyük ortakların oy oranları toplamının %(...) olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, Arkas harici büyük ortakların oy oranları toplamı %(...)'dur. Kalan 110 küçük ortağın gerek temsil edilen ekonomik çıkarın küçüklüğü gerekse denizcilik ve liman işletmesi alanlarında faaliyetleri bulunmaması (denizcilik ile uğraştıkları bildirilen 6 küçük ortağın hisseleri toplamı %2,25 olarak bildirilmiştir.) nedeniyle yönetim konularında aktif olmayacakları varsayımı altında, büyük ortakların Arkas olmadan karar alması mümkün görünmemektedir. Ayrıca, küçük ortakların liman işletmesine ilişkin olarak ülke İzmir'in en büyük özel sektör denizcilik kuruluşunun görüşlerini izlemesi çok muhtemeldir, ki bu durum asıl itibarıyla büyük ortaklar için de geçerlidir. Hisse oranları temelinde olası kontrol gücü dağılımları temelinde Arkas en azında ortak kontrole sahiptir. Buna karşılık, Arkas'ın Alsancak üzerinde fiili etkisinin, yukarıda belirtilen sebeplerle daha belirleyici olacağı kanaatine varılmıştır.

800 Diğer yandan İzmir limanında gerçekleştirilen konteyner elleçlemelerinin 2005 yılı verileriyle %39,5'inin Arkas Grubu tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. 2004 yılı verileriyle ciro rakamları temelinde yapılan hesaplamada elde edilen pazar payı %37,34'tür. Elleçlenen TEU temelinde Arkas'ın İzmir limanındaki en yakın rakibi konumundaki Mert'in pazar payı %13'tür. Mert'ten sonra gelen Maersk %5,9 pazar payına sahiptir. Dolayısıyla Arkas en yakın rakibinin üç katı kadar işlem gerçekleştirmektedir. Bu noktada dikkat çekici bir diğer nokta 2000 - 2005 aralığında Arkas'ın neredeyse bütün rakipleri az ya da çok pazar payı kaybederken, Arkas'ın sürekli olarak büyümesidir. Söz konusu veriler Arkas'ın İzmir Limanı konteyner hattı işletmeciliği ve acenteliği pazarlarında hakim durumda bulunduğu işaret eder niteliktedir.

810 Arkas'ın pazardaki konumu ve İzmir Limanı işletme hakkının devralınmasına talip olan ortak girişimin hisse dağılımı dikkate alındığında, inceleme konusu işlemin güçlü bir dikey bütünleşmeye yol açacağı görülmektedir. Ancak, Arkas'ın büyük bir ekonomik güce sahip olduğu kesinse de buradaki inceleme hakim durumunun tespit edilmesi için yeterli olmadığından, İzmir limanının işletme hakkının devralınması sonucu mevcut bir hakim durumunun güçlendirileceğinden bahsedilmesi için erken olduğu kanaatine varılmıştır.

Diğer taraftan İzmir Limanının hinterlandı bakımından tekele yakın bir konumda bulunduğu ve yapılacak işlemin bir imtiyaz devri niteliğinde olduğu da dikkate alındığında, İzmir Limanının Arkas'ın kararlarında yönlendirici olabileceği herhangi bir yapıya devredilmesi halinde hakim durum yaratılması (limanın devri) yoluyla rekabetin önemli ölçüde kısıtlanacağı anlaşılmıştır.

820 I. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

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

2. Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'nun İzmir Limanı işletme hakkını devralmasının rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmasının muhtemel olmadığına OYÇOKLUĞU ile,
3. Çelebi Holding A.Ş.'nin İzmir Limanı işletme hakkını devralmasının rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmasının muhtemel olmadığına OYÇOKLUĞU ile,
- 830 4. İşletme hakkı devir sözleşmesinin 9.15.1. ve 9.16.1. maddelerine bu maddelerin uygulanmasının 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin aynı olaya uygulanmasına engel teşkil etmeyeceğini ifade eden ibareler eklenmesi halinde İzmir Limanı işletme hakkının Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'na ya da Çelebi Holding A.Ş.'ne devredilmesinde bir sakınca bulunmadığına OYÇOKLUĞU ile,
5. Alsancak Ortak Girişim Grubu'nun İzmir Limanı işletme hakkını devralması halinde rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının kuvvetle muhtemel olması nedeniyle işleme izin verilmemesine OYBİRLİĞİ ile;
- 840 6. Hutchison-Global-DB-Ege İhracatçı Birlikleri Ortak Girişim Grubu'na yanlış ve yanıltıcı bilgi vermeleri nedeniyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16(a) maddesi ve 2007/1 sayılı Rekabet Kurulu Tebliği uyarınca 3.432 YTL. idari para cezası verilmesine OYBİRLİĞİ ile
- karar verilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun 05.06.2007 Tarih ve 07-47/507-182 Sayılı Kararına

KARŞI OY GEREKÇESİ

İzmir Limanı'nın işletme hakkının verilmesi yöntemiyle devredilmesi işlemine ilişkin Kurul kararının 2, 3 ve 4. maddelerine karşıyım. Şöyle ki:

Limanların, kamu malı niteliği taşıdıklarının genel kabul görmesi, bunun Anayasa'da da bu şekilde kabul edilmesi ve genel ekonomi bakımından taşıdıkları büyük önem dikkate alındığında, liman işletme haklarının devredilmesini düzenleyen işlemlerin rekabet üzerindeki etkilerinin titizlikle değerlendirilmesi, bu alanda rekabetin tesisi ve korunması önem kazanmaktadır. Bu nedenle; liman özelleştirmelerinde rekabeti mümkün kılacak yapısal tedbirler alınmalı, ya da rekabet tesis edilmese bile işletmeciler teşebbüslerin rekabetçi benzeri davranışları sergilemesini mümkün kılacak düzenleyici ve denetleyici tedbirler alınmalıdır. Yapısal tedbirler olarak; rekabete imkan tanımak üzere yeni iskele ve rıhtımların açılması yani altyapının geliştirilmesi; var olan rıhtımların işletme haklarının farklı teşebbüslere devredilmesi böylece liman içi rekabet yaratılması, terminallerde verilen hizmetlerin farklı teşebbüslere verilmesi ile terminal içi rekabet yaratılması ve son olarak da kısa dönemli sözleşmeler akdedilmesi ve sözleşme yapma hakkı için rekabet tesis edilmesi gereklidir.

Kurul'un 6.5.2005 tarih, 05-31/376-M sayılı toplantısında alınan kararda İzmir Limanı'nın işletme hakkının da, rıhtımlar tarif edildiği şekilde dağılmak üzere, ikişer farklı işletmeciye devredilmesini öngörmüştür.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı bu gerekliliği ve Rekabet Kurulu kararındaki görüşü nazara almaksızın ihale işlemi gerçekleştirmiştir.

İzin verilmesi talep edilen karara konu işlem, benim de katıldığım ve o yönde oy kullandığım 6.5.2005 tarih ve 05-31/376-M sayılı Kurulumuz "Görüş Kararının" 1-A maddesine aykırılık oluşturmaktadır.

Bu itibarla, kararın 2. 3 ve 4. maddelerine muhalifim.

M.Sıraç ASLAN
Kurul Üyesi

Rekabet Kurulu'nun 05.06.2007 Tarih ve 07-47/507-182 Sayılı Kararına

KARŞI OY GEREKÇESİ

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

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

şekilde konteyner elleçlemede kullanılan alan ve geri alanın ikiye ayrılarak özelleştirilmesi gerektiği” karara bağlanmıştı.

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

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

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

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

Ancak, gelinen noktada Rekabet Kurulunun anılan Görüş Kararı, Özelleştirme İdaresince benimsenmeyerek İzmir Limanı'nın İşletme Hakkının 49 yıllığına tek bir teşebbüse devri esas alınarak ihaleye çıkılmış en yüksek teklif veren üç teşebbüs belirlenerek Kurumumuzdan İzin Kararı oluşturulması talep edilmiştir.

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

İhale kapsamına, önceki 06.05.2005 günlü Rekabet Kurulu Görüşü Kararı'nın içeriğinden farklı olarak Liman'ın İkinci Kısımına ilişkin Tevsii İnşaatı da dahil edilmiştir. Oysa Görüş Kararı oluşturulması aşamasında Rekabet Kurumu uzmanlarınca yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda "proje konusu edilen coğrafi bölgenin Yap İşlet Devret ya da benzeri bir usul ile devri halinde,

İzmir Limanında yer alan konteyner rıhtımlarının işletmecileri dışında bir teşebbüs ve /veya teşebbüs birliğine verileceğinin ihale şartnamesi ile ilanı önerilmişti. Bu husus Rekabet Kurumu 4.Daire Görüşü olarak Özelleştirme İdaresine ileildiğinde, Özelleştirme İdaresi, DLH tarafından yeni bir limanın YİD modeli ile kurulması ve işletilmesine ilişkin ihaleyi hangi teşebbüsün alacağına İzmir Limanı'nın Özelleştirilmesi ve Rekabet Kanunu açısından önem taşımadığını, sadece bir ihtimalden yola çıkarak ihale şartnamesinde bu konuda bir koşul bulundurulmasının anlamlı olmadığını bildirmiştir. Bunun üzerine 06.05.2005 günlü Görüş Kararı'nda İzmir Limanı tevsii alanıyla ilgili Görüş oluşturulamamıştır.

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

Sonuç olarak; Rekabet Kurulu'nun, İzmir Limanı Tevsii alanı ile ilgili kısım hakkında 1998/4 sayılı Tebliğin 4 üncü maddesi uyarınca oluşturulmuş bir GÖRÜŞ

07-47/507-182

KARARI bulunmadığından ihalede en yüksek teklifi veren teşebbüsler için izin değerlendirmesi yapılması özelleştirme prosedürü usulüne uygun değildir.

Söz konusu işlemlerin usule uygun olduğu bir an için kabul edilse bile “Görüş Karar”larındaki azlık oyu gerekçelerinde de belirtmiş olduğum gibi, İzmir Limanında konteyner elleçleme hizmetlerinin verildiği alandaki rıhtımlar ve terminalleri gibi tevsii alanının da iki ayrı teşebbüse devri gerektiği görüşüyle tek bir teşebbüse devri için verilen “İzin Kararı”na katılmıyorum.

Süreyya ÇAKIN

Kurul Üyesi