

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2017-4-10
Karar Sayısı : 18-14/267-129
Karar Tarihi : 08.05.2018

(Nihai İnceleme)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN,
Şükran KODALAK, Mehmet AYAN

B. RAPORTÖRLER : Metin HASSU, Esin AYGÜN, Noyan DELİBAŞI

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN

: - Limar Liman ve Gemi İşletmeleri A.Ş.

Temsilci: Prof. Dr. İ. Yılmaz ASLAN

Gazi Umur Paşa Sok. Bimar Plaza 38/8 Balmumcu
Beşiktaş/İSTANBUL

- (1) **D. DOSYA KONUSU: Ambarlı Limanı'nda faaliyet gösteren Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş.'nin denizcilik alanında çeşitli faaliyetler gösteren Arkas Holding kontrolünde bulunan Limar Liman ve Gemi İşletmeleri A.Ş. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 14.02.2017 tarih ve 1034 sayılı ile intikal eden ve Limar Liman ve Gemi İşletmeleri A.Ş. (LİMAR) tarafından gönderilen Bildirim Formunda, Ambarlı Limanı'nda faaliyet gösteren Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş.'nin (MARDAŞ) hisselerinin tamamının denizcilik alanında çeşitli faaliyetler gösteren Arkas Grubu tarafından kontrol edilen LİMAR¹ tarafından devralınacağı belirtilerek söz konusu işleme 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talep edilmiştir.
- (3) Söz konusu devralma başvurusu üzerine LİMAR'dan 27.02.2017 tarihli ve 2617 sayılı ve 11.04.2017 tarihli ve 4349 sayılı yazılar ile bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. Bilgi ve belge talebini takiben LİMAR ve MARDAŞ temsilcileriyle 09.03.2017 tarihinde bir toplantı gerçekleştirilerek bilgi ve belge talebinin içeriğine ilişkin açıklamalar yapılmış ve bildirilen işlem hakkında birtakım sorular yöneltilmiştir. Konuya ilişkin cevabi yazılar ise 28.03.2017 tarihli ve 2134 sayılı ve 27.04.2017 tarihli ve 2884 sayılı yazılar ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. 10.05.2017 tarihli ve 3252 sayılı yazı ile MARDAŞ'ın LİMAR yahut finansman şartlarına bağlı olarak LİMAR'ın %100 iştiraki olan ve kurulma aşamasında olan ARTER tarafından devralınacağı bildirilmiştir. Son olarak, LİMAR vekili tarafından 26.05.2017 tarih ve 3722 sayılı ile gönderilen belgede ARTER'in kurulmuş olduğu, yönetim kurulu üyelerinin Bernard ARKAS (YK Başkanı) ve Mustafa Özgür KALELİOĞLU'ndan (YK Başkan Yardımcısı) müteşekkil olduğu ifade edilmiştir.

¹ Daha sonradan devralan taraf Arter Terminal İşletmeleri A.Ş. (ARTER) olarak değiştirilmiştir.

- (4) Söz konusu bildirim öncesinde (.....) tarafından yapılan 29.12.2016 tarihli ve 7494 sayılı ve 28.02.2017 tarihli ve 1349 sayılı başvurularda (.....) söz konusu işleme yönelik itirazda bulunmuş; bu kapsamda kendilerinden de ilave bilgi talep edilmiştir. Talebimize ilişkin cevabi yazı ise 30.03.2017 tarihli ve 2225 sayılı yazı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. 16.05.2017 tarih ve 3460 sayı ile Kurum kayıtlarına giren yazısında (.....) tarafından, Ambarlı Liman Tesisleri Tic. A.Ş.'nin (ALTAŞ) kontrol yapısındaki mevcut duruma ve işleme izin verilmesi halinde kontrol yapısında gerçekleşmesi beklenen değişikliklere ilişkin açıklamalar yapılmıştır.
- (5) Bildirime konu işlem taraflarının, geçici depolama hizmetleri pazarında da faaliyette bulunmaları dolayısıyla, 27.03.2017 tarihli ve 3795 sayılı yazı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığında (GTB) söz konusu pazarın işleyişine ilişkin bilgi talep edilmiştir. GTB tarafından konuya ilişkin gönderilen yazı 21.04.2017 tarih ve 2771 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Bununla birlikte, konunun daha detaylı anlaşılabilmesi için 24.04.2017 tarihinde GTB yetkilileriyle toplantı gerçekleştirilmiştir.
- (6) 30.03.2017 tarihinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü yetkilileri ile bir toplantı gerçekleştirilmiş, ayrıca yazılı olarak bilgi talebinde bulunulmuştur. Bakanlık tarafından konuya ilişkin gönderilen yazı 04.05.2017 tarih ve 3036 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (7) Bu bilgi ve belgelere ilave olarak UDHB Ambarlı Liman Başkanlığı'ndan; GTB Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'nden ve ALTAŞ'tan bilgi talep edilmiş ve cevabi yazılar ise sırasıyla 04.05.2017 tarih ve 3054 sayı; 17.05.2017 tarih ve 3477 sayı; 03.05.2017 tarih ve 2996 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (8) Kontrol yapısına ilişkin olarak Asyaport Liman A.Ş.'den (ASYAPORT) ve (.....) talep edilen bilgiler sırasıyla 11.05.2017 tarih ve 3309 sayı tarih ve sayı, 17.05.2017 tarih ve 3493 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (9) İlgili bildirim üzerine hazırlanan 25.05.2017 tarihli ve 2017-4-010/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu, 01.06.2017 tarihli Rekabet Kurulu (Kurul) toplantısında görüşülmüş ve 17-18/271-M sayılı Kurul kararı ile işlemin 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına karar verilmiştir.
- (10) Anılan Kurul kararı ile işlemin nihai incelemeye alınmasına esas teşkil eden temel değerlendirmeler, 13.06.2017 tarihli ve 7403 sayılı yazı ile LİMAR'a tebliğ edilerek yazılı görüşlerinin 30 gün içinde sunulması talep edilmiş, ayrıca 15.06.2017 tarih ve 7569 sayılı yazı ile işlemin nihai incelemeye alındığına dair şikâyetçi tarafa bildirimde bulunulmuştur. LİMAR'ın Nihai İnceleme Bildirimi'ne ilişkin birinci yazılı savunması ve taahhütleri 14.07.2017 tarih ve 5086 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (11) Sektörün mevcut seyrini ve işleme izin verilmesi durumunda oluşabilecek rekabetçi riskleri anlayabilmek ve çeşitli sektör oyuncu ve temsilcilerinin konu hakkındaki görüşlerine başvurmak amacıyla 19.06.2017 tarihinde ASYAPORT ile, 20.06.2017'de (.....) ve (.....) ile, 21.06.2017 tarihinde Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD) ve (.....) ile görüşülmüştür.

- (12) İlgili coğrafi pazarın belirlenmesi ve belirlenen pazar özelinde işlemin olası rekabetçi ve rekabet karşıtı etkilerinin analiz edilmesi amacıyla 08.06.2017 tarihli ve 7134 sayılı yazı ile Ekonomik Analiz ve Araştırma Daire Başkanlığından (EAAD) görüş talebinde bulunulmuş olup ekonomik analiz kapsamında kullanılmak üzere sektör oyuncularından veri talep edilmiştir. Dosya konusu pazar şartlarının detaylı bir şekilde değerlendirilebilmesi amacıyla inceleme tarafı teşebbüs, rakip liman işletmeleri, acenteler, sektör dernekleri, müşteri konumunda bulunan konteyner hat taşımacıları ve diğer çeşitli kuruluşlardan bilgi ve belge taleplerinde bulunulmuştur.
- (13) Yukarıda belirtilen ekonomik araştırmada kullanılmak üzere Marmara Bölgesi'nde faaliyet gösteren limanlardan olan MARPORT, MARDAS, Dp World Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş. (DP WORLD YARIMCA), Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (SAFİPORT), Limaş A.Ş. (LİMAŞ), KUMPORT, ASYAPORT, Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A.Ş. (EVYAPPORT), Belde Liman İşletmeleri ve Depoculuk A.Ş. (BELDE), Yılport Konteyner Terminali ve Liman İşletmeleri A.Ş. (YILPORT), Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş. (GEMPORT), Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ TEKİRDAĞ), TCDD Haydarpaşa Liman İşletme Müdürlüğü (TCDD HAYDARPAŞA), Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşım. Ve Tic. A.Ş. (BORUSAN), Roda Liman Depolama ve Loj. İşl. A.Ş. (RODAPORT), Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş. (ÇELEBİ BANDIRMA) limanlarından bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur.
- (14) Söz konusu taleplere ilişkin olarak ÇELEBİ BANDIRMA'nın cevabi yazısı 14.08.2017 tarih ve 5848 sayı ile, TCDD HAYDARPAŞA'nın cevabi yazısı 17.08.2017 tarih ve 5927 sayı ile, MARPORT'un cevabi yazısı 17.08.2017 tarih ve 5936 sayı ile, ASYAPORT'un cevabi yazısı 17.08.2017 tarih ve 5960 sayı ile, MARDAS'ın cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5963 sayı ile, TDİ TEKİRDAĞ'ın cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5993 sayı ile, SAFİPORT'un cevabi yazısı 21.08.2017 tarih ve 6048 sayı ile, RODAPORT'un cevabi yazısı 23.08.2017 tarih ve 6100 sayı ile, BORUSAN'ın cevabi yazısı 23.08.2017 tarih ve 6101 sayı ile, EVYAPPORT'un cevabi yazısı 24.08.2017 tarih ve 6120 sayı ile, KUMPORT'un cevabi yazısı 25.08.2017 tarih ve 6186 sayı ile, YILPORT'un cevabi yazısı 05.09.2017 tarih ve 6295 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Veri setinin tamamlanması adına limanlardan gelen eksik bilgilerin yeniden gönderilmesi talep edilmiştir. ÇELEBİ BANDIRMA, EVYAPPORT, TCDD HAYDARPAŞA, KUMPORT, MARDAS, MARPORT, RODAPORT ve YILPORT limanları tarafından daha önceden gönderilen bilgi ve belgelere ilişkin çeşitli düzeltmeler ve eklemeler yapılmış, çeşitli konularda göndermiş oldukları veriler teyit edilmiştir.
- (15) Sektörün diğer önemli ayağını oluşturan konteyner hat taşımacıları arasından (.....) MSC Gemi Acenteliği Anonim Şirketi (MSC) ile görüşmeler gerçekleştirilmiş, Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. (ARKAS LİNE), Turkon Konteyner Taşımacılık ve Denizcilik A.Ş. (TURKON), Tarros Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. (TARROS), Hapag-Lloyd Denizaşırı Nakliyat A.Ş. (HAPAG-LLOYD), Contaz Denizcilik Nakliyat ve Tic. A.Ş. (CONTAZ), CMA-CGM South Turkey Gemi Acenteliği A.Ş. (CMA-CGM), Martı Konteyner Hizmetleri A.Ş. (MARTI), Yang-Ming Anadolu Gemi Acenteliği A.Ş. (YANG-MİNG), Catoni Deniz İşleri A.Ş. (CATONİ), Bosphorus Gemi Acenteliği A.Ş. (BOSPHORUS), K Line Gemi Acenteliği A.Ş. (K-LİNE), Hamburg Süd Gemicilik Acenteliği ve Nakliyat Ltd. Şti. (HAMBURGSÜD), UASC Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. (UASC), Mol Denizcilik ve Taşımacılık Ltd. Şti. (MOL), Cosco Shipping Line Denizcilik A.Ş. (COSCO), Amiral Gemi Acenteliği Ltd. Şti. (AMİRAL), Atako Taşımacılık Denizcilik A.Ş. (ATAKO) unvanlı konteyner hat taşımacılarından ve Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. (ARKAS DENİZCİLİK), Barkon Gemi Acenteliği ve Tic. A.Ş. (BARKON) ve Elkenz Marmara

Deniz Taşımacılığı Hizmetleri Ltd. Şti. (ELKENZ) unvanlı acentelerden bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur.

- (16) Söz konusu taleplere ilişkin olarak HAMBURGSÜD'ün cevabi yazısı 11.08.2017 tarih ve 5792 sayı ile, BOSPHORUS'un cevabi yazısı 15.08.2017 tarih ve 5881 sayı ile, ELKENZ'in cevabi yazısı 17.08.2017 tarih ve 5935 sayı ile, K-LİNE'nin cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5975 sayı ile, ARKAS DENİZCİLİK'in cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5981 sayı ile, BARKON'un cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5982 sayı ile, ARKAS LİNE'nin cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5992 sayı ile, YANG-MİNG'in cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5994 sayılı yazı ile, MARTI'nın cevabi yazısı 18.08.2017 tarih ve 5995 sayı ile, TURKON'un cevabi yazısı 21.08.2017 tarih ve 6028 sayı ile, ZİM'in cevabi yazısı 21.08.2017 tarih ve 6030 sayı ile, UASC'nin cevabi yazısı 21.08.2017 tarih ve 6033 sayı ile, MEDKON'un cevabi yazısı 24.08.2017 tarih ve 6142 sayı ile, TARROS'un cevabi yazısı 05.09.2017 tarih ve 6280 sayılı yazı ile, OOCL'nin cevabi yazısı 06.09.2017 tarih ve 6330 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (17) (.....). Ayrıca Ambarlı Limanı'nın art bölge (hinterland, art-alan) trafiğini aydınlatılabilmek amacıyla, Türkiye Nakliyeciler Derneğinden (TND) 11.10.2017 tarihinde bilgi talebinde bulunulmuştur. TND'den gelen 26.10.2017 tarih ve 7758 sayılı cevabi yazıda söz konusu bilgilere sahip olunmadığı belirtilmiştir. Bunun üzerine benzer veri talebi Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne (UND) yöneltilmiş ancak bir sonuç alınamamıştır. Ambarlı Limanı'nın art bölge trafiğini anlayabilmek adına ALTAŞ'tan bilgi talebinde bulunulmuş ve limana sıkça giriş çıkış yapan karayolu taşımacılarının listesine ulaşılmıştır. Son olarak, (.....) 12 firmaya limanın art bölge trafiğini anlamaya yönelik 23.10.2017 tarih ve 13158 sayılı yazı ile sorular yöneltilmiştir. Buna cevaben S.S. 305 No'lu İstanbul ve Ambarlı Limanları Civarı Mot. Taş. Koop.'un (SS-305) cevabi yazısı 31.10.2017 tarih ve 7870 sayı ile, S.S. 339 No'lu Ambarlı Limanları Kamyonetçiler Motorlu Taşıyıcıları Koop.'un (SS-339) cevabi yazısı 01.11.2017 tarih ve 7878 sayı ile, S.S. Haydarpaşa Karayolu Yük Taşıma Koop'un (SS-HAYDARPAŞA) cevabi yazısı 02.11.2017 tarih ve 7896 sayı ile, Arkas Lojistik A.Ş.'nin (ARKAS LOJİSTİK) cevabi yazısı 06.11.2017 tarih ve 8076 sayı ile, Eylül Lojistik A.Ş.'nin (EYLÜL) cevabi yazısı 03.11.2017 tarih ve 7945 sayı ile, Aytaş Global Loj. ve İnş. San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin (AYTAŞ) cevabi yazısı 06.11.2017 tarih ve 8048 sayı ile, Gürbulak Nakliyat Otomotiv Sanayii Ticaret Ltd. Şti.'nin (GÜRBULAK) cevabi yazısı 07.11.2017 tarih ve 8102 sayı ile, Kare Uluslararası Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti.'nin (KARE) cevabi yazısı 08.11.2017 tarih ve 8128 sayı ile, Çağrı Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin (ÇAĞRI) cevabi yazısı 06.11.2017 tarih ve 8138 sayı ile, Soylu Nakliyat ve Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.'nin (SOYLU) cevabi yazısı 10.11.2017 tarih ve 8222 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (18) Kurul'un 10.11.2017 tarih ve 17-36/588-M sayılı kararıyla 01.12.2017'de sona erecek olan nihai inceleme süresi bu tarihten itibaren üç ay uzatılmıştır. Ekonomik Analiz ve Araştırma Daire Başkanlığı tarafından gönderilen çalışmanın tamamlanması ile birlikte inceleme kapsamında gerekli görülen bilgi ve belgeler tamamlanmıştır.

- (19) Devralan ARTER'i kontrolünde bulunduran LİMAR tarafından gönderilen ve 18.12.2017 tarih ve 9220 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden yazıda ek taahhütler sunulmuştur. Bunun üzerine hazırlanan 19.12.2017 tarih ve 2017-4-10/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu (Rapor) Kurul'un 25.12.2017 tarihli toplantısında görüşülmüş olup 17-43/683-M sayılı kararı ile dosya kapsamında sunulan taahhütlerin rekabetçi endişeleri gidermede yetersiz kaldığı değerlendirilmesiyle nihai inceleme sürecinin devamına oyçokluğu ile karar verilmiştir. Kurul'un taraflarca verilen taahhütleri yeterli bulmaması nedeniyle, Kurul'un çekincelerini içeren kısa karar tutanağı ile 2017-4-10/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu ilgili teşebbüse tebliğ edilmek üzere gönderilmiş olup, 02.01.2018 tarihinde LİMAR tarafından tebellüğ edilmiştir. Teşebbüs tarafından gönderilen ikinci yazılı savunma 30.01.2018 tarih ve 936 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (20) İkinci yazılı savunmaya karşı hazırlanan 12.02.2018 tarih ve 2017-4-010/EG sayılı Ek Görüş 14.02.2018 tarihinde LİMAR tarafından tebellüğ edilmiş olup adı geçen teşebbüsün üçüncü yazılı savunması 13.03.2018 tarih ve 2096 sayılı yazı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. 14.03.2018 tarih ve 2127 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden yazı ile LİMAR tarafından sözlü savunma talebinde bulunulmuştur.
- (21) Kurul'un 29.03.2018 tarih ve 18-09/168-M sayılı kararı ile 02.05.2018 tarihinde yapılan sözlü savunma toplantısının ardından, Kurul 08.05.2018 tarihli toplantısında 18-14/267-129 sayılı nihai kararını vermiştir.
- (22) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi kapsamında bir devralma işlemi olduğu ve aynı Tebliğ'in 7. maddesi kapsamında izne tabi olduğu, söz konusu işlem sonucunda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi anlamında hâkim durum yaratılmasının veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesinin ve böylece ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olabileceği, bu nedenle işleme 14.07.2017 ve 18.12.2017 tarihlerinde Kurum kayıtlarına giren taahhütler çerçevesinde izin verilebileceği ifade edilmiştir.

G. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

G.1. İşleme İlişkin Bilgiler

- (23) Bildirim konusu işlem, Ambarlı Limanı'nda faaliyet gösteren MARDAŞ hisselerinin tamamının denizcilik alanında çeşitli faaliyetler gösteren Arkas Grubu tarafından kontrol edilen LİMAR tarafından devralınmasına ilişkindir.
- (24) Söz konusu devir işlemi ile birlikte Atak Holding A.Ş. (ATAK) ve Asmar Holding A.Ş. (ASMAR) icra etmekte oldukları konteyner elleçlemeye yönelik liman hizmetlerine, gümrüklü geçici depolama, kılavuzluk ve römorkaj ve Ambarlı Limanı yan hizmetlerine ilişkin faaliyetlerini LİMAR'a devrederek ilgili pazarlardan çıkacaklardır. ATAK ve ASMAR, armatörlük, gemi kiralama, gemi işletmeciliği ve acentelik hizmetlerini LİMAR'a devretmeyecektir. MARDAŞ, Anonim Şirket Hisse ve Taşınmaz Devir Sözleşmesi'nin 5.2.21. maddesi gereğince Kapanış Günü'ne kadar acentelik faaliyetine son verecek, 5.4.2. maddesi gereğince sahip olduğu gemileri Kapanış Günü'nden önce üçüncü bir kişiye devredecek ve bu pazarlardaki faaliyetlerine son verecek veya bağlı işletmelerine devralarak MARDAŞ'ın faaliyet alanından çıkaracaktır.

G.2. Taraflar

G.2.1. Devralan: ARTER

- (25) Merkezi İzmir'de bulunan ARTER 18.05.2017'de ticaret siciline kaydettirilmiş olup, halihazırda herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. Şirket yönetim kurulu başkanı Bernard ARKAS ve yönetim kurulu üyesi Mustafa Özgür KALELİOĞLU'dur. Söz konusu şirket Arkas Grubu bünyesinde faaliyet gösteren LİMAR'ın %100 kontrolündedir. Devralma işlemine ilişkin başvurunun Kurum'a yapıldığı dönemde henüz kurulmamış olan ARTER'in, LİMAR yerine devralan sıfatını üstlendiği ve söz konusu değişikliğin işlemin yapısında herhangi bir değişikliğe yol açmayacağı belirtilmiştir.
- (26) ARTER'in %100 sahibi olan ve Arkas Grubu bünyesinde faaliyet gösteren LİMAR, 1996 yılında Ambarlı Limanı'nda başladığı liman işletmeciliği faaliyetlerine ek olarak ekipman desteği, gemi planlama, operasyon, konteyner hasar tespit, reefer² ve boş konteyner stok yönetimi hizmetleri de sağlamaktadır. 2004 yılı itibarıyla Ambarlı bölgesindeki faaliyetleri MARPORT bünyesine dâhil edilen LİMAR, bugün İzmir, GEMPORT, RODAPORT, BORUSAN, LİMAŞ, Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP), HAYDARPAŞA, DP WORLD YARIMCA, İSKENDERUN LİMAK limanlarında hizmet sağlamaya devam etmektedir. LİMAR, limancılık sektöründeki faaliyetlerinin yanı sıra portföyünde (.....) adet Türk bayraklı konteyner gemisi bulundurmaktadır. Gemilerin tümü Arkas Grubu çatısı altında yer alan ve konteyner hattı taşımacılığı alanında faaliyet gösteren ARKAS LİNE bünyesinde hizmet vermektedir.
- (27) Alıcı konumunda ana teşebbüs olarak bulunan Arkas Grubu ise ana iş kolları olarak acentelik, armatörlük, limancılık ve deniz, kara, demir, havayolu taşımacılığı ile entegre olarak lojistik hizmetleri vermektedir. Bunların yanında gemilere yakıt ikmali, otomotiv, sigorta hizmetleri, bilgi sistemleri ve kruvaziyer turizmi sektörlerinde faaliyet göstermektedir.

G.2.2. Devreden Taraflar: ATAK ve ASMAR

- (28) MARDAS'ın kontrolünü elinde bulunduran ATAK ve ASMAR, elleçlemeye yönelik liman hizmetleri, gümrüklü geçici depolama, kılavuzluk ve römorkaj ve Ambarlı Limanı yan hizmetlerine ilişkin faaliyetler ile armatörlük, gemi kiralama, gemi işletmeciliği ve acentelik hizmetleri sunmaktadırlar.
- (29) MARDAS'ın mevcut pay sahipleri olan ATAK ile ASMAR'ın hâkim pay sahipleri aynı zamanda Türkiye'nin en önemli demir/çelik gruplarından olan İÇDAŞ Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım Sanayi A.Ş.'nin de (İÇDAŞ) hâkim pay sahipleri konumundadırlar. Bu nedenle MARDAS'ın sahip olduğu alanların önemli bir kısmı İÇDAŞ'ın sahip olduğu hurda ve sair demir/çelik ürünlerinin istiflenmesi için kullanılmakta, İÇDAŞ ürünlerinin nakliyesi için MARDAS'ın limanını yoğun bir şekilde kullanmaktadır. Taraflar, bu durumun MARDAS'ın en büyük rekabetçi avantajı olduğunu ancak bu avantajın MARDAS'ın pazarda tek başına faaliyet göstermek için yetmediğini belirtmektedir. Konteyner gemilerinin giderek büyümesi ve konteyner armatörlerinin hızlı bir şekilde konsolide olmaları sonucunda MARDAS gibi bir limanın orta ve uzun vadede rekabetçi bir şekilde faaliyetini sürdürmesinin ekonomik açıdan zor olduğu ifade edilmektedir.

² Soğutuculu konteyner

G.2.3. Devredilen: MARDAS

- (30) ATAK ile ASMAR'ın ortak kontrolünde bulunan devre konu MARDAS, liman işletmeciliği faaliyetine 1991 yılında başlamış olup, konteyner elleçlemeye yönelik liman hizmetleri, gümrüklü geçici depolama, kılavuzluk ve römorkaj, Ambarlı Limanı yan hizmetleri, armatörlük, gemi kiralama, gemi işletmeciliği ile acentelik hizmetleri vermektedir.
- (31) Aşağıdaki tabloda MARDAS'ın bildirim konu işlem öncesindeki ve sonrasındaki ortaklık yapısına yer verilmektedir:

Tablo-1: MARDAS'ın Devralma İşlemi Öncesi ve Sonrası Ortaklık Yapısı

İşlem öncesi		İşlem sonrası	
Hissedar	Hisse Oranı (%)	Hissedar	Hisse Oranı (%)
ATAK	50,00	LİMAR	100,00
ASMAR	50,00		
Toplam	100,00	Toplam	100,00

Kaynak: Bildirim Formu

G.3. İlgili Pazar

- (32) Rekabet hukukunda pazar tanımı, teşebbüsler arasındaki rekabetin sınırlarını tespit etmekte kullanılan bir araçtır. İlgili pazar, ürün ve coğrafi pazar olmak üzere iki temel boyuttan oluşmaktadır. Pazarı hem ürün hem de coğrafi bölge boyutlarıyla tanımlamaktaki amaç, teşebbüslerin davranışlarını sınırlama ve etkin bir rekabetçi baskıdan bağımsız olarak davranmalarını önleme gücüne sahip rakiplerin ortaya çıkarılmasıdır.
- (33) İlgili ürün pazarının belirlenmesinde talep ikamesi ve arz ikamesine göre bir değerlendirme yapılmaktadır. Talep ikamesinin değerlendirilmesi, tüketici gözünde ilgili ürünün yerine geçer kabul edilen başka ürünlerin belirlenmesini gerektirmektedir. Bir ilgili ürün pazarı tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından birbiriyle değiştirilebilir veya ikame edilebilir olarak kabul edilen bütün mal veya hizmetlerden oluşan pazarları kapsamaktadır.
- (34) Limanlara yönelik olarak yapılacak ilgili ürün pazarı tanımında ise belirleyici faktör, limanın hizmet verdiği yük ve gemi tipi olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında yükün kaynağı, güzergâhı ve elleçleme aşamasında ihtiyaç duyulan ekipman, limana uğrayan gemilerin büyüklüğü, müşteri tercihleri ve lojistik zincirindeki alternatif taşıma şekilleri gibi unsurlar da dikkate alınabilmektedir.
- (35) Bildirim konusu işlem temel olarak, konteyner terminal işletmeciliği hizmetleri sektörünü ilgilendirmektedir. Devre konu MARDAS'ın diğer faaliyet alanları geçici depolama hizmetleri, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ve liman yan hizmetleri pazarlarını kapsamaktadır. Aşağıdaki bölümde mezkur pazarların işleyişine ilişkin bilgilere yer verilip, ilgili ürün pazarına ve ilgili coğrafi pazarlara ilişkin açıklamalar yapılacaktır.

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (36) Bildirim Formunda, MARDAŞ'ın Ambarlı Limanı'nda konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetinin yanı sıra, gümrüklü geçici depolama, Ambarlı Römorkaj Pilotaj Ticaret A.Ş.'deki (ARPAŞ)³ hisseleri nedeniyle kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, ALTAŞ'taki⁴ hisseleri nedeniyle Ambarlı Limanı yan hizmetleri pazarlarında faaliyet gösterdiği, LİMAR'ın konteyner elleçlemeye yönelik liman hizmetleri, gümrüklü geçici depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ve Ambarlı Limanı yan hizmetleri pazarında faaliyet göstermediği ancak LİMAR'ı kontrol eden Arkas Grubu'nun MARPORT'u ortak girişim olarak işlettiği ve MARPORT aracılığıyla yukarıda sayılan dört alanda da faaliyet gösterdiği, bunların haricinde Arkas Grubu'nun liman işletmeciliği pazarının üst pazarı olan gemi acenteliği ve konteyner taşımacılığı pazarında da faaliyet gösterdiği belirtilmiştir.
- (37) 2010/4 sayılı Tebliğ uyarınca, bildirim konusu işlemde etkilenme ihtimali olan ve taraflardan iki veya daha fazlasının aynı ürün pazarında faaliyette bulunduğu ya da taraflardan en az bir tanesinin, bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ürün pazarının alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu ilgili ürün pazarları etkilenen pazarları oluşturmaktadır. Bu bağlamda, konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği, gümrüklü geçici depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ile Ambarlı Limanı yan hizmetleri pazarlarının etkilenen pazarları oluşturduğu anlaşılmaktadır.

G.3.1.1. Konteyner Elleçleme Hizmetleri Pazarı⁵

- (38) Denizyolu taşımacılığında konteyner kullanımının yaygınlaşmasında etkili olan en önemli husus, farklı türdeki kargoların konteynerler vasıtasıyla taşınabilmesi ve bu yöntemin konvansiyonel taşımacılığa göre çok daha sağlıklı ve güvenli olmasıdır. Konteyner kullanımı ile birlikte ürünler, herhangi bir darbeye, zedelenmeye veya kötü hava koşulları nedeniyle bozulmaya maruz kalmadan hedefe ulaştırılabilmektedir. Konteyner kullanımının yaygınlaşmasındaki bir diğer etken, konteynerleşmenin sağladığı maliyet tasarrufudur. Öncelikle, liman işletmecileri açısından konteyner kullanımı, yüklerin standartlaşmasını sağladığı için ciddi bir uzmanlaşmayı beraberinde getirmiş ve gerekli altyapının oluşturulması ile birlikte elleçleme maliyetlerinde ciddi bir tasarruf sağlamıştır⁶. Bu maliyet tasarrufu, daha düşük liman ücretleri şeklinde hat taşıyıcılarına ve dolayısıyla yük sahiplerine de yansımıştır.

³ ARPAŞ Ambarlı Liman Kompleksi'nde kılavuzluk ve römorkaj hizmeti vermektedir. ARPAŞ'ın hissedarlık yapısı %43 MARPORT, %24 KUMPORT, %17 MARDAŞ ve %16 AKÇANSA şeklindedir. ARPAŞ yalnızca Ambarlı Limanı'nda faaliyet göstermektedir.

⁴ Ambarlı Limanı'nda güvenlik, temizlik vb. yan hizmetler veren ALTAŞ'ın hissedarlık yapısı %42 MARPORT, %14 KUMPORT, %14 MARDAŞ, %14 AKÇANSA, %14 ARPAŞ ve %2 Beylikdüzü Belediyesi şeklindedir.

⁵ Detaylı bilgi için bkz. SESLİ, E., (2008), "Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet", Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No:89, Rekabet Kurumu, Ankara.

⁶ Bir çalışmaya göre 1960 ile 1994 yılları arasında limanlarda elleçlenen kargo miktarı yaklaşık yedi kat artmışken, konteynerleşme sayesinde ihtiyaç duyulan işgücü saati %42 oranında azalmıştır. Bkz. Michele Acciaro, "Private Sector Financing of Container Terminal Infrastructure", Erasmus University Rotterdam MSc in Maritime Economics and Logistics, s. 7.

- (39) Konteyner boyutlarındaki standartlaşma, bir yandan taşıma maliyetlerini düşürürken bir yandan da denizyolu taşımacılığının hava, kara ve demiryolu taşımacılığına daha iyi entegre olmasını sağlamıştır (*intermodal* taşımacılık⁷). Ayrıca aynı konteyner gemisine farklı kişilere ait ve farklı türdeki kargoların yüklenebilmesi, üreticileri yüksek stok maliyetlerinden kurtarmıştır. Bu gelişmelerle birlikte, üreticilerin yüklerini kolaylıkla çok uzak mesafelere gönderebilmesi mümkün hale gelmiştir.
- (40) Taşıyıcılar açısından ise, konteyner taşımacılığına özel gemilerin üretilmesiyle birlikte, gemi kapasiteleri daha verimli kullanılmaya başlanmıştır. Konteyner taşımacılığında esas maliyet tasarrufu ise, ölçek ekonomileri ile ortaya çıkmıştır. Teknolojik gelişmelerin ve taşıyıcılar arasında artan rekabetin sonucu olarak, özellikle 1980'li yıllardan sonra daha büyük boyutlu gemiler inşa edilmeye başlanmış ve böylece birim taşıma maliyetlerinde ciddi bir maliyet tasarrufu sağlanmıştır.
- (41) Konteyner taşımacılığı hizmetinin en önemli unsurlarından biri konteyner elleçlemeye yönelik terminal işletmeciliği hizmetidir. Liman hizmetleri gemilere ve yüklere verilen hizmetler olarak ikiye ayrılabilir. Gemilere verilen hizmetler; pilotaj, römorkaj, bağlama, tarama, gemi onarımı ve çevreye yönelik hizmetler kapsarken, yüklere yönelik hizmetler yükleme/boşaltma, elleçleme, kara ulaştırmasına nakil, depolama, güvenlik ve ekipman kiralamasından oluşmaktadır. Liman hizmetlerine ilişkin bir diğer ayrıma ise aşağıda yer verilmektedir:

Tablo-2: Liman Hizmetleri

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

Kaynak: Bildirim Formu

- (42) Gemilere verilen pilotaj, römorkaj ve bağlama gibi hizmetler kamu işletmeleri veya özel şirketler tarafından sağlanabilmektedir. Pilotaj, geminin limana güvenli olarak girebilmesi ve limandan güvenli olarak çıkabilmesi için gerekli işlemleri kapsamaktadır. Römorkaj, römorklar aracılığıyla geminin manevra yapmasına ilişkin işlemler iken, bağlama, geminin güvenli bir şekilde iskelede kalmasına yönelik olarak verilen hizmetleri içermektedir.
- (43) Yüklere verilen en önemli ve aynı zamanda liman gelirleri içerisindeki en büyük paya sahip olan hizmet türü ise yük elleçleme hizmetidir. Elleçleme hizmeti, yükün kıydan gemiye ve gemiden kıyıya hareketleri ile yüklerin liman tesislerindeki tüm hareketlerini kapsamaktadır. Geçmişte, yükün gemiden kıyıya emniyetli bir şekilde boşaltılması (*stevedoring*) ve kıydan gemiye güvenli bir şekilde yüklenmesi (*loading*) işlemleri farklı işçiler tarafından gerçekleştirildiğinden bu hizmetler arasında bir ayırım söz konusu olmuştur. Fakat günümüzde tüm yük elleçleme hizmetlerini çeşitli ekipmanlarla gerçekleştiren şirketler bulunmakta olup bu firmalar kuru yük, sıvı yük ve konteyner gibi yük tiplerine göre uzmanlaşmaktadır. Yük sahiplerine yönelik hizmetler ise gemi şirketleri tarafından çalıştırılan ve gemi limana gelmeden önce limandan yararlanabilmek için gerekli işlemleri takip etmekle görevli acenteler tarafından yerine getirilmektedir.

⁷ Intermodal (modlar arası) taşımacılık, yüklerin (malların) bir taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşınarak, türler arasındaki geçişlerde malların kendisinin değil taşıma (yükleme) biriminin (konteyner vs.) elleçlendiği taşıma şeklidir.

- (44) Konteyner taşımacılığının giderek daha büyük tonajlı gemilerle yapılmaya başlanması, denizyolu taşımacılığında, “merkez ve uç” (*hub and spoke*) sistemi adı verilen bir taşıma sisteminin doğmasına yol açmıştır. Gemilerin kapasite kullanımı ile ilgili sorunlara ek olarak, büyük konteyner gemilerinin sadece gerekli altyapı yatırımlarını yapmış olan büyük limanlara yanaşabiliyor olması, “merkez ve uç” sistemlerinin kullanılmasını gerektirmiştir. Bu sistemde bütün limanlar arasında doğrudan sefer yapılması yerine, uç olarak adlandırılan küçük, tali limanlardan, besleyici gemiler aracılığıyla merkez limanlarına taşıma yapılmakta, merkez limanlarında aktarma gerçekleştirildikten sonra, büyük konteyner gemileri ile diğer merkez limanına taşınan yükler yine besleyiciler aracılığı ile küçük limanlara dağıtılmaktadır. Bu sistemin, noktadan noktaya sistemine göre birçok avantajı vardır. Öncelikle, büyük gemilerin her limana uğramasına gerek kalmamakta, küçük gemiler, besleyici hizmeti vermek suretiyle, küçük limanlardan büyük gemilerin uğrayabilecekleri büyük limanlara yük taşımaktadırlar. Böylelikle, hem besleyici hatlarında hizmet veren küçük gemilerin, hem de ana hatlarda faaliyet gösteren büyük gemilerin kapasite kullanımının yüksek olması sağlanmakta, kapasite maliyetlerinden tasarruf edilmektedir⁸. Bununla birlikte, özellikle bölgesel talebin artmasıyla birlikte, belirli bölgelerde, “merkez ve uç” sisteminin yerini doğrudan seferlerin aldığı da görülmektedir. Konteyner taşımacılığında “merkez ve uç” sisteminin ortaya çıkması, özellikle “*hub*” olarak adlandırılan merkezî limanlar açısından ilgili coğrafi pazarın genişlemesine yol açmıştır.
- (45) Feeder hizmeti; ana hat gemilerinin, ana limanlara getirdikleri yüklerin nispeten daha kısıtlı imkanlara sahip noktalara taşınması ya da farklı konteyner gemilerinden toplanan yüklerin bir terminalde toplanması veya draftı müsait olmayan gemilerden alınan yüklerin nakliyesi için kullanılır. Feeder hizmetleri nispeten küçük gemilerle (genellikle 300 TEU ile 1000 TEU arasında taşıma kapasitesi olan) yapılmakta olup, ana hat gemilerini ve ana hat limanlarını beslediği ya da draftı müsait olan limanlara hizmet verildiği için feeder olarak anılmaktadır. Feeder hizmeti nispeten küçük gemilerle yapıldığı için kolay, süratli ve yaygın kullanılan bir sistemdir. Feeder hizmeti taşımacılık hizmetinin bir parçası olup, liman operatörlerinin karar verebileceği konulardan değildir.
- (46) Bu kapsamda değinilmesi gereken bir diğer ayırım transit ve lokal kargoya ilişkindir. Transit kargo; yurtdışından gelen ve Türk limanlarında aktarılarak tekrar yurtdışına gönderilen kargodur. Başka bir anlatımla, transit kargo için kargonun teslimat yeri Türkiye değildir; Türkiye, kargonun teslimatı için bir geçiş yeridir. Yerel kargo ise Türkiye'den yurtdışına taşınan veya yurtdışından Türkiye'ye gelen yükleri ifade etmektedir.

⁸ Kutoğlu, L., “Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet”, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 76, Ankara.

- (47) Avrupa Birliği Komisyonunun (Komisyon) geçmiş kararlari incelendiğinde, ilgili ürün pazarının belirlenmesinde liman tarafından elleçlenen yük tipinin (konteyner, genel kargo vb.) ve limana indirilen yükün trafiğinin (yerel veya transit kargo) dikkate alındığı görülmektedir. Rotterdam Limanı'ndaki bir konteyner terminalinin PONL ve ECT tarafından kurulacak bir ortak girişim tarafından işletilmesine ilişkin Komisyon kararında, konuya ilişkin diğer kararlara ile paralel bir şekilde ilgili ürün pazarı genel olarak "konteyner elleçleme hizmetleri" olarak belirlenmiştir. Komisyon'un MAERSK/ECT ve Hutchison/RCPM/ECT kararlarında da ilgili ürün pazarı konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği olarak belirlenmiş, buna ek olarak aktarma trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri ve hinterland (art bölge) trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetlerinin ayrı ilgili ürün pazarları teşkil ettiği ifade edilmiřtir⁹.
- (48) Komisyon'un EUROGATE/APMM kararında¹⁰ da benzer bir yaklaşım sergilenerek, konteyner elleçleme hizmetleri; art bölge trafiği ve transit trafik koşullarına bakılarak tanımlanmış, ancak transit trafiğe ilişkin alt pazarlar olan feeder trafiđi¹¹ ve relay trafiđi¹² hizmetlerinin ayrı pazarlar olarak tanımlanmasına gerek görülmemiştir. Kararda art bölge ve transit trafik arasındaki farkın, art bölge trafiğinin liman ile art bölgesi arasında karayolu ve demiryolu bağlantısı gerektirirken transit trafiğin böyle bir altyapıya ihtiyaç duymaması olduğu ifade edilmiştir.
- (49) Komisyon'un Hutchison/RCPM/ECT kararında¹³ art bölge trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri ile transit trafiğe ilişkin konteyner elleçleme hizmetlerinin stevedoring (yükleme boşaltma) açısından birbirinden farklı hizmetler olmadığı, bununla birlikte art bölge trafiğine yönelik hizmetler bakımından birbirini ikame edebilecek liman sayısının transit trafiğe yönelik hizmetler bakımından birbirini ikame edebilen liman sayısından daha farklı olduğu belirtilmiştir. Diğer bir ifadeyle, konteynerin ulaştırılacağı yerden (yerel veya transit) bağımsız olarak limanda verilen hizmet temel olarak konteynerin gemiden boşaltılması veya gemiye yüklenmesi işlemidir. Ancak, konteynerin getirildiği limanda başka bir gemiye aktarılıp aktarılmayacağına (transit trafik) veya limana yakın bir bölgeye karayoluyla/demiryoluyla götürülüp gtrlmeyeceğine (art bölge trafiği) bağlı olarak bu konteynerin bırakılabileceği liman alternatifleri farklı sayıdadır. Bu durum limanın coğrafi pazarının belirlenmesinde önem teşkil etmektedir. "İlgili Coğrafi Pazar" başlığı altında daha detaylı olarak açıklanan bu husus; yerel yükler için, limanın art bölge trafiğinin de önem kazanmasıyla, liman alternatiflerinin daha sınırlı olması ve transit yükler için liman alternatiflerinin daha fazla sayıda olması şeklinde açıklanabilmektedir.
- (50) Hutchison/RCPM/ECT kararında, yerel yk akışları ile transit yk akışları birbirinden ayrılabilir nitelikte olmayıp, transit konteynerlerin bırakılacağı limanın seçiminde yerel yüklerin belirleyici olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla konteyner taşımacısı bir firma, taşıdığı yerel ve transit yükleri bırakacağı limana karar verirken transit yüklerini daha geniş bir coğrafyada farklı limanlara bırakma alternatifine sahip olsa da bu yükleri yerel yüklerini bırakacağı limanlardan birine bırakmak durumundadır.

⁹ SESLİ E., (2008), "Liman zelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet", Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No:89, Ankara.

¹⁰ Komisyon'un 05.06.2008 tarih ve COMP/M.5066 sayılı kararı.

¹¹ Yukarıda açıklandığı üzere, feeder taşımacılık; transit taşımacılık kapsamında derin deniz gemilerinden limana bırakılan yükün küçük deniz gemileriyle yakın bölge limanlarına taşınmasını ifade etmektedir.

¹² Relay taşımacılık; transit taşımacılık kapsamında birden fazla hat kullanacak olan konteynerlerin farklı hatlardaki okyanus aşan bir gemiden diğerine aktarılmasıdır.

¹³ Komisyon'un 03.07.2001 tarih ve COMP/JV.55 sayılı kararı.

- (51) Bu husus, nihai inceleme sürecinde çeşitli sektör oyuncularını tarafından belirtilmiştir. Ana limanlar, genellikle okyanus ötesi taşımacılık yapan büyük kapasiteli konteyner gemilerine sahip hatlar tarafından kullanılmaktadır. Ancak bir hattın bir limana gelmesini belirleyen arz-talep dengesini de o limanı kullanan müşteriler oluşturmaktadır. Konteyner hat taşımacılarıyla yapılan görüşmelerde, geminin belirli bir limana yanaşması kapsamında ödenen liman giriş ücreti, yanaşma ve bağlama ücreti gibi maliyet kalemlerinin yüksek olduğu ve belirli bir hacmin altında yük taşıyan gemiler için transit yükleri bırakmak üzere aynı bölgede başka bir limana girilmesinin mümkün olmayacağı belirtilmiştir.
- (52) Hat operatörlerinin transit liman seçimini belirleyen hususlardan bir diğeri ise ilgili limanın teknik altyapısıdır. Büyük gemilerin limana yanaşabilmesi ve limanda bulunan vinçlerin geminin her noktasındaki konteynerlere ulaşabilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla rıhtım uzunluğu, rıhtım genişliği, rıhtımda kullanılan vinçlerin nitelikleri gibi unsurlar limanın hizmet edebileceği müşteri portföyünü doğrudan etkilemektedir. Aşağıdaki şemada Ambarlı Limanı'nda yer alan konteyner terminallerinin fiziki ve teknik altyapısına ilişkin bilgi sunulmaktadır.
- (53) **Şekil-1: Ambarlı Limanı Terminallerinin Teknik Özellikleri**

(.....TİCARİ SIR.....)

(54)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (55) İlgili ürün pazarının tanımlanması kapsamında, limanlar tarafından hizmet verilebilecek olan gemi uzunluklarının da belirleyici etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Ancak pazarın gemi büyüklüklerine göre tanımlanmasının uygun olmayacağı değerlendirilmektedir. Nitekim yerel yük taşımacılığının transit taşımacılığa kıyasla daha küçük boyutlu gemiler ile yapıldığı ve limanlara yanaşan gemilerin büyük oranda 300 metre altında uzunluğa sahip olduğu taraflarla yapılan görüşmelerde dile getirilen hususlar arasındadır. Bu durum ayrıca, Komisyon'un, pazarı gemi büyüklüklerine dayanarak tanımlamamak yönündeki yaklaşımına da uygundur. Komisyon, ECT/PONL/EUROMAX kararında¹⁴ ekstra büyük gemileri elleçleyebilme kapasitesine sahip olan Rotterdam Limanı'nın kendi terminal işletmecisine özel bir avantaj sağlayıp sağlamayacağını incelemiştir. Kararda, bu durumun diğer terminallere erişimi ve bu terminallerin kullanımını engellemeyeceği ve konteyner taşımacılarının ve büyük tonajlı gemilerin belirli bir coğrafi pazarda yer alan tüm limanlara uğradığı sonucuna varılmıştır. Dolayısıyla, gemi büyüklüklerinin ilgili karar bakımından yapılan pazar tanımına bir etkisi olmamıştır. Nitekim Kurul'un ilgili kararlarında¹⁵ da, gemi büyüklüklerine dayanılarak pazar tanımı yapılmamıştır.

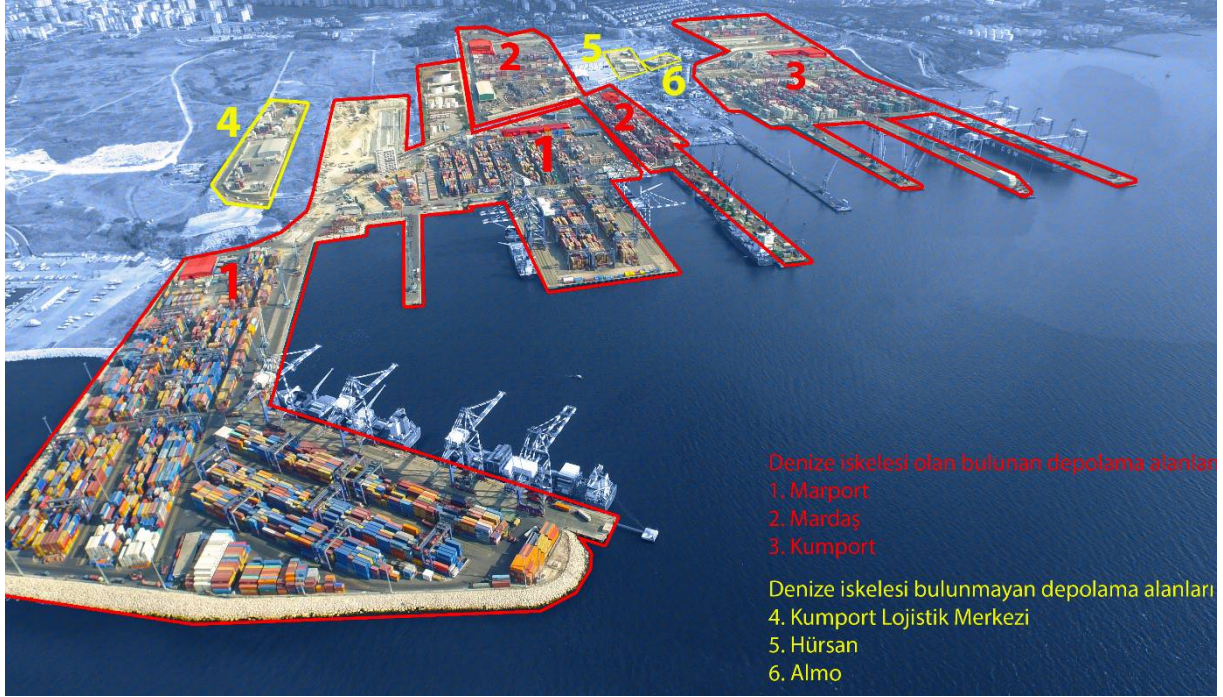
¹⁴ ECT/PONL/EUROMAX, Case COMP/M.3576 (2004), para.28.

¹⁵ 20.10.2005 tarihli ve 05-70/967-261 sayılı, 04.10.2007 tarihli ve 07-77/916-350 sayılı, 12.06.2008 tarihli ve 08-39/517-191 sayılı, 03.07.2008 tarihli ve 08-43/594-226 sayılı, 08.07.2010 tarihli ve 10-49/922-325

G.3.1.2. Gümrüklü Geçici Depolama Hizmetleri Pazarı

- (56) GTB'den alınan bilgilere göre gümrüklü geçici depolama hizmetine ilişkin düzenleme şu şekilde özetlenebilir. Türkiye Gümrük Bölgesi'ne getirilen eşya, gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar geçici depolanan eşya statüsünde bulunur ve bu şekilde adlandırılır. Geçici depolanan eşya sadece gümrük idarelerinin uygun gördüğü yerlerde ve bu idarelerin belirlediği koşullarda depolanabilir. Geçici depolanan eşyanın her türlü dış etken ve müdahaleden korunmasını sağlayacak şekilde yapılmış ve taşıtların durduğu, yanaştığı veya indiği yerlerdeki ambar, depo, ardiye veya hangar gibi yerler geçici depolama yerleridir. Eşya görevli işletme personelinin sorumluluğu ve gümrük memurlarının gözetiminde buralara alınır. Ağır ve havaleli eşyanın konulmasına mahsus olmak üzere, limanlar gibi gümrük işlemlerinin yapıldığı yerlerde bulunan geçici depolama yerlerinin mütemmim cüz'ü niteliğindeki açık alanlar ve yolcu eşyasının, yolcu beraberinde getirilip gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar konulduğu yolcu salonlarındaki yerler de geçici depolama yerleridir. Geçici depolama yerlerinin bulunmadığı mahallere getirilen eşya, duruma uygun gerekli önlemler alınmak şartıyla, geçici depolanan eşya statüsünde gümrükçe müsaade edilen yerlere de konulabilir. Aşağıda belirtilen eşyanın, özel düzenek ve yapılara sahip geçici depolama yerlerine alınması zorunludur:
- Parlayıcı, patlayıcı, yanıcı ve yanmayı artırıcı eşya,
 - Korunmaları, soğuk hava depolarında olduğu gibi özel tertibat gerektiren eşya.
- (57) Deniz yoluyla gelen eşya 45 gün, diğer yollarla gelen eşya 20 gün süreyle geçici depolama yerlerinde depolanır. Bu süreler içinde gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmayan eşya adli veya idari takibat olmaması halinde tasfiye edilir. İhracat veya yeniden ihracat amacıyla geçici depolama yerlerine konulması talep edilen eşya, buralarda bir ay kalabilir, gümrük müdürlüklerince en çok üç aya kadar ek süre verilebilir.
- (58) 2013/5 sayılı Genelge uyarınca aynı gümrük idaresinin denetimindeki bir geçici depolama yerinden başka bir geçici depolama yerine eşya sevki mümkün bulunmaktadır. Anılan genelge ile, eşya sahibi veya eşyanın teslimine kadar eşya üzerinde tasarrufta bulunma hakkına sahip kişi tarafından söz konusu genelgenin 1 no'lu ekindeki örneğe uygun bir dilekçe ile ilgili gümrük idaresine başvurulması, başvurunun uygun bulunması halinde gerekli ayniyet önlemleri de alınmak suretiyle eşyanın sevkinin memur refakatinde ve 2 no'lu ekte yer alan tutanak düzenlenerek gerçekleştirilmesi ve ilk geçici depolama yerinden eşya çıkışı ve ikinci geçici depolama yerine eşya girişinde geçici depolama yerlerinin stok kayıtlarında ve BİLGE sistemindeki kayıtlarda gerekli değişikliklerin yapılması hususları hükme bağlanmıştır.

Şekil-2: Ambarlı'da Yer Alan Depolama Alanları



Kaynak: Taraftan Gelen Cevabi Yazı

- (59) Yukarıdaki resimde Ambarlı Limanı'nda yer alan gümrüklü geçici depolama alanları görülmektedir. MARPORT, MARDAS, ve KUMPORT'a ait gümrüklü sahaların doğrudan rıhtım bağlantısı olup liman işletmeciliği faaliyeti bulunmayan Hürsan Lojistik ve Dış Ticaret A.Ş. (HURSAN) ve Almo Lojistik Geçici Depolama Hizm. Ltd. Şti.'nin (ALMO) liman ile doğrudan bağlantısı bulunmamaktadır. MARPORT, MARDAS ve KUMPORT terminallerinde elleçlenen yükler yük sahibinin talebi doğrultusunda herhangi bir gümrüklü geçici depolama alanına çekilebilmektedir.
- (60) Ambarlı Limanı'nda bulunan depolama alanlarına ait kapasite ve pazar payı verisi talep edilmiştir. Dosya mevcudu bilgilerin derlenmesi sonucu hazırlanan tablo aşağıda sunulmaktadır:

Tablo-3: Ambarlı'da Yer Alan Depolama Alanlarının Kapasiteleri ve Kapasitelerine Göre Pazar Payları

Geçici Depolama Alanı ¹⁶	Kapalı (m2)	Pay (%)	Açık (m2)	Pay(%)
MARPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KUMPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARDAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HURSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ALMO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KUMPORT LOJİSTİK MERKEZİ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Taraftan Gelen Cevabi Yazı

¹⁶ (.....).

- (61) Ambarlı Limanı'nda hem limancılık hem depolama hizmeti veren MARPORT, KUMPORT ve MARDAS ile bu limanda yalnızca geçici depolama hizmeti veren HURSAN ve ALMO arasındaki dikey ilişkili bir yapı mevcuttur. MARPORT, KUMPORT ve MARDAS tarafından elleçlenen konteynerler, yük taşıtanın talebi üzerine ya söz konusu liman işletmecilerine ait depolara ya da limanın hemen yukarısındaki bağımsız HURSAN veya ALMO depolarına taşınabilmektedir. Dolayısıyla liman işletmeciliği pazarı, gümrüklü geçici depolama hizmetleri pazarının üst pazarı niteliğindedir.
- (62) Gümrüklü geçici depolama faaliyetlerine ilişkin olarak daha önce alınmış Kurul kararlarında¹⁷ ilgili ürün pazarının gümrüklü geçici depolama hizmetleri pazarı olarak belirlendiği görülmektedir.

G.3.1.3. Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Pazarı

- (63) Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, su yolu taşımacılığını destekleyici hizmet faaliyetleri kapsamında gemilere kılavuzluk yapma ve rıhtıma yanaştırma hizmetlerini içermektedir. Bu hizmetler can, mal ve deniz çevresi güvenliğinin sağlanması amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı onayı kapsamında ve yürürlükteki mevzuata uygun olarak yürütülmektedir.
- (64) Ambarlı Limanı'nda verilen kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri pazarı rekabetçi bir pazar olmayıp, limana yanaşan bütün gemiler bu hizmeti yalnızca ARPAŞ'tan almaktadır. UDHB ile gerçekleştirilen toplantıda da benzer yönde bilgi alınmış olup kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ilgili sektörel düzenlemelerce gerçekleştirildiği ve bu pazar bakımından rekabet sorunlarının ortaya çıkmasının mümkün olmadığı ifade edilmiştir.
- (65) Ambarlı Liman Kompleksi'nde kılavuzluk ve römorkaj hizmeti ARPAŞ tarafından verilmektedir. 24.09.1998 tarihinden itibaren T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının izni ile Ambarlı Limanı sınırları içinde kılavuzluk ve römorkaj hizmeti vermeye başlayan ARPAŞ her tip ve tonajdaki gemilere 24 saat kesintisiz demirleme, şamandıra, platform ile rıhtımlara yanaşma ve kalkış servisleri vermekte olup, hissedarlık yapısı %43 MARPORT, %24 KUMPORT, %17 MARDAS ve %16 AKÇANSA şeklindedir. ARPAŞ'a, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilen izin süresi 24.09.2018 yılında dolmaktadır. Ambarlı Liman'ındaki kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ARPAŞ dışında bir kuruluş tarafından verilmesi de mümkündür.

G.3.1.4. Ambarlı Limanı Yan Hizmetler Pazarı

- (66) Ambarlı Limanı yan hizmetleri, limanın ana faaliyet alanı dışında kalan hizmetleri kapsamaktadır. Bu hizmet ALTAŞ tarafından verilmektedir. ALTAŞ Ambarlı Limanı içinde çalışmakta olan dört ayrı terminalin ortak kullandıkları alanların genel yönetim, altyapı, planlama, jeolojik etütler, güvenlik ve çevre düzenlemesine yönelik sorumlulukları olan Ambarlı Limanı'nın genel yönetim, ortak hizmet ve koordinasyon şirketidir. ALTAŞ'ın hissedarlık yapısı %42 MARPORT, %14 KUMPORT, %14 MARDAS, %14 AKÇANSA, %14 ARPAŞ ve %2 Beylikdüzü Belediyesi şeklindedir.

¹⁷ 26.06.2012 tarihli ve 12-35/998-310 sayılı, 19.03.2013 tarihli ve 13-15/226-111 sayılı Kurul kararları.

- (67) İlgili ürün pazarının tanımlanmasına ilişkin olarak yapılan açıklamalar ve değerlendirmeler çerçevesinde; gerek tarafların faaliyet gösterdiği alanlar, gerekse de benzer konularda alınmış olan Kurul ve Komisyon kararları da dikkate alındığında ilgili ürün pazarları, “art bölge trafiğine ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği”, “transit trafiğe ilişkin konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği” “(gümrüklü) geçici depolama”¹⁸, “kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri” ve “Ambarlı Limanı yan hizmetleri” pazarları olarak tanımlanmıştır. Bununla birlikte ARKAS’ın gemi acenteliği ve konteyner taşımacılığı alanındaki faaliyetleri nedeniyle oluşacak dikey ilişkilerin değerlendirilmesi gerekli görülmüş olup, işlem kapsamında “konteyner hat taşımacılığı hizmetleri”¹⁹ ve “gemi acenteliği”²⁰ pazarlarının da dikey etkilere yönelik değerlendirmede dikkate alınması gerektiği sonucuna varılmıştır.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (68) Limanlar karadan gelen yüklerin deniz ulaşımına, denizden gelen yüklerin kara ulaşımına aktarıldığı merkezlerdir. Limanlarda yük tiplerine bağlı olarak beş değişik formda elleçleme (konteyner, sıvı dökme yük, genel kargo, tekerlekli yük ve yolcu) hizmeti verilmektedir. Konteyner yükleri göreceli olarak sanayinin gelişmiş olduğu bölgelerden limana gelip giderken, hububat, gübre gibi dökme yüklerde tarım ağırlıklı bölgeler ön plana çıkmaktadır. Genel kargo yüklerinin hizmet alacağı liman özellikleri ve pazar şartları ile konteyner yüklerinin hizmet alacağı liman özellikleri ve pazar şartları birbirinden farklıdır. Genel kargo yüklerinin konteyner yüklerine göre daha fazla liman alternatifi vardır. Konteyner yüklerinde uğrak yapan hatların stratejileri de yükün elleçleneceği limanı belirlemektedir. Konteyner limanlarında hatların uğrak yaptığı limanların art bölgeleri yükün varış lokasyonuna bağlı olarak çok geniş bir coğrafyaya yayılabilmektedir. Yük tiplerine göre art bölgenin oluşumunu belirleyen faktörler değerlendirildiğinde konteyner yükleri için “ulaşım maliyetleri”, “üretim merkezine yakınlık” ve “ulaştırma seçenekleri” ilk sırada eşit derecede öneme sahip olarak yer almaktadır.

G.3.2.1. Konteyner Elleçleme Hizmetlerine İlişkin İlgili Coğrafi Pazar

G.3.2.1.1. Art Bölge Trafikğine İlişkin Konteyner Elleçleme Hizmetleri Pazarı

- (69) Bildirime konu işlem çerçevesinde devredilecek olan MARDAŞ, Marmara Bölgesi’nde yer almaktadır. Marmara Bölgesi’nde yer alan limanların genel durumuna bakılacak olursa Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Sektör Raporu’nda Marmara Bölgesi’nin, sanayi ve ticaret özelliklerine, dış ticaret hacimlerine, yük motifleri ile besledikleri veya beslendikleri liman gruplarına olan uzaklıklarına bağlı olarak Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara olarak üç alt bölgeye ayrıldığı görülmektedir.

¹⁸ 19.03.2013 tarihli ve 13-15/226-111 sayılı Kurul kararı.

¹⁹ Konteyner taşımacılığı pazarı bakımından yapılan değerlendirmeler, işlemin dikey etkilerinin analizi çerçevesinde sunulmaktadır.

²⁰ Gemi acenteliği hizmetleri pazarı bakımından pazara giriş engellerinin bulunmadığı ve çok fazla oyuncunun bulunduğu, MARDAŞ’ın bu pazardaki faaliyetlerinin sonlandırılacağı da dikkate alındığında mevcut koşullar altında devralma işleminin söz konusu pazarda rekabetçi endişeler yaratmayacağı değerlendirilmiştir.

Harita-1: Marmara Bölgesi ve Alt Bölge Haritası



Kaynak: TÜRKLİM Sektör Raporu, 2016

- (70) İzmit Körfezi ve yakın çevresini oluşturan Kuzeydoğu Marmara alt bölgesi liman sayısı olarak en yoğun bölgedir. Toplam 29 liman ve bu limanlara ait 49 terminal bulunmaktadır. Bölgede terminal bazında konteyner ve yolcu dahil her tip yük elleçlenebilmektedir. Kuzeybatı Marmara alt bölgesi, İstanbul (Avrupa yakası), Tekirdağ, Kırklareli ve Edirne illerinden oluşmaktadır. Türkiye'nin önemli limanlarının yer aldığı Ambarlı bölgesinin de yer aldığı Kuzeybatı Marmara Bölgesinde 17 ana limana ait toplam 26 terminal bulunmaktadır. Terminallerin beşi konteyner terminalidir. Kuzeybatı Marmara dış ticarete konu ürünler açısından en fazla çeşitliliğe sahip bölgedir. Bölge Türkiye'nin en yüksek konteyner elleçleme hacmine sahiptir. Konteyner hatlarının önemli uğrak limanları yine bu bölgede yer almaktadır. Bölge limanlarında elleçlenen yüklerin önemli bir bölümü konteyner yüküdür. Güney Marmara alt bölgesi Bursa, Balıkesir, Çanakkale ve Bilecik illerinden oluşmaktadır²¹.

²¹ Bkz. TÜRKLİM – Türk Limancılık Sektörü Raporu (2016).

- (73) Karayolu bağlantısı gibi liman gerisinde bulunan demiryolu bağlantıları da büyük önem arz etmektedir. Aşağıdaki haritada Türkiye demiryolu bağlantıları görülmektedir.

Harita-3: Türkiye Demiryolu Haritası

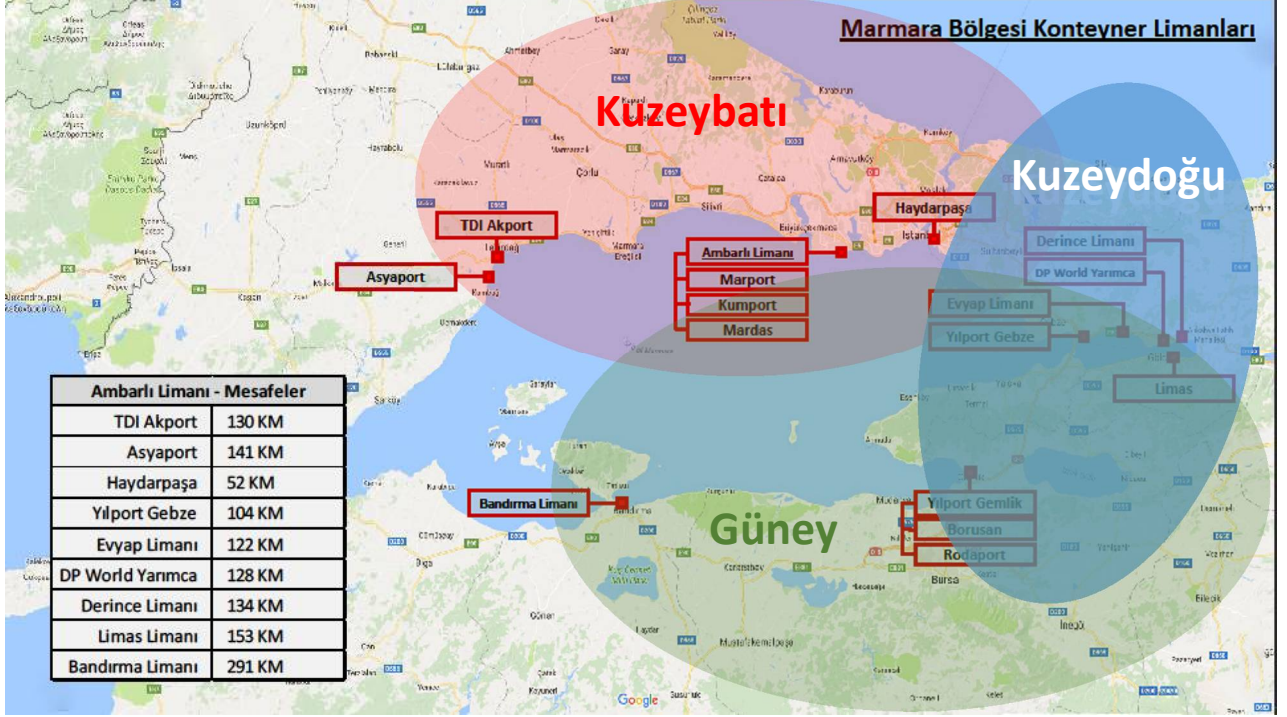


- (74) Yukarıdaki haritadan görülebileceği üzere Kuzeybatı Marmara bölgesinde demiryolu yük taşımacılığı yapılmaktadır. Söz konusu yükler Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) tarafından Kuzeybatı Marmara'dan Kuzeydoğu Marmaray'a ve oradan iç kesimlere taşınabilmektedir. (.....).
- (75) Türkiye'nin 2023 projeksiyonları kapsamında söz konusu boğaz geçişlerinin 3. Köprü üzerinden yapılabilir hale gelmesi beklenmektedir. Marmaray'ın ve 3. Köprü'nün demiryolu yük taşımacılığına uygun hale getirilmesi yönündeki her iki projenin tamamlanması ile birlikte demiryolu ile boğaz geçişlerinin önemli ölçüde kolaylaşması ve bu durumun bölgedeki demiryolu konteyner taşımacılığı maliyetini aşağı çekebileceği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla kısa ve orta vadede, Ambarlı Limanı da dahil olmak üzere Marmara Bölgesi'nde yer alan tüm limanların yakalama alanlarının ve hitap ettikleri art bölgelerin genişlemesinin ve bu sayede konteyner limanlarının birbirini daha rahat ikame edebilir hale gelmesinin mümkün olduğu değerlendirilmektedir.
- (76) (.....), ASYAPORT'un mevcut duruma nazaran daha avantajlı hale gelerek İstanbul'un yükleri için Ambarlı'ya ciddi bir alternatif konumuna gelmesi mümkün olabilecektir.

G.3.2.1.1.2. Marmara Bölgesi Limanlarının Birbirlerine Olan Uzaklıkları

- (77) “Ulaşım maliyetleri”, “üretim merkezine yakınlık” ve “ulaştırma seçenekleri” gibi unsurlar limanların art bölgelerinin oluşmasında belirleyici olmaktadır. Limanlar arasındaki karayolu uzaklığı azaldıkça limanların ikame düzeyi artmaktadır. Aşağıdaki şekilde Marmara alt bölgelerinde yer alan konteyner limanlarının Ambarlı Limanı ile aralarındaki karayolu uzaklıklarına yer verilmiştir.

Harita-4: Marmara Bölgesi Konteyner Limanları ve Ambarlı Limanı'na Olan Karayolu Uzaklıkları



Kaynak: Bildirim Formu

- (78) Yukarıdaki şekilden görüldüğü üzere Ambarlı Limanı, İstanbul Avrupa yakasındaki tek konteyner limanı olup bu limanda MARPORT, KUMPORT ve MARDAS terminalleri yan yana hizmet vermektedir. Bu noktaya en yakın alternatif İstanbul Anadolu yakasında bulunan 52 km mesafedeki HAYDARPAŞA'dır. 130 ile 160 km'lik menzil içerisinde; Batı'da TDİ TEKİRDAĞ²² ve ASYAPORT, Doğu'da ise EVYAPPORT, YILPORT, DP WORLD YARIMCA, SAFİPORT²³ ve LİMAŞ bulunmaktadır. Bunların haricinde Gemlik Körfezi'nde yer alan GEMPORT²⁴, BORUSAN ve RODAPORT konteyner elleçleme hizmeti vermektedir. Son olarak, Marmara Bölgesi içerisinde Ambarlı'ya en uzak mesafede (291 km) ÇELEBİ BANDIRMA limanı bulunmaktadır.

²² Haritada TDİ Akport olarak görülen limanın güncel ismi TDİ Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğü'dür (TDİ TEKİRDAĞ).

²³ Haritada Derince olarak görülen limanın güncel ismi Safi Derince Liman İşletmeciliği A.Ş.'dir (SAFİPORT).

²⁴ GEMPORT haritada YILPORT GEBZE olarak isimlendirilmiştir.

- (79) Limanın art bölgesinin sınırlarını çizebilmek adına çeşitli sektör temsilcilerinden bilgiler talep edilmiştir. Aşağıdaki tablo ve grafiklerde Ocak 2016 - Aralık 2016 arasında MARPORT'a karadan giriş ve çıkış yapan konteynerlerin miktarı ve bölgesel dağılımı görülmektedir.

Şekil-3: MARPORT'a Karadan Giriş Yapan Konteyner Sayısı ve Yüzdesi

(.....TİCARİ SIR.....)

Şekil-4: MARPORT'tan Karadan Çıkış Yapan Konteyner Sayısı ve Yüzdesi

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (80) Yukarıda yer verilen tablo ve grafiklerden görüldüğü üzere, 2016 yılında MARPORT'a karadan giriş yapan yüklerin (.....) Kuzeybatı Marmara Bölgesi'nden, (.....) Doğu Marmara Bölgesi'nden, (.....) Güney Marmara Bölgesi'nden ve (.....) diğer bölgelerden gelmektedir. Diğer taraftan, aynı yılda MARPORT'tan çıkış yapan yüklerin (.....) Kuzeybatı Marmara'ya, (.....) Doğu Marmara'ya ve (.....) diğer bölgelere dağılmıştır. Çıkış yapan yüklerin (.....) azı Güney Marmara'ya karayolu ile geçiş yapmıştır. MARPORT, Ambarlı Limanı'nda en çok elleçleme yapılan liman olup liman bazındaki pazar payı 2016'da (.....). Dolayısıyla MARPORT limanının, Ambarlı Limanı'nın art bölge trafiğini ortaya koyması bakımından önemli olduğu değerlendirilmektedir.
- (81) 2016 TÜRKLİM Raporu'nda Kuzeybatı Marmara Bölgesi limanlarının hitap ettiği bölgeler belirtilmiş olup söz konusu bölgelerin işaretlendiği haritaya aşağıda yer verilmektedir.

Harita-5: Kuzeybatı Marmara Limanlarını Öncelikli Olarak Kullanan İller



Kaynak: TÜRKLİM 2016 Sektör Raporu

- (82) Söz konusu rapora göre Kuzeybatı Marmara limanları başta olmak üzere tüm Marmara Bölgesi'ne ve Anadolu'nun iç kesimlerinde kalan şehirlere hitap etmektedir. Rapora göre bu bölgedeki limanların art bölgeleri; İstanbul, Tekirdağ, Kocaeli, Sakarya, Edirne, Ankara, Kütahya, Çanakkale, Eskişehir, Bursa, Balıkesir, Samsun, Ordu, Kırklareli, Bartın, Mudanya, Kastamonu, İzmir ve Marmara Adası'dır.
- (83) Ambarlı Liman kompleksinin art bölgesinin net olarak anlaşılabilmesi amacıyla bu limanı en çok kullanan karayolu taşımacılarına "Ambarlı Limanı'na hangi bölgelerden yük getirildiği ve buradan hangi bölgelere yük taşındığı" sorulmuştur. Söz konusu taşımacılardan gelen veriler taşımacı bazında değişkenlik göstermekle birlikte, bu veriler Ambarlı Limanı'nın temel olarak, İstanbul Avrupa yakasına ve daha geniş anlamda İstanbul Boğazı ile Çerkezköy Sanayi Bölgesi arasını kapsayan bir alana ve kısmen İstanbul Anadolu yakası ve Anadolu'daki diğer illere hitap ettiğini göstermektedir.

Tablo-4: ARKAS LOJİSTİK'ten Gelen Nakliye Verileri

ARKAS LOJİSTİK'in Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
İSTANBUL*		
İstanbul Avrupa	(.....)	(.....)
İstanbul Anadolu	(.....)	(.....)
TEKİRDAĞ	(.....)	(.....)
ESKİŞEHİR	(.....)	(.....)
KOCAELİ	(.....)	(.....)
ANKARA	(.....)	(.....)
BİLECİK	(.....)	(.....)
KIRKLARELİ	(.....)	(.....)
BURSA	(.....)	(.....)
K. MARAŞ	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100

Kaynak: ARKAS LOJİSTİK

Tablo-5: AYTAS'tan Gelen Nakliye Verileri

AYTAŞ'ın Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
İstanbul Avrupa	(.....)	(.....)
İstanbul Anadolu	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100

Kaynak: AYTAS

Tablo-6: SS 305'ten Gelen Nakliye Verileri

SS 305'in Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
İstanbul Avrupa	(.....)	(.....)
Asya	(.....)	(.....)
Trakya Bölgesi	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100

Kaynak: SS 305

Tablo-7: SS 339'dan Gelen Nakliye Verileri

SS 339'un Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
İstanbul Avrupa	(.....)	(.....)
Anadolu Yakası	(.....)	(.....)
Tekirdağ-Çorlu	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100

Kaynak: SS 339

Tablo-8: HAYKOOP'tan Gelen Veriler

HAYKOOP'un Yük Taşıdığı İller	Yüklerin Yola Çıktığı İlin Payı (%)	Yüklerin Vardığı İlin Payı (%)
İstanbul Avrupa	(.....)	(.....)
Anadolu Yakası	(.....)	(.....)
Tekirdağ	(.....)	(.....)
TOPLAM	100	100

Kaynak: HAYKOOP

- (84) Yukarıdaki tablolarda nakliye verilerine yer verilen taşımacılara ek olarak EYLÜL, GÜRBULAK ve ÇAĞRI'dan veri talep edilmiştir. Gelen cevabi yazılarda EYLÜL tarafından Ambarlı Limanı merkezli yapılan taşımaların ortalama (.....) Avrupa Yakası, (.....) Anadolu Yakası ve (.....) Tekirdağ'a yapıldığı, GÜRBULAK tarafından Ambarlı Limanı merkezli yapılan taşımaların ortalama (.....) İstanbul Avrupa Yakası, (.....) İstanbul Anadolu Yakası ve (.....) Tekirdağ'a ve (.....) Marmara ve diğer Anadolu bölgelerine yapıldığı, ÇAĞRI tarafından Ambarlı Limanı merkezli yapılan taşımaların ortalama (.....) Tekirdağ, (.....) İstanbul Avrupa Yakası ve (.....) İstanbul Anadolu Yakası'na yapıldığı belirtilmiştir.

G.3.2.1.1.3. Marmara Bölgesi Limanlarının Ön Alanı

- (85) Yükün deniz yolu ile ulaştırıldığı limandan dağıtıldığı bölge ise foreland (ön alan) olarak adlandırılır. Diğer bir ifadeyle foreland belirli bir limana uğrak yapan gemilerin bu limandan ayrıldıktan sonra gidebilecekleri denizyolu hatlarının tümüdür. Aşağıdaki haritada Marmara Bölgesi limanlarının ön alanı görülmektedir.

Harita-6: Kuzeybatı Marmara, Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara Bölgelerindeki Konteyner Limanlarından Çıkan Direkt Hatlar²⁵



Kaynak: Bildirim Formu

- (86) Haritadan da görüldüğü üzere, Ambarlı Limanı'nın ön alanı oldukça geniş olup bu limandan çok sayıda bölgeye taşımacılık yapılabilmektedir. Bu bölgeler başlıca; Avrupa, Rusya, Kuzey Afrika, Orta Afrika, Arap Yarımadası, Uzak Asya ve Amerika'dır. Ambarlı Limanı terminalleri ise aşağıdaki resimde görülmektedir.

Şekil-5: Ambarlı Limanı



²⁵ Haritada yer alan farklı renklerdeki oklar Marmara Bölgesi'nin farklı coğrafi alt kırımlarından çıkan hatları ifade etmektedir. Siyah Hat: Kuzeybatı Marmara Bölgesi'nden çıkan hatlar, Kırmızı Hat: Kuzeydoğu Marmara Bölgesi'nden çıkan hatlar, Yeşil Hat: Güney Marmara Bölgesi'nden çıkan hatlar. Bu hatlar direkt servisleri göstermekte, aktarmalı olarak dünyanın her yerine taşımacılık yapılmaktadır.

- (87) Devre konu MARDAŞ ve alıcı Arkas Grubu'nun ortak kontrol ile işlettiği MARPORT Kuzeybatı Marmara alt bölgesinde yer almaktadır. MARPORT'un diğer hissedarı MSC, yine Kuzeybatı Marmara alt bölgesinde kabul edilen ASYAPORT'u işletmektedir.
- (88) Şikayetçi (.....) tarafından gönderilen 30.03.2017 tarihli ve 2225 sayılı cevabi yazıda, Marmara Bölgesi'nin gerek trafik kısıtlamaları gerekse maliyetler açısından üç ayrı hinterlanda ayrıldığı, maliyet hususu göz önüne alındığında tüm konteyner taşıyıcılarının yeterli yükleri olması halinde bu üç bölgeden seçtikleri birer terminale uğrak yaptıkları, yeterli yükleri olmadığı durumlarda ise feeder servisler kullanılarak bu bölgelere yüklerin deniz yoluyla ulaştırıldığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte bu üç bölge birbirlerinden uzak olduğu için konteyner aktarmalarına yönelik seferlerin karadan değil, ancak deniz yolu aktarmasıyla feeder ile yapılabilirdiği, dolayısıyla liman hizmetleri açısından bu üç liman bölgesinin birbirini ikame etmesi ya da limanların diğer bölgelerdeki limanlarla rekabet etmesinin mümkün olmadığı, yeterli yükleri olması halinde taşıyıcıların her üç alt bölgeye de (Kuzeybatı Marmara, Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara) uğramalarının, yeterli yük yoksa bu üç bölge arasında feeder ile taşıma gerçekleştirilmesinin ikame olamama durumunu kanıtladığı, oysa benzer bir durum Ambarlı Limanı içindeki terminaller arasında olduğunda karadan aktarmanın kolaylıkla yapılabilirdiği, dolayısıyla Ambarlı'daki limanların birbirleri için alternatif oluşturdukları belirtilmiştir.
- (89) Bu kapsamda LİMAR'dan talep edilen ilave bilgilere ilişkin olarak gönderilen ve 27.04.2017 tarihinde Kurum'a intikal eden cevabi yazıda ise Ambarlı Limanından Anadolu yakasına taşınan ithalat konteynerleri ile Anadolu yakasından Ambarlı Limanına taşınan ihracat konteynerleri miktarlarına ve bunların toplam içerisindeki payına yönelik açıklamalar yer almaktadır.

Tablo-9: Karadan Çıkış Yapan İthalat Konteynerlerinin Anadolu'ya Geçiş Hacmi (2015-2016) (TEU)

Yıl	Marport Toplam İthalat	Marport Çıkış Yapan İthalat	Marport Anadolu Yakasına Çıkış	Marport Anadolu'ya Çıkış Oranı (%)	Ambarlı Toplam İthalat	Türkiye Toplam İthalat
2015	324.107	(.....)	(.....)	(.....)	651.427	2.024.312
2016	370.363	(.....)	(.....)	(.....)	629.409	2.174.763

Kaynak: Taraflardan Gelen Bilgiler (TÜRKLİM'den derlenmiştir)

- (90) MARPORT'tan Anadolu yakasına taşınan ithalat konteynerlerinin 2015 yılında toplam MARPORT ithalat hareketleri içerisinde (.....) ve 2016 yılı içerisinde ise (.....) olarak sınırlı bir oranda olmasının sebebi; MARPORT'a uğrak yapan Uzakdoğu servisi veren ana gemilerin, MARPORT uğrağı sonrası ve öncesinde Marmara bölgesinde hizmet veren diğer limanlara da uğrak yapıyor olması olarak açıklanmıştır. Gemilerin MARPORT uğraklarında, genel olarak, Batı Marmara art bölgesinde olan ithalat ve Karadeniz transit yüklerini tahliye ettikleri belirtilmiştir.
- (91) MARPORT'a uğrak yapan 2M Alliance (Uzakdoğu Servisi), Marmara bölgesinde MARPORT'a ek olarak Tekirdağ ASYAPORT ve Doğu Marmara Bölgesinde DP World Yarımca limanına da uğrak yapmaktadır. 2M Alliance'ın Marmara bölgesinde 3 farklı limana uğrak yapması sayesinde, ilgili bölgelerin hinterlandlarına ait ithalat yüklerinin bu limanlardan hizmet almakta olduğu, yükün teslim noktasına göre limanlar arasında geçişgenlik olduğu belirtilmektedir. Anadolu tarafındaki limanların faal olmadığı dönemlerde Ambarlı limanları üzerinden Anadolu yakasına taşınan yüklerin oranı %30 civarında olarak bildirilmiştir.

- (92) MARDAŞ limanında faaliyet gösteren hatlar ile gelen ithalat konteynerlerle ilgili olarak ise 2016 yılında 49.355 adet ithalat konteyner kapı çıkış işlemi olmuştur. Bu işlemlerin yaklaşık (.....) adedi yani (.....) Asya tarafındaki firmalara aittir²⁶.

Tablo-10: MARPORT ve Ambarlı Limanı İhracat Hacimleri (TEU, 2015-2016)

Yıl	Marport İhracat	Ambarlı İhracat
2015	222.786	499.151
2016	252.642	494.572

Kaynak: Taraflardan Gelen Bilgiler (TÜRKLİM'den derlenmiştir)

G.3.2.1.1.4. İlgili Kararlar ve Çalışmalar

- (93) Konteyner liman işletmeciliği hizmetlerine ilişkin coğrafi pazar tanımları Komisyon'un çeşitli kararlarında ele alınmıştır. Komisyon'un Hutchison/RCPM/ECT kararında²⁷ konteyner elleçleme hizmetleri, art bölgeye hizmet eden terminal işletmeciliği ve transit taşımacılığa hizmet eden terminal işletmeciliği olarak ikiye ayrıldıktan sonra, art bölgeye ve transit trafiğe yönelik hizmetler için ayrı coğrafi pazar tanımlamaları yapılmıştır. Söz konusu kararda, Kuzey Avrupa art bölgeleri arasında kayda değer derecede örtüşme bulunduğu, ancak bu örtüşmenin Kuzey Avrupa art bölgeleri ile Birleşik Krallık/İrlanda art bölgeleri arasında oldukça sınırlı olduğu ifade edilmiş, bu nedenle söz konusu iki bölgenin ayrı pazarlar olduğu, bu yaklaşımın sektör temsilcilerinin görüşünü de desteklediği belirtilmiştir.
- (94) Komisyon'un EUROGATE/APMM²⁸ kararında da benzer bir yaklaşım sergilenerek, konteyner elleçleme hizmetleri; art bölge trafiği ve transit trafik koşullarına bakılarak tanımlanmış, ancak transit taşımacılığın alt dalları olan feeder taşımacılık ve relay taşımacılık hizmetlerinin ayrı pazarlar olarak tanımlanmasına gerek görülmemiştir. Kararda, art bölge ve transit taşımacılık arasındaki farkın, art bölge trafiğinin liman ile art bölgesi arasında karayolu ve demiryolu bağlantısı gerektirirken transit taşımacılığın böyle bir altyapıya ihtiyaç duymaması olduğu ifade edilmiştir.
- (95) OECD'nin liman işletmeciliği sektöründeki rekabete ilişkin 14.07.2011 tarihli AB Katkısında²⁹ Komisyon kararlarına atıfla; art bölge taşımacılığı ve transit taşımacılık hizmetlerinin farklı coğrafi pazarlara sahip olduğu, ancak transit taşımacılık kapsamında uğranılacak olan limanlara karar verilirken ilgili limanın art bölge trafiğinin dikkate alındığı belirtilmiştir. Dolayısıyla potansiyel olarak rakip olan limanlar farklı taşımacılık türleri kapsamında birbirlerinden ayrılmaktadır. Bu nedenle, Birleşik Krallık ve İrlanda limanları transit taşımacılık kapsamında Kuzey Avrupa limanlarına rakip konumunda iken art bölge taşımacılığı kapsamında birbirleriyle rekabet edememektedir.

²⁶ Çıkışlar beyanname bazlı olduğundan TEU yerine adet olarak verilmiştir. Yapılan incelemede, volümlü firmalar ve bu firmaların fatura adresleri baz alınmıştır.

²⁷ Komisyon'un 03.07.2001 tarih ve COMP/JV.55 sayılı kararı, para. 23-47.

²⁸ Komisyon'un 05.06.2008 tarih ve COMP/M.5066 sayılı kararı.

²⁹ OECD, Competition Concerns in Ports and Port Services, 14.07.2011

- (96) Söz konusu çalışmada, Komisyon'un coğrafi pazarları tanımlarken yakalama alanlarını (catchments areas) dikkate aldığı belirtilmiştir. Ayrıca çalışmada, Komisyon'un liman kararlarından bahisle, Avrupa'da üç ayrı coğrafi pazar bloğu olduğu ve bunların a) Birleşik Krallık ve İrlanda, b) Kuzey Avrupa ve c) Akdeniz olduğu belirtilmiştir. Kuzey Avrupa bloğunun ise ayrı coğrafi pazarlara bölünüp bölünemeyeceğinin henüz cevaplanmamış bir soru olarak kaldığı ifade edilmiştir. Nitekim Komisyon, EUROGATE/APMM kararında, art bölge taşımacılığı için, en geniş gerçekçi pazar tanımının Almanya Hamburg Limanı (İsveç Gothenburg Limanı / dahil) – Fransa Le Havre Limanı arası olarak, daha dar tanımın ise Almanya Hamburg Limanı – Belçika Antwerp Limanı arası olarak yapılabileceğini belirtmiştir. Art bölgeye hizmet eden konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında ilgili coğrafi pazarın dar tanımlanabileceği, nitekim Fransız limanlarının Paris ve Fransa art bölgesi için kullanıldığı, bu limanlardan Almanya'ya ulaşımın çok maliyetli olduğu ve operasyonel olarak uygulanabilir olmadığı değerlendirilmiştir. Ancak transit trafiğe hizmet eden konteyner elleçleme hizmetleri için Kuzey Avrupa, Birleşik Krallık ve İrlanda limanlarının tümünün aynı coğrafi pazarda yer aldığı vurgulanmıştır.
- (97) Söz konusu çalışmada ele alınan kararda sonuç olarak transit trafiğe ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında liman seçiminin art bölge taşımacılık kapsamındaki liman seçimine bağlı olduğu, ancak transit taşımacılık için ilgili coğrafi pazarın çok daha geniş tanımlanabileceği, art bölgeye ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında ise birbirini ikame eden liman sayısının daha az olduğu, ikame koşullarının doğrudan liman ile art bölgesi arasındaki bağlantı imkanlarına ve bağlantının maliyetine bağlı olduğu ifade edilmiştir.
- (98) Kurul'un önceki tarihli kararları incelendiğinde³⁰ limanlara ilişkin pazar tanımlamalarının, limanların yakalama alanları dikkate alınarak coğrafi bölgeler bazında yapıldığı görülmektedir. Ayrıca Kurul'un liman hizmetlerine yönelik kararları incelendiğinde, statik ve dinamik unsurlar dikkate alınarak yapılan coğrafi pazar tanımlamalarının, bazen birden çok coğrafi bölgeyi bazen de tüm Türkiye'yi içerecek şekilde daha geniş yapıldığı anlaşılmaktadır. Konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarının belirlenmesinde Kurul'un deniz taşımacılığına ilişkin geçmiş kararları incelendiğinde ise coğrafi pazarın Marmara Bölgesi olarak belirlenebildiği görülmektedir³¹.

³⁰ 08.07.2010 tarihli ve 10-49/922-325 sayılı, 02.12.2010 tarihli ve 10-75/1538-592 sayılı Kurul kararları.

³¹ 08.11.2007 tarihli ve 07-85/1046-406 sayılı, 14.01.2009 tarihli ve 09-02/19-12 sayılı Kurul kararları.

- (99) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, art bölge trafiğine ilişkin konteyner elleçleme hizmetleri pazarı bakımından ilgili coğrafi pazarın en dar anlamda İstanbul ili olduğu ancak art bölge ulaşım imkanları ve art bölgeye dağılan yük istatistikleri dikkate alındığında pazarın il bazında belirlenmesi yerine daha geniş olarak belirlenmesinin mümkün olduğu, MARDAS ve diğer Ambarlı Limanı terminallerinden Kuzeybatı Marmara başta olmak üzere tüm Marmara Bölgesi'ne ve kısmen Anadolu'nun iç bölgelerine yük taşımacılığı yapıldığı, dolayısıyla MARDAS'ın tüm Marmara Bölgesi limanları ile rekabet içerisinde olduğu, Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesi tarafından yapılan analiz neticesinde ulaşılan sonucun da bu kanaati desteklediği³², dolayısıyla bu işlem özelinde ilgili coğrafi pazarın Marmara Bölgesi olarak tanımlanabileceği sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte, işlemin etkisinin yoğun olarak hissedileceği Kuzeybatı Marmara alt bölgesi bakımından da işlemin rekabet üzerindeki olası etkileri değerlendirilecektir.

G.3.2.1.2. Transit Trafiğe İlişkin Konteyner Elleçleme Hizmetleri Pazarı

- (100) Transit yükler söz konusu olduğunda konteyner hat taşımacılarının yerel yüklere kıyasla çok daha fazla sayıda liman tercih etme imkanlarının olduğu gerek teşebbüslerle gerekse de ilgili kamu otoriteleri ile yapılan görüşmelerde belirtilen hususlar arasındadır. Buna ek olarak, taraftan gelen ilk yazılı savunmada, pazarın tanımlanması bakımından yerel ve transit yük ayrımına yer verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Keza transit trafiğe ilişkin terminal işletmeciliği için belirlenecek olan ilgili coğrafi pazarın art bölgeye ilişkin terminal işletmeciliği pazarına kıyasla çok daha geniş olduğu Komisyon'un ilgili kararlarında belirtilmektedir. UDHB ile yapılan görüşmede, transit yük faaliyetlerinin esasen okyanus aşırı taşımacılık yapan konteyner hat operatörlerince gerçekleştirildiği ve bu operatörlerin kendi transit yüklerini bırakacakları liman seçiminde çok sayıda alternatiflerinin olduğu ifade edilmiştir.
- (101) Transit yük taşımacılığı kapsamında tüm Marmara Bölgesi limanlarının kendi içlerinde ve tüm Ege Bölgesi limanlarıyla rekabet halinde olduğu belirtilmiştir. Bu duruma örnek olarak Yunanistan'da bulunan Pire Limanı'nın Tekirdağ'daki ASYAPORT ile rekabet halinde olduğu, MSC tarafından çeşitli hatlarda taşınan (Akdeniz-Uzakdoğu, Akdeniz-Kuzey Avrupa gibi) transit yüklerin tüm bölgede içerisinde herhangi bir limana bırakılabileceği belirtilmiştir. Nitekim ASYAPORT'un yapımı ile birlikte bu limanın, MSC'nin yalnızca MARPORT'taki transit yüklerini değil, Pire Limanı'ndaki transit yüklerini de elleçlemeye başladığı ifade edilmiştir.
- (102) Yukarıdaki bilgiler doğrultusunda transit trafiğe ilişkin konteyner liman işletmeciliği pazarı bakımından Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi ve Akdeniz Bölgesi limanlarının birbirine ikame olabileceği, ilgili coğrafi pazarın Türkiye ve komşu ülkeler olarak belirlenebileceği ancak mevcut dosya kapsamında ilgili coğrafi pazarın kesin bir tanımının yapılmasına gerek olmadığı değerlendirilmiştir.

³² 12.12.2017 tarih ve 2017-EAA-8 sayılı Ekonomik Analiz Raporunun sonuç bölümünde bu husus şöyle ifade edilmiştir: "Varsayımsal tekel testi FERM yöntemi çerçevesinde uygulanan analiz, eşik değer %5 olarak kabul edilirse MARPORT, KUMPORT, MARDAS, ASYAPORT ve HAYDARPAŞA limanlarından oluşan; eşik %10'a çıkarılması halinde ise, analiz kapsamında yer alan dokuz limandan daha geniş bir pazarın varlığına işaret etmektedir".

G.3.2.2. Gümrüklü Geçici Depolama, Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri ve Ambarlı Limanı Yan Hizmetlerine İlişkin İlgili Coğrafi Pazarlar

- (103) Gümrüklü geçici depolama hizmetleri pazarına ilişkin olarak, Kurul'un daha önceki kararlarından hareketle ilgili coğrafi pazarın depolama hizmetinin verildiği limanlar³³ veya limanın bulunduğu il sınırları³⁴ olarak belirlenebileceği, dolayısıyla bildirilen işlem bakımından ilgili coğrafi pazarın en dar şekilde "Ambarlı Limanı" olarak belirlenebileceği anlaşılmıştır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ve Ambarlı Limanı yan hizmetleri pazarları açısından da ilgili coğrafi pazar "Ambarlı Limanı" olarak tanımlanmıştır.

G.4. Bildirim Konusu İşleme İlgili İtiraz

- (104) Söz konusu bildirim öncesinde (.....) tarafından yapılan 29.12.2016 tarihli ve 7494 sayılı ve 28.02.2017 tarihli ve 1349 sayılı başvurularda;
- Kuzeybatı Marmara Bölgesi'nde (.....) konteyner elleçleme hizmeti veren toplam dört adet liman işletmesi bulunduğu, söz konusu işletmelerin en büyüğü olan MARPORT'un, MSC ile Arkas Grubu tarafından ortak kontrol edildiği; ASYAPORT'un ise MSC ve ailesi tarafından kontrol edildiği; dolayısıyla MARDAS'ın Arkas Grubu tarafından satın alınması durumunda MARPORT'un ve ortaklarının aynı bölgedeki dört konteyner terminalinden üçünün kontrolünü ele geçirecek, mevcut hâkim durumunu daha da güçlendireceği, bu sebeple, Arkas Grubu'nun, Kuzeybatı Marmara Bölgesi'nde ve özellikle Ambarlı Limanı'nda konteyner taşımacılığı ve konteyner liman işletmeciliği pazarlarında MSC ile birlikte hâkim durumda olarak kabul edilmesi gerektiği,
 - MARPORT'un zaman içerisinde sırasıyla Ambarlı Bölgesi'nde bulunan ARMAPORT, SOYAK, LİMAK ve TOTAL' in sahip olduğu limanları da satın almak suretiyle hâkim durumunu gün geçtikçe güçlendirdiği, MSC'nin MARPORT'taki yüklerini kendisinin diğer bir limanı olan ASYAPORT'a kaydırması sonucunda MARPORT'ta önemli bir hacmin açıldığı (.....),
 - (.....),
 - Ayrıca Ambarlı Limanı'nın yönetimi için tüm limanların ortaklığıyla kurulmuş olan ve Türkiye'de tek örnek olan ALTAŞ'ın ve ARPAŞ'ın³⁵ yönetim yapısının dengesinin MARDAS'ın devralınmasıyla MARPORT lehine değişeceği, yine yönetim kurulunda çoğunluğun sağlanması dolayısıyla Ambarlı Liman Bölgesi'nin yönetiminin de tekelleşeceği

iddiaları ileri sürülerek söz konusu devralma işleminin sakıncalarına dikkat çekilmiştir.

³³ 26.06.2012 tarihli ve 12-35/998-310 sayılı, 19.03.2013 tarihli ve 13-15/226-111 sayılı Kurul kararları.

³⁴ 23.12.2009 tarihli ve 09-60/1468-386 sayılı Kurul kararı.

³⁵ ARPAŞ ve ALTAŞ Ambarlı Limanı bünyesinde verilen lokal hizmetlerden sorumlu olup bu teşebbüslere ilişkin daha kapsamlı bilgiye ilgili ürün pazarına ilişkin bölümde yer verilmiştir.

G.5 Başvuru Sahibi Tarafından Sunulan Yazılı Savunmalar

(105) LİMAR tarafından gönderilen ilk yazılı savunmada özetle;

KUMPORT'a ilişkin olarak,

- Çin'in kamu iktisadi teşebbüsü olan COSCO'nun %65 pay ile KUMPORT'u kontrol ettiği ve Ocean Alliance³⁶ ve The Alliance³⁷ olarak bilinen konsorsiyumların KUMPORT'tan hizmet aldığı, her ne kadar MAERSK'in yüklerini kaybetse de konsorsiyumlarla çalışması nedeniyle KUMPORT'un pazar payının 2017'de yaklaşık %50 oranında artacağı,
- COSCO'nun Ocean Alliance üyesi olarak aynı zamanda KUMPORT'a sahip olması nedeniyle herhangi bir koordinasyon yoluyla KUMPORT'u pazardan dışlamanın mümkün olmadığı,
- Halihazırda kullanılmayan kapasitenin büyük olduğu ve 2023 yılına kadar Türkiye'nin her sene %5 büyümesi varsayımında dahi Ambarlı Limanlarında kapasite kullanım oranının en fazla %77 seviyesine ulaşacağı, KUMPORT'un 2016 itibarıyla 2.400.000 TEU ile MARPORT'la aynı kapasiteye sahip olduğu ve halen 1.400.000 TEU kapasite fazlası olduğu, bu kapasite açığı sayesinde rekabetçi fiyat ve şartlar sunabildiği,

MARDAŞ'a ilişkin olarak,

- Öninceleme Raporunda transit ve yerel yükler bakımından bir ayrıştırmaya gidilmediği, pazarın tek alındığı ve bunun sonucunda MARPORT, MARDAŞ ve ASYAPORT arasında bir koordinasyon riski olduğunun belirtildiği, ancak pratikte MARDAŞ'ın MARPORT, MARDAŞ ve ASYAPORT ile rekabet edemediği, MARDAŞ'ın teknik olarak bu limanlarla rekabet edebilecek saha ve rıhtım kapasitesine sahip olmadığı,
- Transit yük taşımacılığı 350 metre ve üzeri gemilerle yapılabilmekteyken yerel yük taşımacılığının daha küçük gemilerle yapıldığı, transit taşımacılık yapan gemilere uğrak olacak ve servis verecek limanların ise belli teknik seviyelerin üzerinde olması gerektiği, ancak MARDAŞ'ın rıhtım uzunluğu, mevcut liman ekipmanları ve saha kapasitesi bakımlarından bu teknik özelliklere sahip olmadığı, iskelesinin dar olmasından dolayı büyük gemilere elleçleme yapabilecek vinçleri kurmanın imkânsız olması ve neticesinde mobil vinçlerle hizmet veriyor olması dolayısıyla MARDAŞ transit gemilere hizmet veremediği, bu nedenle MARDAŞ'ın özellikle transit yük pazarında diğer limanlara rakip olduğunu söylemenin gerçekçi olmayacağı,
- ASYAPORT'un ise transit limanı olarak kurulduğu, yüklerinin %90'dan fazlasının transit yük olduğu ve yerel yük miktarının oldukça düşük olduğu, konumu nedeniyle yerel yükleri çekemediği, MARPORT'un ise hem yerel hem transit yüklere hizmet verebildiği,

³⁶ Ocean Alliance olarak anılan düzenli konteyner hat konsorsiyumunun üyeleri COSCO, CMA CGM, EVERGREEN ve OOCL'dir.

³⁷ The Alliance olarak anılan düzenli konteyner hat konsorsiyumunun üyeleri HAPAG-LLOYD, UASC, YANG-MING, NYK, MOL, K-LINE'dir.

ARKAS LİNE ve MSC LİNE arasındaki koordinasyon riskine ilişkin olarak,

- Arkas Grubu ve MSC'nin 20 yıldır MARPORT'ta ortaklık ilişkisi içinde olduğu, Eylül 2016'ya kadar MSC'nin acentelik işlerini yapan MSC Gemi Acenteliği A.Ş. şirketinde Arkas Grubu'nun da ortaklığı bulunduğu, dolayısıyla koordinasyon zeminin bu devralma işleminden önce de söz konusu olduğu, ancak bugüne kadar ARKAS LİNE ile MSC LİNE arasında feeder hizmetine ya da slot sharing'e ilişkin bir işbirliği dahi olmadığı, kaldı ki hacim dolayısıyla bu iki şirketin birbirine rakip olduğunun dahi söylenemeyeceği, MSC'nin dünyanın en büyük ilk 5 konteyner taşımacılığı şirketi arasında olduğu ve Uzakdoğu'dan Amerika'ya bütün dünyada "ocean liner" denilen çok büyük hatlarda hizmet verdiği ancak ARKAS LİNE'nin "short sea" denilen küçük hatlarda Karadeniz ve Akdeniz arasında hizmet verdiği, ARKAS LİNE'nin MSC'ye feeder hizmeti verebilecek konumda olduğu ancak feeder pazarındaki yoğun rekabetten dolayı bunun bile mümkün olmadığı, birlikte MARPORT'u işletmeler dahi ARKAS ile MSC'nin daima rekabet halinde olduğu,
- Konteyner taşımacılığında söz konusu olan rekabetin, MSC'nin kendi limanı olan ASYAPORT'u kurması ve MARPORT'ta olan transit yüklerini buraya çekmesiyle konteyner liman işletmeciliğinde de devam ettiği, acentelik hizmetlerindeki ortaklığın 2016'da son bulmasına ek olarak kruvaziyer alanındaki ortaklığın bitirilmesi hususunda da çalışmaların başlatıldığı, MSC'ye MARDAS'ın Arkas Grubu ile birlikte alınması konusunda teklif götürüldüğü ve MSC'nin buna yanaşmadığı, dolayısıyla taraflar arasında koordinasyonun artmadığı tam aksine ortaklık ilişkilerinin her geçen gün azaldığı,

2M işbirliğine ilişkin olarak,

- Öninceleme Raporunda MSC ile MAERSK arasında olan 2M işbirliğinin koordinasyonu güçlendirici etmenler arasında sayıldığı, ancak bu türden işbirliği içinde olan tarafların konsorsiyum içinde rekabete devam ettiği ve limanlar üzerinde çok büyük bir alıcı gücü oluşturduğu,
- Dünyada üç büyük alliance (işbirliği veya konsorsiyum) olduğu, bunlardan Ocean Alliance ve The Alliance'nin KUMPORT ile çalıştığı ve MSC'nin taraf olduğu 2M'nin MARPORT'u ASYAPORT'u ve DP WORL YARIMCA'yı kullandıkları, KUMPORT'un söz konusu iki konsorsiyum ile yaptığı anlaşmaların MARPORT ile 2M arasında bulunmadığı ve dolayısıyla 2M üyelerinin istedikleri zaman MARPORT haricinde bir limana kolaylıkla geçebileceği, Dünya filo sıralamasında 1. ve 2. en büyük hatların MARPORT ile 3., 4., 5., 6. ve 7., 8. hatların KUMPORT ile çalıştığı ve rekabet avantajının KUMPORT'a geçtiği,

Devralmanın ekonomik gerekçesine ilişkin olarak,

- Dünyada trendin dikey bütünleşmeye gitmesi ve Arkas Grubu'nun burada kendine küçük de olsa yer edinerek, global çaptaki rakiplerle rekabet edebilmek istediği,
- 2M yapısı içinde transit ve büyük gemilere verilen hizmetlerde Arkas Grubu'nun kendine bir nefes alma imkânı aradığı, ARKAS LİNE'nin küçük çaplı gemilerle "short sea" hizmet verdiği ve MARDAS'ın teknik olarak büyük gemilere hizmet veremediği, filosu küçük gemilerden oluşan ARKAS LİNE'nin MARPORT'ta dünyanın en büyük gemilerini bekletmesinin mümkün olmadığı ve dolayısıyla MARDAS'ın ARKAS LİNE gemileri için iyi bir alternatif olduğu

belirtilmiştir. Ayrıca, başvuru sahibi tarafından sunulan taahhütlere değerlendirme kısmında yer verilmiştir.

- (106) Başvuru sahibi tarafından sunulan ikinci yazılı savunmada, Nihai İnceleme Raporu'ndan kayda değer ölçüde farklılaşan herhangi bir görüş ileri sürülmemiş, ilgili pazara ve dosya kapsamındaki tespitlere ilişkin olarak Nihai İnceleme Raporunda yer verilen değerlendirmelere özet olarak yer verilmek suretiyle ulaşılan sonucun desteklendiği belirtilmiştir.

G.6. Sektörde Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin İşlem ve İlgili Pazarlar Hakkındaki Görüşleri

G.6.1. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

- (107) 1986 yılında kurulan UTİKAD Haziran 2017 sonu itibarıyla yedi onur üyesi ile 431 tüzel kişi üyesini temsil eden bir sivil toplum kuruluşudur. UTİKAD denizyolu, demiryolu, havayolu, karayolu, kombine taşımacılık alanında faaliyet gösteren üyelerinin yanı sıra lojistik hizmetler, depoculuk, antrepoculuk, uçak taşımacılığı, gemi ve ro-ro işletmeciliği, armatör acenteliği, liman işletmeciliği, gümrük müşavirliği, teminat ve gözetim hizmetleri, taşımacılık sektörüne yönelik yazılım ve bilgi teknolojileri hizmetleri gibi faaliyetlerde bulunan üyelerini kamu ve diğer yurtiçi sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte yürütülen çalışmalarda temsil etmektedir. UTİKAD üyeleri diğer taşıma modları ve lojistik hizmet üretiminin yanı sıra deniz taşımacılığının farklı alanlarında faaliyet göstermektedirler. Bu alanda üyelerinin önemli bir kısmı denizyolu taşımacılığında taşıma işleri organizatörü (freight forwarder) olarak hizmet verirken bunların yanı sıra gemi işletmeciliği, gemi/armatör acenteliği, brokerlik, liman işletmeciliği, deniz taşımacılığına yönelik depo vb diğer hizmetleri veren üyeleri de bulunmaktadır.
- (108) Ambarlı Limanı'na alternatif oluşturabilecek limanların hangileri olduğuna ilişkin soruya cevaben UTİKAD; Ambarlı limanlarının Kuzey Ege, Marmara ve Karadeniz'de bulunan diğer liman bölgeleriyle de rekabet halinde olduğunu, rekabetin yerel yükler alanında ve transit yükler alanında olmak üzere iki ayrı kategoride değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir:
- *“Yerel yükler bakımından Ambarlı limanları ASYAPORT, TDİ TEKİRDAĞ, TCDD HAYDARPAŞA ve İzmit Körfez bölgesindeki özel liman tesisleriyle de rekabet içindedir. Tekirdağ'da bulunan ASYAPORT özel liman işletmesi ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımacılık için Ambarlı bölgesine ciddi bir rakipken, İstanbul'a yakın sanayi bölgelerinden Çorlu/Çerkezköy/Tekirdağ bölgelerindeki sanayi ve ticaret firmalarına hitaben yerel yükler için de ciddi bir rakip durumundadır. TDİ TEKİRDAĞ bilindiği kadarıyla şu an konteyner gemilerine yönelik hizmet vermemektedir. Ancak limanın konteyner taşımacılığına odaklanması halinde, demiryolu bağlantı olanağı nedeniyle Ambarlı bölgesine düşük de olsa rekabet yaratma potansiyeli bulunmaktadır. TCDD HAYDARPAŞA ise İstanbul'da halen büyük bir ağırlığı olan rakip konteyner limanıdır. İzmit Körfezi limanları Marmara'nın doğusunda olduğundan Ambarlı bölgesi limanları için daha düşük bir rekabet yaratmaktadır.*

- *Transit yükler bakımından rekabet Kuzey Ege, Marmara ve Karadeniz bölgesini içine alan daha geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. ASYAPORT bu bölgede transit yükler için ciddi bir rekabet ortamı yaratmış, ayrıca Yunanistan'da bulunan Pire Limanı'na da rakip olmuştur. Marmara içinde transit edilen yükler için Haydarpaşa, İzmir Körfezi limanları, Gemlik ve Bandırma liman işletmeleri Ambarlı bölgesinin rakipleri konumundadır. Karadeniz bölgesi yükleri içinse liman yatırımlarına devam eden Romanya, Ukrayna ve Gürcistan limanları rekabet yaratmaktadır. Ayrıca Karasu Limanı hem Doğu Marmara yüklerine hem de Karadeniz yüklerine yönelik rekabet potansiyeli taşımaktadır. Zonguldak/Çaycuma bölgesinde yapımına başlanan Filyos Limanı eğer konteyner limancılığı da yapacaksa Türkiye'nin Karadeniz'e açılan kapılarından birisi olarak Ambarlı bölgesi için rekabet yaratabilecektir."*

(109) İşleme ilişkin değerlendirmeleri kapsamında UTİKAD özetle; MARDAŞ'ın (.....) tarafından alınmasının olumlu olacağını, MARPORT ve MARDAŞ'ın rakip olarak kalabileceklerini, Ambarlı Limanları benzer hizmetler verse de liman ekipmanı ve saha büyüklükleri nedeniyle hizmet kapasitelerinin ayrıştığını, her üç limanın da farklı hat taşımacılarına hizmet verdiğini ve devralmanın gerçekleşmesi halinde MARDAŞ'a uğrak yapan hat taşımacıları için bir kapasite sıkıntısının yaşanmayacağını, MARDAŞ'ın mevcut müşterilerini kaybetmek istemeyeceğini, TCDD HAYDARPAŞA'nın varlığı nedeniyle pazarda rekabetin kısıtlanmasının mümkün görünmediğini belirtmiştir.

G.6.2. (.....)

(110) (.....) konteyner taşımacılığında (.....) bir çalışma içindedir. (.....).

(111) Pazara ve işleme ilişkin (.....);

- ASYAPORT'un Ambarlı'ya 130 km mesafede olduğunu ve tamamen farklı bir ticari bölgeye hitap ettiği, dolayısıyla ASYAPORT'un Ambarlı'ya ikame olarak değerlendirilemeyeceği, işleme izin verilmesi durumunda ZİM'in taşımacılık alanında dev bir rakibi olan ve hem Tekirdağ'da ASYAPORT'un hem de Ambarlı'da MARPORT'un ortağı olan MSC'nin, MARPORT'un diğer ortağı olan Arkas Grubu ile birlikte bölgedeki hakimiyeti haiz olacağı ve bunun neticesinde gerek ücretlendirmenin doğrudan olarak, gerekse de hizmetlerde örtülü önceliklerden dolayı ZİM'in aleyhine bir durum oluşacağı, işlem sonucunda Ambarlı'da ikame olan terminal sayısının üçten ikiye düşeceği,
- Uzak yol büyük dış hat gemilerinin "feeder" gemileri kullanarak yüklerini tekrar-taşıttıkları, bu operasyonun gerek masraflar gerekse de gemi sayısındaki yetersizlikler gibi nedenlerle her hat operatörü tarafından yapılamayacağı, belirli bir bölgeye ait olan yerel yüklerin en yakın limana bırakıldıktan sonra transit yükler için yakındaki başka bir limana girilmesinin maliyet açısından mümkün olmadığı, diğer bir ifadeyle gemilerin İstanbul ithalat/ihracat yerel yüklerinin ve yerli/yabancı limanlara olan transit aktarmalarının aynı terminalden ve aynı gümrükten yapılmasının gerektiği,

- TCDD HAYDARPAŞA'nın bir geleceğinin bulunmadığı, bu limanda herhangi bir iyileştirme çalışması olmadığı gibi konteyner terminali faaliyetine son verilerek yalnızca yolcu terminaline dönüştürülme ihtimali bulunduğu, bu limanda operasyonların oldukça aksamalı ve yavaş yürütüldüğü, hepsinden önemlisi bu limanın İstanbul'un Asya yakasında olduğu ve Ambarlı kullanıcıları için köprü geçişini zorunlu kıldığı, İstanbul'un araç trafiğinin oldukça içinde kaldığı, nitekim ZİM'in Ambarlı'ya getirdiği yüklerin %90'ının İstanbul Avrupa yakasına ait olduğu ve Avrupa yükleri için Ambarlı'nın kullanıldığı, TCDD HAYDARPAŞA'nın olsa olsa Asya yakasını tercih eden müşterilere ve Gebze'ye hitap edeceği, tüm bu nedenlerden ötürü Ambarlı limanlarına rakip olamayacağı,
- Limana zamanında girmenin çok önemli olduğu; MARDAS'ın tüm Türkiye limanları içerisinde ZİM'e en iyi konteyner/saat performansını sunduğu, KUMPORT MARDAS'a ikame olsa dahi bu limanla daha önce yaşanan deneyimlerde ikinci veya üçüncü planda kalındığı, düzenli hat operatörlüğü sektöründe zamanlama baskısının çok yüksek olduğu, herhangi bir limanda yaşanabilecek aksamanın "kesin randevulu" uğrak penceresinin ve örneğin Süveyş kanalı geçişi için tahsis edilmiş zaman aralığının kaçırılmasına yol açtığı, bir limandaki gecikmenin hat üzerindeki başka bir limana girmeyerek telafi edilmek zorunda kalındığı ve aktarma için planlanan diğer gemilerin kaçırıldığı, yerel yük müşterilerinin zarara uğradığı ve mevcut müşterileri kaybetme riskinin bulunduğu, 1 gün fazladan gemi kirası ve ardiye masrafı ödememizin haricinde, limandaki gecikmelerin zincirleme biçimde birçok ciddi soruna neden olduğu,
- Arkas Grubu'nun MARDAS'ı devralmaktaki niyetinin MSC güdümünün etkilerini azaltmak olduğu ve bu kapsamda Arkas Grubu'nun MARPORT limanına yanaşan gemilerini MARDAS limanına çekeceği, bu durumun MARDAS'ta birinci öncelikli olan ZİM'i ikinci plana düşüreceği ve alınan hizmetteki kaliteyi düşüreceği, KUMPORT'a geçiş yapılırsa bile yine "zayıf müşteri" konumunda kalınacağı ve mevcut hizmet kalitesinin her halükarda bozulacağı belirtilmiştir.

G.6.3. (.....)

- (112) Türkiye konteyner hat taşımacılığı pazarında pazar payı yaklaşık (.....) olan (.....) Ambarlı limanları bakımından yüklerinin (.....). Marmara Bölgesi'nde (.....) hizmet alan (.....).
- (113) (.....)³⁸ İşleme ilişkin değerlendirmelerinde (.....), işlemin Ambarlı'da mevcut olan alternatif sayısını azaltacağını ve bu durumun tarifeler üzerinde etki oluşturabileceğini belirtmiştir.

G.6.4. (.....)

- (114) (.....) tarafından gönderilen yazıda işleme ilgili olarak; MARDAS'ın LİMAR tarafından devralınmasının Ambarlı Liman bölgesinde de facto olarak bir tane rakibi eleyeceği, aynı zamanda MARPORT'un da nüfuz alanını artıracığı, (.....) boyutu gereği MARDAS'ın, diğer iki büyük mevcut limana (MARPORT ve KUMPORT) bir alternatif olmadığı ve büyük ihtimalle de hiçbir zaman olmayacağı, (.....), bu bağlamda ilgili devralmaya bir itirazlarının bulunmadığı belirtilmiştir.
- (115) Feeder ile yük aktarımına ilişkin olarak; 300 Km ve üzeri mesafeler için feederların karayolu taşımasına oldukça geçerli bir alternatif oluşturduğu, ne var ki kabotaj kuralları uyarınca kısa mesafeler için feeder maliyetlerinin pek rekabetçi olmadığı ifade edilmiştir.

³⁸ (.....).

(116)

(.....TİCARİ SIR.....)

(117) (.....) konsorsiyumu kapsamında limanların nasıl seçildiğine ilişkin soruya cevaben; (.....), partnerlerden biri eğer bir limana sahipse, gemilerin uğrayacağı liman networkünün oluşturulmasının değerlendirilmesi sırasında, eğer ticari ve operasyonel perspektiften de uygun ise, o limanın tercih edileceğine dair bir madde olduğu, (.....), bu rekabetçiliğin sürekli değerlendirilmekte olup, eğer (.....) hat başka bir limana uğramaya karar verirse, (.....) bunu engelleyen herhangi bir şart bulunmadığı ifade edilmiştir.

G.6.5. MSC Gemi Acenteliği A.Ş.

(118) MARPORT'ta Arkas Grubu ile ortak olan MSC'nin neden MARDAŞ'ı Arkas Grubu ile birlikte almaya yanaşmadığına yönelik olarak MARPORT'un mevcut liman ihtiyacını karşılamakta yeterli olduğu ve MSC için kapasite artırımına gerek bulunmadığı belirtilmiştir. Buna ek olarak MSC'nin Arkas Grubu'nun hem sahip olduğu, hem de acentelik hizmeti vermek üzere temsil ettiği ve/veya ortaklaştığı hatların hizmet alanlarının tamamında (örneğin Karadeniz, Akdeniz, Batı Afrika , Batı Avrupa, Ortadoğu, Uzakdoğu vs. hatlarında) Arkas Grubu ile rekabet ettiği ve bu grup ile yakın dönemde başlatılacak veya sonlandırılacak yeni bir işbirliği anlaşmasının bulunmadığı belirtilmiştir.

(119) Pazara ve işleme ilişkin olarak MSC;

- Kuzeybatı Marmara alt bölgesi limanlarının hinterland olarak aynı bölgelere hizmet verdiğini,
- İşleme izin verilmesi durumunda şu anki pazar koşullarından farklı bir durum oluşmasının beklenmediğini

ifade etmiştir.

G.6.6. Asyaport Liman A.Ş.

(120) ASYAPORT yetkililerince pazara ve işleme yönelik olarak yapılan değerlendirmelerde; pazarı etkileyen faktörün yalnızca bir limana hangi hatların geldiğinin değil, o limana yakın müşteri kapasitesinin son derece önemli olduğu, arzın talebe göre belirlendiği, liman ardında müşteri olmazsa o bölgeye liman açılmayacağı ve hat gelmeyeceği, (.....).

- (121) (.....); şikayetçi iddiaları ve bildirim formunda dikkat çekilen koordinasyon riskinin daha iyi anlaşılabilmesini teminen ASYAPORT'tan da bilgi istenmiştir. Gelen bilgilere göre ASYAPORT'un hissedarlık yapısı aşağıda sunulmaktadır:

Tablo-11: ASYAPORT Hissedarlık Yapısı

Paysahibi	Pay Grubu	Pay Adedi	Sermaye Tutarı (TL)
Ahmet Soyuer	(.....)	(.....)	(.....)
Gülsüm Soyuer	(.....)	(.....)	(.....)
Emre Hüseyin Soyuer	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)
Ela Aponte	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)
Global Terminal Ltd S.a.r.l.	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: ASYAPORT

- (122)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (123) Şirket'in güncel yönetim kurulu aşağıdaki şekildedir:

Tablo-12: ASYAPORT Yönetim Kurulu

İsim	Görev
Ahmet Soyuer (A Grubu)	Yönetim Kurulu Başkanı
Global Terminal Ltd. S.a.r.l. (gerçek kişi yönetim kurulu üyesi Vikram Sharma) (B Grubu)	Yönetim Kurulu Üyesi

Kaynak: ASYAPORT

- (124) ASYAPORT'tan ayrıca kontrol yapısına ilişkin olarak ilave açıklama istenmiş, azınlık hissedarlarının veto hakkına sahip olup olmadığı sorulmuştur. (.....).

G.7. Değerlendirme

G.7.1. İşlemin Niteliği ve Bildirim Yükümlülüğü Açısından Değerlendirme

- (125) Bildirim konusu işlem Ambarlı Limanında faaliyet gösteren MARDAŞ'ın hisselerinin tamamının, denizcilik alanında çeşitli faaliyetler gösteren Arkas Grubu tarafından kontrol edilen ARTER tarafından devralınmasına yöneliktir. Taraflar arasında 04.11.2016 tarihinde imzalanan "Anonim Şirket Hisse ve Taşınmaz Devir Sözleşmesi" ile MARDAŞ'ın kontrolü alıcı tarafından devralınmaktadır. ARKAS tarafından bildirim gerekçesine yönelik olarak kara nakliyesi firması, depo hizmetleri imkanları ve konteyner armatörlüğü firmasına ek olarak bağımsız sahip olunacak bir liman işletmesinin operasyonel maliyetleri azaltmak, arz-talep dengesini kurmak ve genel olarak pazarda rekabet edebilmek amaçlarıyla uyumlu olacağı belirtilmiştir. Son yıllarda özellikle global konteyner armatörlerinin liman işletmelerini devralarak dikey bütünleşmeye gittiklerine de dikkat çekilmektedir.

- (126) Bildirim Formundan ve Nihai İnceleme sürecinde elde edilen bilgilere göre, bildirim konusu işlem, ARTER'in, MARDAS'ın %100 oranındaki hissesini devralınmasına ilişkindir. Devre konu hisseler ARTER'e, MARDAS üzerinde tek başına kontrol imkânı verdiği için, işlem sonrasında MARDAS'ın tek başına kontrolü ARTER'e geçecektir.
- (127) Bu tespitler çerçevesinde başvuru konusu işlemin; bir teşebbüsün tamamının doğrudan kontrolünün, hisse satın alınması yoluyla başka bir teşebbüs tarafından devralınması niteliğinde olması nedeniyle, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemidir.
- (128) Bildirim Formunda yer verilen bilgiler çerçevesinde işlem taraflarının cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının öngörülmüş olan eşikleri aştığı, dolayısıyla bildirim konusu işlemin Kurul'un iznine tabi olduğu anlaşılmaktadır.

G.7.2. 4054 Sayılı Kanun'un 7. Maddesi Açısından Yapılan Değerlendirme

- (129) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca, *"Bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması"* hukuka aykırı ve yasaktır. Buna göre, bildirim konusu işlemin ilgili pazarlarda hâkim durum yaratmak veya mevcut bir hâkim durumu daha da güçlendirmek sonucunu doğurup doğurmayacağını değerlendirilmesi gerekmektedir.

G.7.2.1. Devralma İşleminin Yatay Etkileri Bakımından Yapılan Değerlendirme

G.7.2.1.1. Konteyner Elleçleme Hizmetleri

- (130) 2010/4 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi" başlıklı 13. maddesinde, birleşme ve devralmalar değerlendirilirken özellikle, ilgili pazarın yapısı, ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti, teşebbüslerin pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve müşteri bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânı, pazarlara giriş engelleri, arz ve talep eğilimleri, tüketicilerin menfaatleri, tüketici yararına olan etkinlikler ve diğer hususların göz önünde tutulacağı belirtilmiştir. Kurul tarafından yapılacak değerlendirme neticesinde, tek başına ya da birlikte hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumu daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran birleşme veya devralmalara izin verilmeyeceği hükme bağlanmıştır.

- (131) 4054 sayılı Kanun'un tanımlar başlıklı 3. maddesinde hâkim durum, "*belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" şeklinde tanımlanmaktadır. Kurul'un birçok kararında da ortaya konulduğu üzere, tek başına yeterli olmamakla birlikte, bir teşebbüsün hâkim durumda bulunup bulunmadığının tespit edilmesindeki en önemli unsurlarından biri, pazar payıdır. Ancak, hangi büyüklükteki pazar payının hâkim durum oluşturabilecek bir pazar gücü olarak değerlendirileceğine ilişkin olarak rekabet hukuku doktrini ve içtihadında her duruma uygulanabilir tek bir ölçüt bulunmamaktadır. Yüksek pazar payları (örneğin; %50'den yüksek paylar), hâkim durumun varlığının göstergesi olarak kullanılabilirken, pazardaki rakipler kendi satış miktarlarını artırma kapasitesi ve güdüsüne sahip olmaları halinde yüksek pazar payına sahip teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilirler. Bazı durumlarda, %40-50 seviyesinin altında kalırsa dahi, işlem, rakiplerin güç ve kapasitelerine göre rekabetçi kaygılar doğurabilir. Ayrıca pazar paylarına ilişkin değerlendirmelerde, pazar paylarının sürekliliği de önem kazanabilmektedir. Kurul'un yerleşik uygulamasında ise, genel olarak %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte³⁹, bu oranın üzerinde pazar payına sahip teşebbüsler bakımından ise ilave değerlendirmeye gidilmektedir.
- (132) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (KILAVUZ) da belirtildiği üzere, pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri, pazarın yapısı ile birleşme işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler olup, bu tür kaygıların mevcudiyeti konusunda kesin hüküm oluşturmazlar. Hâkim durumun tespitinde temel olarak dikkate alınacak ölçütlerden ilki, ilgili teşebbüsün ve rakiplerin pazardaki konumuyken, bunun yanında pazara girişin veya pazarda büyümenin önünde engeller bulunup bulunmadığı, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanakları da değerlendirilmesi gereken hususlardandır.
- (133) Bu noktada ayrıca belirtmek gerekir ki, aşağıda yapılan değerlendirmeler çerçevesinde, etkilenen pazarlarda taraflara ve rakiplerine ilişkin olarak gerçekleştirilen pazar payı, kapasite ve faaliyet verilerine ilişkin incelemeler, tarafların yanı sıra Marmara Bölgesi'nde faaliyet gösteren liman işletmecileri, müşteri konumunda bulunan konteyner hat taşımacıları, acenteler, UDHB Ambarlı Liman Başkanlığı, UTİKAD'dan talep edilen bilgiler ile TÜRKLİM'den dolaylı olarak elde edilen bilgiler⁴⁰ kullanılarak yapılmıştır.
- (134) UDHB'den alınan bilgiler uyarınca, 2016 yılı itibarıyla Marmara Bölgesi'nde en yüksek pazar payları sırasıyla %34,1 ile MARPORT'a %12,6 ile EVYAPORT'a ve %12,6 ile ASYAPORT'a aittir. Devre konu MARDAŞ'ın pazar payı ise %5,2'dir. Alt bölge kırılımlarına bakıldığında 2016 yılında Kuzeybatı Marmara'da MARPORT, ASYAPORT ve KUMPORT'un sırasıyla %53,3, %19,7 ve %18,8 pazar payına sahip olduğu, MARDAŞ'ın ise %8,2 ile dördüncü sırada yer aldığı görülmektedir.
- (135) Bu kapsamda ilgili coğrafi pazarın Marmara Bölgesi olarak belirlenmesi durumunda Arkas Grubu MARPORT'ta sahip olduğu ortak kontrolün yanı sıra MARDAŞ'ın %5,2 oranındaki payına sahip olacaktır.

³⁹ Bkz. 17.06.2010 tarihli ve 10-36/575-205 sayılı, 06.10.2010 tarihli ve 10-52/956-335 sayılı, 29.12.2010 tarihli ve 10-62/1286-487 sayılı Kurul kararları.

⁴⁰ Bilgiler taraflarca gönderilmiş olup, sunulan bilgiler tarafların TÜRKLİM'den elde ettikleri verilerden oluşmaktadır.

Tablo-13: Marmara Bölgesi Limanlarının Yıllar İtibarıyla Toplam Elleçleme ve Pazar Payı Verileri

Alt Bölgeler ve Limanlar	Alt Bölge Pazar Payları (%)			Marmara Bölgesi Pazar Payları (%)		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
				100	100	100
KUZEY BATI MARMARA	100	100	100	63,9	63,7	66,1
MARPORT	53,3	49,5	50,3	34,1	31,5	33,3
ASYA PORT	19,7	4,1	0,0	12,6	2,6	0,0
KUMPORT	18,8	36,1	40,7	12,0	23,0	26,9
MARDAŞ	8,2	10,3	9,0	5,2	6,6	6,0
AKÇANSA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TDİ TEKİRDAĞ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
KUZEY DOĞU MARMARA	100	100	100	23,1	22,2	19,8
EVYAPORT	54,6	54,1	50,7	12,6	12,0	10,0
YILPORT	31,4	33,4	33,8	7,3	7,4	6,7
HAYDARPAŞA	8,8	11,1	12,8	2,0	2,5	2,5
DP WORLD Y.	4,0	0,2	0,0	0,9	0,0	0,0
LİMAŞ LİMANI	1,1	1,2	2,5	0,3	0,3	0,5
SAFİPORT	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0
GÜNEY MARMARA	100	100	100	13,0	14,1	14,1
GEMPORT	45,6	51,6	52,0	5,9	7,3	7,3
BORUSAN L	35,2	31,9	30,7	4,6	4,5	4,3
RODA	12,1	12,6	13,9	1,6	1,8	2,0
GEMLİK GÜBRE	5,5	1,2	0,0	0,7	0,2	0,0
ÇELEBİ B.	1,6	2,6	3,4	0,2	0,4	0,5

Kaynak: UDHB

- (136) Bildirim Formunda üretim kapasitesine ve fiili duruma ilişkin olarak; konteyner elleçleme hizmetleri kapsamında MARDAŞ'ın toplam 800.000 TEU'luk kapasitesinin bulunduğu, ancak 2015 yılı itibarıyla bu teşebbüs tarafından elleçlenen toplam konteyner miktarının 335.576 TEU olduğu, 2.400.000 TEU'luk kapasiteye sahip olan MARPORT'un aynı yılda 1.585.419 TEU'luk elleçleme gerçekleştirdiği, Türkiye'nin aktif kapasitesinin 2015 yılında 11.345.000 TEU olduğu ancak 2016'da DP WORLD YARIMCA'nın 1.300.000 TEU'luk kapasite ile pazara girmesi ve MARPORT'un kapasitesini 300.000 TEU artırması sonucu toplam Türkiye kapasitesinin 12.945.000 TEU'ya ulaştığı, önümüzdeki 1 yıl içerisinde Belde Limanı'nın 2.000.000 TEU ile pazara ek kapasite sağlayacağı ve onu 2017'de 2.500.000 TEU kapasite ile SAFİPORT Limanı'nın izleyeceği ve neticesinde Türkiye toplam arzının 17.445.000 TEU'ya ulaşacağı ifade edilmiştir.
- (137) Bildirimde, KUMPORT, MIP gibi güçlü rakiplerin olmasının, ASYAPORT ve AKPORT gibi yakın ikame limanların yer almasının, DP WORLD YARIMCA, BELDE ve SAFİPORT limanlarının pazara girmesinin ve mevcut rakiplerin genişletme projeleri gibi faktörlerin işlemin yoğunlaşma etkisi yaratmayacağına işaret ettiği açıklanmaktadır.
- (138) Öte yandan taraflar yeni açılacak olan limanlara ek olarak genişleme projelerinin bulunduğunu da belirtirken, (.....), İzmit bölgesindeki limanların bundan etkilenmediğini, bölgede %16 oranında bir büyümenin oluştuğunu belirtmiştir. Dolayısıyla DP WORLD YARIMCA, GEMPORT gibi yatırımların özellikle ithalat ihracat yüklerine birbirinin alternatifi olmasının söz konusu olmadığı, ASYAPORT'un açılışını takiben yalnızca Kuzeybatı Marmara'da elleçlenen konteyner sayısının azalıp, Marmara'nın diğer alt bölgelerinde azalma gerçekleşmemesinin bu bölgelerin birbirine ikame olmadığını gösterdiği vurgulanmıştır. Bu nedenle, Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara gibi başka bölgelerde yeni teşebbüsler piyasaya girse ve/veya bu bölgelerdeki limanların kapasiteleri artsa dahi, Kuzeybatı Marmara'daki yerel yüklerin yine bu bölgede elleçlenme zorunluluğu ile Kuzeybatı Marmara alt bölgesinin transit yükler için işlek olmasının yarattığı avantaj dikkate alındığında, Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara limanlarının Kuzeybatı Marmara limanlarının işlevselliğini, işlerliğini, yük ilgilileri bakımından sağladığı lojistik (özellikle de yakınlık) avantajları ve dolayısıyla da konteyner ve yük taşımacılığındaki gücünü azaltacağı belirtilmiştir. Diğer bir deyişle,

Kuzeydoğu Marmara ve Güney Marmara limanlarındaki kapasite artışlarının, Kuzeybatı Marmara limanlarının kapasitesini etkilemesinin beklenmediği ifade edilmiştir.

- (139) Bu kapsamda belirtilmelidir ki, her ne kadar Arkas Grubu MARPORT dolayısıyla pazarda faaliyet gösteriyor ise de MARPORT bir ortak girişim şirketi olup bağımsız bir ekonomik birim olarak kabul edilmelidir. Dolayısıyla işlem sonrasında pazardan MARDAS çıkmakta ve ARKAS tek başına oyuncu olarak pazara girmektedir. MARDAS'ın ise pazar payı Marmara Bölgesi bakımından %5,2; Kuzeybatı Marmara alt bölgesi bakımından ise %8,2 olarak gerçekleşmiştir. Özetle, işlem sonrasında ortaya çıkacak olan söz konusu pazar yapısı karşısında, pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerden herhangi birinin rakiplerinden bağımsız olarak tek başına pazar parametrelerini belirleyecek bir güce kavuşarak hakim duruma geçmesi olası görünmemektedir.
- (140) Bununla birlikte yukarıda değinilen temel yoğunlaşma verileri ve devralma sonrası pazar yapısının, birden fazla teşebbüsün birlikte hakim duruma geçmesi sonucuna yol açması mümkündür. Zira işlemin en yoğun etkisinin görülmesinin beklediği Kuzeybatı Marmara alt bölgesinde halihazırda MARPORT'un diğer ortağı MSC, ASYAPORT'u işleterek faaliyet göstermektedir. Bu kapsamda Kuzeybatı Marmara Bölgesinde aktif olan dört terminalden üçü MARPORT ortakları tarafından işletilir hale gelecektir. Pazarın en dar tanımlandığı Kuzeybatı Marmara alt bölgesinde işlem öncesinde MSC, ARKAS, KUMPORT ve MARDAS'ın hissedarları faaliyet göstermekteyken, işleme izin verilmesi durumunda MSC ve ARKAS'ın toplam pazar payı %81,2'ye ulaşmaktadır. Marmara Bölgesi'nde ise bu oran %51,9 olacaktır.
- (141) Devralma işlemi sonrasında ortaya çıkacak olan ve iki teşebbüsün pazarın çok önemli bir bölümünü kontrol edeceği piyasa yapısına ek olarak konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarına ilişkin;
- kullanılmayan kapasiteye bağlı olarak ortaya çıkan giriş engelleri,
 - MSC ve ARKAS'ın konteyner taşımacılığı pazarında da rakip olmaları ve MSC'nin 2M işbirliği kapsamında MAERSK ile olan anlaşması,
 - işlem sonrası koordinasyon riski

gibi hususların da göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bununla birlikte, mevcut devralma işlemi kapsamında özellikle üzerinde durulması gereken husus, KILAVUZ'da da yer verilen çapraz hissedarlık ya da ortak girişimlere iştirak gibi yapısal bağlantıların varlığıdır. Zira KILAVUZ'da bu unsurlar teşebbüslerin davranışlarını uyumlulaştırmalarını teşvik edici unsurlar arasında yer almaktadır.

- (142) Bildirim konusu devralmanın yaratabileceği koordinasyon riskine yine Bildirim Formunda işaret edilmektedir. Şöyle ki; işlem taraflarından olan LİMAR, ARKAS tarafından kurulmuş olup, halen ARKAS tarafından kontrol edilmektedir. ARKAS aynı zamanda, Ambarlı Limanında konteyner elleçleme hizmeti veren MARPORT'un ana teşebbüslerindedir. MARPORT ise ARKAS ve MSC'nin liman şirketi olan TIL (Terminal Investment Limited) tarafından kurulan bir ortak girişimdir. MSC/TIL ise sahip olduğu ASYAPORT limanında konteyner elleçleme hizmeti vermektedir. Dolayısıyla, yukarıda da belirtildiği gibi, hâlihazırda ana teşebbüslerden biri, ortak girişimi ile aynı pazarda faaliyet göstermektedir ve devralma işlemi sonunda diğer ana şirket de aynı pazarda faaliyet göstermeye başlayacaktır.

- (143) Daha önce de belirtildiği üzere, ASYAPORT uluslararası transit konteyner limanı olma özelliğini taşımakta olup Tekirdağ'da bulunmaktadır. Bildirimde, ASYAPORT'un faaliyete geçmeden önce MSC'nin transit taşımacılık faaliyetlerini MARPORT aracılığı ile Ambarlı Limanı'ndan yürütmekteyken, ASYAPORT'un faaliyete başlamasıyla transit taşımacılık hizmetlerini %95 oranında bu alana kaydırıldığı ve kendi ortak girişim şirketi olan MARPORT'un en büyük rakiplerden biri haline geldiği belirtilmektedir. MSC ile ARKAS'ın ortak girişim olarak MARPORT'u işletmelerinin, MSC'nin ASYAPORT aracılığı ile kendi ortak girişimi olan MARPORT ile rekabet etmeyeceği anlamına gelmediği, aksine fiili durumda iki liman arasında da ciddi bir rekabet olduğu belirtilmekte, uluslararası transit bir liman olarak inşa edilen ASYAPORT'un, Ambarlı Limanı'na bu anlamda ikame bir liman olarak kabul edilebileceğinden bahsedilmektedir. Bu kapsamda her ne kadar ASYAPORT ağırlıklı olarak transit liman olarak faaliyet göstermekteyse de yurt içi yükler açısından da bu limanın MARPORT'a rakip olmasında hiçbir engel bulunmadığı, Kurul'un 08.11.2007 tarih ve 07-85/1046-406 sayılı kararında da belirttiği üzere Ambarlı Liman kompleksinin değişik yük ve gemi tipleri ile değişik transit yüklere hizmet verebilecek nitelikte bir genel liman olduğuna dikkat çekilmiştir.
- (144) Kısaca, bildirim konusu işleme izin verilmesi durumunda ARKAS ve MSC, Marmara pazarında birbiri ile rakip ve birbirinden bağımsız birer konteyner limanı işletirken, daha önce kurmuş oldukları ortak girişim vasıtasıyla bu her iki limana rakip başka bir limanı da işletiyor olacaklardır. Ana teşebbüslerin her ikisinin de ortak girişimin faaliyet gösterdiği ilgili ürün pazarında aktif olmamaları, ana teşebbüslerden sadece birinin ilgili ürün pazarındaki faaliyetlerine devam etmesi ya da ana teşebbüslerin ortak girişimin faaliyet göstereceği ilgili ürün pazarındaki tüm faaliyetlerini ortak girişime devretmeleri hallerinde bağımsız teşebbüsler arasında rekabetçi davranışların koordinasyonu riskinin bulunmadığı kabul edilmektedir.
- (145) ASYAPORT'un İstanbul'a getirilen yerel yükler için ikame derecesinin sınırlı olması ise her ne kadar halihazırda koordinasyon etkisini azaltabilecek bir unsur olarak kabul edilebilecekse de, demiryolu bağlantılarının tamamlanmasını takiben ASYAPORT'un yerel yükler açısından da Ambarlı Bölgesi limanlarına ikame ilişkisi artabilecektir. Tüm bu göstergeler, özellikle Kuzeybatı Marmara alt bölgesi bakımından MSC ve Arkas Grubu'nun ilgili pazarda birlikte hakim durumda kabul edilmelerini gerektirecek niteliktedir.
- (146) Bu hususlara yönelik olarak tespit edilen çekinceler, Nihai İnceleme Bildirimi ile Arkas Grubu'na iletilmiş olup Arkas Grubu tarafından bu çekincelerin giderilmesine yönelik bazı taahhütlerde bulunulmuştur. Ayrıca, Nihai İnceleme sürecinde pazarın yapısına ve işlemin olası etkilerine yönelik olarak bilgiler elde edilmiştir. Aşağıda öncelikle bu bilgilere yer verilecek, ardından verilen taahhütler ve ilk cevap yazısı, dosya mevcudu bilgiler ile birlikte değerlendirilecektir.
- (147) Öncelikle belirtilmelidir ki, yapılan görüşmelerde ve elde edilen bilgilerde altı çizilen husus, alıcı gücünün ilgili pazar bakımından önemli olduğudur. Herhangi bir sağlayıcı teşebbüs üzerinde sadece rakipler değil, müşteriler de rekabetçi baskı oluşturabilir. Müşterilerin önemli bir alıcı gücüne sahip olduğu hallerde çok yüksek pazar payına sahip sağlayıcı teşebbüsler hâkim durumda olamayacaklardır.

- (148) Gerek idari otoritelerle gerekse taraflarca yapılan görüşmelerde dile getirilen ortak unsur, konteyner yüklerinde uğrak yapan hatların stratejilerinin de yükün elleçleneceği limanı belirlemekte olduğudur. Bu kapsamda aşağıda hat operatörlerine ve bağlı buldukları işbirliklerine yönelik açıklamalara yer verilmektedir.

Tablo-14: 2016 Yılı İtibarıyla Ambarlı'da Faaliyet Gösteren Limanların Anlaşmalı Olduğu Hat Operatörleri

MARPORT	KUMPORT	MARDAŞ
MSC	CMA CGM	ZIM
MAERSK LİNE	COSCO + CHİNA SHİPPİNG	CONTAZ
SEAGO LİNE	EVERGREEN	ELKENZ
ARKAS LİNE	*OOCL	MEDKON
TARROS	HAPAG LLOYD (UASC)	BARKON *OOCL
TURKON	YANG-MİNG LİNE	
HMM	NYK	
	K LİNE	
	MOL	
	APL	
	SEAGO LİNE	
	HAMBURG SUD	
	TURKON	
	ADMİRAL	
	MER DENİZCİLİK	
	MEDKON	
	AMİRAL	

Kaynak: Tarafın Cevabi Yazısı
* OOCL 2016 yılında MARDAŞ'ın hat müşterisi olup Nisan 2017 itibarıyla KUMPORT'a geçmiştir.

- (149) Ambarlı limanında hizmet sağlanan yukarıda belirtilen hatlar, operasyonel birleşmeler⁴¹ halinde faaliyet göstermektedir. Aşağıda operasyonel birleşmelerin başlangıç tarihleri ve uğrak yaptığı liman bilgileri yer almaktadır:

Tablo-15: Hat Operatörleri Arasında Geçerli Olan İşbirlikleri ve Bunların Ambarlı'da Uğradığı Limanlar

2M	Ocean Alliance	The Alliance
Başlangıç: Ocak 2015	Başlangıç: Nisan 2017	Başlangıç: Nisan 2017
Uğradığı Liman: MARPORT	Uğradığı Liman: KUMPORT	Uğradığı Liman: KUMPORT
ÜYELERİ MSC MAERSK HMM	ÜYELERİ CMA CGM COSCO EVERGREEN OOCL Hapag Lloyd (UASC) Yang-Ming Line NYK K LİNE MOL APL SEAGO LİNE HSDG TURKON ADMİRAL MER DENİZCİLİK MEDKON AMİRAL	ÜYELERİ HAPAG LLOYD YANG MİNG NYK MOL K LINE

Kaynak: Tarafın Cevabi Yazısı

⁴¹ Uluslararası kullanımda "Alliance" olarak geçmektedir.

- (150) 2017 yılı Nisan ayı itibarıyla yukarıda bilgileri paylaşılan Ocean Alliance ve The Alliance ittifaklarının iki farklı direkt konteyner servisi ile Ambarlı Liman'ında hizmet vermeye başladıkları bildirilmiştir. Verilen bilgilere göre, Ocak 2015'te başlayan 2M Alliance MARPORT'a, Nisan 2017'de hizmete başlayan Ocean Alliance ve The Alliance ise KUMPORT'a uğrak yapacaklardır. Alliance'lar, Uzakdoğu – Ambarlı limanları arası haftalık direkt konteyner servisleri ve bu servislere bağlı olan aktarma (transit) servisleri ile hizmet vereceklerdir.
- (151) Nitekim (.....) tarafından iletilen görüşte de hizmet alınacak limanın belirlenme sürecinde konsorsiyumun kontrolüne bağlı olarak sürecin geliştiği, (.....) olarak liman belirlenmesi sürecine dahil olunmadığı belirtilmiştir.
- (152) Nihai inceleme sürecinde tespit edilen bir diğer husus, limanlardaki kapasite fazlalığıdır. MARPORT ve MARDAS'ın lokasyon olarak hemen yanında KUMPORT'un bulunması, KUMPORT'un ciddi bir kapasite fazlasına sahip olması ve olası koordinasyonu bozucu rekabetçi güce sahip olması dikkate alınabilecektir. Marmara Bölgesi limanlarının kapasitelerine ve fiili kapasite kullanımlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-16: Marmara Bölgesi Limanları Kapasiteleri ve Kapasite Bakımından Pazar Payları

Liman Başkanlığı	Liman Tesisi	Kapasite (Bin TEU)*	2016			2015			2014		
			Konteyner Elleçleme Miktarı (Bin TEU)**	K.K.O. (%)	Türkiye Pazar Payı (%)	Konteyner Elleçleme Miktarı (Bin TEU)**	K.K.O. (%)	Türkiye Pazar Payı (%)	Konteyner Elleçleme Miktarı (Bin TEU)**	K.K.O. (%)	Türkiye Pazar Payı (%)
İSTANBUL	HAYDARPAŞA	750	110	14,7	1,3	123	16,4	1,5	131	17,5	1,6
KOCAELİ	YILPORT	1.000	394	39,4	4,5	371	37,1	4,6	348	34,8	4,2
KOCAELİ	EVYAPORT	750	684	91,2	7,8	602	80,2	7,4	523	69,7	6,3
KOCAELİ	DP WORLD Y.	1.300	51	3,9	0,6	2	0,1	0,0	-	-	-
KOCAELİ	SAFİPORT	200	0	0,2	0,0	1	0,4	0,0	3	1,3	0,0
KOCAELİ	LİMAŞ LİMANI	250	14	5,5	0,2	13	5,3	0,2	26	10,3	0,3
GEMLİK	GEMPORT	660	320	48,5	3,7	363	55,0	4,5	381	57,8	4,6
GEMLİK	GEMLİK GÜBRE	600	38	6,4	0,4	9	1,4	0,1	0	0,0	0,0
GEMLİK	BORUSAN L	450	248	55,0	2,8	225	49,9	2,8	225	50,0	2,7
GEMLİK	RODA	170	85	50,0	1,0	89	52,2	1,1	102	59,8	1,2
BANDIRMA	ÇELEBİ B.	350	11	3,2	0,1	18	5,2	0,2	25	7,0	0,3
AMBARLI	KUMPORT	1.700	652	38,4	7,4	1.148	67,5	14,1	1.401	82,4	16,8
AMBARLI	AKÇANSA	25	1	5,2	0,0	1	5,2	0,0	1	3,3	0,0
AMBARLI	MARDAŞ	900	282	31,4	3,2	329	36,6	4,0	311	34,5	3,7
AMBARLI	MARPORT	2.400	1.844	76,8	21,0	1.577	65,7	19,4	1.732	72,2	20,7
TEKİRDAĞ	TDİ TEKİRDAĞ	180	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	1	0,4	0,0
TEKİRDAĞ	ASYA PORT	2.500	680	27,2	7,8	129	5,2	1,6	-	-	-
MARMARA TOPLAM (TEU)		14.185	5.415	38,2	61,8	4.999	35,2	61,4	5.207	36,7	62,4
TÜRKİYE TOPLAM (TEU)			8.762			8.146			8.351		

Kaynak: UDHB

- (153) Bu hususlara ilave olarak, ana ortakların alt pazar olan konteyner taşımacılığı pazarında gemi paylaşımı, konsorsiyum, stratejik ittifak gibi herhangi bir işbirliği içerisinde olmamaları ve alt pazarda birbirlerine feeder hizmeti gibi çeşitli hizmetler vermemeleri, dolayısıyla alt pazardaki rekabetçi yapının devam etmesi dikkate alınabilecek diğer hususlardır.

- (154) Bu kapsamda belirtilmesi gereken bir diğer konu ise ekonomik analizdir. Yapılan analiz çerçevesinde pazarın Marmara Bölgesi olarak tanımlanabileceği yönünde bulgulara ulaşılmıştır. Kaldı ki (.....) tarafından da Ambarlı bölgesinde maliyetlerin artması ihtimalinde hem Körfez terminalleri hem de ASYAPORT'un (Tekirdağ), hem yerel hem de transit yükler için geçerli alternatifler olacağı belirtilmiştir. Bu şartlar altında kısa ve orta vadede faaliyete geçmesi planlanan SAFİPORT, BELDE gibi limanlar ile ciddi bir kapasite fazlası oluşacağından, böylelikle pazardaki teşebbüsler üzerindeki rekabetçi baskının artması beklenebilecektir.
- (155) Her ne kadar dengeleyici alıcı gücünün varlığı, kapasite fazlası, MARDAŞ'ın halihazırda yerel yükler üzerine yoğunlaşmış olması gibi hususlar devralma işlemine izin verilmesi halinde ortaya çıkabilecek koordinasyon riskini azaltsa da, devralma işlemine mevcut haliyle izin verilmesi durumunda MSC ve Arkas Grubu'nun konteyner elleçleme hizmetlerine yönelik liman işletmeciliği pazarında birlikte hakim duruma gelecekleri değerlendirilmektedir. Kaldı ki, şirketler ile ortak girişim taraflarının aynı pazarda olması 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi bakımından da sorun teşkil edebilecek niteliktedir. Zira taraflar bu yapı neticesinde hem ortak oldukları bağımsız ekonomik birim aracılığı ile fiyatlama yapacak, hem de aynı pazarda kendi fiyatlarını belirleyeceklerdir. Bu nedendir ki rekabet hukuku uygulamalarında, böyle bir yapıya izin verilmesinin rekabetçi açıdan sakıncalı olabileceği, dolayısıyla ana teşebbüslerden sadece birinin ortak girişim ile aynı pazarda faaliyet göstermesine izin verildiği örnekler bulunmaktadır. Nitekim bu konuyla ilgili 19.03.1998 tarihli ve 57/424-52 sayılı Metro/Migros kararında;

“ ... öte yandan, her iki ana şirketin (Metro AG Migros Türk T.A.Ş.), Şok Ucuzluk Marketleri A.Ş., Real Market A.Ş. ve Metro Grossmarket Bakırköy Alışveriş Hizmetleri Ltd. Şti. üzerinde oluşturacakları 3 ayrı ortak girişimle aynı coğrafi pazarda (il ve ilçe merkezleri) yer almasının, bu ortak girişimi rekabeti sınırlandıran, işbirliği doğurucu bir anlaşmaya dönüştüreceği, bu nedenle METRO AG-MİGROS TÜRK T.A.Ş. ortak girişim işlemlerine; 1997/1 sayılı Tebliğ'in 6'ncı maddesinin 3 üncü fıkrası uyarınca, söz konusu ortak girişim anlaşması yürürlükte kaldığı sürece, her iki ana şirketin (Metro- Migros) ortak girişimle beraber aynı coğrafi pazarda doğrudan veya dolaylı ilgili ürün piyasasına girmemesine; diğer bir ifadeyle, Metro AG veya Migros Türk T.A.Ş'nden ancak yalnızca birinin ortak girişimle Türkiye'deki herhangi bir il veya ilçe merkezindeki ilgili ürün piyasasında faaliyet gösterebilmesi koşuluyla izin verilmesine; bu koşula uygun hareket edilmemesi halinde, aykırılığın gerçekleştiği tarihten itibaren sözkonusu ortak girişimin 4054 sayılı Kanun'un 4'üncü maddesi kapsamında rekabeti sınırlandıran bir anlaşma sayılacağı ve re'sen ön araştırma ve/veya soruşturma açılacağı bildirilmesine”

karar verilmiştir. Bununla birlikte Kurul'un 17.05.2011 tarihli ve 11-31/630-197 sayılı devralma kararında tarafların faaliyet gösterdikleri pazardaki paylarının düşük ve pazarda rekabet içinde bulunan başka teşebbüslerin de bulunuyor olması dikkate alınarak işleme izin verilmiştir. Bu çerçevede, işlem taraflarının ilgili ürün pazarlarındaki pazar payları ile pazarların genel yapısı ve birçok aktif oyuncunun bulunması dikkate alındığında, ana teşebbüsler ile ortak girişim taraflarının aynı pazarda olması sonucunda herhangi bir rekabeti kısıtlayıcı koordinasyon riskinin doğmayacağı kanaatine varılmıştır.

- (156) Sonuç olarak, her ne kadar gerek iktisadi analiz, gerekse Nihai İnceleme aşamasında edinilen bilgiler coğrafi pazarın daha geniş tanımlanabileceğini ve bu kapsamda MARDAS'ın pazar payının düşebileceğini gösterse de MARPORT ve ASYAPORT'un gerek Marmara Bölgesi gerekse Kuzeybatı Marmara alt bölgesindeki konumları, aynı zamanda konteyner hattı işletmeciliği yapmakta olmaları gibi unsurlar birlikte değerlendirildiğinde koordinasyon riskinin mevcut olduğu, ASYAPORT'un demiryolu bağlantısına sahip olması da dikkate alındığında birlikte hakim durumun ve işbirliği doğurucu etkilerin ortaya çıkacağı sonucuna ulaşılmıştır.

G.7.2.1.1.1. Taahhütlerin Değerlendirilmesi

- (157) Bu bölümüne kadar yapılan değerlendirmelerde, işlemin yaratacağı rekabetçi endişeler ortaya konmuş, ayrıca bu endişeleri azaltabilecek karşı savlara da yer verilmiş ve işleme mevcut hali ile izin verilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Bu kapsamda belirtilmesi gereken son husus dosya kapsamında verilen taahhütlerdir. Söz konusu taahhütlerle Arkas Grubu tarafından, MARPORT ve MARDAS şirketlerinin tamamen birbirinden ayrıştırılması taahhüt edilmektedir. Bu çerçevede operasyonel ve hukuki ayrıştırmanın gerçekleştirilerek MARPORT ve MARDAS'ın işleyişlerinin tamamen farklılaştırılacağı, rakip şirketlere açık olmayan ve MARPORT ile MARDAS'ın ticari açıdan hassas bilgileri birbirleri ile paylaşmalarına olanak sağlayan mekanizmalar kurulmayacağı, bu kapsamda MARDAS bilgilerinin MARPORT'a verilmeyeceği taahhüt edilmektedir. MARPORT bilgilerinin kullanılmasının ise gerek Türk Ticaret Kanunu gerekse MSC ile ARKAS arasındaki sözleşmeler nedeniyle mümkün olmadığı ifade edilmektedir. Bu kapsamda;

“MARPORT ve MARDAS şirketlerinin tamamen birbirinden ayrıştırılması:

a. Operasyonel ve Hukuki Ayrıştırma

- i. MARPORT ve MARDAS şirketlerinin yönetim kurulu üyesi, genel müdür ve genel müdür yardımcıları farklı kişilerden oluşturulacaktır,*
- ii. MARPORT ve MARDAS'ın ayrı binalarda yer alması sağlanacaktır,*
- iii. MARPORT ve MARDAS'ın rakip şirketlere açık olmayan ve ticari açıdan hassas bilgileri birbirleri ile paylaşmasına olanak sağlayan mekanizmalar kurulmayacağı, bu kapsamda MARDAS bilgilerinin MARPORT'a verilmeyeceği taahhüt edilmektedir. MARPORT bilgilerinin kullanılması ise gerek Türk Ticaret Kanunu gerekse MSC ile ARKAS arasındaki sözleşmeler nedeniyle mümkün değildir,*
- iv. Bu şirketlerin, faaliyetlerini yürütmek için yeterli derecede kaynağa sahip olması sağlanacaktır,*
- v. Şirketlerin, bağımsız karar alma mekanizmalarına sahip olması sağlanacaktır,*
- vi. MARPORT ve MARDAS'ta yer alan muhasebe ve hukuk gibi tüm departmanları tamamen farklı kişilerden oluşturulacaktır ve bu kapsamda her iki şirketin hiçbir ortak personeli bulunmayacaktır,*
- vii. MARPORT ve MARDAS'ta kullanılan araç gereçlerin (i.e. vinç, araba,.vb.) tamamen farklı, kendisine ait veya taşeron firmadan tedarik edilmiş olması sağlanacaktır ve ortak araç gereç kullanımı yapılmayacaktır.”*

yönünde taahhütte bulunulmuştur.

- (158) Birleşme çözümlerine ilişkin en temel sınıflandırma yapısal ve davranışsal çözümler olarak yapılmaktadır. En temel şekliyle, pazarın yapısını etkilemeye yönelik çözümler “yapısal”, birleşen teşebbüslerin davranışlarını düzenlemeye yönelik çözümler “davranışsal” olarak nitelendirilmektedir. Davranışsal çözümlerin en genel türleri arasında güvenlik duvarları, ayrımcı olmayan davranışlar ve fiyat kontrolleri, erişim çözümleri, misilleme karşıtı hükümler ve belirli tip sözleşmelere kısıtlama getirilmesi sayılabilir⁴². Güvenlik duvarları, bir teşebbüs içinde bilginin yayılımını engelleme amaçlı tasarlanmaktadır. Bu şekilde ayırtırmaya konu işkoluyla ana teşebbüs arasındaki iletişim engellenebilmektedir.
- (159) Bu kapsamda belirtilmelidir ki, ARTER vekili tarafından sunulan ve Kurum kayıtlarına 18.12.2017 tarih ve 9220 sayı ile intikal eden ilave taahhütler, ilk taahhüt paketi ile birlikte incelendiğinde MARPORT ve MARDAS arasındaki bilgi akışının kısıtlanmasına yönelik tedbirler içerdiği, ayrıca getirilen mekanizmanın bağımsız denetim kuruluşu tarafından denetlenmesine de imkan tanıdığı, dolayısıyla söz konusu taahhütlerin uygulanabilirliği yönündeki tereddütlerin de ortadan kaldırıldığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte özellikle işbirliği doğurucu etkiler bakımından ASYAPORT’un yerel yüklerle alternatif olması ve pazardaki potansiyel rekabetin pazar koşullarında değişiklik yaratması durumunda taahhüt paketinin gözden geçirilebileceği ve/veya 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin işletilmesinin gündeme gelebileceği değerlendirilmektedir.

G.7.2.1.2. Gümrüklü Geçici Depolama Hizmetleri

- (160) Bildirim Formunda gümrüklü geçici depolama hizmetleri pazarındaki pazar payı hesaplamasının işin doğası gereği güç olduğu, bu nedenle konteyner elleçlemeye yönelik liman işletmeciliği pazarındaki pazar paylarının bu pazar için de kullanılabileceği, gümrüklü geçici depolama ambarlarına her limandan yükün gelebileceği, dolayısıyla limanda konteyner elleçlemesi yapmayan HURSAN ve ALMO unvanlı teşebbüslerin de depolama hizmeti verebildikleri⁴³, ayrıca depoların kapasitesine bakıldığında KUMPORT’un tahmini (.....) palet kapasiteye sahip olduğu ve bu rakamın MARPORT’un kapasitesinin yaklaşık iki katına tekabül ettiği, dolayısıyla bildirilen işlemin gerçekleşmesi halinde dahi KUMPORT’un büyük bir rakip olarak kalmaya devam edeceği, bu pazara ilişkin verilerin Gümrük ve Ticaret Bakanlığından talep edilebileceği belirtilmektedir.
- (161) Konuya ilişkin olarak GTB’den gelen bilgiler incelenmiş, bu kapsamda 2013/5 sayılı Genelge⁴⁴ uyarınca aynı gümrük idaresinin denetimindeki bir geçici depolama yerinden başka bir geçici depolama yerine eşya sevkinin mümkün bulunmakta olduğu, anılan genelge ile eşya sahibi veya eşyanın teslimine kadar eşya üzerinde tasarrufta bulunma hakkına sahip kişi tarafından söz konusu genelgenin 1 no.lu ekindeki örneğe uygun bir dilekçe ile ilgili gümrük idaresine başvurulmasının, başvurunun uygun bulunması halinde gerekli ayniyet önlemlerinin de alınmak suretiyle eşyanın sevkinin memur refakatinde ve 2 no.lu ekte yer alan tutanak düzenlenerek gerçekleştirilmesi ve ilk geçici depolama yerinden eşya çıkışı ve ikinci geçici depolama yerine eşya girişinde geçici depolama yerlerinin stok kayıtlarında ve BİLGE sistemindeki kayıtlarda gerekli değişikliklerin yapılması hususlarının hükme bağlandığı anlaşılmıştır. Bununla birlikte ilgili yazıda limanlarda yer alan geçici depolama yerlerine ait kapasite ve pazar payı

⁴² Bkz. BİLAÇLI, C. (2017), “Rekabeti Kısıtlayıcı Birleşme ve Devralmalarda Davranışsal Çözümler” Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Rekabet Kurumu, Ankara.

⁴³ Bildirim Formundaki söz konusu ifadelere, 23.12.2009 tarih ve 09-60/1468-386 sayılı Kurul kararına dayanılarak yer verilmiştir.

⁴⁴ Antrepoya eşya alınması ve aynı gümrük idaresi denetiminde eşya sevki konulu genelge.

bilgileri sunulamadığından Ambarlı Gümrük Müdürlüğünden bilgi istenmiştir. Dosya mevcudu bilgilerin derlenmesi sonucu hazırlanan tablo aşağıda sunulmaktadır:

Tablo-17: Limana İskelesi Bulunmayan Depolara Aktarım Hacimleri (TEU, 2016)

LİMAN İŞLETMECİLERİ	LİMANA İSKELESİ OLMAYAN DEPOLAR	
	HURSAN	ALMO
MARPORT	(.....)	(.....)
KUMPORT	(.....)	(.....)
MARDAŞ	(.....)	(.....)
Limarlardan Aktarılan Toplam*	(.....)	(.....)
Depoya Gelen Toplam	(.....)	(.....)

*Limarl işletmecileri ve depo sahiplerinden gönderilen verilerin raportörlerce hesaplanmasıyla elde edilmiştir.

- (162) KUMPORT ise, gümrüklü geçici depolama hizmeti vermelerine karşın başvuru konusu devralma işlemi gerçekleşirse, Ambarlı Limanı'nda geçici depolama hizmeti veren teşebbüs sayısının azalacağını ve Ambarlı genelinde bu konuda rekabet gücünde zayıflama olacağını belirtmiştir. Bundan başka, LİMAR'ın ortağı olan ARKAS'ın MARPORT'un da ortağı olması dolayısıyla söz konusu devralmanın gümrüklü geçici depolama hizmetleri bakımından yoğunlaşmanın artmasına yol açacağı iddia edilmektedir.
- (163) Elde edilen bilgi ve belgeler kapsamında, geçici depolama hizmetlerinin halihazırda beş ayrı teşebbüs tarafından verildiği, LİMAR veya ARKAS tarafından bu hizmetin verilmediği, halihazırda ALMO ve HURSAN'a aktarma yapan şirketler arasında KUMPORT'un büyük bir paya sahip olduğu ((.....)), ARKAS'ın MARPORT dolayısıyla bu pazarda faaliyeti olduğu söylenebilecekse de MARPORT'un bağımsız ekonomik bir birim olarak faaliyet gösteren bir ortak girişim şirketi olduğu, aynı coğrafi pazarda ortak girişim şirketinin diğer tarafı olan MSC'nin faaliyetinin bulunmadığı da dikkate alınarak ortak girişim şirketi ile pazarda faaliyet gösteren ARKAS'ın geçici depolama hizmetleri vermesinin koordinasyon riski taşımayacağı, yukarıda yer alan veriler de dikkate alınarak bu hizmet bakımından hakim durum yaratılmasının veya güçlendirilmesinin söz konusu olmayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

G.7.2.1.3. Kılavuzluk, Römorkaj ve Ambarlı Limanı Yan Hizmetleri

- (164) Bu kapsamda öncelikle ARPAŞ hakkında bilgi verilmelidir. Ambarlı Liman Kompleksi'nde kılavuzluk ve römorkaj hizmeti veren ARPAŞ'ın hissedarlık yapısı, %43 MARPORT, %24 KUMPORT, %17 MARDAŞ ve %16 AKÇANSA şeklindedir. ARPAŞ yalnızca Ambarlı Limanı'nda faaliyet göstermektedir.
- (165) Yapılan bildirimde kılavuz ve römorkaj hizmetleri pazarında Arkas Grubu'nun ortak girişimi olan MARPORT'un, ARPAŞ'ın en büyük hissedarı olduğu, bununla birlikte bildirilen işlem neticesinde ARPAŞ'ın kontrol yapısında bir değişiklik olmayacağını değerlendirildiği, ancak kontrol değişikliği olsa bile söz konusu pazarın idarece düzenlenen bir pazar olması nedeniyle işlemin pazarda yoğunlaşma veya rekabet kısıtı yaratılmasının düşünülmediği ifade edilmektedir. Taraflar ayrıca, Ambarlı Limanı'nda verilen kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin halihazırda rekabetçi bir pazar olmadığını, limana yanaşan bütün gemilerin bu hizmeti yalnızca ARPAŞ'tan aldığını belirtmiştir.

- (166) UDHB'de gerçekleştirilen toplantıda da benzer yönde bilgi alınmış olup, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ilgili sektörel düzenlemelerce gerçekleştirildiği ve bu pazar bakımından rekabet sorunlarının ortaya çıkmasının mümkün olmadığı ifade edilmiştir. ARPAŞ'a, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilen iznin süresi 24.09.2018 tarihinde dolmakta olup, Ambarlı Liman'ındaki kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ARPAŞ dışında bir kuruluş tarafından verilmesinin de mümkün olduğu dikkat çekilen hususlar arasındadır.
- (167) Ambarlı Limanı yan hizmetleri pazarı bakımından ise ALTAŞ'ın konumu açıklanmalıdır. Ambarlı Limanı'nda ana faaliyetler dışında kalan güvenlik, temizlik vb. yan hizmetler veren ALTAŞ'ın hissedarlık yapısı %42 MARPORT, %14 KUMPORT, %14 MARDAS, %14 AKÇANSA, %14 ARPAŞ ve %2 Beylikdüzü Belediyesi şeklindedir.
- (168) Bildirim Formu ve diğer ilave açıklamalarda ARKAS'ın ortak girişimi olan MARPORT'un, ALTAŞ'ın en büyük hissedarı olduğu ve sözleşmede bu şirketin yapısında herhangi bir kontrol değişikliği öngörülmediği, hâlihazırda tekel olan ALTAŞ'ın faaliyetlerini eksisi gibi sürdüreceği belirtilmiştir. Bu çerçevede, esasen pazarı tekel olarak yöneten ALTAŞ, ortaklık yapısının değişmesinden sonra da pazarı tekel olarak yönetmeye devam edecek ve söz konusu şirket içerisinde kontrol yapısı değişse bile, limanda verilen yan hizmetler Ambarlı Liman Yönetmeliği'ne göre verilmeye devam edilecek ve anılan yönetmeliğe aykırılık durumunda idarece gerekli yaptırımlar uygulanacaktır.
- (169) Konuya ilişkin olarak ALTAŞ ve Ambarlı Liman Başkanlığı'ndan bilgi talep edilmiştir. ALTAŞ tarafından gönderilen ve Ambarlı Liman Başkanlığı tarafından da ayrıca iletilen yazıda, şirket ana sözleşme değişikliği yapılması için şirket sermayesinin %90'ını temsil eden hissedarlarının katılımının ve toplam sermayeyi teşkil eden hisselerin %51'ini temsil eden hissedarların olumlu oyunun arandığı belirtilmiştir. Bu çerçevede Beylikdüzü Belediyesi hariç herhangi bir ortağın toplantıya katılmaması halinde şirket genel kurul toplantı nisabı oluşmaması nedeniyle ana sözleşme değişikliği yapılması mümkün olamamaktadır.
- (170) Şirketin esas sözleşme değişikliği dışındaki 2. ve 3. genel kurul toplantılarında ise toplantı nisabı, hisselerin %51'ini temsil eden hissedarların katılımı ile oluşmaktadır. Dolayısıyla şirket esas sözleşme değişikliği dışındaki diğer konularda yapılan 2. ve 3. olağan ve olağanüstü genel kurul toplantıları, hisselerinin toplamı %51'i geçen ortakların katılımı ile gerçekleştirilebilmektedir. Karar nisabı Türk Ticaret Kanunu'nda daha yüksek nisap aranan haller dışında toplam sermayeyi teşkil eden hisselerin en az %51'ini temsil eden hissedarların olumlu oyu ile oluşmaktadır. Bu durumda usulünce toplanmış bir genel kurul toplantısında ortaklardan sermayenin en az %51'ini temsil eden hissedarların olumlu oyu ile karar alınması mümkün olmaktadır. Yönetim kurulu ise en az beş üyenin katılımı ile toplanmakta, en az dört üyenin oyu ile karar almaktadır. Altı üye ve yedi üyenin katıldığı toplantılarda yine en az dört üyenin oyu ile karar alınmaktadır. Söz konusu yazıda ayrıca MARDAS'ın hisselerinin el değiştirmesinin şirket hissedarlık ve karar alma mekanizmasını etkilemeyeceği ifade edilmektedir.
- (171) Yönetim kuruluna seçilecek üyelerden ikisi A Grubu (KUMPORT) hissedarlarınca; diğer beş üye ise her gruptan bir üye olmak üzere; B (AKÇANSA), C (MARDAS) ve D-E-F (MARPORT) Grubu hissedarlarınca seçilmektedir. Bildirim konusu işlem yukarıdaki yönetim yapısını değiştirmemekle birlikte, MARDAS hisselerinin LİMAR'a devir olması nedeniyle C Grubu hisseler ARKAS'ın kontrolüne geçmiş olacaktır.

- (172) Bununla birlikte, KUMPORT tarafından ise MARDAŞ'ın devralınmasıyla MARPORT'un ALTAŞ ve ARPAŞ'ın kontrolünü ele geçireceği ve yönetimin tekelleşeceği öne sürülmektedir. Bu kapsamda usulünce toplanmış bir genel kurul toplantısında MARDAŞ ve MARPORT ile LİMAR'ın kontrolüne geçecek ARPAŞ'ın olumlu oyları ile karar alınmasının mümkün olacağına dikkat çekilmektedir. Zira işleme izin verilmesi halinde MARPORT ve LİMAR'ın ARPAŞ'taki hisse oranları toplamda %60'a ulaşacak, ALTAŞ'taki hisse oranları ise ARPAŞ ile birlikte %70'e ulaşacaktır. Yönetim kurulu toplantılarında da toplamda 4 üyeye sahip olacakları ve yönetimde belirleyici olacakları iddia edilmektedir.
- (173) ALTAŞ ve ARPAŞ bakımından öne sürülen iddialar temel olarak LİMAR ve ARKAS grubunun Ambarlı Limanının yönetiminde belirleyici olmasına yönelik olarak özetlenebilecektir. Bununla birlikte yukarıda da belirtildiği üzere, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri halihazırda çok oyunculu bir pazar olmayıp UDHB tarafından düzenlenmektedir. Ambarlı Liman Başkanlığı'ndan gelen yazıda, ALTAŞ hakkında sorulan sorulara ALTAŞ'ın verdiği cevaplar ek olarak sunulmuştur. Buna göre ALTAŞ, Ambarlı Liman Kompleksinin kurulduğu 1990 yılı başında Ulaştırma Bakanlığının yer tahsisi sırasında kurulmasını öngördüğü limanda bulunan tüm liman işletmelerinin ortaklığı sağlanarak kurulmuş bir ortak hizmet, planlama ve koordinasyon şirkettir. UDHB ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ALTAŞ'ın kuruluşundan sonra liman izinlerinin verilmesinde onay şartı olarak ALTAŞ'a ortaklığı şart olarak belirlemiştir. ALTAŞ'tan talep edilen bilgi ve belgelere yönelik olarak verilen cevapta ise şirket ana sözleşmesi gönderilmiştir. Şirket ana sözleşmesinin incelenmesinden, şirket esas sözleşmesinin değiştirilmesinin nitelikli çoğunluğa bağlandığı ve birleşme, bölünme veya tür değişikliği konuları bulunan genel kurul toplantılarına GTB temsilcisinin de katılımının öngörüldüğü anlaşılmıştır. Ayrıca, her ne kadar KUMPORT tarafından MARDAŞ ve MARPORT, LİMAR'ın iştiraki olarak kabul edilmişse de MARPORT'un bağımsız bir ortak girişim şirketi olarak kabul edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Zira MARPORT, MSC ve LİMAR'ın da bağlı olduğu ARKAS grubu tarafından ortak kontrolle yönetilmektedir. Ayrıca ALTAŞ'ın ortak kontrolle yönetilmesi kuruluşunun ön koşuludur ve bu yönde yapılacak bir değişiklik şirketin kurulması ile beklenen faydalara da aykırı olacaktır.
- (174) Özetle, MARPORT'un ana ortakları olan ARKAS ve MSC'den bağımsız nitelikte bir ortak girişim olduğu dikkate alındığında, ARPAŞ ve ALTAŞ'ın yönetim kurullarının ARKAS'ın kontrolüne geçeceği iddiasının kabul edilemeyeceği, dolayısıyla ilgili işleme izin verilmesi neticesinde Ambarlı Limanı kılavuz ve römorkaj hizmetleri pazarı ve yan hizmetler pazarı bakımından dosya mevcudu bilgileri çerçevesinde rekabetçi endişelerin oluşmayacağı değerlendirilmektedir.

G.7.2.2. Devralma İşleminin Dikey Etkileri Bakımından Yapılan Değerlendirme

- (175) Bildirim konusu işlem çerçevesinde; devralan taraf olan ve konteyner terminali işletmeciliği alanında faaliyet gösterecek ARTER, daha önce de belirtildiği üzere Arkas Grubu bünyesinde yer almaktadır. Arkas Grubu'nun faaliyetleri arasında ise konteyner gemi hattı işletmeciliği hizmetleri de yer almaktadır. Bu çerçevede, söz konusu pazarların birbiriyle dikey ilişkili olması nedeniyle, dikey bütünleşik bir teşebbüs olan Arkas Grubu'nun, işlem sonrasında elde edeceği konumun ve işlemin yaratacağı dikey ilişkilerin de ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir.

- (176) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da belirtildiği üzere pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri, pazar yapısı ile birleşme işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler olup bu tür kaygıların mevcudiyeti konusunda kesin hüküm oluşturmazlar. Hâkim durumun tespitinde temel olarak dikkate alınacak ölçütlerden ilki, ilgili teşebbüsün ve rakiplerin pazardaki konumuyken, bunun yanında pazara girişin veya pazarda büyümenin önünde engeller bulunup bulunmadığı, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanakları da değerlendirilmesi gereken hususlardandır.
- (177) Dikey birleşmeler, tedarik zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleştirilen işlemleri ifade etmektedir. Bu tür işlemlerin değerlendirilmesinde birleşme tarafı olan teşebbüslerin faaliyet gösterdikleri pazarlar genel olarak alt pazar ve üst pazar olarak ayrıma tabi tutulmaktadır. Bu kapsamda, Arkas Grubu'nun faaliyet gösterdiği "Konteyner Gemi Hattı İşletmeciliği Hizmetleri" pazarının alt pazarı; "Konteyner Elleçleme Hizmetleri" pazarının ise üst pazarı teşkil ettiği anlaşılmaktadır.
- (178) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da dikey birleşmeler bakımından birleşik teşebbüsün her bir pazardaki pazar payının %25'in altında olması halinde belirli istisnalar haricinde incelemenin derinleştirilmesine gerek olmadığı, bununla birlikte söz konusu eşğin hukuken bağlayıcı olmadığı ve karine oluşturmadığı belirtilmiştir.
- (179) Bu çerçevede, devre konu MARDAS'ın 2014, 2015 ve 2016 yıllarındaki pazar payları Kuzeybatı Marmara Bölgesi alt bölgesi bakımından sırasıyla ve % 9, % 10,3 ve % 8,2 oranında olduğu ve bu çerçevede, %25'lik pazar payı eşğinin aşılmadığı görülmektedir. Ayrıca, devralan konumunda olan Arkas Grubu'nun konteyner gemi hattı işletmeciliği pazarındaki Türkiye geneli pazar payının 2015 yılı için (.....), yalnızca Ambarlı Limanı için ise (.....) olduğu, 2016 yılı için ARKAS'ın Türkiye pazar payının (.....) olduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede her iki pazar bakımından da anılan Kılavuz'da öngörülen %25 düzeyindeki eşğinin aşılmadığı görülmektedir. Ancak gerek Arkas Grubu'nun halihazırda Kuzeybatı Marmara Bölgesinde faaliyet gösteren MARPORT terminalini ortak kontrolünde bulundurması, gerek Kuzeybatı Marmara alt bölgesinde aktif olarak faaliyet gösteren (MARPORT, MARDAS ve MARPORT'un ortak kontrolüne sahip diğer teşebbüs tarafından kontrol edilen ASYAPORT da dahil olmak üzere) dört adet terminal bulunması nedeniyle işlemin dikey etkilerinin ortaya çıkarabileceği olası rekabeti kısıtlayıcı durumların da incelenmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.
- (180) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da da belirtildiği üzere, dikey birleşmelerde ortaya çıkabilecek rekabeti sınırlayıcı durumlardan en önemlisi, girdi kısıtlaması ve/veya müşteri kısıtlaması şeklinde ortaya çıkabilecek olan, işlemin pazarı kapama etkisi yaratma ihtimalidir. Girdi kısıtlaması kavramı, birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, alt pazar(lar)daki rakiplerin ihtiyaç duydukları önemli girdilere erişimlerini kısıtlaması ve bu yolla rakiplerin maliyetlerini artırması anlamını taşımaktadır. Müşteri kısıtlaması kavramı ise; birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, üst pazardaki rakiplerinin yeterli müşteri tabanına erişimini kısıtlaması anlamına gelmektedir. Söz konusu kavramlar, kısıtlama imkânı (ürünün önemli bir girdi olup olmadığı ve alt pazardaki şirketin önemli bir müşteri olması vb.), kısıtlama güdüsü (pazar kapamanın kârlı olup olmayacağı vb.) ve rekabet üzerindeki genel etkiler (alt pazardaki rakiplerin dikey bütünleşik yapıda olup olmadığı, pazara giriş engelleri vb.) olmak üzere üç başlık altında incelenmektedir. Buna ilave olarak dikey birleşmeler, alt ve üst pazarlardaki teşebbüs sayısının azalması ya da rakiplerin bilgilerine erişimin

kolaylaşması nedeniyle teşebbüslerin paralel davranışlarda bulunma ve bu yapıyı koruma eğilimlerini de etkileyebilecektir.

(181) Bu çerçevede dikey birleşmelerin öne çıkan rekabeti sınırlayıcı etkileri;

1. Alt pazardaki oyuncuların girdi kaynaklarından dışlanması (Girdi kaynaklarının kapatılması),
2. Üst pazardaki oyuncuların müşteri kaynaklarından dışlanması (Müşterilerin kapatılması),
3. Rekabeti sınırlayıcı koordinasyon yaratılması

olarak sıralanabilecektir.

(182) Girdi kaynaklarının ve müşterilerin kapatılması durumunun oluşabilmesi için birinci koşul işlem taraflarından en az birinin söz konusu pazarlardan birinde önemli pazar payına sahip olmasıdır. Rakiplerin seçeneklerinin küçük pazar payları ile sınırlanması mümkün olmayacaktır. Diğer önemli koşul ise, söz konusu girdinin alt pazarlar için önem arz etmesidir. Yani, teşebbüsler dikey birleşik firmalar tarafından ayrımcı uygulamalarla karşılaştıklarında, ayrımcı uygulamalara maruz kalan rakiplerin tedarik ve perakende pazarları itibarıyla çalıştıkları teşebbüsleri çok yüklü bir maliyete katlanmadan değiştirebilme imkânlarının bulunmaması gereklidir.

(183) Konteyner taşımacılığı pazarında Arkas Grubu bünyesinde bulunan ARKAS Konteyner Taşımacılık A.Ş.'nin faaliyet gösterdiği, bu teşebbüsün konteyner taşımacılığı pazarındaki Türkiye geneli pazar payının 2015 yılı için %8,8, yalnızca Ambarlı Limanı için %11,7 olduğu, aynı pazarda MSC ve MAERSK gibi dikey bütünleşik büyük uluslararası oyuncuların bulunduğu görülmektedir⁴⁵. 2016 yılı için ise ARKAS'ın Türkiye pazar payı %8,75 olarak bildirilmiştir. Daha önce de belirtildiği üzere, Ambarlı Limanı'nda hizmet sağlanan hatlar, operasyonel birleşmeler halinde faaliyet göstermektedir. Bu kapsamda sektörde görüşlerine başvurulmuş teşebbüsler de dahil olmak üzere ortak olarak dile getirilen husus alıcı gücünün varlığıdır. MARDAS, arz ettiği iskele ve rıhtım kapasitesinin, global konteyner taşıyıcılarının taleplerine uygun büyüklükte olmamasından dolayı (.....) ve yerel yükler üzerinde yoğunlaşmaktadır⁴⁶. (.....). (.....) tarafından söz konusu devir işleminin gerçekleşmesi halinde yürütülen taşımacılık faaliyetleri bakımından alternatif eksilmesi sebebiyle hâlihazırda var olan "terminaller arası" rekabet koşullarının ciddi olarak azalacağı, gerek ücretlendirmelerden dolayı gerekse de alınacak hizmetlerdeki önceliklere bağlı olarak devralma işleminin olumsuz etkilere yol açacağı belirtilmiştir. (.....) ve (.....) tarafından da böyle bir işlemin gerçekleşmesi halinde ARKAS'ın konteyner hat taşımacılığı ve liman işletmeciliği alanlarında sahip olduğu konumunu pekiştireceği, kendisi de hat işletmeciliği yaptığından diğer hat işletmecilerinin bilgilerine kolaylıkla ulaşabileceği ve kendilerini rekabetçi açıdan dezavantaja düşüreceği öne sürülmüştür.

⁴⁵ Bkz. 26.11.2014 tarih ve 14-46/848-387 sayılı Kurul kararı.

⁴⁶ (.....) ile yapılan görüşmede de, Ambarlı Limanı'nda yer alan terminaller arasında yalnızca MARPORT ve KUMPORT'tan hizmet alınabileceği, MARDAS'ın ise teknik yetersizlikten dolayı (.....) gemilerine hizmet sunmaya elverişli olmadığı belirtilmiştir.

(184) Yukarıda aktarılan bilgi ve belgeler çerçevesinde her ne kadar ARKAS'ın ve MARDAS'ın pazar payları %25 olarak öngörülen eşğin altında kalsa da, gerek pazarın mevcut yapısı gerek Nihai İnceleme aşamasında öne sürülen endişeler, özellikle konteyner gemi hattı işletmeciliği hizmeti veren teşebbüsler bakımından pazardaki mevcut ortaklık yapılarına bağlı olarak girdi kısıtlaması etkisi ortaya çıkabileceği, halihazırda (.....) ve (.....) gibi teşebbüslerin rakipleri ARKAS LINE tarafından işletilecek limandan hizmet almaya devam etmeleri durumunda karşılaşılabilecek olası bir ayrımcılık durumunda alternatif limanların da (KUMPORT dışında) Arkas Grubu ve ortakları tarafından işletilmesi göz önüne alındığında işlemin dikey olarak da rekabeti kısıtlaması endişesi ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte gerek ilk yazılı savunma çerçevesinde gerekse Nihai İnceleme sürecinde Arkas Grubu tarafından bu endişeleri gidermeye yönelik olarak çeşitli çözüm önerileri getirilmiştir. Arkas Grubu tarafından;

- Konteyner taşımacılığı pazarında hizmet veren feeder ve/veya ana gemi işletmecilerine yönelik, Standart Liman Hizmetleri Tarifesi kapsamında farklı olan, özel tarifelerin ve diğer ticari ve operasyonel şartların, Hisse Devir Sözleşmesi tarihinden itibaren 36 ay süreyle, hukuken geçerli durumlar dışında (gümrük talimatı vb.) MARDAS'tan halihazırda hizmet alan mevcut müşteriler için değiştirilmeyeceği,
- Konteyner taşımacılığı pazarında hizmet veren feeder ve/veya ana gemi işletmecilerine arz edilen gemi yanaşma, saha kullanım kapasitesi ve benzeri operasyonel şartların, Hisse Devir Sözleşmesi tarihinden itibaren, hukuken geçerli durumlar dışında (gümrük talimatı vb.), MARDAS'tan halihazırda hizmet alan mevcut gemi işletmecilerine arz edilmeye devam edileceği,
- Konteyner taşımacılığı pazarında hizmet veren, MARDAS'ın mevcut veya potansiyel müşteri kapsamında olması muhtemel, MARDAS varış ve çıkışlı tüm hatların yüklerini taşıyan lokal, feeder ve/veya ana gemilerin işletmecisi müşterilerine, ayrımcılık unsuru olmadan ve objektif şartlar altında beş yıl süreyle %30 oranında gemi yanaşma, saha kullanım kapasitesi ayrılacağı,
- MARDAS tarafından belirlenen, tüm hizmet kalemlerini içeren ve halihazırda geçerli olan 2017 Standart Liman Hizmetleri Tarifesi'nin, Hisse Devir Sözleşmesi tarihinden itibaren 12 ay süreyle, hukuken geçerli durumlar dışında (gümrük talimatı vb.), değiştirilmeyeceği,
- 6. maddede belirlenen 12 aylık sürenin sonunda ise, MARDAS'ın tarifeleri rekabetçi bir anlayışla belirleyeceği ve fahiş fiyatlandırmadan kaçınacağı ve talep edilmesi halinde her 6 ayda bir Kurul'a tarifeye ilişkin bilgi sunulacağı

taahhüt edilmiştir. Verilen ilave taahhütlerle de, ilk paket altında sunulan taahhütler potansiyel müşterileri ve MARDAS varış ve çıkışlı tüm hatları içerecek şekilde genişletilmiş ve ARKAS ile ARKAS'ın ortaklık veya işbirliği içerisinde olduğu rakiplere göre ayrımcılık unsuru olmadan, objektif ticari şartlar altında hizmet sunulacağı taahhüt ve beyan edilmiştir. Son olarak, Arkas Grubu ile eşit yük hacmine sahip durumda olan tüm diğer konteyner hat işletmecilerine Arkas Grubu şirketlerine uygulanandan daha yüksek ücretler uygulanmayacağı ifade edilmiştir. Bu bağlamda Arkas Grubu'nun pazar payı ile verilen taahhütler birlikte değerlendirilerek, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün, konteyner elleçleme hizmetleri pazarının alt pazarı olan konteyner gemi hattı işletmeciliği faaliyeti gösteren mevcut rakiplerinin ya da pazara yeni girecek teşebbüslerin konteyner elleçleme hizmetlerine erişimlerini kısıtlama imkânını ortadan kaldıracığı değerlendirilmiştir.

- (185) Konteyner elleçleme hizmetleri pazarında ise mevcut hat işletmelerinin operasyonel birleşmeler halinde faaliyet göstermeleri ve alıcı gücünün de bulunduğu dikkate alındığında müşteri kısıtlaması imkânının bulunmayacağı değerlendirilmiştir. Nitekim (.....) tarafından iletilen görüşte de hizmet alınacak limanın belirlenme sürecinde konsorsiyumun kontrolüne bağlı olarak sürecin geliştiği, (.....) olarak liman belirlenmesi sürecine dahil olunmadığı belirtilmiştir. Bu çerçevede, ARKAS Grubu'nun konteyner hattı taşımacılığı pazarı bakımından sahip olduğu görece düşük pazar gücü ve yoğun rekabet nedeniyle işlemin, müşterilerin kapatılması etkisini oluşturmayacağı kanaatine varılmıştır.
- (186) Son olarak, dikey etkiler bakımından rekabeti sınırlayıcı koordinasyon yaratılması riskinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Yukarıda da belirtildiği gibi, dikey birleşme/devralmaların alt ve üst pazarlardaki oyuncuların rekabet edebilirliği üzerinde yaratabileceği rekabeti sınırlayıcı etkilerden bir diğeri de teşebbüsler arası koordinasyon doğurucu davranışların görülmesidir. Söz konusu durum, birleşme/devralma işlemi öncesinde sağlayıcı veya alıcı konumunda bulunan teşebbüsün, işlem sonrasında rakip olma konumuna da gelmesi ile rakibi olan teşebbüslerin fiyat, teknoloji ve diğer fiyat dışı önemli bilgilerine ulaşılabilmesi veya işlem sonrası alt ve üst pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüs sayısının azalması sonucunda teşebbüslerin paralel davranışlarda bulunma ve bu yapıyı koruma olasılıklarını artıracaktır. Dosya kapsamında, Arkas Grubu'nun ilgili organizasyonlarının yürütülmesi ile ilgili sunduğu taahhütlerin değerlendirmesi uygun olacaktır. Kurum kayıtlarına 18.12.2017 tarih ve 9220 sayı ile intikal eden ilave taahhütlerde; Arkas Grubu'nun alt ve üst seviyedeki rakiplerinin bilgilerine ulaşmaması kapsamında gerekli tedbirlerin alınması için aşağıdaki taahhütler sunulmuştur:

“Arkas Grubu ve MARDASŞ şirketlerinin bilgi güvenliği kapsamında tamamen birbirinden ayrıştırılması amacıyla;

- Arkas Grubu ve MARDASŞ şirketlerinde yer alan muhasebe, ticaret, satış, pazarlama ve hukuk gibi tüm departmanlar tamamen farklı kişilerden oluşturulacaktır ve bu kapsamda şirketlerin hiçbir ortak personeli ve yöneticisi bulunmayacaktır. Böylece MARDASŞ'ın kararlarını Arkas grubu ve MARPORT'tan bağımsız bir şekilde alması sağlanacaktır. Bu bağlamda MARDASŞ'ın devralınmasından ARTER ile birleşmesine kadar olan süreçte ARTER yönetiminde tüzel kişi olarak LİMAR yönetiminde bulunacak ve tüzel kişi temsilcisi olarak Arkas Grubu ve MARPORT'ta görev yapmayan bir kişi atanacak, MARDASŞ'ın yönetiminde ise tüzel kişi olarak ARTER bulunacak ve ARTER'in tüzel kişi temsilcisi olarak da Arkas Grubu ve MARPORT'ta görev yapmayan bir kişi atanacaktır. MARDASŞ'ın ARTER ile birleşmesinden sonra ARTER yönetiminde LİMAR'ın tüzel kişi temsilcisi olarak Arkas Grubu'nun diğer şirketlerinde ve MARPORT'ta görev almayan bir kişi görev yapacaktır.*
- Arkas Grubu şirketlerinde ve MARDASŞ'ta kullanılan araç gereçlerin (vinç, araba, vb.) tamamen farklı, kendisine ait veya taşeron firmadan tedarik edilmiş olması sağlanacaktır ve ortak araç gereç kullanımı yapılmayacaktır.*

- Arkas Grubu ve MARDAS'ın rakip şirketlere açık olmayan ve ticari açıdan hassas bilgileri birbirleri ile paylaşmasına olanak sağlayan mekanizmalar kurulmayacaktır. Bu kapsamda MARDAS ticari bilgilerinin Arkas Holding ve Arkas Grubu şirketlerine verilmeyeceği taahhüt edilmektedir. Bunun temini zımında MARDAS'ın front office ve back office hizmetlerinin tamamı MARPORT ve Arkas Grubu'ndan ayrı yapılandırılacak ve böylece birbirleri ile herhangi bir paylaşımında bulunmamaları sağlanacaktır.
- Devir işlemi sonrasında MARDAS şirket bilgi gizliliği politikalarının tanımlanacağı, bilgilerin gizliliği, bütünlüğü ve erişilebilirliğinin taahhütlerimiz çerçevesinde yönetileceği ve Türk Standardları Enstitüsü veya benzeri bir akredite belgelendirme kuruluşuna başvuru yapılarak ISO/IEC 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi Sertifikasının temin edileceği taahhüt ve beyan edilmektedir.”

(187) Bu kapsamda ARKAS Grubu içerisindeki bilgi akışının kesileceği ve böylece rakibi olan teşebbüslerin fiyat, teknoloji ve diğer fiyat dışı önemli bilgilerine ulaşılabilmesinin engelleneceği anlaşılmaktadır. Ayrıca, taahhütlerin uygulama esaslarına yönelik olarak da belirlilik sağlanmıştır.

H. SONUÇ

(188) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi bir devralma işlemi olduğuna,
- Söz konusu işlem sonucunda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi anlamında hâkim durum yaratılmasının veya mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olacağına, bu nedenle işleme 14.07.2017 tarih, 5086 sayı ve 18.12.2017 tarih, 9220 sayı ile Kurum kayıtlarına giren taahhütler çerçevesinde izin verilmesine

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