

Rekabet Kurumu Başkanlığından,  
**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2005-4-52 (Önaraştırma)  
Karar Sayısı : 05-41/580-148  
Karar Tarihi : 28.6.2005

**A- TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

10 **Başkan** : Mustafa PARLAK  
**Üyeler** : Tuncay SONGÖR, Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ,  
Rıfki ÜNAL, Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI,  
M. Sıraç ASLAN, Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

**B- RAPORTÖRLER** : Hakan SABUNCU, Murat AYBER

**C- ŞİKAYET EDEN** : Re'sen

**D.HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA**

20 **YAPILAN** : Roder Ro-Ro İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar  
Derneği  
Etiler Mh. Şehit Cengiz Topel Cd. Tuğcular Sk. No:27  
Beşiktaş/İstanbul

**E- DOSYA KONUSU: Ro Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar**  
**Derneği (RODER)'in, 6.4.2005 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde yayınlanan ilan**  
**vasıtasıyla, uluslararası kara ve kombine taşımacılık sektöründe faaliyet**  
**gösteren üyelerine, sektördeki bilinçsiz rekabet sonucu maliyetleri**  
**karşılamaayan ithalat/ihracat navlunlarına, asgari %10 oranında artış**  
30 **uygulanmasını tavsiye etmek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması**  
**Hakkında Kanun'u ihlal edip etmediğinin tespiti.**

**F- İDDİALARIN ÖZETİ**

İnceleme konusu gazete ilanında, navlunların maliyetleri yansıtan ve makul ölçüde kar eden bir şekilde uygulanması ve ithalat/ihracat navlunlarına asgari %10 nispetinde bir artışın tatbik edilmesinin son derece önem arz ettiği, ayrıca, tüm taşımacı firmaların bir birliktelik içerisinde hareket etmesi gerektiği ifadelerine yer verilmiştir. Dosyanın konusunu gazete ilanının 4054 sayılı Kanun anlamında bir teşebbüs birliği olan RODER'in, üyelerine fiyat belirlemeye yönelik faaliyette bulunarak Kanun'un 4. maddesi (a) bendine uyumlu hareket edip etmediğinin tespiti oluşturmaktadır.

**G- DOSYA EVRELERİ**

6.4.2005 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde yayımlanan "Uluslararası Karayolu Taşımacılarına Dayanışma Çağrısı" başlıklı ilana ilişkin olarak Çalışma Usul ve

50 Esasları Hakkında Yönetmeliğin 55. maddesinin 1. fıkrası uyarınca yapılan incelemeler neticesinde, düzenlenen 13.4.2005 tarih ve 2005-4-52/BN-05-HS sayılı Bilgi Notu, Rekabet Kurulunun 21.4.2005 tarihli toplantısında görüşülerek, 05-26/302-M sayılı karar ile 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinin 1. fıkrası ve anılan Yönetmeliğin ilgili maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

**H- RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Raporda; dosya konusuna ilişkin olarak RODER'e soruşturma açılmasına gerek olmadığı görüşüne yer verilmiştir.

## **I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

### **I.1. İlgili Pazar**

#### **I.1.1. İlgili Ürün Pazarı**

İlgili ürün pazarı, "kara ve kombine taşımacılık hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir.

#### **I.1.1. İlgili Coğrafi Pazar**

İlgili coğrafi pazar, "Türkiye Cumhuriyeti Sınırları" olarak belirlenmiştir.

70

### **I.2.1. Hakkında Önaraştırma Yapılan Taraf**

#### **I.2.1.1. RODER Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği**

Roder, olarak 28.11.2001 tarihinde kurulmuş olup, Yönetim Kurulu Başkanı Saffet ULUSOY'dur.

80 Yönetim Kurulu 19 asıl ve 19 yedek üyeden oluşmaktadır. Kurulun oluşturulmasında C-2 yetki belgeli taşımacıların bölgesel dağılımı göz önüne alınmış ve bölgelerin temsilini sağlayabilecek bir yönetim yapısı kurulmuştur. Bu doğrultuda; İstanbul 22, Mersin 2, Ankara 5, İzmir 1, Antakya 2, Trabzon 1, Rize 1, Gaziantep 1, Bolu 2 ve Kayseri 2 yönetim kurulu üyesi ile temsil edilmektedir. Başlangıç döneminde 14 kurucu üye ile kurulan RODER bugün 718 üye ile faaliyetine devam etmektedir. Anılan üyelerin 598'i uluslararası karayolu taşımacılığı yapmaya yetkili C-2 Yetki Belgeli firmalardır. Pazarda 1.106 adet C-2 yetki belgeli firma faaliyet göstermekte olup, bunların %54'ü RODER üyesidir.

#### **I.2.1.1.1. Derneğin Amaçları**

90 Dernek kombine taşımacılık türlerinin Türkiye'de geliştirilmesi ve üyelerine ulusal ve uluslararası her türlü taşımacılık hizmeti sunmak amacıyla kurulmuştur. Derneğin 2003 ve 2004 Faaliyet Raporu'nun "RODER'in Amaç ve Hedefleri" başlıklı bölümünde belirtildiği üzere;

- Ro-Ro gemileri ile düzenli hat taşımacılığı,
- Rekabetçi bir sektör yaratabilmek amacıyla üyeleri arasında stratejik işbirliklerini teşvik etmek ve bu yönde özellikle toplu satın alma yöntemlerini kullanmak veya bu işlere öncülük yapmak ve gerektiğinde katılım sağlamak suretiyle üyelerinin değişken ve sabit maliyetlerini asgari seviyelere çekmek, bu suretle rekabetçi bir sektörün yaratılmasında öncü olmak,
- AB mevzuatında genel olarak kara taşımacılığı ve özellikle kombine taşımacılık faaliyetlerine ilişkin uygulamaları yakından takip etmek,

şeklinde sıralanabilecek amaçları bulunmaktadır.

### **I.2.1.1.2. Dernek Üyelerinin Toplam Kapasiteleri**

RODER üyelerinin taşıma kapasiteleri özellikle 2002 yılından bu yana artış göstermektedir. Buna göre 12.5.2004 tarihi itibarıyla üyelere ait çekici ve kamyon römork olarak 20.586 adet araç mevcuttur. Ayrıca yarı römork ve römork olarak 23.209 adet araç bulunmaktadır. Anılan araç parkı sayısı sektör geneline göre değerlendirildiğinde, pazarda bulunan çekici ve kamyon römorkların %60'ı ile römork ve yarı römorkların %61'i RODER üyelerine ait olduğu görülmektedir.

### **I.2.2. Yapılan Tespitler ve Deliller**

#### **I.2.2.1. Düzeltme İlanı**

6.4.2005 tarihinde Hürriyet Gazetesi'nde yayımlanan RODER'e ait "Karayolu Taşımacılarının Dikkatine" başlıklı duyuruya ilişkin olarak Kurul'un 21.4.2005 tarih ve 05-26/302-M sayılı önaraştırma yapılması kararını takiben, 22.4.2005 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde, RODER tarafından verilen ilk ilana yönelik bir düzeltme ilanı yayımlanmıştır. Buna göre söz konusu ilanda;

*"... 6 Nisan 2004 tarihinde Hürriyet gazetesinde yayımlanmış olan "Uluslararası Karayolu Taşımacılarına Dayanışma Çağrısı" başlıklı ilanın, üyelerimiz ve diğer uluslararası taşıyıcılar tarafından yanlış anlaşılacağı düşüncesi ile iş bu ilanın verilmesine Derneğimiz tarafından karar verilmiştir.*

*Söz konusu ilanın amacı, taşımacılık sektöründeki sorunlara dikkati çekmekten ibarettir. Hiçbir şekilde, üyelerimizin birlikte zam yapması yolunda bir telkinde bulunmak amaçlanmamıştır. Tüm üyelerimizin kendi maliyetleri çerçevesinde navlun ücretlerini özgürce belirlemekte serbest olduklarını bu vesile ile tekrar belirtmek isteriz..."*

denilmektedir.

Yukarıda tam metnine yer verilen düzeltme ilanı, RODER'in araştırma konusu gazete ilanını oluştururken hedeflediği amacı kendi ifadeleri ile ortaya koymaktadır. Ancak, her durumda 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi gereğince

teşebbüs ve teşebbüs birliklerinin karar ve eylemlerinin hem amaçları hem de sonuçları bakımından değerlendirilerek bir yargıya varılması gerekli görülmektedir. Bu doğrultuda, düzeltme ilanı "hakkında ön araştırma başlatılan teşebbüs birliğinin araştırma konusu eyleminin amacını tek yönlü olarak ifade etmesi" şeklinde değerlendirilmektedir.

### I.2.2.2 RODER Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği

150 Görevli raportörlerin 31.5.2005 tarihinde RODER Genel Sekreter Erol SOYLU ve Genel Müdür Cumhur ATILGAN ile yaptıkları görüşmede elde edilen bilgiler aşağıdaki gibidir:

160 "... Roder olarak, başlıca hedefimiz sektörde faaliyet gösteren uluslararası taşımacı firmaların sorunlarını gidermek; gerek yurt içi gerekse yurt dışı faaliyetlerde yaşanan olumsuzluklara ilişkin üyelerimize yardımcı olmaktır. Derneğimize kayıtlı yaklaşık 800 (sekizyüz) üye firma bulunmaktadır. Sektörde faaliyet göstermekte olan hiçbir firmanın derneğimize üye olma zorunluluğu olmamakla birlikte, aldığımız hiçbir kararda da üyelerimizi bağlayıcı herhangi bir yaptırımımız da bulunmamaktadır. Sektörde taşımacıları temsil eden çeşitli Dernekler mevcuttur. Ayrıca sektörde faaliyet gösteren yabancı taşımacılarda bulunmaktadır. Bunların toplam taşımalarından aldığı pay %25-30 nispetindedir. Bir nakliyeciden birden fazla derneğe üye olabileceği gibi hiç birine dahi üye olmayabilir. Bu nedenle Derneğimiz tarafından ortaya konulan tespitler, yapılan istatistikler, maliyet analizleri temel olarak üye firmaları aydınlatıcı, karar alma aşamalarında onlara destek olma amaçlıdır. Bunun ötesinde onları yönlendirmek, kendi inisiyatifleri dışında hareket etmek anlamında Derneğimizin hiçbir girişimi olmamıştır; zira olmasını beklemek de çok anlamlı değildir. Nitekim, belirli bir dönemde yaklaşık 800 üyenin tek tip bir davranış kalıbı içerisine girmelerini sağlama yönünde bir girişimin çok anlamlı olmadığı da ortadadır.

170 ...  
Derneğimiz tarafından yazılı basında çıkan ilanda temel hedefimiz de kesinlikle üyelerimizin tek bir fiyat tarifesi ile hareket etmelerini sağlamak olmayıp; ağır maliyetlerle karşı karşıya olan firmaların iş hacminin daralmasıyla birlikte faaliyetlerini sürdürmez hale gelmesi nedeniyle sektörde önde gelen bir temsilci kuruluş olarak durumu tespiti yönelik ve sektörde maliyet bilincinin uyandırılmasına yöneliktir. Zira yanlış anlaşılmalara sebebiyet vermemek ve 4054 sayılı Kanun'a aykırı bir davranış kalıbı içine girmemek amacıyla da bu durumu aydınlatmak için yayınlamış olduğumuz düzeltme ilanında Derneğimiz tarafından verilmiş olan ilanda üyelerimize fiyat deklare etmek ya da oluşacak fiyatlarda yön göstermek şeklinde bir amacın olmadığı, söz konusu ilanda belirtilen hususların bir tespit ve üyelerin durumunu aydınlatır bir gaye taşıdığı belirtilmiştir. Ayrıca, spot piyasalarda taşımacılık işleri ile uğraşan firmaların bırakınız aynı fiyatla, maliyetlerini bile ancak karşılayan fiyatlardan taşıma işleri yaptıkları halihazırda piyasada yaşanan gerçeklerdir. ... Görüleceği üzere tek bir fiyat uygulanmasında ziyade piyasada çok çeşitli ve de genel olarak da maliyeti ancak karşılama düzeyinde fiyatlar gerçekleşmektedir.

190 ... Kaldı ki bu kadar çok tarafı olan bir oluşumda kanuna aykırı bir birliktelik hedeflenmişse, kararı uygulamak adına ciddi takiplerin ve yaptırımların olması gerekirdi, ancak yukarıda da belirttiğimiz üzere böyle bir amaç olmadığı gibi gerçekte de böyle bir durum olmamıştır...”

### **I.2.2.3. Ulusoy Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.**

Raportörlerin Ulusoy Genel Müdürü Cihat SALİH ile 31.5.2005 tarihinde yaptıkları görüşmede aşağıdaki hususlara yer verilmiştir.

200 “...Sektörde çok değişken fiyatlar söz konusu özellikle son dönemlerde fiyat belirlemesi alıcıların baskısıyla oluşmakta, alıcı gücü ağır basmaktadır. Tamamen kendi maliyet kalemlerimize göre fiyat sunmamıza rağmen alıcının talep ettiği fiyata karşın (düşük olmasına rağmen) direnç gösterememekteyiz. Fiyatlar ise maalesef maliyetleri karşılamakta ya da altına inmektedir.

Bu nedenle Roder tarafından verilen ilanda herhangi bir fiyat uyumuna yönelik birleşme amacının aranması anlamsızdır. Piyasa kendi koşullarını belirlemekte ve kesinlikle her koşulda en azından kendi müşteri portföyünü korumaya çalışmaktadır...”

### **I.2.2.4. Gür Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.**

210

Dosya mevcudu bilgilere göre, Şirket Yönetim Kurulu Başkanı Taner GÜRKAN aşağıdaki hususları belirtmiştir.

“... Roder hakkında yapılan incelemeye ilişkin olarak, bu durumun kesinlikle bilgisizlikten kaynaklandığı, asıl amacın Rekabet Kanunu'na aykırı bir durum yaratmaktan ziyade, maliyetleri ancak karşılama düzeyinde olan firmalara asil giderleri içinde göz önüne almaları gereken amortisman vs. gibi giderleri de hatırlatmak dolayısıyla üyelerinin zor duruma düşmesini engellemektir...”

### **I.2.3 Fatura Örnekleri ve Örnek Sefer Maliyetleri**

220

Önaraştırma döneminde RODER'e üye firmalar arasından örnekleme yöntemi ile seçimler yapılmış ve söz konusu firmaların belirli sefer noktalarına gidiş ve dönüş olmak üzere vermiş oldukları hizmetlere ilişkin bedeller maliyetleri ile karşılaştırılmıştır. Karşılaştırma işlemleri yapılırken özellikle inceleme konusu gazete ilan tarihi ve sonrası dönemler dikkate alınmıştır.

#### **I.2.3.1 Gür Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.**

230 Söz konusu şirket tarafından gerçekleştirilen İstanbul-Almanya ve Almanya-İstanbul seferleri incelendiğinde, anılan firmanın gidiş dönüş sefer maliyetinin (.....) € olduğu görülmüştür. Buna karşılık 4.3.2005 tarihli gidiş ve 8.03.2005 tarihli dönüş hizmet bedelleri toplamı (.....) € olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde aynı sefer için 8.4.2005 tarihli gidiş ve 13.04.2005 tarihli dönüş hizmet

bedelleri toplamı (.....) € olarak gerçekleşmiştir. Hizmet bedellerinin seyri incelendiğinde bu dönemde artış gözlenmemekte, fiyat seyrinde herhangi bir dalgalanma görülmemektedir.

#### **I.2.3.2. Ulusoy Seyahat ve Nakliyat A.Ş**

240 Ulusoy Seyahat ve Nakliyat A.Ş. tarafından verilen taşıma hizmetlerine ilişkin faturalar incelendiğinde (.....) € olan sefer maliyetine karşılık olarak (.....) € ile (.....) € arasında değişen hizmet bedellerinin alındığı görülmektedir. Fiyatlarda herhangi bir dalgalanma ise tespit edilmemiştir.

#### **I.2.3.3. Ağaçlı Petrol ve Ticaret A.Ş.**

250 Anılan şirket tarafından verilen taşımacılık hizmetlerinde 10.3.2005 tarih gidiş ve 4.4.2005 tarih dönüş olmak üzere Ankara-Fransa-Bursa hattında sefer maliyetleri (.....) YTL iken (.....) YTL hizmet bedeli alınmıştır. Sefer noktalarının farklılığı sebebiyle yurt içi mesafe farklılıkları bulunduğundan sefer hizmet bedelleri de değişmektedir. Ancak fiyatlarda dikkati çeken bir artış belirlenmemiştir.

#### **I.2.3.4 Mer-Bu Uluslararası Nakliyat A.Ş.**

Mer-Bu Uluslararası Nakliyat A.Ş. tarafından verilen hizmet bedelleri incelendiğinde ilgili dönemde herhangi bir artış gözlemlenmemektedir.

#### **I.2.3.5. Süryapı Sürücüler İnş. Turizm ve Ticaret A.Ş.**

260 Süryapı Sürücüler İnşaat Turizm ve Ticaret A.Ş. tarafından verilen hizmetler ve sefer maliyetleri incelendiğinde hizmet bedellerine ilişkin dönemsel herhangi bir artış gözlemlenmemiştir.

#### **I.2.3.6. Transtim Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti.**

Bu şirket tarafından verilen hizmetlere ilişkin fiyatlar incelendiğinde dönemsel bir artış gözlemlenmemiştir.

#### **I.2.3.7. Sönmez Bustaş Soğuk Depo İhracat ve Transport A.Ş.**

270 Sönmez Bustaş Soğuk Depo İhracat ve Transport A.Ş. tarafından verilen hizmetlere ilişkin fiyatlar incelendiğinde dönemsel herhangi bir artışa rastlanmamıştır.

#### **I.2.3.8. Koçtur Nakliyat Tarım Ürünleri İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti.**

Söz konusu şirket tarafından verilen hizmetlere ilişkin fiyatlar incelendiğinde, ilgili dönemde mesafe farklılıklarından kaynaklanan bedel farkları dışında herhangi bir artış tespit edilmemiştir.

280 **I.3. DEĞERLENDİRME**

“Kara ve kombine taşımacılık hizmetleri pazarı”nda faaliyet gösteren RODER ile kara taşımacılığı yapan anılan derneğe üye teşebbüslere tespitler ve gözlemler neticesinde ilgili pazarda, halihazırda geçerliliğini koruyan pazara özgü birtakım özelliklerin belirtilmesinde önem vardır; alt başlıklar halinde ele alınırsa;

***Kurumsal nitelikli taşıyıcılar ve mal sahibi şoförler arasındaki fiyat rekabeti***

290 Uluslararası taşımacılık konusunda faaliyet gösteren firmaların yanı sıra ilgili pazarda mal sahibi şoförlerin de mevcudiyeti dikkati çekmektedir. Teşebbüsler için önemli bir maliyet kalemi olan şoför maaşı, sigortası ve giderleri üzerine kurulu masraflar, mal sahipleri tarafından kullanılan araçlarda görülen bir harcama türü olmamaktadır. Bunun yanı sıra sefer sırasında belirli ülkelerden temin edilen ucuz motorin mal sahibi tarafından işletilen araçlarda önemli bir maliyet avantajı sağlamakta iken bu durum teşebbüsler tarafından işletilen araçlarda bir maliyet avantajı olarak değerlendirilememektedir.

300 Yukarıda yer verilen maliyet avantajları ise pazarda hizmet alıcılarına yönelik taşıma taahhütlerindeki fiyatlarda büyük farklılıklar yaratmaktadır. Doğal olarak en az bedelle taşıma taahhüdü ihracatçı firmalar tarafından kabul görmekte ve bu nedenle sadece müşteri portföyünü korumak gayesiyle yüksek sabit giderle taşımacılık yapan firmalar ise amortisman ve idari giderlerini karşılamayan düşük bedellerle hizmet vermeyi sürdürmektedir. Genel olarak, bu durumun uzun sürmeyeceği ve pazarda yaşanan rekabetçi ortam neticesinde orta vadede güçlü firmaların faaliyetlerini sürdürebileceği düşüncesi pazardaki firmaların düşük fiyatlara katlanma motivasyonu olarak görülmektedir.

***Yabancı taşımacıların yerli taşımacılara göre sahip oldukları maliyet avantajları***

310 Uluslararası taşımacılık hizmetlerinde, hizmetler ülkeler arası anlaşmalarla kotalara bağlanmıştır. Buna göre örneğin Almanya'ya yönelik yapılacak taşımacılık işlemleri karne karşılığı belirli bir araç sayısı ile sınırlı olmak üzere kotalarla belirlenmekte ve benzer bir biçimde Alman menşeli taşımacılar da belli bir kota karşılığında Türkiye'ye taşımacılık hizmeti vermektedir. Bu durumda, Alman menşeli teşebbüslerin kendi ülkelerinde ödemek zorunda olmadıkları yol vs. türü giderler Türkiye'den Almanya'ya yapılacak seferlerde doğal olarak Alman menşeli teşebbüslerin tekliflerini Türk menşeli teşebbüslere nazaran daha avantajlı konuma getirmektedir. Pazarda yapılan incelemelerde bu durumun yukarıda verilen örnek ülke Almanya için 300-350 € olarak yabancı kökenli firmalara sefer başına avantaj sağladığı tespit edilmiştir. Aynı şekilde söz konusu durumu kendilerine bir maliyet avantajı olarak yansıtmak isteyen Türk girişimciler de merkezi Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde bulunan firmalar kurarak Türkiye üzerinden AB ülkelerine yapılacak seferlerde Türk menşeli firmalara nazaran maliyet avantajları elde etmektedirler.

***Banka kredili araçların geri ödeme vadeleri***

330 Uluslararası taşımacılık faaliyetinin gerçekleştirilebilmesi için 300 ton kapasiteye karşılık gelen en az 10 çekici ve römork sahibi olunması gerekliliği, ancak bu büyüklükteki araç parkı ile bu konuda yeterlilik sahibi olduğunu işaret eden C-2 yetki belgesinin alınabileceği bir AB standardıdır. Sektördeki uluslararası taşımacılık yapan firmalar ise anılan asgari rakamın üzerinde araç parkına sahiptirler. Mevcut araçların bir kısmı öz mal olup diğerleri ise banka kredili borçlu araçlardır. Genellikle banka kredileri ile belirli bir vade uzunluğunda geri ödeme planı ile alınan araçlar, filoya dahil edilir edilmez sefere çıkarılmakta ve araç kendi getirisiyle kredi ödemelerini gerçekleştirmektedir. Ancak halihazırda römorku ile birlikte yaklaşık 100.000 €'ya mal olan araçlar önceki dönemlerde 3 ile 4 sene aralığında geri ödemesini tamamlarken, mevcut piyasa şartlarında 10 seneyi aşan bir dönemde toplam geri ödemesini tamamlayabilmektedir. Bu durumda, 340 nakit akışında sorunlar yaşayan firmalar ortalama yaşları 1-3 arasındaki borcu olmayan araçlarını satarak borç dengelerini yeniden kurmakta ve tekrar banka kredisi ile filolarına araç almaktadırlar. Çok sayıda firma araçları parkta bekletmektense düşük karlılıklarla ve hatta başa baş maliyet fiyatlarıyla faaliyet göstermek zorunda kalmaktadır.

***İkili ilişkilerden kaynaklanan teklifli taşımacılık ve hizmet alıcısının tercihleri***

350 Belirli büyüklüğe sahip uluslararası taşıma firmalarının müşteri portföyleri uzun dönemlere dayanan ilişkilerden kaynaklanan ticari ilişkilerdir. Öyle ki bazıları 35-40 seneden bu yana aynı müşteri portföyünü korumakta ve bu konuda her türlü hizmet desteğini sunmaktadırlar. Bu durumda, önceki dönemlerde makul kar marjları ile kendilerine kazanç sağlayan müşterileri diğer taşımacı firmaların düşük fiyat tekliflerine karşı kaybetmemek gayesiyle fiyat indirimine gidilmekte, karşılaşılan zararlar ise yan faaliyetlerden elde edilen kazançlar ile sübvansede edilmektedir.

***Belirli noktalara yapılan ihtisaslaşmış taşımacılık***

360 Uluslararası taşımacılık yapan bir takım firmalar gerek AB gerekse Orta Doğu ülkelerine yönelik sefer sayılarının sıklığı sebebiyle anılan hatlarda uzmanlaşmış durumdadırlar. Nitekim yapılan incelemelerde kara ve deniz yolu ile demir yollarını kullanan kombine taşımacıların aynı zamanda forwarding olarak adlandırılan kapıdan kapıya taşıma ve gümrük dahil her türlü işlemin gerçekleştirildiği hizmeti sunabildikleri tespit edilmiştir. Bu durumda ihracatçı ya da ithalatçı firmalar zaman ve ürün dayanma sürelerinden kaynaklanan risklere karşı konusunda uzmanlaşmış firmaları tercih etmekte ve bu konuda ekstra maliyetlere de rahatlıkla katlanabilmektedirler. Genel olarak pazarda hizmet kaliteleri yüksek olan firmalar diğer firmalara nazaran daha fazla taşıma bedelleri ile hizmet vermektedirler.

370



### ***Sektördeki aşırı kapasite***

380 Piyasa mekanizmasının işleyişi, aşırı karların yaşandığı piyasalara başka firmaların gireceğini ve böylelikle artan arz ve rekabet sonucunda düşen fiyatların firma karlarını "normal kar" olarak tabir edilen düzeye indireceğini varsayar. Bu durumun tam tersi zarar eden piyasalarda ise; piyasa mekanizması, zarar eden firmaları etkinliklerini ve verimliliklerini artırarak maliyetlerini düşürmeye ve varlıklarını sürdürmeye zorlar. Bu gerekliliği yerine getiremeyen, etkin çalışamayan firmaların piyasadan çekilmeleri ise kaçınılmazdır. Böylelikle arzda meydana gelen azalma ve artan verimlilik ilgili sektörde yeniden kar (normal kar) elde edilmesi sonucunu doğuracaktır.

390 2004 yılında Orta Doğu ve Avrupa kara taşımacılığında rekor sayıda sefer gerçekleştiren ve AB ülkelerindeki araç sayısından daha fazla araca sahip olan Türk kara taşımacılığı, aşırı kapasiteye sahiptir. Pazardaki karlılık, faaliyet konusu taşımacılık olmayan firmaları dahi bu konuda yatırım yapmaya teşvik etmiş ve mevcut yatırımlarla büyüyen sektör talepten fazla araç sayısı sebebi ile aşırı rekabet ortamı içine girmiştir.

### ***Gizli maliyetlerin göz ardı edilmesi sebebiyle verilen hizmet fiyatları***

400 Yapılan tespitler bölümünde yer verilen sefer maliyetlerinden de anlaşılacağı üzere mevcut şartlarda hiçbir firma araç yıpranma payı olarak adlandırılan amortisman miktarını hizmet fiyatlarına tam olarak yansıtamamaktadır. Bu durumda ortalama 5 sefer sonrası yıpranan parçaların değişim süresi geldiğinde ise nakit para sıkıntısı yaşanmakta ve bu tür maliyetleri karşılamak adına firmalar düşük bedelli taşıma hizmetlerini kabul etmek zorunda kalmaktadırlar. Yapılan incelemelerde son dönemde nakit akışını ve borç dengelerini düzenleyemeyen yaklaşık 80 adet firmanın iflas ettiği tespit edilmiştir.

Önceki dönemlerde makul kar payları ile büyüyen sektör, firma sayısının artışı sebebiyle aşırı rekabet ve maliyet dezavantajı sonucu küçülme sürecine girmiştir. İflas eden firmalar ise bu durumun en belirgin göstergesi olarak kabul edilmektedir.

410 İktisat bilimi, piyasa ekonomilerinde fiyatın arz ve talebin karşı karşıya gelmesi sonucu oluştuğunu ya da oluşması gerektiğini öngörmektedir. Dolayısıyla bu unsurlara yapılacak suni bir müdahale, aynı zamanda fiyata ve serbest rekabetin işleyişine bir müdahale anlamına gelmektedir. Fiyatları belli bir seviyede tutmak amacını taşıyan teşebbüs birliği kararları ise klasik rekabet ihlallerinden birini oluşturmaktadır. Diğer yandan dosya konusu çerçevesinde, kara ve kombine taşımacılık pazarı ve bu pazarın genel yapısı değerlendirme yapılırken dikkate alınmış ve RODER tarafından yapılan duyurunun asıl amacının hizmeti kontrol ederek fiyatların artmasını sağlamaktan çok yapısal bunalımı aşmak ve piyasadaki faaliyetin devamını sağlamak olduğu kanaatine varılmıştır.

420 Sektörün önemli bir kuruluşu olan RODER'in üyelerini korumaya yönelik bir misyonu olması ve bu yönde hareket etmesi; görünürde, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine uyumlu bir fiil olan söz konusu duyuru içeriğinin gazete ilanı ile duyurulmasına neden olmuştur. Ancak duyurunun içeriğine ilişkin amacın ilgili ürün pazarındaki etkilerinin değerlendirilmesi aşamasında, maliyetlerini dikkate almadan gerçekleştirdikleri yoğun rekabet ve aşırı kapasite neticesinde zarar eden teşebbüslerin varlığıyla karşılaşmıştır.

430 Bu durumda amaç-etki odaklı bir incelemede, duyurunun amacının 4054 sayılı Kanun'a aykırı bir durum yaratmak olmadığı, esasen bilinçli bir rekabet ortamının yaratılmasının arzu edildiği ve bu nedenle sektörün zarar görmemesi için aydınlatıcı istatistikler ve maliyet analizleri yapılarak ilgili teşebbüs ve kişileri bilgilendirmenin hedeflendiği ortaya çıkmaktadır. Öte yandan, söz konusu duyurunun firmalar tarafından dikkate alınmadığı, her bir firmanın kendi nakit akım planına ve borç yönetimine göre hareket ettiği ve genel olarak maliyetleri ancak karşılayan ve hatta başa baş noktasındaki taşımacılık hizmetlerinin, araçlarının parkta yatmaması ve ilgili teşebbüse nakit yaratmak amacıyla gerçekleştirildiği anlaşılmıştır.

## **J. SONUÇ**

440 Düzenlenen rapora, toplanan delillere ve incelenen dosya kapsamına göre; Ro Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği tarafından 6.4.2005 tarihinde gazete ilanı ile üyelerine yapılan duyuruya ilişkin olarak anılan teşebbüs birliği hakkında soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.