

Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi

İzahname

Bu izahname, Sermaye Piyasası Kurulu'nca 28/04/2015 tarihinde onaylanmıştır.

Ortaklığımızın çıkarılmış sermayesinin 66.253.100 TL'den 90.000.000 TL'ye çıkarılması nedeniyle ihraç edilecek toplam 23.746.900 TL ve mevcut ortakların sahip olduğu 9.000.000 TL olmak üzere toplam 32.746.900 TL nominal değerli paylarının halka arzına ilişkin izahnamedir.¹

İzahname'nin onaylanması, İzahname'de yer alan bilgilerin doğru olduğunun Kurulca tekeffülü anlamına gelmeyeceği gibi, İzahname'ye ilişkin bir tavsiye olarak da kabul edilemez. Ayrıca halka arz edilecek payların fiyatının belirlenmesinde Kurul'un herhangi bir takdir ya da onay yetkisi yoktur.

Halka arz edilecek paylara ilişkin yatırım kararları İzahname'nin bir bütün olarak değerlendirilmesi sonucu verilmelidir.

Bu izahname, ortaklığımızın www.globalports.com.tr adresli internet sitesinde, halka arzda satışa aracılık edecek Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.'nin www.akyatirim.com.tr, Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.'nin www.garantiyatirim.com.tr ve İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.'nin www.isyatirim.com.tr adresli internet sitelerinde ve Kamuyu Aydınlatma Platformu'nda (kap.gov.tr) yayımlanmıştır. Ayrıca başvuru yerlerinde incelemeye açık tutulmaktadır.

Sermaye Piyasası Kanunu'nun ("SPKn") 10'uncu maddesi uyarınca, İzahname'de ve İzahname'nin eklerinde yer alan yanlış, yanıltıcı ve eksik bilgilerden kaynaklanan zararlardan ihraççı sorumludur. Zararın ihraççıdan tazmin edilememesi veya edilemeyeceğinin açıkça belli olması halinde; halka arz edenler, ihraca aracılık eden lider yetkili kuruluş, varsa garantör ve ihraççının yönetim kurulu üyeleri kusurlarına ve durumun gereklerine göre zararlar kendilerine yükletilebildiği ölçüde sorumludur. Ancak, İzahname'nin diğer kısımları ile birlikte okunduğu takdirde özetin yanıltıcı, hatalı veya tutarsız olması durumu hariç olmak üzere, sadece özete bağlı olarak ilgililere herhangi bir hukuki sorumluluk yüklenemez. Bağımsız denetim, derecelendirme ve değerlendirme kuruluşları gibi İzahname'yi oluşturan belgelerde yer almak üzere hazırlanan raporları hazırlayan kişi ve kurumlar da hazırladıkları raporlarda yer alan yanlış, yanıltıcı ve eksik bilgilerden SPKn hükümleri çerçevesinde sorumludur.

¹ Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde, Global Yatırım Holding A.Ş.'ye ait 4.912.035 TL nominal değerli ve toplamda halka arz edilen payların %15'ine tekabül eden payların, dağıtımına tabi tutulacak toplam pay miktarına eklenmesi planlanmaktadır.

İÇİNDEKİLER

Bölüm	Bölüm Adı	Sayfa No
1.	İzahname'nin Sorumluluğunu Yüklenen Kişiler	8
2.	Özet	11
3.	Bağımsız Denetçiler	23
4.	Seçilmiş Finansal Bilgiler	24
5.	Risk Faktörleri	27
6.	İhraççı Hakkında Bilgiler	52
7.	Faaliyetler Hakkında Genel Bilgiler	56
8.	Grup Hakkında Bilgiler	141
9.	Maddi Duran Varlıklar Hakkında Bilgiler	143
10.	Faaliyetlere ve Finansal Duruma İlişkin Değerlendirmeler	149
11.	İhraççının Fon Kaynakları	179
12.	Araştırma ve Geliştirme, Patent ve Lisanslar	181
13.	Eğilim Bilgileri	181
14.	Kâr Tahminleri ve Beklentileri	184
15.	İdari Yapı, Yönetim Organları ve Üst Düzey Yöneticiler	184
16.	Ücret ve Benzeri Menfaatler	204
17.	Yönetim Kurulu Uygulamaları	205
18.	Personel Hakkında Bilgiler	208
19.	Ana Pay Sahipleri	213
20.	İlişkili Taraflar ve İlişkili Taraflara Yapılan İşlemler Hakkında Bilgiler	216
21.	Diğer Bilgiler	218
22.	Önemli Sözleşmeler	223
23.	İhraççının Finansal Durumu ve Faaliyet Sonuçları	224
24.	İhraç ve Halka Arz Edilecek Paylara İlişkin Bilgiler	245
25.	Halka Arza İlişkin Hususlar	250
26.	Borsada İşlem Görmeye İlişkin Bilgiler	281
27.	Mevcut Payların Satışına İlişkin Bilgiler ile Taahhütler	282
28.	Halka Arz Geliri ve Maliyetleri	283
29.	Sulanma Etkisi	285
30.	Uzman Raporları ve Üçüncü Kişilerden Alınan Bilgiler	286
31.	İştirakler Hakkında Bilgiler	287
32.	İncelemeye Açık Belgeler	287
33.	Paylar ile İlgili Vergilendirme Esasları	288
34.	Ekler	291

KISALTMA VE TANIMLAR

İzahname’de kullanılan aşağıdaki kısaltmalar, yine aşağıda verilen anlamlara sahiptir.

Teknik Tanımlar

- “**GRT**” gros tonilatoyu (brüt tonajı) ifade etmektedir.
- “**TEU**” 20 futa (fut = 30,48 santimetre) eşdeğer standart endüstri ölçü birimini ifade etmektedir.

Genel Tanımlar

- “**AB**” Avrupa Birliği’ni ifade etmektedir.
- “**ABD**” Amerika Birleşik Devletleri’ni ifade etmektedir.
- “**Adonia**” Adonia Deniz ve Liman Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**Adria-Bar Limanı**” JSC Bar’ın 30 yıllık işletme imtiyazına sahip olduğu Bar’da bulunan ticari limanı ifade etmektedir.
- “**Ak Yatırım**” Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**Barselona Yolcu Limanı**” Creuers’in iki adet 27 yıllık liman işletme imtiyazının %100’üne ve Barselona Yolcu Limanı’ndaki yolcu gemisi terminallerinin her yıl yenilenen işletme ruhsatına sahip olan, Barselona’da bulunan yolcu limanını ifade etmektedir.
- “**BDDK**” Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu’nu ifade etmektedir.
- “**BİAŞ**” ve “**Borsa**” Borsa İstanbul A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**BLİ**” Barselona Liman İdaresi’ni ifade etmektedir.
- “**Bodrum Liman İşletmeleri**” Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri Anonim Şirketi’ni ifade etmektedir.
- “**Bodrum Yolcu Limanı**” Bodrum Liman İşletmeleri’nin YİD sözleşmesi uyarınca bir yıl dört aylık bir yatırım ve inşaat döneminden ve 12 yıllık bir işletme döneminden oluşan işletme imtiyazına sahip olduğu Bodrum’da bulunan yolcu limanını ifade etmektedir.
- “**BPI**” Barcelona Port Investments SL’yi ifade etmektedir.
- “**BT**” Bilgi teknolojilerini ifade etmektedir.
- “**CLIA**” Uluslararası Deniz Yolculuğu Şirketleri Birliği’ni ifade etmektedir.
- “**Creuers**” Creuers del Port de Barcelona S.A.’yi ifade etmektedir.
- “**Creuers (Barselona)**” Barselona Yolcu Limanı’ndaki altı yolcu terminalinin Creuers’in işletmekte olduğu beş tanesini ve yedi iskelenin Creuers’in işletmekte olduğu altı tanesini ifade etmektedir.
- “**Creuers (Málaga)**” Creuers’in %80 oranında payına sahip olduğu Cruceros Málaga’nın imtiyaz hakkına sahip olduğu Malaga yolcu limanında bulunan üç adet yolcu terminalini ifade etmektedir.
- “**Cruceros Málaga**” Cruceros Málaga S.A.’yi ifade etmektedir.

- “**ÇED Yönetmeliği**” 25 Kasım 2014 tarihli ve 29186 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği’ni ifade etmektedir.
- “**Ege Liman İşletmeleri**” Ege Liman İşletmeleri Anonim Şirketi’ni ifade etmektedir.
- “**Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı**” Ege Liman İşletmeleri’nin 30 yıllık işletme hakkına sahip olduğu Kuşadası’nda bulunan yolcu limanını ifade etmektedir.
- “**Esas Sözleşme**” Şirket’in esas sözleşmesini ifade etmektedir.
- “**EURIBOR**” Avro Bankalararası Faiz Oranı’nı ifade etmektedir.
- “**FVAÖK**” Mali gelirlerden net mali gider, kâr payı, vergi ve amortisman öncesi kârı ifade etmektedir.
- “**FVÖK**” Mali gelirlerden net mali gider, kâr payı ve vergi öncesi kârı ifade etmektedir.
- “**Garanti Bankası**” Türkiye Garanti Bankası A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**Garanti Finansal**” Garanti Finansal Kiralama A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**Garanti Yatırım**” Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**Genel Kurul**” Şirket’in genel kurulunu ifade etmektedir.
- “**Global Liman**”, “**İhraççı**”, “**Ortaklık**” ve “**Şirket**” Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi’ni ifade etmektedir.
- “**Global Yatırım Holding**” Global Yatırım Holding A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**Grup**” Global Liman ile konsolidasyona tabi iştirakleri Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri, Bodrum Liman İşletmeleri, JSC Bar ve BPI’yi ifade etmektedir.
- “**GSYH**” gayrisafi yurtiçi hasılayı ifade etmektedir.
- “**GVK**” 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu’nu ifade etmektedir.
- “**İHDS**” İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi’ni ifade etmektedir.
- “**İş Yatırım**” İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**İzahname**” Global Liman’ın çıkarılmış sermayesinin 66.253.100 TL’den 90.000.000 TL’ye çıkarılması nedeniyle ihraç edilecek toplam 23.746.900 TL ve mevcut ortakların sahip olduğu 9.000.000 TL olmak üzere toplam 32.746.900 TL nominal değerli paylarının ve toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde, Global Yatırım Holding A.Ş.’ye ait 4.912.035 TL nominal değerli ve toplamda halka arz edilen payların %15’ine tekabül eden payların halka arzına ilişkin işbu İzahname’yi ifade etmektedir.
- “**JSC Bar**” Container Terminal and General Cargo JSC-Bar’ı ifade etmektedir.
- “**KAP**” Kamuyu Aydınlatma Platformu’nu ifade etmektedir.
- “**Konsorsiyum Liderleri**” Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş., Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş. ve İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.’yi ifade etmektedir.
- “**Kurul**” T.C. Başbakanlık Sermaye Piyasası Kurulu’nu ifade etmektedir.

- “**Kurumsal Yönetim Tebliği**” Kurul'un II-17.1 sayılı Kurumsal Yönetim Tebliği'ni ifade etmektedir.
- “**KVK**” 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nu ifade etmektedir.
- “**LIBOR**” Londra Borsalar Arası Satış Kuru'nu ifade etmektedir.
- “**Lizbon Yolcu Limanı**” Lisbon Cruise Terminals Lda'nın 15 yıllık münhasır işletme hakkına sahip olduğu Lizbon'da bulunan üç yolcu terminalini ve taraf olduğu YİD sözleşmesi uyarınca inşa edilecek yeni yolcu terminalini ifade etmektedir.
- “**MKK**” Merkezi Kayıt Kuruluşu A.Ş.'yi ifade etmektedir.
- “**Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri**” Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Anonim Şirketi'ni ifade etmektedir.
- “**Öİ**” T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nı ifade etmektedir.
- “**Port Akdeniz-Antalya Limanı**” Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin 30 yıllık işletme hakkına sahip olduğu Antalya'da bulunan ticari ve yolcu limanını ifade etmektedir.
- “**RCCL**” Royal Caribbean Cruises Limited'i ifade etmektedir.
- “**Setur**” Setur Servis Turistik Anonim Şirketi'ni ifade etmektedir.
- “**Singapur Yolcu Limanı**” Creuers'in %40 oranında payına sahip olduğu SATS-Creuers Cruise Services Pte. Ltd.'nin işletme haklarına sahip olduğu Singapur'da bulunan Marina Bay Yolcu Limanı'nı ifade etmektedir.
- “**SPKn**” 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu'nu ifade etmektedir.
- “**Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği**” 31 Aralık 2014 tarihli ve 25687 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'ni ifade etmektedir.
- “**T.C.**” Türkiye Cumhuriyeti'ni ifade etmektedir.
- “**TCMB**” Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nı ifade etmektedir.
- “**TDİ**” Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'yi ifade etmektedir.
- “**Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği**” 14 Mart 2005 tarihli ve 25755 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'ni ifade etmektedir.
- “**TL**” Türk Lirası'nı ifade etmektedir.
- “**TMS**” ve “**TFRS**” Sermaye Piyasasında Finansal Raporlamaya İlişkin Esaslar Tebliği'nin 5. maddesine göre KGGK tarafından yayımlanan Türkiye Muhasebe Standartları / Türkiye Finansal Raporlama Standartları ile bunlara ilişkin ek ve yorumları ifade etmektedir.
- “**TMSF**” Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu'nu ifade etmektedir.
- “**TPE**” Türk Patent Enstitüsü'nü ifade etmektedir.
- “**TTK**” 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nu ifade etmektedir.
- “**TÜİK**” Türkiye İstatistik Kurumu'nu ifade etmektedir.

- “**TÜRKLİM**” Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'ni ifade etmektedir.
- “**UNCTAD**” Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nı ifade etmektedir.
- “**UNWTO**” Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Organizasyonu'nu ifade etmektedir.
- “**YBBO**” yıllık bileşik büyüme oranını ifade etmektedir.
- “**YİD**” yap işlet devreti ifade etmektedir.
- “**Yönetim Kurulu**” Şirket'in yönetim kurulunu ifade etmektedir.

I. BORSA GÖRÜŞÜ:

Borsa İstanbul A.Ş.'nin Sermaye Piyasası Kurulu'nun 20/03/2015 tarihli ve 3146 sayılı görüş talebine ilişkin olarak 22/04/2015 tarihli ve BİAŞ-4-3757 sayılı yazısında aşağıdaki görüşe yer verilmektedir:

“Borsamız Yönetim Kurulunun 22/04/2015 tarihli toplantısında,

- A. Şirketin Kotasyon Yönetmeliği'nin 13 (c) maddesi dışındaki kotasyon şartlarını sağladığı, halka arz sonuçlarının incelenmesinden sonra 13 (c) maddesinde yer alan halka açıklık oranı ve halka açık kısmın piyasa değeri şartlarının sağlanması şartıyla Borsa Genel Müdürlüğünce yapılacak değerlendirme sonrasında, Şirket paylarının Ulusal Pazar'da işlem görebileceği,
- B. Kamunun aydınlatılması amacıyla, Şirket hakkında hazırlanan hukukçu raporlarının Şirketin halka arz izahname ekinde yer alması,
- C. Kurulunuza iletilecek Borsamız görüşünde, *“İşbu Borsa İstanbul A.Ş. Görüşü, Borsa İstanbul A.Ş. Yönetim Kurulunun vereceği karara dönük herhangi bir taahhüt ya da bağlayıcılık oluşturmamak şartıyla, sadece SPK'nın görüş talebine cevap vermek amacıyla sınırlı olmak üzere mevcut bilgi ve belgeler dikkate alınarak hazırlanmıştır. İşbu Borsa İstanbul A.Ş. görüşüne dayanılarak alınacak kararlar sonucu doğabilecek zararlar nedeniyle Borsa İstanbul A.Ş.'nin herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır.”* ifadesinin yer alması

hususlarının Kurulunuza bildirilmesine karar verilmiştir.”

II. DİĞER KURUMLARDAN ALINAN GÖRÜŞ VE ONAYLAR:

Yoktur.

GELECEĞE YÖNELİK AÇIKLAMALAR

Bu izahname, “düşünülmektedir”, “planlanmaktadır”, “hedeflenmektedir”, “tahmin edilmektedir”, “beklenmektedir” gibi kelimelerle ifade edilen geleceğe yönelik açıklamalar içermektedir. Bu tür açıklamalar belirsizlik ve risk içermekte olup, sadece İzahname'nin yayın tarihindeki öngörülerini ve beklentileri göstermektedir. Birçok faktör, ihraççının geleceğe yönelik açıklamalarının öngörülenden çok daha farklı sonuçlanmasına yol açabilecektir.

1. İZAHNAME'NİN SORUMLULUĞUNU YÜKLENE KİŞİLER

Kanuni yetki ve sorumluluklarımız kapsamında ve görevimiz çerçevesinde İzahname ve eklerinde yer alan sorumlu olduğumuz kısımlarda bulunan bilgilerin ve verilerin gerçeğe uygun olduğunu ve İzahname'de bu bilgilerin anlamını değiştirecek nitelikte bir eksiklik bulunmaması için her türlü makul özenin gösterilmiş olduğunu beyan ederiz.

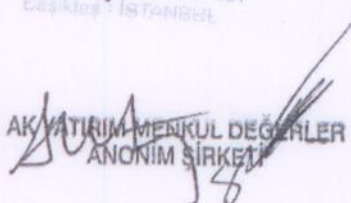
İhraççı	Sorumlu Olduğu Kısım:
Global Liman İşletmeleri A.Ş.	
Ad: Ayşegül Soyadı: BENSEL Görev: Yönetim Kurulu Başkan Vekili İmza:  Tarih: 27.04.2015	İZAHNAME'NİN TAMAMI
Ad: Serdar Soyadı: KIRMAZ Görev: Yönetim Kurulu Üyesi İmza:  Tarih: 27.04.2015	



29 Nisan 2015


GLOBAL
LIMAN İŞLETMELERİ A.Ş.


GAZİ YATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.
Etiler, Beşiktaş, İstanbul
Tic. Sic. No: 134337
Başlıca: İSTANBUL


AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER
ANONİM ŞİRKETİ


GAZİ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

GAZİ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.


Halka Arz Eden Global Yatırım Holding A.Ş.	Sorumlu Olduğu Kısım:
Ad: Erol Soyadı: GÖKER Görev: Yönetim Kurulu Başkan Vekili İmza:  Tarih: 27.04.2015  Ad: Serdar Soyadı: KIRMAZ Görev: Yönetim Kurulu Üyesi İmza:  Tarih: 27.04.2015	İZAHNAME'NİN TAMAMI

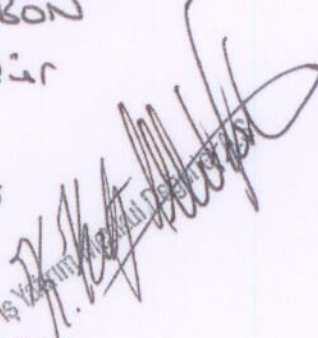

Halka Arza Aracılık Eden Yetkili Kuruluş Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Sorumlu Olduğu Kısım:
Ad: Ahmet Kemal Soyadı: ATASOY Görev: Bölüm Başkanı İmza:  Tarih: 27.04.2015  Ad: Süleyman Soyadı: CENGİZ Görev: Bölüm Başkanı İmza:  Tarih: 27.04.2015	İZAHNAME'NİN TAMAMI  29 Nisan 2015 


SÜLEYMAN CENGİZ
AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER ANONİM ŞİRKETİ

AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER
ANONİM ŞİRKETİ

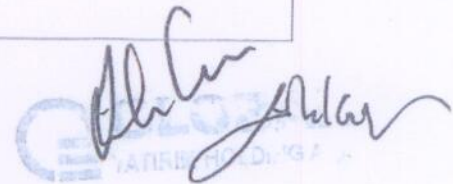

SÜLEYMAN CENGİZ
AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER ANONİM ŞİRKETİ

Halka Arza Aracılık Eden Yetkili Kuruluş Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	Sorumlu Olduğu Kısım:
Ad: <u>Çağrı</u> Soyadı: <u>AKER</u> Görev: <u>Direktör</u> İmza:  Tarih: <u>27.04.2015</u>	İZAHNAME'NİN TAMAMI
Ad: Soyadı: Görev: İmza: Tarih: <u>27.04.2015</u>	

Halka Arza Aracılık Eden Yetkili Kuruluş İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Sorumlu Olduğu Kısım:
Ad: <u>Mete</u> Soyadı: <u>GORBON</u> Görev: <u>Müdür</u> İmza:  Tarih: <u>27.04.2015</u>	İZAHNAME'NİN TAMAMI
Ad: <u>Kaan</u> Soyadı: <u>KIRTAÇ</u> Görev: <u>Müdür</u> İmza:  Tarih: <u>27.04.2015</u>	



10
İK YATIRIM MENKUL DEĞERLER
ANONİM ŞİRKETİ



2. ÖZET

Bu bölüm İzahname'nin özeti olup, sermaye piyasası araçlarına ilişkin yatırım kararları İzahname'nin bütün olarak değerlendirilmesi sonucu verilmelidir.

2.1. İhraççıya İlişkin Bilgiler

2.1.1. İhraççının ticaret unvanı

İhraççının ticaret unvanı Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi'dir.

2.1.2. İhraççının hukuki statüsü, tabi olduğu mevzuat, ihraççının kurulduğu ülke ile iletişim bilgileri

Şirket, 521332 sicil numarası altında bir anonim şirket olarak Türkiye Cumhuriyeti'nde kurulmuştur ve Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına tabidir.

Şirket'in yönetim merkezi Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul, Türkiye adresinde bulunmaktadır.

Şirket'in internet sitesi ve diğer iletişim bilgilerine aşağıda yer verilmektedir.

İnternet Adresi: <http://www.globalports.com.tr/>

Telefon: 0 (212) 244 4440, Faks: 0 (212) 244 6047.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 6.1.4 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.1.3. İzahname'de finansal tablo dönemleri itibariyle ana ürün/hizmet kategorilerini de içerecek şekilde ihraççı faaliyetleri ile faaliyet gösterilen sektörler/pazarlar hakkında bilgi

Grup hem uluslararası, hem de yurtiçinde olmak üzere aşağıda belirtilen sektörlerde faaliyet göstermektedir:

- Konteyner, dökme yük ve yük elleçleme hizmetlerinden oluşan deniz taşımacılığı sektörü.
- Yolcu gemileri, feribotlar, yatlar ve mega yatları içerecek şekilde yolcu taşıması hizmetlerinden oluşan kruvaziyer sektörü.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 7. bölümünde yer almaktadır.

2.1.4. İhraççıyı ve faaliyet gösterilen sektörü etkileyen önemli eğilimler

Uluslararası deniz ticaretindeki temel eğilimler:

- Gelişmekte olan ülkeler, deniz yoluyla yapılan ticarete hem büyüme hem de hacimsel olarak büyük oranda katkı sağlamaktadırlar. 2013 yılında, dünya deniz ticaretinin %61'i gelişmekte olan ülke limanlarından yüklenmiş ve %60'ı da bu ülkelerde boşaltılmıştır. Ancak gelişmekte olan ülkelerin deniz yoluyla yapılan ticarete tek başlarına katkıları, küresel ticaret ağlarına ve tedarik zincirlerine entegrasyon seviyelerine göre farklılık göstermektedir (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu 2014 ve 2013).
- Çin'in yatırıma dayalı ekonomiden tüketime dayalı ekonomi yönünde ilerlemesi ve ekonomik büyümesinin yavaşlamasına rağmen, yurtiçinde artan talep, ülkede devam eden kentselleşme ve altyapı geliştirme gereksinimlerinin de etkisiyle, dünyada deniz yoluyla yapılan ticaret hacminin büyümesine katkıda bulunmaya devam etmektedir. Ancak Çin ekonomisindeki bir daralma ve/veya ekonomik büyümesinin önemli ölçüde zayıflaması, Çin'e olan ihracatı ve bu ülkeden yapılan ithalatları olumsuz olarak etkileyecek, bu daralmanın deniz yoluyla yapılan ticarete yansımaları olacaktır. Ayrıca, Asya içindeki ve diğer gelişmekte olan ülkelerin ticaret akımları

da gelişime katkı sağlayan önemli etkenlerdendir. (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu 2014 ve 2013).

- Qinetiq tarafından 2013 yılında hazırlanan, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 Raporu'na göre, 2013 yılı itibarıyla bölgelerin içindeki mal ticaret hacmi, farklı bölgeler arasındaki ticaret hacminden daha büyüktür. Aynı rapora göre bölgeler arasında oluşturulan ticaret bloklarının artmasının önümüzdeki 20 yıllık süre zarfında bölgeler içindeki ticaretin büyümesini destekleyeceği tahmin edilmektedir. Uluslararası deniz ticaretine yön verecek temel ticaret yollarının ise Uzak Doğu içinde, Okyanusya ile Uzak Doğu arasında, Uzak Doğu ile Latin Amerika arasında ve Uzak Doğu ile Orta Doğu arasındakiler olduğu öngörülmektedir.
- 2008 ve 2009 yıllarında etkisini hissettiren küresel finansal krizin gemi inşaatı sektörü üzerindeki etkilerinin daha geç ortaya çıkması sebebiyle, 2012 yılında uluslararası gemi siparişleri zirveye ulaşmış iken; 2013 yılında dünya gemi filosundaki yıllık büyüme son 10 yıldaki en düşük orana sahip olmuştur. Buna karşılık, sonraki yıllarda teslim edilecek gemi sayılarında az miktarda artış yaşanmıştır. Çin'in 2010 yılında %15 olan dünya gemi filosu içerisindeki payının 2030 yılında %19-%24 aralığına yükselerek Yunanistan ve Avrupa'nın geri kalanı ile rekabet edebilir bir seviyeye yükseleceği öngörülmektedir. Japonya'nın 2010 yılında %12 olan dünya gemi filosu içerisindeki payının ise 2030 yılında %5,6-%6,7 aralığına düşmesi beklenmektedir. (Kaynak: Qinetiq, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 raporu, 2013 ve UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu, 2014).

Konteynerizasyon, dünyada konteynerlerle taşınan mallara olan talebin artması ve önceden konteynerlerle taşınmayan malların günümüzde konteyner taşımacılığına kaymasıyla önem kazanmıştır.

Konteyner pazarındaki temel gelişmeler:

- Artış gösteren konteyner gemisi ölçüleri (örneğin 19.000 TEU kapasitesiyle CSCL Globe (Hyundai Heavy Industries) ve 18.000 TEU kapasitesiyle Maersk Triple E-Class): Bu gemiler daha az yakıt harcamakta ve ölçek ekonomisi yaratmaktadır. Ancak büyüyen gemi boyutları limanlardaki su derinliğinin uzun vadede yeterli kalmamasına yol açabilecek, liman işleticileri ve liman idareleri limanlarda derinleştirme Çalışmaları yapmak zorunda kalabilecek ve bu durum liman maliyetlerini olumsuz olarak etkileyebilecektir.
- Qinetiq tarafından 2013 yılında hazırlanan, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 Raporu'na göre, önümüzdeki yirmi yıl boyunca, Uzak Doğu-Orta Doğu ticaret hattının konteyner ticaretinde en hızlı gelişmeyi göstermesi beklenmektedir. Hint Okyanusu ve Asya Pasifik bölgelerinin küresel konteyner pazarının merkezi olacağı düşünülmektedir. Ayrıca Uzak Doğu ve Latin Amerika arasındaki ticarete de önemli bir büyüme olacaktır.
- 2013 yılında konteyner faaliyetleri açısından dünyanın 20 önde gelen konteyner limanından 15'ini barındıran Asya'nın konteyner liman hizmetleri konusundaki liderliği devam etmekte olup, büyümesi yavaşlamaktadır. Ancak, gemi adedinin fazla oluşu ve düşen nakliye bedellerinden etkilenen gemi taşımacılığı ile kıyaslandığında, konteyner liman faaliyetleri büyümektedir (Kaynak: Containerization International, 2013).

Türkiye deniz taşımacılığı sektörünün güçlü yanları ve sektörü etkileyen önemli eğilimler aşağıdaki gibidir.

- Türkiye'deki Gayri Safi Yurtiçi Hasıla ve Deniz Ticaretindeki Büyüme
- Türkiye'de Konteyner ile Yük Taşımacılığı Eğilimi

Uluslararası kruvaziyer sektöründeki son gelişmeler ve temel eğilimler aşağıdaki gibidir:

- Uluslararası turizmdeki büyüme
- Uluslararası kruvaziyer şirketlerinin yapacağı yatırımlar ile devam eden ekonomik ve çevresel zorluklara rağmen sektörün geleceğinin daha olumlu bir tablo sergilemesi

Öte yandan kruvaziyer limanlarındaki seyahat perakendeciliği eğilimleri aşağıdaki gibidir.

- Yolcu sayısındaki artış
- Kruvaziyer yolcusu başına artan ortalama harcama
- Geniş ve daha sofistike mağazalar
- Ürün yelpazesindeki değişimler.

Çin ve diğer uzak doğu ekonomilerinin gelişmesi ile paralel, bu bölgelerdeki kişi başına gelir artmıştır, ve bu gelir artışının tüketime yönelmesi beklenmektedir. Tüketim artışı ile paralel büyüyen kruvaziyer talebi, kruvaziyer şirketlerinin gemilerini bu bölgeye kaydırmalarına yol açabilecektir ve bu gelişmeden ana pazarlar olan Karayipler ve Akdeniz olumsuz etkilenebilecektir.

İhraççı'nın beklentilerini etkileyebilecek temel belirsizlikler aşağıda sıralanmıştır.

- İzahname'nin ilgili bölümlerinde anlatıldığı üzere, Global Liman'ın mevcut ve devralarak bünyesine katmayı hedeflediği kruvaziyer limanları, ağırlıklı olarak Akdeniz'de yer almaktadır. Öte yandan, İzahname'nin 7.2.1 numaralı bölümünde değinildiği üzere, küresel kruvaziyer seyahat sektöründe Karayipler Bölgesi'nin oldukça önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Kruvaziyer seyahat gemi işletmecilerinin veya kruvaziyer gemileriyle seyahat etmek isteyen yolcuların eğilim olarak Akdeniz yerine Karayipler Bölgesi'ni daha fazla tercih etme yönünde bir eğilim göstermesi durumunda, İhraççı'nın Akdeniz'de gerçekleştirmiş olduğu yatırımlardan beklentileri olumsuz etkilenebilir.
- Önemli ticaret yolları üzerinde bulunan Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin bir kısmında siyasi iç karışıklıklar ve beraberinde gelen çatışma ortamı mevcuttur. Söz konusu çatışma ortamı, Global Liman'ın bünyesinde yer alan Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın çimento ihracat pazarında da daralmaya sebep olmuştur. Siyasi iç karışıklıkların ne zaman sona ereceği ve bu ülkelerin ekonomik açıdan yeniden ne zaman önem kazanabilecekleri hususları, henüz belirsizliğini korumaktadır.
- Bodrum Yolcu Limanı'nın imtiyaz sözleşmesi 2019 yılında sona erecektir. Sözleşmenin sona ermesinin ardından yeni bir ihalenin yapılması beklenebilir. Global Liman'ın 2019 yılından sonra Bodrum Yolcu Limanı'nı bünyesinde bulundurmaya devam edip etmeyeceği hususu, belirsizdir.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 13. bölümünde yer almaktadır.

2.1.5. İhraççının dâhil olduğu grup ve grup içindeki konumu hakkında bilgi

Global Liman bir holding şirketi olarak, konsolidasyona tabi bağlı ortaklıkları, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri, Bodrum Liman İşletmeleri, JSC Bar ve BPI ile birlikte bir grup oluşturmaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin pay sahipleri Global Liman ve TDİ olup Global Liman'ın pay sahipliği oranı %99,9'tur. TDİ'nin yalnızca bir adet payı bulunmaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla Ege Liman İşletmeleri'nin pay sahipleri Global Liman, RCCL ve TDİ olup Global Liman'ın pay sahipliği oranı %72,5, RCCL'nin pay sahipliği oranı ise %27,49'tur. TDİ'nin yalnızca bir adet payı bulunmaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla Bodrum Liman İşletmeleri'nin pay sahipleri Global Liman, Yüksel Çağlar ve Setur olup Global Liman'ın pay sahipliği oranı %60, Yüksel Çağlar'ın pay sahipliği oranı %30 ve Setur'un pay sahipliği oranı ise %10'dur.

İzahname tarihi itibarıyla Karadağ Borsası'na kote ve halka açık bir şirket olan JSC Bar'ın pay sahipleri Global Liman ve diğer halka açık payların sahipleridir. Global Liman'ın pay sahipliği oranı %64,5, olup geriye kalan %35,5 oranındaki paylar halka açık paylardır.

İzahname tarihi itibarıyla BPI'nin pay sahipleri Global Liman ve RCCL olup Global Liman'ın pay sahipliği oranı %62, ve RCCL'nin pay sahipliği oranı ise %38'dir.

İzahname tarihi itibarıyla Global Liman'ın pay sahibi Global Yatırım Holding olup pay sahipliği oranı %100'dür. Global Yatırım Holding'in faaliyet konusu; finans, enerji, altyapı ve gayrimenkul alanında kurulmuş veya kurulacak olan şirketlerin sermaye ve yönetimine katılarak bunların yatırım, finansman ve organizasyon ve yönetim meselelerini toplu bir bünye içerisinde ekonomik dalgalanmalara karşı yatırım güvenilirliğini arttırmak ve böylece bu şirketlerin sağlıklı şekilde ve millî ekonominin gereklerine uygun olarak gelişmelerini ve devamlılıklarını teminat altına almak ve bu amaca uygun ticari, sınai ve mali girişimlerde bulunmaktır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 8. bölümünde yer almaktadır.

2.1.6. İhraççının ortaklık yapısı

Ortaklığın yönetim kontrolü Global Yatırım Holding unvanlı tüzel kişiye ait olup, söz konusu kontrol payların tamamına sahip olma suretiyle sağlanmaktadır.

Ortaklığın mevcut sermayesini temsil eden paylar herhangi bir pay grubuna ayrılmamış olup imtiyazlı pay bulunmamaktadır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 19. bölümünde yer almaktadır.

2.1.7. Seçilmiş finansal bilgiler ve faaliyet sonuçları

Grup'un, 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihli konsolide finansal durum tablolarından seçilen bilgiler aşağıda yer almaktadır.

(TL)	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş (Yeniden Düzenlenmiş)	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş
	31 Aralık 2012	31 Aralık 2013	31 Aralık 2014
Nakit ve Nakit Benzerleri	22.245.895	42.676.034	104.570.431
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	524.118.948	640.199.050	1.078.240.528
Kısa Vadeli Yükümlülükler	60.467.158	119.947.206	108.038.199
Uzun Vadeli Yükümlülükler	186.240.329	475.632.340	975.527.483
Özkaynaklar	451.337.874	452.713.170	557.063.953

Grup'un nakit ve nakit benzerleri 2013 yılının sonundan itibaren 2014 yılının sonuna kadar 42,7 milyon TL'den 104,6 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak, yeni alınan limanların nakit pozisyonlarının yüksek olması ve artan operasyonlarından oluşturduğu nakit girişlerine bağlıdır. Grup'un nakit ve nakit benzerleri 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla 22,2 milyon TL iken, 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla 42,7 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artışın öncelikli nedeni Adria-Bar Limanı'nın satın alınması ve yatırım gereklilikleri için 30 Aralık 2013 tarihinde alınmış bir kredidir; ancak bu kredi 2013 yılı sonu itibarıyla tamamıyla kullanılmamıştır.

Grup'un maddi olmayan duran varlıkları, 2012 yılından 2013 yılına ağırlıklı Adria-Bar Limanı'nın devralınmasının sonucu ve 2013'ten 2014 yılına ağırlıklı olarak Creuers'in satın alınması sonucu oluşan liman işletim hakları dolayısı ile artış göstermiştir.

Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla 975,5 milyon TL tutarındaki uzun vadeli yükümlülüklerinin %73'ü 711,1 milyon TL tutarında uzun vadeli borçlanmalardan oluşmaktadır. Uzun vadeli yükümlülüklerdeki 31 Aralık 2012'de 186,2 milyon TL'den 31 Aralık 2013'te 475,6 milyon TL'ye artış ağırlıklı olarak, Adria-Bar Limanı'nın devralınmasının finansmanı ve Grup'un Türk limanlarına yapılan ek yatırım harcamalarının sonucudur ve 31 Aralık 2014'te 975,5 milyon TL'ye artışın sebepleri ise yıl

içerisinde yapılan tahvil ihracı ve limanlar için yapılan ek yatırım harcamalarıdır. Aynı sebeple, kısa vadeli yükümlülükler de ağırlıklı olarak uzun vadeli finansal borçların kısa vadeli kısımlarındaki artışa bağlı olarak 2012 yılından 2013 yılına artış göstermiştir.

Grup'un özkaynakları 2012 yılsonundan 2013 yılsonuna kontrol gücü olmayan paylar ve geçmiş yıllar kârlarındaki artışa bağlı olarak artış göstermiş olup, 2013 yılında bu artış ödenmiş sermayenin 85 milyon TL'den 66 milyon TL'ye azaltılması sebebiyle kısmen dengelenmiştir. 2014 yılında özkaynaklarda gerçekleşen artış ağırlıklı olarak BPI firmasının çoğunluk haklarının satın alınması ile özkaynakların içerisinde muhasebeleşmeye başlayan BPI'nin %38 azınlık haklarının etkisidir.

Grup'un, 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihli konsolide kâr-zarar tablolarından seçilen bilgiler aşağıda yer almaktadır.

(TL)	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş (Yeniden Düzenlenmiş)	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş
	1 Ocak-31 Aralık 2012	1 Ocak-31 Aralık 2013	1 Ocak-31 Aralık 2014
Hasılat	122.390.528	143.526.023	198.279.837
Satışların Maliyeti (-)	(71.614.860)	(78.614.605)	(123.079.036)
Brüt Kâr	50.775.668	64.911.418	75.200.801
Esas Faaliyet Kârı	38.099.110	113.282.846	93.552.403
Dönem Kârı	33.881.154	93.243.416	52.600.362

Grup'un toplam gelirleri 2014 yılında 54,8 milyon TL veya %38,2 oranında artış göstermiş ve 2013 yılında 143,5 milyon TL'den 2014 yılında 198,3 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu artış esas olarak Adria-Bar Limanı'nın 30 Aralık 2013'te devralınarak Grup ile birleşmesi sonucu oluşan 20,3 milyon TL tutarındaki ek gelirden ve BPI'nin 30 Eylül 2014 tarihinde devralınması sonucu 2014'ün son üç ayında elde edilen 12,3 milyon TL tutarındaki gelirlerden kaynaklanmaktadır. Grup'un geliri 21,1 milyon TL veya %17,2 artış ile 2012 yılında 122,4 milyon TL'den 2013 yılında 143,5 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu artış esasen, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın gelirlerinin %21,8, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın gelirlerinin %6,2 ve Bodrum Yolcu Limanı'nın gelirlerinin %1,1 oranında artmasına dayanmaktadır.

Satışların maliyeti özellikle, liman işletme haklarının amortismanı, personel ücretleri, malvarlığındaki yıpranma, altyüklenici vinç ve sigorta giderleri ve idari yetkililere verilen komisyon ücretlerinden kaynaklanmaktadır. Grup'un toplam satış maliyeti 2013 yılında 78,6 milyon TL iken 2014'te 123,1 milyon TL olmak üzere, 44,4 milyon TL veya %56,4 oranında artmıştır. Adria-Bar Limanı ve Barselona Yolcu Limanı yatırımlarının eklenmesi 2014'teki satış maliyetlerinde sırasıyla 18,6 milyon TL ve 12,2 milyon TL artışa sebep olmuştur. Kalan kısım ise esas olarak döviz kuru değişikliklerinden kaynaklanan amortisman ve itfa giderlerindeki artışın bir sonucudur. 2013 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki satışların artan maliyetinin bir kısmı da personel giderlerindeki artış sonucu gerçekleşmiştir. Bu artış aynı zamanda, konteyner yükünün 30.921 TEU'luk veya %17'lik artış oranı ile 2012'de 186.463 TEU'dan 2013'te 217.384 TEU'ya yükselmesiyle doğru orantılı olarak artan alt yüklenici giderleri, konteyner taşıma giderleri ve komisyon bedelleri gibi değişken maliyetlerden de kaynaklanmıştır.

Grup'un esas faaliyet kârı 2012 yılından 38,1 milyon TL'den 2013 yılında 113,3 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artışın temel sebebi 2013 yılında pazarlıklı satın alım kazancı olarak kaydedilen 52,7 milyon TL ile sonuçlanan, Adria-Bar Limanı'nın satın alınmasıdır. Esas faaliyet kârının 2014 yılında 93,6 milyon TL'ye gerilemesinin sebebi esas olarak Adria-Bar Limanı ve BPI'nin Grup ile konsolidasyonu neticesinde artan genel yönetim giderleri ile diğer giderler altında yer alan artan proje finansmanı ve danışmanlık giderleridir.

Dönem kârında 2014 yılında meydana gelen düşüşün sebebi 2014 yılındaki borçlanmalarda meydana gelen artışa bağlı olarak Grup'un net finansman maliyetlerinin artmasıdır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 10. bölümünde yer almaktadır.

2.1.8. Seçilmiş proforma finansal bilgiler

Şirket, 30 Eylül 2014 tarihi itibari ile Creuers del Port de Barcelona, S.A. şirketinin çoğunluk hissesini satın almıştır. Denetlenmemiş proforma konsolide finansal bilgiler yukarıda bahsedilen satın alım işleminin 1 Ocak 2014 tarihi itibari ile gerçekleştiği varsayılarak işlemin etkilerini yansıtmak amacıyla hazırlanmıştır.

	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 31 Aralık 2014	Düzeltilme #1 Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş Konsolide Creuers 31 Aralık 2014	Düzeltilme #2 31 Aralık 2014	Düzeltilme #3 31 Aralık 2014	Bağımsız Denetimden Geçmemiş Proforma 31 Aralık 2014
Nakit ve Nakit Benzerleri (Finansal yatırımlar dâhil)	139.523.828	25.613.516	(25.613.516)	--	139.523.828
Toplam Varlıklar	1.640.629.635	143.530.228	(143.530.228)	(14.802.058)	1.625.827.577
Toplam borçlanmalar (operasyonel ve finansal kiralamalar dâhil)	781.145.850	26.920.284	(26.920.284)	--	781.145.850
Özkaynaklar	557.063.953	86.898.997	(86.898.997)	(10.361.441)	546.702.511

	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 1 Ocak - 31 Aralık 2014	Düzeltilme #1 Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş Konsolide Creuers 1 Ocak - 31 Aralık 2014	Düzeltilme #2	Düzeltilme #3	Bağımsız Denetimden Geçmemiş Proforma 1 Ocak - 31 Aralık 2014
Hasılat	198.279.837	56.146.239	(12.281.327)	--	242.144.749
Satışların Maliyeti (-)	(123.079.036)	(29.949.223)	7.023.041	(14.802.058)	(160.807.276)
Brüt Kâr	75.200.801	26.197.016	(5.258.286)	(14.802.058)	81.337.473
Esas Faaliyet Karı	93.552.403	18.693.624	(7.429.083)	(14.802.058)	90.014.886
Dönem Kârı	52.600.362	9.662.439	(5.117.962)	(10.361.441)	46.783.398

Mahiyeti nedeniyle proforma finansal bilgiler varsayımsal bir durumu ele almaktadır ve bu nedenle İhraççı'nın gerçek finansal durumu veya sonuçlarını göstermemektedir.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi izahnamenin 23. bölümünde yer almaktadır.

2.1.9. Kâr tahmin ve beklentileri

Yoktur.

2.1.10. İzahname'de yer alan finansal tablolara ilişkin bağımsız denetim raporlarına şart oluşturan hususlar hakkında açıklama

Yoktur.

2.1.11. İşletme sermayesi beyanı

Şirket'in İzahname tarihinden itibaren en az 12 aylık bir dönem için yeterli işletme sermayesi bulunmaktadır.

Şirket'in geçmiş üç yıllık (2012, 2013, 2014) döneminde net işletme sermayesi pozitif seyretmiştir. Şirket'in 31 Aralık 2014 tarihi itibariyle net işletme sermayesi 189,2 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Şirket, yıllık olarak operasyonel ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeyde işletme sermayesi yaratabilmektedir. Gelecek birkaç yıllık dönemde öngördüğü yeni liman yatırımlarını gerçekleştirebilmesi ve yolcu limanı işletmeciliği sektöründe dünya çapında birinci olan pozisyonunu koruyarak pekiştirebilmesi için kaynak girişine ihtiyaç duyacağı öngörülmektedir. Bu doğrultuda, halka arzdan elde edilmesi planlanan kaynak bu yatırımlar çerçevesinde ve Şirket'in faaliyetlerinin büyütülmesinde kullanılacaktır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 11.4 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.1.12. Yönetim Kurulu üyeleri hakkında bilgiler

Şirket'in İzahname tarihi itibarıyla mevcut Yönetim Kurulu üyelerine ilişkin bilgi aşağıda verilmektedir.

Adı-Soyadı	Görevi
Mehmet Kutman	Yönetim Kurulu Başkanı
Ayşegül Bensele	Yönetim Kurulu Başkan Vekili
Serdar Kırmaz	Yönetim Kurulu Üyesi
Ayhan Paksoy	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi
Saygın Narin	Yönetim Kurulu Üyesi / Genel Müdür
Romain Beryl Py	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi
Cesare Calari	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 15.2.1 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.1.13. Bağımsız denetim ve bağımsız denetim kuruluşu hakkında bilgiler

Şirket'in bağımsız denetim kuruluşu Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. (KPMG International Cooperative üyesi)'dir. Söz konusu bağımsız denetim kuruluşunun adresi Rüzgarlı Bahçe Mah. Kavak Sok. No: 29 Kat: 4-3-2-1-Zemin-2 Kavacık Beykoz 34805, İstanbul'dur. Sorumlu ortak baş denetçi 2014 yılı denetiminde Serkan Erçin, 2013 ve 2012 yılları denetimlerinde Orhan Akova'dır.

2.2. İhraç Edilecek Paylara İlişkin Bilgiler

2.2.1. İhraç edilecek paylar ile ilgili bilgiler

Ortaklığın 66.253.100 TL tutarındaki mevcut sermayesi, tamamı nakit karşılığı olmak üzere 90.000.000 TL'ye arttırılacaktır.

Ek satış hariç nakit karşılığı arttırılan sermayenin 23.746.900 TL nominal değerli kısmını temsil eden paylar ile Global Yatırım Holding'in sahip olduğu 9.000.000 TL nominal değerli paylar halka arz edilecektir.

Söz konusu sermaye artırımında yeni pay alma hakları kısıtlanmış olup, mevcut ortakların yeni pay alma hakkı bulunmamaktadır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 24.1 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.2.2. Payların hangi para birimine göre ihraç edildiği hakkında bilgi

Paylar Türk Lirası cinsinden satışa sunulacaktır.

2.2.3. Sermaye hakkında bilgiler

Ortaklığın mevcut çıkarılmış sermayesi 66.253.100 TL olup, beher payının nominal değeri 1,00 TL'dir.

2.2.4. Paylara ilişkin haklar

Halka arz edilen paylar maliklerine oy hakkı tanımaktadır. Esas Sözleşmenin 6. ve 14. maddesi uyarınca, olağan ve olağanüstü Genel Kurul toplantılarında hazır bulunan pay sahiplerinin her pay için bir oy hakkı olacaktır.

Genel kurula katılma ve oy hakkı haricinde, halka arz edilen payların TTK, sermaye piyasası mevzuatı ve ilgili sair mevzuat dairesinde, yeni pay alma, kârdan pay alma, tasfiyeden pay alma, bilgi alma ve inceleme, iptal davası, genel kurul gündemine madde ekletme, özel denetim isteme, ayrılma, satma ve bedelsiz pay alma hakları mevcuttur.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 24.5 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.2.5. Halka arz edilecek paylar üzerinde, payların devir ve tedavülünü kısıtlayıcı veya pay sahibinin haklarını kullanmasına engel olacak kayıtların bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi

Yoktur.

2.2.6. Payların borsada işlem görme tarihleri ile ihraççının sermaye piyasası araçlarının borsaya kote olup olmadığına/borsada işlem görüp görmediğine veya bu hususlara ilişkin bir başvurusunun bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi

Ortaklık payları yurt içi ve yurt dışı herhangi bir borsada işlem görmemektedir.

Halka arz edilen payların satışı tamamlandıktan sonra BİAŞ'ta işlem görebilmesi BİAŞ'ın mevzuatının ilgili hükümleri çerçevesinde BİAŞ'ın vereceği olumlu karara bağlıdır.

Şirket'in 14 Kasım 2014'te ihraç ettiği, 7 yıl vadeli, 6 ayda bir kupon ödemeli ve vade sonunda anapara ödemeli, yıllık %8,125 oranında faiz oranına sahip, 250.000.000 ABD Doları nominal bedelli tahvilleri, İrlanda Borsası'nda işlem görmektedir.

2.2.7. Kâr dağıtım politikası hakkında bilgi

Kâr dağıtımları, Esas Sözleşmenin 20. maddesi uyarınca gerçekleştirilecektir.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 23. bölümünde yer almaktadır.

2.3. Risk Faktörleri

2.3.1. İhraççıya ve faaliyetlerine ilişkin riskler hakkındaki temel bilgiler

- Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmesi, Grup'un buradaki faaliyetlerini kaybetmesini de kapsayan olumsuz sonuçları olabilecek yasal itirazlara maruz kalmaktadır. Bunlara ek olarak, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı hakkındaki imar planlarına da itiraz edilmekte olup, bu itirazlar da Grup'un faaliyetini olumsuz bir biçimde etkileyebilir.
- Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın sınırları dâhilinde bulunan araziler üzerinde Çevre ve Orman Bakanlığı'nın TDİ'den henüz miktarı belirli olmayan bir tahsis bedeli talebi söz konusu olup bu talebin Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne yöneltilmesi riski vardır.
- Türk limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetini yalnızca Türk bayrağı çekme hakkı bulunan gemilerin verebileceğine ilişkin hükme uyum sağlanması hakkında bazı belirsizlikler bulunmakta olup, Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü'nün Şirket'in Türkiye'de bulunan limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini verip veremeyeceğini yeniden gözden geçirmesi riski bulunmaktadır.
- Grup, liman operasyonlarına özgü risklerden etkilenebilir ve bu risklerin neden olduğu zararlar tamamen sigorta teminatı kapsamında olmayabilir.

- Grup'un başarısı üst yönetim ekibine ve diğer kilit çalışanlarına bağlıdır.
- İş uyumsuzlukları Grup'un operasyonlarını etkileyebilir.
- Grup'un faaliyetleri ve finansal durumu, bulaşıcı bir hastalık salgınından etkilenebilir.
- Ticari limanlarla ilgili hizmetlere ilişkin talep, dış ticaret hacmine, ticaretin serbestleştirilmesine, yük ticareti hacimlerine, emtia ve yakıt fiyatlarına ve Global Liman'ın kontrolünün dışındaki diğer faktörlere bağlıdır.
- Grup'un faaliyetleri, ticari ve ekonomik yaptırımların uygulanmasından etkilenebilir.
- Grup, ilave liman tesislerini devralma ve başarılı bir şekilde entegre etme ve devralmalarından beklediği faydaları elde etme kabiliyeti de dâhil olmak üzere, gelecekteki büyüme planlarına ilişkin belirsizliklerle karşı karşıyadır.
- Grup'un mevcut ve gelecekteki borçları, faaliyetlerini ve finansal durumunu olumsuz yönde etkileyebilir.
- Grup'un stratejisi gelecekte rekabet kurumlarının sınırlamalarına tabi olabilir.
- Grup'un faaliyetlerine ilişkin uzun vadeli beklentileri kısmen Grup'un geliştirme planlarını uygulayabilmesine bağlıdır.
- Grup'un Türkiye dışındaki ülkelerde faaliyetlerini artırması ek risklere maruz kalmasına neden olabilir.
- Grup geçmişteki ve gelecekteki devralmalarıyla bağlantılı risklere maruz kalmaktadır.
- Global Yatırım Holding, Şirket'i kontrol etmeye devam edecek olup halka arz edilecek payların sahiplerinin menfaatlerine uygun olarak hareket etmeyebilir.
- Grup, iştirakleri ve ortak kontrole tabi diğer bağlı şirketleri üzerinde hâkimiyet kullanma kabiliyeti de dâhil olmak üzere, ortak girişimlere ilişkin risklere tabidir.
- Grup'un faaliyetlerinin başarısı, imtiyaz hakkına sahip olunan limanlardaki gümrüksüz ve diğer ek satışlara da bağlıdır.

2.3.2. İhraçının içinde bulunduğu sektöre ilişkin riskler hakkındaki temel bilgiler

- Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren şirketlerin operasyonları, limanların işletilmesinin tabi olduğu imtiyaz düzenlemelerini de kapsayan yasal düzenlemelere tabidir. Bu düzenlemeler kapsamında izin ve ruhsatların alınmaması ve yasal düzenlemelerdeki değişiklikler Grup'u ve sektörde faaliyet gösteren tüm şirketleri olumsuz etkileyebilir.
- Türkiye'de veya Türkiye'nin ticaret yaptığı başlıca ülkelerde ticaret engellerinin uygulanması veya seviyesinin artırılması, ihracatın veya ithalatın kısıtlanması ya da ticaret anlaşmazlıklarının ortaya çıkması Grup'u ve Türkiye'de bu sektörde faaliyet gösteren şirketleri olumsuz yönde etkileyebilir.
- Grup'un ve Türkiye'de bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerin ticari limanları gelecekte artan rekabete maruz kalabilir.
- Yolcu limanı hizmetlerine yönelik talep, ekonomik koşullardaki değişikliklere, yolcu gemisi endüstrisindeki eğilimlere ve Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin kontrolü dışındaki diğer faktörlere bağlı olup yolcu gemilerine talebin azalması sektörde faaliyet gösteren şirketleri olumsuz etkileyebilir.

- Grup'un ve Türkiye'de bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerin yolcu limanları rekabetle karşı karşıyadır.

2.3.3. İhraç edilecek paylara ilişkin riskler hakkındaki temel bilgiler

- Şirket payları önceden halka açık bir piyasada işlem görmemiştir.
- Halka arz edilecek payların fiyatındaki değişkenlik ve satılabilme kabiliyeti, halka arz edilecek paylara ilişkin yatırımdan elde edilecek menfaati olumsuz yönde etkileyebilir. Borsada işlem gören payların fiyatı yüksek oranda değişkenlik gösterebilir ve satılabilme imkânı sınırlı olabilir.
- Türk menkul kıymetlerine yönelik piyasa, diğer ülkelere ilişkin yaşanan siyasi ve iktisadi gelişmelerden ve risk algularından yüksek oranda etkilenmektedir ve bu nedenle menkul kıymet piyasasındaki dalgalanmalar yüksek olabilmektedir.
- Halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatı Global Yatırım Holding tarafından sahip olunan paylardan yapılabilecek gelecekteki satışlardan (veya gerçek veya algılanan satış ihtimalinden) ve Global Liman tarafından sermaye artırımı nedeniyle çıkarılan yeni paylar dâhil olmak üzere işlem gören pay sayısının artması sebebiyle olumsuz etkilenebilir.
- Pay satmama taahhütlerinin sürelerinin sona ermesini takiben, önemli miktarda Şirket payları piyasada satılabilir duruma gelecektir. Bu durumda, yüksek miktarda satış veya satışa ihtimaline yönelik algılardan halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatı olumsuz etkilenebilir.
- Türk Lirası'nın değerindeki dalgalanmalar Global Liman'ın paylarının ve bu paylara ilişkin ödenecek kâr paylarının değerini önemli ölçüde etkileyebilir.
- Payların yalnızca sınırlı bir bölümü Borsa'da işlem görecektir ve bu durum payların nakde çevrilebilirliği ve piyasa fiyatı üzerinde olumsuz bir etki yaratabilecektir.
- Halka arz edilen paylar tüm yatırımcılar için uygun bir yatırım olmayabilir.

2.3.4. Diğer riskler hakkındaki temel bilgiler

- Türkiye, yüksek riskli bir deprem bölgesinde bulunmaktadır.
- Grup faiz riskine açıktır.
- Grup kredi riskine açıktır.
- Grup likidite riskine açıktır.
- Grup piyasa riskine açıktır.
- Grup döviz riskine açıktır. Döviz kurundaki dalgalanmalar Grup'un finansal durumunu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz yönde etkileyebilir.
- Türkiye'nin yüksek cari açığı, Grup'un faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyecek hükümet politikaları benimsemesine neden olabilir.
- Türkiye'deki enflasyon seviyesi Grup'un faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyebilir.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 5. bölümünde yer almaktadır.

2.4. Halka Arza İlişkin Bilgiler

2.4.1. Halka arzdan sağlanan net nakit girişlerinin toplam tutarı ile halka arza ilişkin olarak ihraççının ödemesi gereken toplam tahmini maliyet

Global Liman, halka arzdan 465 milyon TL ile 558 milyon TL aralığında gelir elde edecektir. Global Liman tarafından karşılanacak toplam halka arz maliyetleri ve halka arzdan elde edeceği net gelir aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

	Ek Satış Hariç (TL)		Ek Satış Dâhil (TL)	
	Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan	Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan
Global Liman'ın Elde Edeceği Halka Arz Geliri	465.439.240	558.052.150	465.439.240	558.052.150
Global Liman Tarafından Karşılanacak Halka Arz Maliyetleri	17.959.865	20.738.252	17.740.424	20.518.811
Global Liman'ın Elde Edeceği Net Halka Arz Geliri	447.479.375	537.313.898	447.698.816	537.533.339

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 28.1 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.4.2. Halka arzın gerekçesi ve halka arz gelirlerinin kullanım yerleri

Halka arzın gerekçesi, Global Liman'ın sermaye artışı yoluyla kaynak elde etmesi ve Global Yatırım Holding'in mevcut pay satışı yoluyla faaliyet gösterdiği çeşitli sektörlerdeki yatırımları için kaynak sağlamasıdır.

Global Yatırım Holding'in Global Liman haricindeki bağlı ortaklık ve iştirakleri, enerji, gayrimenkul ve finans sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Global Yatırım Holding'in halka arz sırasındaki pay satışı yoluyla elde edeceği kaynağın bir kısmı, bu sektörlerde devam etmekte olan yatırımlarının finansman ihtiyaçları doğrultusunda kullanılacaktır.

Şirket tarafından dünyanın pek çok yerinde yer alan yük ve yolcu limanları ihaleleri yakından takip edilmekte olup, 2015 ve 2016 yılları içinde hali hazırda görüşmelerin devam ettiği 12 adet limanın yarısının devralınarak portföye katılması hedeflenmektedir. Halka arzdan elde edilecek gelirin söz konusu potansiyel devralmalar sırasında özkaynak finansmanı olarak kullanılması planlanmaktadır. Ayrıca, halka arzdan elde edilecek gelirin bir kısmının da Şirket'in sahip olduğu limanlar bünyesinde gerçekleştirilecek yenileme yatırımlarında kullanılması planlanmaktadır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 28.2 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.4.3. Halka arza ilişkin temel bilgiler

Global Liman'ın çıkarılmış sermayesinin 66.253.100 TL'den 90.000.000 TL'ye çıkarılması nedeniyle ihraç edilecek toplam 23.746.900 TL ve mevcut ortağın sahip olduğu 9.000.000 TL olmak üzere toplam 32.746.900 TL nominal değerli paylar halka arz edilecektir. Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde, Global Yatırım Holding A.Ş.'ye ait 4.912.035 TL nominal değerli ve toplamda halka arz edilen payların %15'ine tekabül eden payların, dağıtım tabi tutulacak toplam pay miktarına eklenmesi planlanmaktadır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 25.1 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.4.4. Menfaatler hakkında bilgi

Halka arzın 9.000.000 TL nominal bedelli paylara ilişkin kısmı mevcut hissedar olan Global Yatırım Holding'in mevcut pay satışı, 23.746.900 TL nominal bedelli paylara ilişkin kısmı ise Global Liman'ın sermaye artırımını yoluyla gerçekleştirilecektir.

Mevcut hissedar Global Yatırım Holding'in halka arz yoluyla elde edeceği kaynak, halka arzın talep toplama fiyat aralığı 19,60 TL – 23,50 TL olarak belirlendiği için 176.400.000 TL – 211.500.000 TL aralığında gerçekleşecektir. Öte yandan, Kurul'un VII-128.1 sayılı Pay Tebliği'nin 5. maddesinin 4. fıkrasına uyum sağlanması amacıyla, Global Liman'ın Global Yatırım Holding'den olan alacaklarının bir bölümü veya tamamı bu kaynaktan karşılanarak ödenecektir. Her ne kadar Global Liman'ın aktif

büyükliğinde veya özkaynaklarında etki yaratmasa da pay satışı yoluyla Global Yatırım Holding'in elde edeceği kaynağın bir bölümü nakit olarak Global Liman'a aktarılmış olacaktır.

Mevcut ortakların yeni pay alma hakları tamamen kısıtlanmış olduğundan halka arzda sermaye artırımı yoluyla elde edilecek tüm gelir Global Liman'a özkaynak olarak aktarılacaktır. Halka arzın talep toplama fiyat aralığı 19,60 TL – 23,50 TL olarak belirlendiği için Global Liman'a sermaye artırımı yoluyla 465.439.240 TL – 558.052.150 TL aralığında bir kaynak girişi söz konusu olacaktır. Söz konusu kaynak girişi, ek satış hakkının kullanılması durumunda artabilecektir.

Halka arz sırasında, Global Liman'ın özkaynak ve Global Yatırım Holding'in pay satış geliri haricinde, halka arza aracılık eden aracı kuruluşların halka arza aracılık komisyonu, hukuki danışmanlık bürolarının danışmanlık ücreti ve bağımsız denetim şirketinin denetim ücreti elde etmesi söz konusu olacaktır. Söz konusu maliyetler, işbu izahnamenin 28.1 numaralı bölümünde ayrıntılı bir şekilde açıklanmaktadır. Global Liman ile halka arzda Konsorsiyum Liderleri olarak görev alan Ak Yatırım, Garanti Yatırım ve İş Yatırım arasında çıkar çatışması veya herhangi bir menfaat çatışması bulunmamaktadır. Konsorsiyum Liderleri ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur. Konsorsiyum Liderleri'nin halka arz işlemi nedeniyle elde edeceği aracılık komisyonu haricinde doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır. Konsorsiyum Liderleri'nin, Global Liman'ın %5 ve daha fazlasına sahip pay sahipleri ile arasında Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi, İş Yatırım'ın taraf olduğu Ek Satış ve Fiyat İstikrarını Sağlayıcı İşlemler Sözleşmesi ve Ak Yatırım ile İş Yatırım'ın Global Yatırım Holding ile taraf olduğu Borçlanma Aracı İhracı Aracılık Sözleşmesi dışında herhangi bir anlaşma yoktur.

Halka arza aracılık edecek diğer konsorsiyum üyeleri de halka arza aracılık komisyonu elde edeceklerdir. Global Liman ile diğer konsorsiyum üyeleri arasında çıkar çatışması veya herhangi bir menfaat çatışması bulunmamaktadır. Konsorsiyum üyeleri ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur; ancak sadece konsorsiyum üyelerinden Global Menkul Değerler A.Ş., tıpkı Global Liman gibi Global Yatırım Holding'in bir bağlı ortaklığıdır. Diğer konsorsiyum üyelerinin halka arz işlemi nedeniyle elde edeceği aracılık komisyonu haricinde doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır. Diğer konsorsiyum üyeleri ile Global Liman'ın %5 ve daha fazlasına sahip pay sahipleri ile arasında halka arz kapsamında imzalanmış başka herhangi bir anlaşma yoktur.

Global Liman ile halka arzda danışmanlığını yapan ve hukukçu görüşünü oluşturan Esin Avukatlık Ortaklığı arasında çatışan herhangi bir menfaat bulunmamaktadır. Esin Avukatlık Ortaklığı ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur. Esin Avukatlık Ortaklığı'nın doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır.

Global Liman ile finansal tablolarının bağımsız denetimini yapan Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. arasında çıkar çatışması veya herhangi bir menfaat çatışması bulunmamaktadır. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.'nin doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.'nin, Global Liman'ın %5 ve daha fazlasına sahip pay sahipleri ile ve Global Liman ile arasında bağımsız denetim çalışmalarının yürütülmesine ilişkin yapmış olduğu anlaşmalar haricinde, herhangi bir anlaşma bulunmamaktadır. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş., Global Liman'a ve Global Yatırım Holding'e sunduğu bağımsız denetim hizmetleri kapsamında ücret elde etmektedir.

Bunların dışında halka arzdan önemli menfaati olan danışmanlar vb. bulunmamaktadır.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 25.5 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.4.5. Ortak satışına ilişkin bilgi ile halka arzdan sonra dolaşımdaki pay miktarının artırılmamasına ilişkin taahhütler

Halka arz kapsamında mevcut ortağın sahip olduğu 9.000.000 TL nominal değerli payların halka arzı şeklinde ortak satışı söz konusu olacaktır.

Global Liman'ın tek ortağı durumunda bulunan Global Yatırım Holding'in Yönetim Kurulu, 866 toplantı no ve 13 Mart 2015 tarihli kararı ile, Global Liman'da sahip olduğu halka arza konu olmayan paylarını,

payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren bir yıl boyunca BİAŞ'ta ve BİAŞ dışında satmayacağına dair taahhütte bulunmuştur.

Global Liman'ın Yönetim Kurulu ise, 172 toplantı no ve 13 Mart 2015 tarihli kararı ile halka arz edilen payların borsada işlem görmesinden itibaren bir yıl boyunca sermaye artırımını yapmayacağı ve dolaşımdaki pay miktarını artırmayacağına dair taahhütte bulunmuştur.

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 27.3 no'lu maddesinde yer almaktadır.

2.5. Sulanma etkisi

Mevcut hissedarların halka arzdan pay almamaları durumunda (yeni pay alma haklarını kullanmamaları durumunda) sulanma etkisinin tutarı ve yüzdesi:

Halka Arz Öncesi Pay Başına Defter Değeri (TL)	Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan
Pay Başına Defter Değeri	6,12	6,12
Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri (TL)	Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan
Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri	9,48	10,48
Mevcut Ortaklar için (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)	3,36	4,36
Mevcut Ortaklar için (pozitif) Sulanma Etkisi (%)	54,9%	71,2%
Yeni Ortaklar için Sulanma Etkisi (TL)	10,12	13,02
Yeni Ortaklar için Sulanma Etkisi (%)	51,6%	55,4%

Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi İzahname'nin 29. bölümünde yer almaktadır.

2.6. Halka arzdan talepte bulunan yatırımcıların katlanacağı maliyetler hakkında bilgi

Talepte bulunan yatırımcıların katlanacağı maliyetler, talepte buldukları yatırım kuruluşlarından azami olarak hesap açma ücreti, sermaye piyasası aracının MKK'ya virman ücreti, yatırımcının başka yatırım kuruluşundaki hesabına virman ücreti, EFT ücreti, damga vergisi ve yatırım kuruluşu tarafından yasal durumlar dâhilinde alınabilecek diğer ücretlerden oluşacaktır. Söz konusu maliyetlerin satışa aracılık eden kurumlar bazında dağılımı İzahname'nin 25.3.1. bölümünde verilmektedir.

3. BAĞIMSIZ DENETÇİLER

3.1. Bağımsız denetim kuruluşunun ticaret unvanı, adresi ve sorumlu ortak baş denetçinin adı soyadı:

Şirket'in bağımsız denetim kuruluşu Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. (KPMG International Cooperative üyesi)'dir. Söz konusu bağımsız denetim kuruluşunun adresi Rüzgarlı Bahçe Mah. Kavak Sok. No: 29 Kat: 4-3-2-1-Zemin-2 Kavacık Beykoz 34805, İstanbul'dur. Sorumlu ortak baş denetçi 2014 yılı denetiminde Serkan Erçin, 2013 ve 2012 yılları denetimlerinde Orhan Akova'dır.

3.2. Bağımsız denetim kuruluşlarının/sorumlu ortak baş denetçinin görevden alınması, görevden çekilmesi ya da değişmesine ilişkin bilgi:

Bağımsız denetim kuruluşunun görevden alınması, görevden çekilmesi ya da değişmesi söz konusu olmamıştır. Sorumlu ortak baş denetçi denetim firmasının 2014 yılında değiştirilmiştir. Sorumlu ortak baş denetçi 2014 yılı denetiminde Serkan Erçin, 2013 ve 2012 yılları denetimlerinde Orhan Akova'dır. Orhan Akova'nın Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. içerisinde sorumlulukları değişmiş olup, denetim bölümünden danışmanlık bölümüne geçmiş, süregelen çalışmalarını dolayısıyla ile Grup'un denetimini bir süre daha devam ettirmiş, iş yoğunluğu ve yeni projeler nedeni ile Grup denetim ortağı pozisyonunu Serkan Erçin'e devretmiştir.

4. SEÇİLMİŞ FİNANSAL BİLGİLER

Şirket'in, 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihli konsolide finansal durum tabloları, 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 dönemleri itibariyle konsolide kâr-zarar tablolarından seçilen önemli finansal kalemler aşağıda yer almaktadır.

Finansal Durum Tablosu:

	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş (Yeniden Düzenlenmiş)*	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş
	31 Aralık 2012	31 Aralık 2013	31 Aralık 2014
VARLIKLAR			
Dönen Varlıklar	63.834.199	122.069.999	297.304.164
Nakit ve Nakit Benzerleri	22.245.895	42.676.034	104.570.431
Finansal Yatırımlar	24.691.641	33.045.271	34.953.397
Ticari Alacaklar	3.802.592	11.727.970	18.733.854
- Diğer Ticari Alacaklar	3.802.592	11.727.970	18.733.854
Diğer Alacaklar	5.372.956	21.397.035	111.182.329
- İlişkili Taraflardan Diğer Alacaklar	3.818.050	20.701.331	109.666.354
- İlişkili Olmayan Taraflardan Diğer Alacaklar	1.554.906	695.704	1.515.975
Peşin Ödenmiş Giderler	5.231.446	6.195.724	17.094.231
Cari Dönem Vergisiyle İlgili Varlıklar	541.445	2.977.904	3.806.958
Diğer Dönen Varlıklar	1.948.224	4.050.061	6.962.964
Duran Varlıklar	634.211.162	926.222.717	1.343.325.471
Diğer Alacaklar	5.066.061	5.064.853	5.658.673
- İlişkili Taraflardan Diğer Alacaklar	5.029.659	5.029.659	5.029.659
- Diğer Alacaklar	36.402	35.194	629.014
Finansal Yatırımlar	101.232	101.232	101.232
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar	-	55.469.860	2.815.305
Maddi Duran Varlıklar	93.745.226	197.210.446	221.996.571
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	524.118.948	640.199.050	1.078.240.528
- Şerefiye	22.924.993	27.448.004	29.822.038
- Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	501.193.955	612.751.046	1.048.418.490
Peşin Ödenmiş Giderler	934.490	3.564.493	14.574.722
Ertelenmiş Vergi Varlığı	6.169.513	11.838.676	11.617.246
Diğer Duran Varlıklar	4.075.692	12.774.107	8.321.194
TOPLAM VARLIKLAR	698.045.361	1.048.292.716	1.640.629.635

*31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla ve aynı tarihte sona eren yıla ait konsolide finansal tablolar ve bağımsız denetim raporu'nun dipnot 2.3'te yeniden düzenlenme nedeni açıklanmıştır.

	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş (Yeniden Düzenlenmiş)	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş
	31 Aralık 2012	31 Aralık 2013	31 Aralık 2014
KAYNAKLAR			
Kısa Vadeli Yükümlülükler	60.467.158	119.947.206	108.038.199
Kısa Vadeli Borçlanmalar	546.322	2.684.300	5.005.317
Uzun Vadeli Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları	32.846.469	64.257.003	65.048.484
Ticari Borçlar	4.342.617	9.115.712	11.723.849
- Diğer Ticari Borçlar	4.342.617	9.115.712	11.723.849
Diğer Borçlar	14.761.558	27.691.802	9.304.647
- İlişkili Taraflara Diğer Borçlar	939.896	19.618.359	1.118.840
- İlişkili Olmayan Taraflara Diğer Borçlar	13.821.662	8.073.443	8.185.807
Çalışanlara Sağlanan Faydalar Kapsamında Borçlar	3.350.955	8.845.598	9.702.741
Dönem Kârı Vergi Yükümlülüğü	3.502.554	5.016.668	4.697.304
Kısa Vadeli Karşılıklar	782.317	955.776	1.410.743
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Kısa Vadeli Karşılıklar	419.776	421.548	499.250
- Diğer Kısa Vadeli Karşılıklar	362.541	534.228	911.491
Diğer Kısa Vadeli Yükümlülükler	334.366	1.380.347	1.145.116
Uzun Vadeli Yükümlülükler	186.240.329	475.632.340	975.527.483
Uzun Vadeli Borçlanmalar	83.095.451	339.603.220	711.092.049
Diğer Borçlar	703.176	-	-
- İlişkili Olmayan Taraflara Diğer Borçlar	703.176	-	-
Uzun Vadeli Karşılıklar	1.411.061	19.329.359	34.527.238
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Karşılıklar	1.411.061	3.641.454	3.597.886
- Diğer Uzun Vadeli Karşılıklar	-	15.687.905	30.929.352
Türev Araçlar	-	-	2.689.103
Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	101.030.641	116.699.761	227.219.093
ÖZKAYNAKLAR	451.337.874	452.713.170	557.063.953
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar	426.728.499	379.010.535	405.678.688
Ödenmiş Sermaye	85.000.000	66.253.100	66.253.100
Sermaye Enflasyon Düzeltmesi Farkları	16.583	16.583	16.583
Kâr veya Zararda Yeniden Sınırlandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler veya Giderler	-	32.933	10.325
- Çalışanlara Sağlanan Faydalardaki Aktüeryal Kayıplar	-	32.933	10.325
Kâr veya Zararda Yeniden Sınırlandırılacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler veya Giderler	65.695.417	133.180.880	137.120.647
- Yabancı Para Çevrim Farkları	65.695.417	145.962.087	187.608.037
- Riskten Korunma Kazançları/Kayıpları	-	(12.781.207)	(50.487.390)
Kârdan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler	16.825.353	18.909.630	21.705.317
Ortak Kontrolde Tabi Teşebbüs veya İşletmeleri İçeren Birleşmelerin Etkisi	-	(158.494.494)	(158.494.494)
Geçmiş Yıllar Kârları	229.434.643	231.680.454	290.220.998
Net Dönem Kârı	29.756.503	87.431.449	48.846.212
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	24.609.375	73.702.635	151.385.265
TOPLAM KAYNAKLAR	698.045.361	1.048.292.716	1.640.629.635

Kâr-Zarar Tablosu:

	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş (Yeniden Düzenlenmiş)	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş
	1 Ocak-31 Aralık 2012	1 Ocak-31 Aralık 2013	1 Ocak-31 Aralık 2014
Hasılat	122.390.528	143.526.023	198.279.837
Satışların Maliyeti (-)	(71.614.860)	(78.614.605)	(123.079.036)
Ticari faaliyetlerden brüt kâr	50.775.668	64.911.418	75.200.801
BRÜT KÂR	50.775.668	64.911.418	75.200.801
Pazarlama Giderleri (-)	(519.344)	(489.525)	(1.028.494)
Genel Yönetim Giderleri (-)	(11.164.028)	(12.991.534)	(22.007.422)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	153.562	53.123.121	14.416.491
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	(1.146.748)	(1.041.865)	(15.273.625)
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Kârlarından Paylar	-	9.771.231	42.244.652
ESAS FAALİYET KÂRI	38.099.110	113.282.846	93.552.403
Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	3.683.745	3.096.400	4.938.853
Yatırım Faaliyetlerinden Giderler (-)	(4.589.452)	(49.611)	(817.238)
FİNANSMAN GELİRLERİ/GİDERLERİ ÖNCESİ FAALİYET KÂRI	37.193.403	116.329.635	97.673.518
Finansman Gelirleri	18.819.816	21.868.766	77.057.089
Finansman Giderleri (-)	(18.535.503)	(40.006.801)	(117.832.842)
VERGİ ÖNCESİ KÂR	37.477.716	98.191.600	56.897.765
Vergi Gelir/Gideri	(3.596.562)	(4.948.184)	(4.297.403)
- Dönem Vergi Gideri	(10.354.451)	(9.889.337)	(12.013.140)
- Ertelenmiş Vergi Geliri	6.757.889	4.941.153	7.715.737
DÖNEM KÂRI	33.881.154	93.243.416	52.600.362
Dönem Kârının Dağılımı	33.881.154	93.243.416	52.600.362
-Kontrol Gücü Olmayan Paylar	4.124.651	5.811.967	3.754.150
-Ana Ortaklık Payları	29.756.503	87.431.449	48.846.212
Pay Başına Kazanç			
- Ana ortaklık hissedarlarına ait pay başına kazanç (tam TL)	0,3501	1,1604	0,7373
DİĞER KAPSAMLI GELİR			
Kâr veya Zarar Olarak Yeniden Sınıflandırılacaklar	(33.486.873)	71.338.026	4.090.719
Yabancı Para Çevrim Farklarındaki Değişim	(33.486.873)	84.119.233	41.796.902
Riskten Korunma Kazançları/Kayıpları	-	(12.781.207)	(37.706.183)
Kâr veya Zarar Olarak Yeniden Sınıflandırılmayacaklar	-	32.933	(22.608)
Çalışanlara Sağlanan Faydalardaki Aktüeryal Kayıplar, net	-	32.933	(22.608)
DİĞER KAPSAMLI GELİR/GİDER	(33.486.873)	71.370.959	4.068.111
TOPLAM KAPSAMLI GELİR/GİDER	394.281	164.614.375	56.668.473
Toplam Kapsamlı Gelirin/Giderin Dağılımı	394.281	164.614.375	56.668.473
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	2.426.939	9.664.530	3.905.102
Ana Ortaklık Payları	(2.032.658)	154.949.845	52.763.371

Yatırımcı, yatırım kararını vermeden önce ihraççının finansal durum ve faaliyet sonuçlarına ilişkin ayrıntılı bilgilerin yer aldığı İzahname'nin 10 ve 23 numaralı bölümlerini de dikkate almalıdır.

5. RİSK FAKTÖRLERİ

Halka arz edilecek Global Liman paylarına yatırım yapmak çeşitli riskleri de ihtiva etmektedir. Yatırım kararı alınmadan önce aşağıda ele alınan risk faktörlerinin ve ekleri ile birlikte İzahname'nin tümünün dikkatlice değerlendirilmesi gerekmektedir.

Aşağıda ele alınan riskler, Global Liman yönetiminin İzahname'nin tarihi itibarıyla Grup'u ve bu nedenle de halka arz edilen Global Liman paylarına yapılacak herhangi bir yatırımı esaslı biçimde etkileyebileceğini öngördüğü risklerdir. Söz konusu risklerin herhangi birinin gerçekleşmesi halinde, halka arz edilen Global Liman paylarının değeri düşebilir ve yatırımın tamamının veya bir kısmının kaybedilmesi söz konusu olabilir.

Aşağıda belirtilen riskler karşılaşılan yegâne riskler değildir. Hâlihazırda bilinmeyen ya da Global Liman yönetiminin esaslı olarak addetmediği, ancak gerçekleşmeleri halinde Global Liman'ın faaliyetlerine, faaliyetlerinin sonuçlarına, likiditeye, mali durumuna ve geleceğe yönelik beklentilerine zarar verebilecek ilave risk faktörleri mevcut olabilir.

Risk faktörlerinin aşağıdaki sunuluş sıralaması Global Liman yönetiminin söz konusu risklerin göreceli gerçekleşme olasılığı veya önemi bakımından bir değerlendirmesi şeklinde değerlendirilmemelidir.

5.1. İhraççıya ve faaliyetlerine ilişkin riskler:

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirilmesi, Grup'un buradaki faaliyetlerini kaybetmesini de kapsayan olumsuz sonuçları olabilecek yasal itirazlara maruz kalmaktadır. Bunlara ek olarak, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı hakkındaki imar planlarına da itiraz edilmekte olup, bu itirazlar da Grup'un faaliyetini olumsuz bir biçimde etkileyebilir.

Özelleştirme

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın Ege Liman İşletmeleri'ne ihale edildiği özelleştirme ihalesi sürecindeki Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı aleyhinde kesinleşmiş bir yargı kararı bulunmaktadır. Bu kararlar Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın TDİ'ye iade edilmesi sonucu doğabilir.

İhale: Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28 Nisan 2003 tarihli ve 2003/17 sayılı kararına dayanılarak ve bu karara açıkça atıfta bulunularak özelleştirilmiş ve Öİ ve TDİ ile 2 Temmuz 2003 tarihinde İşletme Haklarının Devri Sözleşmesi'nin imzalanmasıyla Ege Liman İşletmeleri tarafından devralınmıştır. Bu kapsamda, Özelleştirme Yüksek Kurulu, en yüksek teklifi veren Limaş A.Ş.'nin ihale şartnamesi kapsamındaki yükümlülüklerini ifa etmemesi veya işletme haklarının devri sözleşmesini imzalamaktan imtina etmesi halinde, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın 30 yıllık işletme haklarının ikinci en yüksek teklifi veren ve RCCL, Avrasya Yatırım Holding A.Ş. ve Ege Ticaret Ltd.'den oluşan konsorsiyuma verilmesine karar vermiştir. İhale sürecinde Ege Liman İşletmeleri ikinci en yüksek teklifi vermiş ve Öİ, en yüksek teklifi verenin yükümlülüklerini ifa etmemesi gerekçesiyle ihaleye konu hakları Ege Liman İşletmeleri'ne vermiştir.

Yargı Kararı: 25 Haziran 2003 tarihinde, Limaş A.Ş. pay sahiplerinden olan Nilgün Ögünçlü, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ihalesini Ege Liman İşletmeleri'nin kazanmasına ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından verilen onayın iptali amacıyla Aydın 1. İdare Mahkemesi'nde Öİ aleyhine bir dava açmıştır. 2 Haziran 2010 tarihinde, Nilgün Ögünçlü'nün talepleri Aydın 1. İdare Mahkemesi tarafından kabul edilmiş ve mahkeme, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın Ege Liman İşletmeleri'ne ihale edilmesine ilişkin onayının iptaline karar vermiştir.

Temyiz: 13 Eylül 2010 tarihinde, Öİ, Aydın 1. İdare Mahkemesi kararına karşı Danıştay'a temyiz başvurusunda bulunmuştur. Buna ek olarak, aynı tarihte Ege Liman İşletmeleri, müdahil olarak davaya katılmak amacıyla Danıştay'a dilekçe sunmuş ve ayrıca Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin ihaleyi iptal kararına karşı Danıştay'a temyiz başvurusunda bulunmuştur. Danıştay, 8 Mart 2011 tarihinde Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin kararını onayarak Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ihalesinin Ege Liman İşletmeleri'ne bırakılmasına ilişkin onayını iptal etmiştir.

Karar Düzeltme: 7 Eylül 2011 tarihinde Öİ, daha önce Aydın 1. İdare Mahkemesi'ne ve Danıştay'a yaptığı, ancak bu mahkemeler tarafından reddedilen esasa ilişkin aynı iddialara dayanarak, bu kararın düzeltilmesi için Danıştay'a başvurmuştur ("Karar Düzeltme"). 21 Mart 2014 tarihinde, Danıştay Öİ'nin talebini reddederek Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin kararını onamış ve böylece karar kesinleşmiş ve temyiz edilemez hale gelmiştir.

Öİ'nin Yükümlülüğü ve Mevcut Durum: Karar Düzeltme'ye ilişkin nihai kararın verildiği tarih olan 21 Mart 2014 itibarıyla, Öİ, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ihalesine ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulu kararını iptal eden kararı icra etmek ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı TDİ'ye iade edecek işlemleri yapmakla yükümlüdür. Türkiye'nin yakın geçmişinde, Öİ'nin tarafların ihalenin devir ve teslim işlemlerinin gerçekleşmesinden sonra ihaleden önceki durumlarına iade edemedikleri hallerde "ifa imkânsızlığı" nedeniyle ihale onaylarını iptal eden kararları icra etmediği birçok durum bulunmaktadır. Örneğin, Uçak Servisi A.Ş. ("USAŞ"), Türkiye Çimento ve Toprak Sanayi T.A.Ş. ("ÇİTOSAN"), Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.'nin imtiyaz hakkına sahip olduğu Çeşme Limanı, Eti Alüminyum A.Ş., SEKA Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş., Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. ve Karabük Demir Çelik Fabrikaları Kardemir A.Ş. özelleştirmeleri aleyhine karar verilmiş olsa da, bu kararlar bugüne kadar Öİ tarafından icra edilmemiştir. Global Liman yönetimi de özelleştirilmiş bir varlığın ilgili ihale sürecine itiraz edilmesi sonucunda devlete iade edildiği herhangi bir örnekten haberdar değildir.

Diğer yandan, Bakanlar Kurulu 12 Eylül 2011 tarihinde aldığı P.2011/4 sayılı kararıyla ("2011 Kararı"), Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.'nin imtiyaz hakkına sahip olduğu Çeşme Limanı, Eti Alüminyum A.Ş., SEKA Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş. Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmelerinin iptali de dâhil olmak üzere, nihai devir sözleşmeleri uyarınca tamamlanmış ve pratikteki ifa imkânsızlıkları nedeniyle geri dönülemez olan bazı özelleştirme işlemlerinin iptali için verilen mahkeme kararlarını icra etmemeye karar vermiştir.

Özelleştirme Yüksek Kurulu, geçmişteki bu yaklaşımıyla tutarlı olarak, 7 Ağustos 2014 tarihinde aldığı 2014/82 sayılı kararla ("2014 Kararı"), Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın iadesi talebiyle ilgili herhangi bir işlem yapmayacağını da karara bağlamıştır. 2014 Kararı'ndan kısa bir süre sonra, 11 Eylül 2014'te 4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu'na Geçici Madde 26'ya ("Geçici Madde 26") ekleyen yeni bir kanun yürürlüğe girmiştir. Geçici Madde 26'ya göre, iptal kararlarının ilgili işletme hakkı devri sözleşmelerinin ihlaline ilişkin haller haricinde, 11 Eylül 2014'ten en az 5 yıl önce yatırımcılara nihai devri gerçekleştirilen özelleştirilmiş varlıkların iadesine yönelik olarak mahkemeler tarafından verilen iptal kararları hakkında Öİ'nin hiçbir işlem yapamayacağı düzenlenmektedir.

Geçici Madde 26'nın yürürlüğe girmesi üzerine Öİ, 17 Eylül 2014 tarihinde 31388994-102 S K009 / 6534 sayılı teyit yazısını Ege Liman İşletmeleri'ne göndererek ("Öİ'nin Teyidi"), Öİ'nin 2014 Kararı ve Özelleştirme Kanunu'ndaki Geçici Madde 26 uyarınca Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmesine ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun onayının iptali hakkındaki mahkeme kararlarının icrası için herhangi bir işlem yapmayacağını teyit etmiştir. Öİ'nin Teyidi'nde Öİ ayrıca Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın Öİ'ye iadesini icra etmek için dava açmayacağını teyit etmiş ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı işletme haklarının devri sözleşmesi uyarınca işletmeye devam edebileceğini Ege Liman İşletmeleri'ne bildirmiştir.

2 Ekim 2014 tarihinde Anayasa Mahkemesi Geçici Madde 26'ya iptal etmiştir. Gerekçeli karar 1 Ocak 2015 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmış ve bu karar yayımlanma tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

İzahname tarihi itibarıyla, Öİ özelleştirme kararını iptal eden mahkeme kararını icra etmemiştir. Özelleştirme davasının davacılarının Öİ'nin ret kararını iptal etmek üzere idare mahkemelerinde başka bir dava açarak itiraz etme ihtimalleri bulunmaktadır. Ancak Öİ, 2011 Kararı ve 2014 Kararı'nın geçerli ve yürürlükte olduğu gibi başka iddialarda bulunabilir ve iptal edilen hükmün yasalastığı anda Ege Liman İşletmeleri'nin özelleştirilmesini geçerli kıldığını ve bu hükmün Anayasa Mahkemesi tarafından iptalinin geçmişe etkili olamayacağını ileri sürebilir. Mahkeme Öİ'nin bu kararı icra etmesine karar verir ve Öİ bu karara uymazsa, Öİ ve yöneticilerinin hukuki ve cezai sorumluluğu doğabilir.

Anayasa Mahkemesi'nin Geçici Madde 26'nın iptaline ilişkin 2 Ekim 2014 tarihli kararına rağmen, Grup, Öİ'nin Teyit yazısında Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmesinin iptali hakkındaki mahkeme kararını icra etmeyeceğine ya da Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın Öİ'ye iade edilmesi için dava açmayacağına ilişkin açık beyanına ve Ege Liman İşletmeleri'ne Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı

işletme haklarının devri sözleşmesi uyarınca işletmeye devam etmesini bildirmesine dayanarak, Öİ'nin herhangi bir işlem yapmayacağını tahmin etmektedir.

2011 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı Öİ tarafından mahkeme dosyasına sunulduğu ve davaya aslen katılan taraflara bu şekilde tebliğ edildiği ve davaya aslen katılan tarafların söz konusu karardan bu şekilde haberdar olmasından itibaren 60 günlük dava açma süresi sonra erdiğinden hareketle, söz konusu davaya aslen katılan taraflarca 2011 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı'nın iptali için dava açılmayacağı düşünülmektedir. Bunlara ilaveten Grup, yukarıda belirtilen "ifa imkânsızlığı" gerekçesiyle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki hissesini elden çıkartmakla yükümlü olmayacağına da inanmaktadır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı için potansiyel tazminat: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmesi hakkındaki onayını iptal eden mahkeme kararının Öİ tarafından icra edilmesi, Öİ'nin Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın mülkiyetini TDİ'ye devretmek için bir dava açması ve bu dava sonucunda devrin fiilen gerçekleşmesi halinde, Ege Liman İşletmeleri artık Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı işletme hakkına sahip olmayacak ve limandan elde ettiği gelirleri kaybedecektir. Bu durumda Ege Liman İşletmeleri bundan kaynaklanan bazı zararlarını talep etmek amacıyla Öİ aleyhine dava açma hakkına sahip olacaktır. Bazı durumlarda Grup'un Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na yaptığı yatırımlara ilişkin zararların (diğer bir deyişle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı imtiyazı için Öİ'ye ödenen meblağın, yeni inşa edilen binaların ve diğer yapıların ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na yapılan diğer yatırımların) tazminine karar verilebilecek olmasına rağmen, yoksun kalınan kârdan doğan zararların ispatlanmasının ve tahsil edilmesinin daha zor olacağına inanılmaktadır. Ancak Ege Liman İşletmeleri, Öİ'ye ödenen meblağın faizini ve imtiyazın geri kalan süresine ilişkin olarak yoksun kalınan kârı da talep edebilir. Global Liman'ın bildiği kadarıyla daha önce özelleştirilmiş bir varlığın ilgili idareye iade edildiği örnek bir olay gerçekleşmemiş olması nedeniyle (ki bu da Grup'un Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın Grup'ta kalacağına ilişkin inancını güçlendirmektedir), Global Liman, tazminat ve ilgili zamanlama hakkında açıkça örnek teşkil edebilecek herhangi bir tazminat davasından da haberdar değildir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın yukarıda sözü edilen tüm zararlarının tazmininin, Grup'un borçları muaccel olduğunda ödemesi için nakit akışında yetersizlik yaratmayacağına dair garanti verilememektedir. Bu davanın olası sonuçları kapsamında Grup'un finansal tablolarına hiçbir karşılık kaydedilmemiştir ve ileride bu davaya ilişkin karşılık ayrılmasının gerekli olmadığına dair garanti verilememektedir.

Grup yukarıda belirtilen nedenle iyimser olsa da, mahkeme kararının icra edilmesi halinde, Grup'un Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki faaliyetlerinin sona erdirilmesi gerekecek ve bu da Grup'un faaliyetini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini ciddi bir şekilde ve olumsuz yönde etkileyecektir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, 2014 yılında Grup'un gelirlerinin %18,0'ına ve Grup'un konsolide FVAÖK'ünün %17,0'ına, 2013 yılında ise Grup'un gelirlerinin %21,8'ine ve Grup'un konsolide FVAÖK'ünün %15,2'sine tekabül etmiştir. Öte yandan, böyle bir durumda, Ege Liman İşletmeleri'nin Öİ'ye karşı doğan zararların tazminine ilişkin dava açma hakkı olacaktır.

İmar Planları

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın imar planları aleyhine de itirazlar bulunmaktadır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı hakkındaki imar planı ilk olarak 29 Haziran 2004 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından çıkartılmıştır. Bu imar planının yerine sırasıyla 2006 ve 2010 imar planları çıkarılmıştır.

Şu anki 2011 imar planı, daha önceki 2006 ("İmar Planı") ve 2010 imar planlarıyla birlikte, bu imar planlarında limanın niteliğinin değişikliğine itiraz amacıyla bölge sakinleri ve Kuşadası Belediyesi tarafından yapılan yasal itirazlara tabidir. Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin İmar Planı'nı iptal eden 9 Kasım 2009 tarihli kararı sonucunda, Kuşadası Belediyesi Ege Liman İşletmeleri'ne verilmiş inşaat ruhsatını ve yapı kullanım iznini iptal etmiş ve daha sonra bir yapı tatil zaptı ve akabinde de 2010 ve 2011'de sırasıyla yıkım ve tahliye kararları vermiştir. Ege Liman İşletmeleri, Kuşadası Belediyesi'nin bu kararlarına itiraz etmiştir ve bu itirazları an itibariyle mahkemelerde görülmeye devam etmektedir. Bu itirazların zamanlamasını ve sonuçlarını tahmin etmek oldukça güçtür. Her ne kadar, Danıştay'ın da bu davaya ilişkin kararında belirttiği üzere o günkü imar planlarına uygun olarak inşa edilen bina ve yapılar, bina ve yapı sahiplerine bedelleri ödenmeden yıkılamayacaksa da, söz konusu itirazların başarılı olması halinde, Grup, Ege Ports-Kuşadası Limanı'ndaki alışveriş merkezini yıkmak zorunda kalabilir, bu da Grup'un

faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyetlerinin sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini önemli derecede olumsuz biçimde etkileyecektir. Bu davalar hakkında Grup'un mali tablolarına karşılık kaydedilmemiştir ve gelecekte de bu karşılıkların ayrılmasına gerek olmayacağından emin olunamamaktadır.

2006'da çıkartılan imar planı aleyhine açılan dava, ilk derece mahkemesinde karara bağlanması, teyiz incelemesinin Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskân Bakanlığı aleyhine sonuçlanması sonrasında bakanlığın karar düzeltmeye başvurması üzerine mevcut durum itibariyle karar düzeltme incelemesi aşamasındadır. 2010 ve 2011'de çıkartılan imar planları aleyhine açılan davalar devam etmektedir ve 15 Ekim 2014 tarihinde verilen yürütmenin durdurulması kararları sebebiyle imar planları hâlihazırda yürürlükte değildir. Ege Liman İşletmeleri söz konusu karara itiraz etmiş ve yürütmenin durdurulmasının kaldırılmasını talep etmiştir. Söz konusu dava hala devam etmektedir. Grup, bu konular hakkında "kazanılmış haklar" doktrininin uygulanmasını sağlayan Danıştay'ın içtihatları ışığında, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki yapıların yıkılmasına gerek olmayabileceğine inanmaktadır ("Kazanılmış haklar" doktrini, imar hukukunda da uygulanan ve iyi niyetli bir kişinin geçerli bir yapı kullanım iznine dayanarak ya da geçerli imar planı uyarınca yapı kullanım izninin verilmesi ihtimaline güvenerek yaptığı yapıların, daha sonra söz konusu imar planının iptal edilmesi halinde, yıkılmaması gerektiği esasına işaret etmektedir).

Danıştay tarafından Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İmar Planı'nın 2009 yılında iptal edilmesinden sonra, Kuşadası Belediyesi bu plan uyarınca verilmiş olan inşaat ruhsatını ve yapı kullanım iznini iptal etmiş ve 14 Ocak 2010'da Ege Liman İşletmeleri, Kuşadası Belediyesi'nden sahip olduğu inşaat ruhsatının ve yapı kullanım izninin iptal edildiğini belirten bir bildirim almıştır.

Ege Liman İşletmeleri, 25 Ocak 2010 tarihinde Aydın 1. İdare Mahkemesi'nde Kuşadası Belediyesi'ne karşı bir dava açarak, Belediye'nin inşaat ve yapı kullanım ruhsatlarının iptaline ilişkin kararının iptalini talep etmiştir. 28 Ocak 2010 tarihinde, Aydın 1. İdare Mahkemesi Ege Liman İşletmeleri'nin inşaat ve yapı kullanım ruhsatlarının iptali hakkında yürütmeyi durdurma kararı vermiştir. Ancak Aydın 1. İdare Mahkemesi nihayetinde davayı 6 Mayıs 2011 tarihinde reddetmiş ve Ege Liman İşletmeleri bu kararı yürütmeyi durdurma talebiyle teyiz etmiştir. Danıştay, yürütmeyi durdurma talebini 17 Ağustos 2011 tarihinde ve teyiz başvurusunu 20 Şubat 2014 tarihinde reddederek Aydın 1. İdare Mahkemesi kararını onamıştır. Ege Liman İşletmeleri karar düzeltme başvurusunda bulunmuş olup, dava hâlen devam etmektedir.

Kuşadası Belediyesi, 18 Haziran 2010 tarihinde bir yapı tatil zaptı düzenleyerek Ege Liman İşletmeleri'nin 1 Haziran 2006 tarihli imar planına göre binalarda değişiklik yapmasını engellemiştir. Bu kararın iptali için açılan davada Aydın 1. İdare Mahkemesi davayı reddetmiş ve Ege Liman İşletmeleri ve TDİ bu kararı teyiz etmişlerdir. Dava hâlen Danıştay'da görülmektedir ve an itibariyle yürütmeyi durdurma kararı bulunmamaktadır. Danıştay, teyizi reddetmiş ve Aydın 1. İdare Mahkemesi kararını 20 Şubat 2014 tarihinde onamıştır. Ege Liman İşletmeleri karar düzeltme başvurusunda bulunmuş ve dava hâlen devam etmektedir.

Kuşadası Belediyesi, 18 Ekim 2010 ve 13 Temmuz 2011 tarihlerinde, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda 2004 tarihli imar planına uygun olmayan binaların sırasıyla yıkılması ve tahliye edilmesi gerektiğine karar vermiştir. Ege Liman İşletmeleri, bu iki işlem için Aydın 1. İdare Mahkemesi'nde Kuşadası Belediyesi aleyhine iki ayrı dava açarak Kuşadası Belediyesi'nin ilgili kararlarının iptal edilmesini talep etmiştir. Aydın 1. İdare Mahkemesi davaları 30 Mart 2012 tarihinde reddetmiştir. Ege Liman İşletmeleri kararı teyiz etmiş ve Danıştay teyizi kabul ederek, kazanılmış haklar doktrininin Ege Liman İşletmeleri'nin davasına uygulanamayacağı, ancak söz konusu zamanda geçerli olan imar planlarına uygun olarak inşa edilen bina ve yapıların değerleri sahiplerine ödenmeden yıkılmayacakları gerekçesiyle Aydın 1. İdare Mahkemesinin kararını 20 Şubat 2014 tarihinde bozmuştur. Kuşadası Belediyesi bu karara ilişkin olarak karar düzeltme başvurusunda bulunmuş olup Danıştay 28 Ocak 2015 tarihinde karar düzeltme isteminin reddine karar vermiştir; tahliye ile ilgili davada ise, Danıştay 24 Aralık 2014 tarihinde karar düzeltmenin reddine karar vermiştir.

Öte yandan, yeni bir imar planı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın eski adı) tarafından 28 Ekim 2010 tarihinde onaylanmıştır. 28 Ekim 2010 tarihinde Kuşadası Belediyesi tarafından bu imar planının iptali talebiyle Danıştay nezdinde dava açılmıştır. Danıştay'ın 6. Dairesi imar planına ilişkin yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

Ege Liman İşletmeleri yürütmenin durdurulması kararını temyiz etmiş ve Danıştay itirazı kabul edip yürütmenin durdurulması kararını kaldırmıştır. Geçici Madde 26'nın Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesinin ardından, Kuşadası Belediyesi, Danıştay'ın yürütmenin durdurulması talebine ilişkin vermiş olduğu ret kararına itiraz etmiş ve Danıştay davacının bu talebini kabul etmiş ve sözü edilen gelişmeler ışığında yürütmenin durdurulmasının gözden geçirilip bu hususta yeniden karar verilmesini belirtmiştir. Danıştay'ın 6. Dairesi bu hususu yeniden gözden geçirmiş ve 15 Ekim 2014 tarihinde yürütmenin durdurulması kararı vermiştir. Ege Liman İşletmeleri bu karara itiraz etmiş ve yürütmenin durdurulmasının kaldırılmasını talep etmiştir. Dava görülmeye devam etmektedir.

Nilgün Ögünçlü ve ortakları Danıştay'da dava açmış ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın 31 Ocak 2011 tarihli imar planının iptalini talep etmişlerdir. Dosya Danıştay'ın 6. Dairesi tarafından incelenmiş ve 15 Ekim 2014 tarihinde yürütmenin durdurulması kararı verilmiştir. Ege Liman İşletmeleri karara itiraz etmiş ve yürütmenin durdurulması kararının kaldırılmasını talep etmiştir. Dava görülmeye devam etmektedir.

Ege Liman İşletmeleri, 2011 yılında güncellenmiş imar planı temelinde yapı ruhsatı başvurusunda bulunmuş olup bu talep Kuşadası Belediyesi tarafından 30 Mart 2011 tarihinde reddedilmiştir. Ege Liman İşletmeleri Aydın 1. İdare Mahkemesi nezdinde Kuşadası Belediyesi'nin bu ret kararının iptali için dava açmıştır. Ancak Aydın 1. İdare Mahkemesi, Ege Liman İşletmeleri'nin bu talebini reddetmiş olup Ege Liman İşletmeleri temyiz talebinde bulunmuştur. Danıştay Ege Liman İşletmeleri'nin yürütmenin durdurulması talebini reddetmiş olup, dava hala devam etmektedir.

Aynı zamanda, Ege Liman İşletmeleri, yakın bir geçmişte Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı binaları için çıkartılacak yeni bir imar planı hakkında Kuşadası Belediyesi ile bir mutabakata varmıştır ve bu imar planının Bakanlık tarafından yakında çıkartılması ve mevcut imar planlarının yerine geçmesi ve bu imar planlarına ilişkin hukuki uyumsuzlukları çözüme kavuşturması beklenmektedir. Grup, bu imar planının çıkartılması halinde, bu planın yukarıda belirtilen davalarda verilecek aleyhe kararların etkisini ortadan kaldıracığına inanmaktadır.

(i) Bu imar planı davalarının Ege Liman İşletmeleri aleyhine kesin olarak karara bağlanması, diğer bir deyişle ilgili imar planlarının iptal edilmesi veya Kuşadası Belediyesi kararlarının onaylanması, (ii) herhangi bir yeni imar planı uygulanmaması ve (iii) etkilenen bina ve yapıların değerlerinin Ege Liman İşletmeleri'ne eksiksiz olarak ödenmesi halinde, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki bazı ticari faaliyetler; yapı tatil zaptı, ruhsat iptalleri ve bazı bina ve yapıların yıkılması nedeniyle sona erebilecektir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda inşa edilen alışveriş merkezinin yıkılması, bu alışveriş merkezini işleten üçüncü kişilerin Ege Liman İşletmeleri'nden tazminat talep etmelerine neden olabilir. Global Liman yönetimi, kazanılmış haklar doktrininin Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na tam olarak uygulanacağına dair garanti verememektedir. Global Liman yönetimi, ilgili yapı tatil zaptlarının Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda inşa edilen alışveriş merkeziyle alakalı olduğuna ve bu kararların yolcu limanı ile alakalı binalar ve yolcu limanındaki yapılarla alakalı olmadığına inanmaktadır. Kuşadası Belediyesi, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesi iptalleri sebebiyle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na ilişkin işyeri açma ve çalışma ruhsatını 31 Ocak 2014 tarihinde iptal etmiştir. İmar planı ile alakalı karar ve uyumsuzluklara dayanan bu iptal kararı daha sonra, Kuşadası Belediyesi tarafından söz konusu işyeri açma ve çalışma ruhsatının Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın yolcu limanı faaliyetleri ile alakalı olması sebebiyle yanlışlıkla iptal edildiği ve işyeri açma ve çalışma ruhsatının iptalinin yanlış olması gerekçesi ile 5 Ocak 2015 tarihinde kaldırılmıştır ve işyeri açma ve çalışma ruhsatının hala geçerli olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla Global Liman yönetimi, bu kararların ve bağlantılı davaların Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki yolcu limanı faaliyetlerini etkilemeyeceğini düşünmektedir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki alışveriş merkezinin yıkılması, buradan gelirlerin Şirket'in toplam gelirleri içindeki oranının %2,7 olması sebebiyle, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini olumsuz yönde etkileyebilir.

Yukarıda açıklandığı üzere, Ege Liman İşletmeleri, yakın bir geçmişte Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı binaları için çıkartılacak yeni bir imar planı hakkında Kuşadası Belediyesi ile sözlü bir mutabakata varmıştır ve bu imar planının Bakanlık tarafından yakında çıkartılması beklenmektedir. Grup, bu imar planının çıkartılması halinde, bu planın yukarıda belirtilen davalarda verilecek aleyhe kararların yerini alacağına inanmaktadır. Ancak yine de bu sözlü anlaşma yeni bir imar planı çıkarılması yönünde veya çıkarılması durumunda, bu planın yukarıda belirtilen davalarda verilecek aleyhe kararların etkisini ortadan kaldıracığına ilişkin bir garanti teşkil etmemektedir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın sınırları dâhilinde bulunan araziler üzerinde Çevre ve Orman Bakanlığı'nun TDİ'den henüz miktarı belirli olmayan bir tahsis bedeli talebi söz konusu olup bu talebin Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne yöneltilmesi riski vardır.

Özelleştirilen Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın sınırları dâhilinde bulunan arazilerin bedelsiz şekilde TDİ'ye tahsis edilmesinin yeniden ve bu defa bedelli izne konu edilmek üzere iptali sonucunda bu defa bedelli izin ve tahsisinin gerektiğine ilişkin TDİ aleyhine kesinleşmiş bir yargı kararı bulunmaktadır.

Tarım Bakanlığı adına Orman Genel Müdürlüğü (daha sonra söz konusu müdürlük Çevre ve Orman Bakanlığı bünyesine dâhil olmuştur) 21 Eylül 1964 tarihli protokolle Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın da üzerinde bulunduğu çeşitli arazileri Bayındırlık Bakanlığı Demiryolları ve Limanlar İnşaat Dairesi Reisliği lehine 6831 sayılı kanunun 17. maddesine istinaden 99 yıllığına bedelsiz olarak tahsis etmiştir.

Daha sonra inşa edilen Antalya Limanı, Bakanlar Kurulu'nun 8 Mayıs 1973 tarihli kararı ile 6237 sayılı kanun uyarınca Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'na (TDİ'nin o zamanki ismi) devredilmiştir.

Tahsis amacı dışında (lojman, eğitim ve dinlenme tesisi vb.) kullanımların olduğunun şikayeti üzerine, Orman Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü (Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın o zamanki ismi) teftiş kurulu inceleme sonucu 25 Ağustos 2000 gün ve 17-5 sayılı rapor düzenlemiştir. Söz konusu rapor doğrultusunda, 21 Ekim 2002 gün ve KDN 5.053/797-850 sayılı Orman Bakanlığı'nın Bakanlık olurlu işlem ile söz konusu bedelsiz tahsis bu defa bedelli izne konu edilmek üzere iptal edilmiş ve Antalya Orman Bölge Müdürlüğü Orman İşletme Müdürlüğü tarafından, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin Orman Genel Müdürlüğü'nden yeniden izin alınması gerektiği yönünde 31 Ocak 2003 tarih ve 03 Kd 29-3/179 sayılı işlem tesis edilmiştir.

TDİ, 21 Ekim 2002 tarih ve KDN 5.053/797-850 sayılı Orman Bakanlığı'nın Bakanlık olurlu işleme karşı Antalya 1. İdare Mahkemesi'nde dava açmış, mahkeme Orman Bakanlığı'nın Bakanlık olurlu işlem ile söz konusu tahsisin yeniden izne konu edilmek üzere iptal edilmesini 15 Şubat 2005 tarihli kararı ile hukuka uygun bulmuş ve karar Danıştay'ın 12 Mart 2007 tarihli onama kararı ile kesinleşmiştir.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ise Antalya Orman Bölge Müdürlüğü Orman İşletme Müdürlüğü'nün Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin orman idaresinden tahsise ilişkin yeni bir izin alması gerektiğine dair 31 Ocak 2003 tarih ve 03 Kd 29-3/179 sayılı işlemine karşı Antalya 1. İdare Mahkemesi'nde dava açmış, ancak mahkeme 12 Mayıs 2005 tarihli kararı ile Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri aleyhine karar vermiş ve karar Danıştay'ın 26 Ocak 2007 tarihli onama kararı ile kesinleşmiştir.

Mahkeme kararlarının kesinleşmesi üzerine, Çevre ve Orman Bakanlığı (Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın o zamanki ismi) Orman Genel Müdürlüğü, TDİ'ye 8 Haziran 2007 tarih ve B.18.1.OGM.0.07.05.240.050-797/2143 sayılı bir yazı ile Port Akdeniz-Antalya Limanı sınırları dâhilinde bulunan 266, 267 ve 270 numaralı parsellerin kullanımının izinli hale getirebilmesi için bedelli izin talebinde bulunulmasını ve liman hizmetleri dışında kullanılan eğitim ve dinlenme tesislerinin Orman Genel Müdürlüğü'ne geri teslim edilmesini talep etmiş ve TDİ'den bu 266, 267 ve 270 numaralı parseller üzerinde çeşitli amaçlar için kurulmuş ve üçüncü kişilere işletirilen tesislerden tahsil edilen bedellerden belirli bir oranda pay verilmesine ilişkin yeni bir protokol taslağı iletmiştir. TDİ ile yakın zamanda yapılan görüşmelerde TDİ, liman hizmetleri dışında kullanılan eğitim ve dinlenme tesislerini Orman Genel Müdürlüğü'ne geri teslim ettiğini sözlü olarak beyan etmiştir.

Bunlara rağmen Antalya Limanı'nın TDİ'ye devrine ilişkin Bakanlar Kurulu'nun 8 Mayıs 1973 tarihli kararı hâlen yürürlüktedir.

Grup, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından açılan davanın karar gerekçesinde her ne kadar Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından yeniden izin alınması gereğinden söz edilmekteyse de bu gerekçenin 21 Kasım 2002 tarih ve KDN 5.053/797-850 sayılı tahsis iptali olurunda iznin TDİ tarafından alınması gerektiğinin belirtilmesi karşısında Port Akdeniz-Antalya Limanı'na karşı fiili uygulanma imkânının olmadığını düşünmektedir. Kaldı ki, Çevre ve Orman Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü, 8 Haziran 2007 tarih ve B.18.1.OGM.0.07.05.240.050-797/2143 sayılı bir yazısı ile ilgili iznin TDİ tarafından alınması gerektiğini TDİ'ye bildirmiş, Port Akdeniz-Antalya Limanı'na bu yönde hiçbir talepte bulunmamıştır.

Grup'un bilgisi dâhilinde, TDİ ile Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından söz konusu bedelli tahsis konusunda henüz anlaşma sağlanmış ve dolayısıyla ilgili araziler için henüz bedelli izin alınabilmiş değildir.

TDİ ile Çevre ve Orman Bakanlığı'nın söz konusu bedelli tahsis konusunda anlaşamaması ve TDİ'ye karşı bu bedeli tahsil cihetine gitmeyi tercih etmemesi halinde, Çevre ve Orman Bakanlığı'nın TDİ'den talep ettiği henüz belirli olmayan bu bedeli Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nden talep etmesi riski söz konusu olabilir. Ancak, böyle bir bedelin Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından Çevre ve Orman Bakanlığı'na ödenmek durumunda kalınması halinde, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ÖİB, TDİ ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri arasında imzalanan "İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi"nin 7. maddesinin son fıkrası uyarınca TDİ'ye henüz belirli olmayan bu bedel için rücu etme hakkına sahiptir. Orman Genel Müdürlüğü'nün TDİ'ye 8 Haziran 2007 tarih ve B.18.1.OGM.0.07.05.240.050-797/2143 sayılı yazısında da İşletme Devir Hakkı Sözleşmesi'nin 7. maddesi uyarınca tahakkuk edilecek bedellerden TDİ'nin sorumlu olduğu belirtilmiştir.

İzahname tarihi itibarıyla, yeniden bedelli tahsis başvuru yapılmasına dair 31 Ocak 2003 tarih ve 03 Kd 29-3/179 sayılı işlem hariç Çevre ve Orman Bakanlığı'nın Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nden herhangi bir talebi veya Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından herhangi bir bedel ödenmesine ilişkin bir talebi bulunmamaktadır.

Türk limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetini yalnızca Türk bayrağı çekme hakkı bulunan gemilerin verebileceğine ilişkin hükme uyum sağlanması hakkında bazı belirsizlikler bulunmakta olup Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü'nün Şirket'in Türkiye'de bulunan limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini verip veremeyeceğini yeniden gözden geçirmesi riski bulunmaktadır.

Kabotaj Kanunu, Türk limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin sadece Türk bayrağı çekme hakkı bulunan gemiler tarafından verilebileceğini belirtmektedir. TTK'nın 940. maddesi uyarınca belirtilen diğer koşulların yanı sıra, Türk kanunları uyarınca kurulup şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğu Türk ortaklarda bulunan şirketlerin sahip oldukları gemiler Türk bayrağı çekme hakkına sahip olabilmektedir. Türk hukukuna göre, doğrudan veya dolaylı olarak halka açık bir şirketin sahip olduğu liman işletmelerinin bu şartı sağlayıp sağlayamayacağı hususunda bazı belirsizlikler bulunmaktadır.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin olarak Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü (eski adı Denizcilik Müsteşarlığı) Teftiş Kurulu 12 Ağustos 2011 tarih ve 7-11 sayılı Teftiş Raporu tanzim etmiştir. Bu rapora göre, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin nihai ana pay sahibi olan Global Yatırım Holding paylarının %99,99'u borsada işlem gören bir halka açık şirket olduğundan, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin maliki olduğu gemilerin Türk bayrağı çekme hakkı bulunmadığından kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde kullanılmayacağı belirtilmiştir.

Global Liman, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Kurul arasında geçen ve bakanlık görüşüne göre Şirket paylarının halka arzının, Türk limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti veren işletmecilere uygulanan kanunlardaki gerekliliklere aykırılık teşkil etmediğini belirten dolayısıyla da teftiş raporunda tespit edilen sorunu ortadan kaldıran yazışmalardan haberdardır. İleride Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü'nün Şirket'in Türkiye'de bulunan limanlarındaki tüm kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri hakkında tekrar inceleme başlatması halinde, Şirket'in Türkiye'de bulunan limanlarında bu hizmetleri verip veremeyeceğinin yeniden gözden geçirilmesi riski bulunmaktadır.

Grup, liman operasyonlarına özgü risklerden etkilenebilir ve bu risklerin neden olduğu zararlar tamamen sigorta teminatı kapsamında olmayabilir.

Liman operasyonlarının kendilerine özgü, bilhassa da yükün elleçlenmesine ilişkin riskleri bulunmaktadır. Bunlar, aşağıdaki ihtimalleri kapsayabilir:

- Gemilerin iskelelere çarpması veya karaya oturması gibi deniz kazaları;
- Olumsuz hava koşullarından ya da deprem, sel ve çalkantı gibi doğal afetlerden ve diğer kazalardan (makine ve ekipman arızaları ya da bunların gereği gibi çalışmaması) kaynaklanan hasarlar ve

- Sigorta kapsamında olmayan mekanik arızaların, insan hatalarının, savaşın, terörist saldırıların, çeşitli ülkelerdeki siyasi eylemlerin, grevlerin ve olumsuz hava şartlarının neden olduğu iş kesintileri.

Malların limanlara demiryoluyla, kamyonla ve sair yöntemlerle taşınmasının kesintiye uğraması da limanların operasyonlarını ciddi bir şekilde etkileyebilir. Bunlara ek olarak, liman operasyonlarının liman dâhilindeki rutin bakımların, yenilemelerin veya inşaatların yapılması için zaman zaman kesintiye uğraması veya durdurulması gerekebilir. Global Liman yönetimi, liman güvenliğinin hırsızlık ve diğer suçlar ile terörist faaliyetler ile bağlantılı riskler için kritik önem taşıdığını ve tur gemisi ve ticari gemi şirketlerinin liman seçerken ilk olarak dikkate aldıkları konulardan biri olduğunu da düşünmektedirler. Grup, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği (“ISPS”) koduna riayet etmeye çalışmakta olup, ISPS kodu limanların riskleri değerlendirmesi için uluslararası bir çerçeve sunmaktadır. Grup ayrıca terminallerinde genel kabul görmüş endüstri standartlarını sağlayan güvenlik standartlarına sahip olduğuna inansa da, güvenlik sistemlerinden hiçbiri Grup'un limanlarına uğrayan yolcu ve yük gemilerini tamamen koruyamayabilecektir. Uygulamada, bir gemi, uğradığı önceki limanlarda gereğince izlendiğini ve incelendiğini gösteren bir ISPS kodu belgesine sahipse, liman sadece bu geminin varması üzerine sınırlı incelemeler yapmakla yükümlüdür. Dolayısıyla Grup, Grup'unki kadar katı güvenlik kontrollerine sahip olmayabilecek başka limanların güvenlik prosedürlerine de ister istemez bir dereceye kadar güvenmektedir. Güvenlik ihlalleri, suç teşkil eden eylemler veya terör eylemleri, Grup için işletme maliyetlerinin artmasının ve şerefyesinin kaybedilmesinin yanı sıra dava ihtimaline, hukuki sorumluluğa ve limanın geçici olarak kapatılmasına yol açabilir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup, Türk Hukuku'nun ve proje finansmanı düzenlemelerinin gerektirdiği sigortalara sahiptir. Ancak Grup, sahip olduğu sigortaların faaliyetlerden kaynaklanabilecek tüm zarar veya yükümlülükleri karşılamaya yeteceğine dair garanti verememektedir. Bilhassa maruz kalınan zararın miktarının kolaylıkla belirlenemediği ya da Grup'un itibarının sigorta kapsamında olmayan bir zarara uğradığı hallerde, sigortanın yetersizliği ortaya çıkabilir. Bunlara ek olarak, Grup, gerekli veya uygun bulunduğu sigorta türlerini veya seviyelerini sürdüremeyebilir ve makul bulunduğu primlerle sigorta yaptıramayabilir. Grup'un yukarıdaki risklerden herhangi biri sonucunda maruz kaldığı zararların sigorta kapsamında olmaması veya sigortanın kapsamının yeterli olmaması halinde, bu zararlar Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un başarısı üst yönetim ekibine ve diğer kilit çalışanlarına bağlıdır.

Grup'un rekabet pozisyonunu koruması ve iş stratejisini uygulaması, 2010 yılından beri birlikte olduğu üst yönetimine ve her limandaki diğer kilit çalışanlarına bağlıdır. Grup, bu kilit kişilerden hizmet alabilmek için rekabet etmek zorundadır. Üst yönetimin hizmetlerinin kaybedilmesi veya azalması ya da kalifiye personelin işe alınmaması, elde tutulamaması veya motive edilememesi, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup nispeten kısa bir sürede ciddi bir büyüme ve gelişme yaşamıştır ve Global Liman yönetimi, büyümenin sürekliliğinin Grup'un öngörülebilir geleceğe yönelik stratejisinin önemli bir unsuru olmaya devam etmesini beklemektedir. Grup'un faaliyetlerinin operasyonel karmaşıklığı ve yönetiminin sorumlulukları bu büyüme nedeniyle artmış ve üst yönetim kaynakları üzerindeki baskı da artmıştır.

İş uyuşmazlıkları Grup'un operasyonlarını etkileyebilir.

Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla 679 çalışanı bulunmaktadır ve Grup'un faaliyetleri işgücünün verimliliğine bağlıdır. Grup'un çalışanları sadece Port Akdeniz-Antalya Limanı ve Adria-Bar Limanında sendikalaşmış olup, sendikal çalışanlar 31 Aralık 2014 itibarıyla toplam çalışanların yaklaşık %76'sını temsil etmektedir. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı işleten Grup şirketi olan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, limandaki ekipman operatörlerini, denizci personeli ve bazı vasıfsız işçileri temsil eden bir sendikayla toplu iş sözleşmesine taraftır. Mevcut toplu iş sözleşmesi 1 Ocak 2014 tarihinden beri yürürlüktedir ve süresi 31 Aralık 2016 tarihinde sona ermektedir. Adria-Bar Limanını işleten Grup şirketi olan JSC Bar, mevcut durumda limandaki sendikayla bir toplu iş sözleşmesine taraftır. Mevcut toplu iş sözleşmesi 17 Ocak 2014 tarihinden beri yürürlüktedir ve süresi 16 Ocak 2017'de sona ermektedir.

Global Liman, Grup'un Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda ve Adria-Bar Limanında her iki taraf için de kabul edilebilir iş sözleşmelerini müzakere etmeye devam edebileceğine dair garanti verememektedir.

İş sözleşmelerinin her iki taraf için de kabul edilebilir şartlarla yenilenememesi veya Grup'un işgücüsüyle iyi ilişkilerin sürdürülebilmesi iş uyuşmazlıklarına neden olabilir ve bu iş uyuşmazlıkları da işi durdurmalara, grevlere, sair işçi eylemlerine ve iş güçlüklerine (işgücü maliyetinin artması dâhil) neden olabilir ve bunlar da Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un faaliyetleri ve finansal durumu, bulaşıcı bir hastalık salgınından etkilenebilir.

Grup'un, hem lojistik olarak yükün hem de yolcuların iki farklı yer arasında seyahat etmesi açısından, seyahat ticari ve yolcu limanlarının temel unsurudur. Bulaşıcı bir hastalığın salgın halini alması, Grup'un faaliyette bulunduğu ülkelerin ekonomilerini, Grup'u ve Grup'un faaliyetini olumsuz yönde etkileyebilir. Buna örnek olarak, Batı Afrika'da baş gösteren Ebola virüsü salgını gösterilebilir.

Global Liman'ın liman operasyonlarındaki çalışanlara ek olarak, limanları ziyaret eden ticari gemilerin veya yolcu gemilerinin mürettebatı veya yolcuları da Ebola virüsü hastalığı gibi bulaşıcı bir hastalığa yakalanmış veya hastalık şüphesi taşıyor olabilir ve bu da kamu sağlığı kanunları uyarınca limanda karantina uygulanmasına yol açabilir. Bu durum, söz konusu limandaki operasyonları kesintiye uğratabilir ve bu da Grup'un faaliyetlerini ve finansal pozisyonunu olumsuz yönde etkileyebilir. Bu tip bulaşıcı bir hastalığın daha da yayılması ya da hastalıklardan etkilenen ülkelerin hükümetlerinin bu tür potansiyel salgınlara karşı önlemler alması, Grup'un operasyonlarını ya da Grup'un tedarikçilerinin ve müşterilerinin hizmetlerini veya operasyonlarını ciddi bir şekilde kesintiye uğratabilir ve bu da Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini olumsuz yönde etkileyebilir.

Ticari limanlarla ilgili hizmetlere ilişkin talep, dış ticaret hacmine, ticaretin serbestleştirilmesine, yük ticareti hacimlerine, emtia ve yakıt fiyatlarına ve Global Liman'ın kontrolünün dışındaki diğer faktörlere bağlıdır.

Grup'un ticari limanı olan Port Akdeniz-Antalya Limanı ağırlıklı olarak bu limanın bulunduğu bölgede üretilen ürünlerin ihracına yönelik kullanılmaktadır. Söz konusu ihracat faaliyetleri, mermerin Çin'i de kapsayan küresel piyasalara, kromun Kuzey Avrupa'ya ve çimento'nun Avrupa, Kuzey Afrika ve Ortadoğu'ya ihracını kapsamaktadır. Dolayısıyla, Grup'un ticari liman hizmetlerine ilişkin talep, inşaat malzemelerine yönelik bölgesel talepten ve Türk tedarikçilerin rekabet gücünden önemli ölçüde etkilenmektedir. Söz konusu talep ayrıca dış ticaret hacimlerinden, yük ticareti hacimlerinden, emtia ve yakıt fiyatlarından da etkilenmektedir. Ayrıca bu talep, hem küresel piyasalardaki hem de Grup'un müşterilerinin önemli ihraç pazarlarındaki genel ekonomik koşulların değişimine karşı da hassasiyet gösterebilir. Bunun bir sonucu olarak, ekonomik koşulların kötüleşmesi halinde ihraç mallarına talep azalabilir ve bu da ihracat hacmini ve sonuç olarak bu malların limanlardan sevkiyat hacimlerini azaltabilir. Örneğin 2014 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndan sevkiyat edilen konteyner hacimlerinin %77'si, Çin'e yapılan mermer ihracatından oluşmaktadır ve bu hacmi ağırlıklı olarak 2,2 trilyon ABD Doları büyüklüğe sahip Çin inşaat endüstrisi yön vermektedir. Çin'deki inşaat faaliyetlerinin ya da Çin'in Türk mermerine olan talebinin azalması halinde, mermer ihraç ve sevkiyat hacimleri de azalacaktır.

Ticari liman hizmetlerine ilişkin gelirleri etkileyebilecek diğer faktörler, taşıma şekillerindeki ve hava koşullarındaki değişiklikler, gümrükten çekmedeki gecikmeler, silahlı çatışmalar, ambargolar ve grevler ile diğer limanlar ve farklı yük taşıma yöntemleri ile rekabeti de kapsamaktadır. Grup'un ticari liman hizmetlerine yönelik talepteki ciddi düşüşler veya düşüş beklentileri, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un faaliyetleri, ticari ve ekonomik yaptırımların uygulanmasından etkilenebilir.

Grup'un operasyonları, Grup'un Birleşmiş Milletler, Avrupa Birliği ve onların üye devletleri de dâhil olmak üzere Birleşik Devletler veya diğer hükümetler ya da kuruluşlar tarafından uygulanan ticari ve ekonomik yaptırımlara ve diğer kısıtlamalara maruz kalmasına neden olabilir. Bilhassa düzenlemeler, Grup'un bazı ülkelerde veya bazı kuruluşlarla iş yapmaktan ya da iş yapan müşteriler edinmekten kaçınmasını gerekli kılabilir. Yaptırım kuralları oldukça komplikedir ve ilgili ülke sınırları dışında da

uygulanabilir. Grup ayrıca sahip olduğu limanların faaliyette buldukları bölgelerde tek taraflı hükümet müdahalesi ve düzenlemesi riskine de maruzdur. Bu riskler, belirli alanlarda ticaret yapılmasını yasaklayan veya ticaret koşullarını değiştiren yaptırımları ve gemilerin durdurulması, gemi operasyonlarının veya yerel mülkiyet şartlarının sınırlandırılması, akdi hakların kaybedilmesini ve gemilere el koyulması gibi kısıtlayıcı işlemleri kapsamaktadır, ancak bunlarla sınırlı değildir. Örneğin Global Liman'ın Türkiye'deki faaliyetleri, Türkiye'nin İran için önemli bir transit noktası olması nedeniyle bilhassa etkilenebilir. Bu olaylardan herhangi biri veya ilişkili kanun veya yönetmeliklerin herhangi bir ihlali, Global Liman'ın limanlarının işletme maliyetlerini arttırabilir, Global Liman'ın gelirlerini azaltabilir veya belirli ticaret rotalarının işletilmesini engelleyebilir ve bu da Global Liman'ın itibarını, faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup, ilave liman tesislerini devralma ve başarılı bir şekilde entegre etme veya devralmalarından beklediği faydaları elde etme kabiliyeti de dâhil olmak üzere, gelecekteki büyüme planlarına ilişkin belirsizliklerle karşı karşıyadır.

Grup, son birkaç yılda hem yeni imtiyazlar elde ederek hem de bu imtiyazlara sahip kuruluşlardaki hissedarlık oranını arttırarak faaliyetlerini genişletmiştir. Bilhassa yolcu limanı faaliyetlerine yönelik olarak, Akdeniz içinde ve dışında, yeni imtiyazların ve özel limanların seçici bir şekilde iktisap edilmesi, Grup'un stratejisinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Ancak Grup'un bu konuda başarılı olacağına dair garanti vermek mümkün değildir. Bu genişleme stratejisinin, borçlanma ve halka arz gelirlerinin yanı sıra, faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışlarıyla da finanse edilmesi beklenmektedir. Ancak dış finansman ve bu finansmanın maliyeti, birçoğu Grup'un kontrolü dışında olan çeşitli faktörlere bağlıdır. Global Liman, dışarıdan finansman sağlayabileceğine ve sağlayabildiği takdirde bunu ticari açıdan makul şartlarla sağlayabileceğine dair herhangi bir güvence verememektedir. Bunlara ek olarak, Grup'un stratejik yatırımlar yoluyla amaçlanan büyümeyi gerçekleştirme becerisi "***Grup geçmişteki ve gelecekteki devralmalarıyla bağlantılı risklere maruz kalmaktadır***" başlığı altında belirtilen faktörlerden etkilenmektedir.

Ayrıca gelecekteki devralmaların rekabetçi ihale süreçleri içermesi muhtemeldir ve Grup söz konusu ihalelerde en düşük teklifi veremeyebilir ya da ihale şartlarına uyamayabilir. Bunlara ek olarak, söz konusu ihaleler, ihaleleri düzenleyen idari makamların siyasi veya sair sübjektif değerlendirmelerine veya onaylarına tabi olabilir ve bu da sonuca ilişkin ek bir belirsizlik yaratmaktadır. Grup ihaleyi kazansa dahi, kamu altyapısı ihalelerinin Türkiye'de ve diğer ülkelerde genel olarak ihale koşullarının ihlali veya kamu menfaatlerinin olumsuz yönde etkilenmesi iddiasıyla yasal itirazlara sıkça maruz kalmaları nedeniyle, Grup'un devralmayı tamamlayabileceğine dair garanti verilmesi mümkün değildir. Söz konusu davalardaki davacılar, genel olarak ihaleyi kazanamayanlar, ihaleden olumsuz etkilenen kamu çalışanları veya işleme ilişkin menfaati olan diğer kişilerdir. Grup'un iktisaplar yoluyla büyüme stratejisini gerçekleştirememesi, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup, yeni imtiyazlar elde etmede başarılı olduğu ölçüde, önemli miktarda nakit harcamak, borç altına girmek ve sair türde giderler yapmak zorunda kalabilir. Bilhassa gelecekte elde edilecek imtiyazlar, borçluluğun artmasına ve yönetim kaynakları üzerinde önemli miktarda baskıya neden olabilir. Buna ek olarak, Global Liman, ileride gerçekleştirilecek devralmaların, Grup'un bu imtiyazların entegrasyonu için yaptığı veya yapacağı masrafları karşılamaya yetecek oranda fayda sağlayacağına dair garanti verememektedir. Ayrıca gelecekte elde edilecek imtiyazlar, Grup'un mevcut imtiyazları kapsamında işlettiği limanlar kadar başarılı olamayabilir. Dolayısıyla Grup, son dönemdeki büyüme oranını gelecekte de koruyabileceğine dair garanti verememektedir. Bunlara ek olarak, Grup'un geniş kapsamlı büyüme stratejisi başarısız olabilir ve Grup'un gelecekteki gelirleri ve kârlılığı açısından beklenen faydayı yaratamayabilir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup, mevcut durumda, öngörülen sermaye giderleri için herhangi bir hükümet onayına gerek olmayacağını düşünmekle beraber, bazı koşullarda, büyüme stratejisi doğrultusunda gelecekte gerçekleştirebileceği inşaat projelerine ilişkin hükümet onayları almak zorunda kalabilecektir. Grup'un söz konusu onayları alabileceğine dair garanti verilememektedir ve bu onayların alınamaması, Grup'un planlanan projeleri tamamlamasını engelleyebilecektir. Bu onayların alınamaması Grup'un faaliyetlerini,

finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un mevcut ve gelecekteki borçları, faaliyetlerini ve finansal durumunu olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup geçmişte yatırımlarıyla bağlantılı olarak satın alma finansmanı kullanmıştır ve nispeten düşük bir kaldıraç oranını korumaktadır. 2014 yılının Kasım ayında, Grup büyüme stratejisini finanse etmek için 250 milyon ABD Doları değerinde tahvil ihraç etmiştir ve büyüme stratejisiyle bağlantılı olarak gelecekte ek borçlanmada bulunabilecektir. Borç, niteliği gereği, şirketlerin gelirlerdeki azalışlara, giderlerdeki ve faiz oranlarındaki artışlara ve ekonomideki, piyasadaki ve endüstrideki olumsuz gelişmelere karşı daha hassas olmasına yol açabilmektedir. Borçlu bir şirketin gelirleri ve net varlıkları da, borcun hiç alınmamış olması durumuna kıyasla, daha büyük bir oranda artma veya azalma eğilimindedir. Kaldıraç, ayrıca bu tür şirketlerin stratejik devralmalarda bulunmasını kısıtlayabilmekte ya da stratejik olmayan elden çıkartmalarda bulunmasına neden olabilmekte ve ilave finansman elde etme kabiliyetlerini sınırlandırabilmektedir. Buna ek olarak, Global Liman gibi sabit maliyetleri nispeten yüksek olan şirketler, yüksek borç seviyelerini yönetmekte daha büyük güçlükler yaşayabilmektedirler. Grup'un borcunu önemli miktarda arttırması halinde, yukarıdaki sonuçlar Grup'taki şirketleri ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir ve bu da Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Ayrıca, 2014 yılının Kasım ayında Grup tarafından yapılan 250 milyon ABD Doları değerindeki eurotahvil ihracı ve Grup'un diğer borçlandırıcı sözleşmeleri, Grup'un belirli işlemleri gerçekleştirmesini sınırlandıran çeşitli taahhütler içermektedir. Bu taahhütler Grup'un ve iştiraklerinin:

- ilave mali borçluluk yaratmalarını veya bunları garanti etmelerini veya itfa edilebilir pay ihraç etmelerini;
- teminat vermelerini ve
- varlıklarından herhangi birini konsolide etmelerini, birleştirmelerini veya satmalarını veya başka bir şekilde elden çıkarmalarını

sınırlandırmaktadır.

Grup'un yukarıdaki işlemlerden herhangi birini gerçekleştirmesinin önemli ölçüde sınırlandırılması, Grup'un faaliyetleri, finansal durumu, faaliyet sonuçları veya geleceğe yönelik beklentileri üzerinde olumsuz etkilere sahip olabileceği gibi; Grup'un amaçladığı büyüme stratejisini gerçekleştirebilmesini de olumsuz şekilde etkileyebilir.

Grup'un stratejisi gelecekte rekabet kurumlarının sınırlamalarına tabi olabilir.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre Grup, 2013 yılında Türkiye yolcu limanı hizmetleri (uğrayan yolcu gemilerinin toplam sayısına göre) içerisinde yaklaşık %39 pazar payına ve Türkiye'de deniz yoluyla ihracat (konteyner adedine göre) içerisinde yaklaşık %3 pazar payına sahip olmuştur (Kaynak: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx, erişim tarihi: 10 Nisan 2015). Global Liman yönetimi, Grup'un ilave limanların işletme haklarını devralmada başarılı olduğu ölçüde pazar payını arttırmasını beklemektedir. Global Liman yönetimi, mevcut durumda, geçerli olan tekel kurulmasını önleyici düzenlemelerle uyumlu olduğunu düşünse de, pazar payındaki ciddi bir artışın rekabet kurumları tarafından herhangi bir adli takibat veya soruşturma başlatılmasına neden olmayacağına dair garanti verilememektedir. Herhangi bir adli takibat veya soruşturma sonucunda, Grup aleyhine karar verilmesi halinde, Grup'un rekabeti kısıtladığı kabul edilen bazı faaliyetlerde bulunması yasaklanabilir ve/veya Grup'a mali cezalar uygulanabilir. Söz konusu yasaklar veya mali cezalar, Grup'un stratejik hedeflerini gerçekleştirme kabiliyetini zedeleyebilir ve Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un faaliyetlerine ilişkin uzun vadeli beklentileri kısmen Grup'un geliştirme planlarını uygulayabilmesine bağlıdır.

Grup'un uzun vadeli iş geliştirme planları, limanlardaki kapasite geliştirmelerinin zamanında tamamlanması, söz konusu kapasiteye yönelik talebin doğru bir şekilde değerlendirilmesi ve bu planların uygulanmasına ilişkin lisanslar ile diğer hükümet ve düzenleyici kurum onaylarının zamanında alınması gibi, bazıları Grup'un kontrolü dışında olan, çeşitli faktörlere bağlıdır. Bunlara ek olarak, sermaye yatırımı programının bir ile iki yıl arası bir sürede tamamlanması beklenmekte olup, bu süre içerisinde Grup kontrolü dışındaki bir dizi inşaat ve işletme riskleriyle sair risklere maruz kalacaktır. Ayrıca Grup'un (i) işbu İzahname'nin 6.2.3. başlığı altında açıklanan sermaye yatırımı programından elde edeceği gelirin ilgili inşaat ve geliştirme maliyetlerini karşılamaya yeterli olacağı, (ii) sermaye yatırımı programına ilişkin finansal hedeflerini yakalayabileceği ya da (iii) söz konusu yatırımların kapasite fazlasına veya sair şekilde verimsizliğe yol açmayacağı kesin değildir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un Türkiye dışındaki ülkelerde faaliyetlerini artırması ek risklere maruz kalmasına neden olabilir.

Son iki yılda Grup, Karadağ, Barselona ve Lizbon'daki limanlarda pay sahibi olmak ve BPI vasıtasıyla Malaga ve Singapur'daki limanlarda dolaylı olarak pay sahibi olmak suretiyle Türkiye dışındaki faaliyetlerini genişletmiştir. Uluslararası genişlemeyle bağlantılı olarak, çoğu Grup'un kontrolünün dışında olan önemli riskler bulunmaktadır. Bu riskler arasında yasal ve düzenleyici gerekliliklere uyum sağlamanın karmaşıklığı da yer almaktadır. Bu durumda, yapılanma kararları ve yerel hukuka riayet, birbiriyle çelişen kanunlar ve düzenlemeler nedeniyle daha zor olabilir. Bunlara ek olarak, söz konusu bölgelerin küresel finansal krizden, Avro bölgesindeki krizden ve gelişmekte olan piyasalara tesir eden diğer olaylardan etkilenebilen ekonomik istikrarı, Grup'un faaliyetlerini de etkileyebilir. Grup, gelecekte Türkiye dışındaki yatırımlarını arttırdıkça daha fazla riske maruz kalacaktır. Türkiye dışında yapılması beklenen yatırımlar sonucunda Grup yabancı limanlar hakkındaki uyuşmazlıklarda, yabancı mahkemelerin yetkisine tabi olabilir ve bu da öngörülemeyen veya olumsuz sonuçlara neden olabilir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup geçmişteki ve gelecekteki devralmalarıyla bağlantılı risklere maruz kalmaktadır.

Grup son yıllarda Akdeniz çevresinde birtakım ticari limanlar ve yolcu limanları devralmıştır. Grup, gelecekte başka devralmalar da gerçekleştirebilir. Devralma yoluyla büyüme, yönetimin zamanının önemli bir kısmının, faaliyetlerden, liman devralmalarını takip etmeye ve tamamlamaya yönelmesi gibi, faaliyet sonuçlarını olumsuz yönde etkileyecek riskler içermektedir. Devralmalar ilave borçluluğa, maliyetlere, şarta bağlı yükümlülüklerle ve değer kaybı ile amortisman giderlerine de neden olabilir ve bunların hepsi Grup'un işini, finansal durumunu ve faaliyet sonuçlarını ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Bunlara ek olarak devralmalar, Grup'un, aşağıdakileri de kapsayan faaliyet güçlükleri ve çeşitli risklere maruz kalmasına neden olabilir:

- Yeni elde edilen imtiyazları mevcut faaliyetlerle başarılı bir şekilde entegre etmesini;
- İlave yönetim kontrolleri ve kurumsal yönetim yapıları uygulamasını
- Yeni devralınan limanların pazarlama, finans, hazine ve BT gibi paylaşılan kaynaklarının mevcut Grup yapısında başarılı bir şekilde merkezileştirilebilmesi;
- Müşterileriyle, tedarikçileriyle, yüklenicileriyle, kredi verenleriyle ve ortak girişim ortaklarını da kapsayan diğer üçüncü kişilerle ilişkilerini sürdürmesini, genişletmesini veya geliştirmesini;
- Yeni personelin istihdam edilmesi ve eğitilmesi ya da çalışan sayısının azaltılması dâhil olmak üzere, elde edilen imtiyazların çalışanlarıyla ilişkilerini sürdürmesini, genişletmesini veya geliştirmesini;

- Artan sermaye ihtiyaçlarını karşılamaya yeterli finansmanın bulunması;
- Yeni mevzuat ve düzenlemelerin gerekliliklerine uyum sağlama yükümlülüğü;
- Genel ekonomik koşullar, piyasa koşulları veya öngörülemeyen iç zorluklar nedeniyle beklenen gelirlerin elde edilememesi veya gecikmesi halinde meydana gelebilecek nakit akışı eksikliklerinin finanse edilebilmesi ve
- Devralınan limanların değerinin beklenenden düşük olabilmesi ya da azalabilmesi ve üstlenilen borçların beklenenden fazla olması.

Devralmalarla bağlantılı olan veya devralmalardan kaynaklanan faaliyet güçlüklerini ve riskleri başarılı bir şekilde yönetememek, Grup'un faaliyetlerini, mevcut ve gelecekteki gelirlerini, net gelirini, nakit akışlarını ve finansal durumunu olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un yolcu limanı ağına dâhil olduktan sonra, Grup'un kendisini çekici ve kârlı bir destinasyon ağı olarak konumlandırma ve yolcu gemisi işletmecilerine pazarlama kabiliyeti, devralınan şirketlerin Grup'a başarılı bir şekilde entegrasyonu için büyük önem taşıyacaktır. Entegrasyonlarda karşılaşılan güçlükler, maliyetlerin beklenenden fazla ve/veya tasarrufların beklenenden az ya da sinerjilerin beklenenden az olmasına neden olabilir.

Grup'un gerekli yönetim kaynaklarını sağlayamaması ve büyümesini başarılı bir şekilde yönetememesi halinde ya da Grup'un yeni elde edilen işletme imtiyazlarına ilişkin olarak fiilen yaptığı giderlerin bütçelenen giderlerden fazla olması halinde, Grup'un stratejik amaçlarını gerçekleştirme becerisi zedelenebilir ve Grup, inşaat maliyetleri bütçesinin aşılması ve gecikmeler gibi ek risklere maruz kalabilir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde, Grup'un faaliyetleri, finansal durumu, faaliyet sonuçları veya geleceğe yönelik beklentileri üzerinde önemli bir olumsuz etkisi olabilir.

Grup ortaya çıkacak devralma fırsatlarını keşfetmeye devam etmektedir ve bu süreçte stratejik planlarının tutarlı bir şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Liman ihale süreci ve önceki devralmalara ilişkin süreçlerin doğası gereği, devralma öncesinde yapılan durum tespiti çalışmalarına (ki Grup'un devralma esnasında her zaman kapsamlı verilere tam erişim imkânı olmamaktadır) ve bugüne kadar gerçekleştirilen entegrasyon çalışmalarına rağmen, bütün finansal unsurların tamamen ve/veya doğru bir şekilde değerlendirildiğine dair ve bilinmeyen veya beklenmedik finansal risklerin ortaya çıkmayacağına dair garanti verilememektedir. Bu durum, söz konusu devralmanın Grup üzerindeki etkisinin başlangıçta tahmin edilenden farklı olmasına sebep olabilir.

Buna ek olarak, Global Liman'ın büyüme stratejisi ve liman alım süreçleri başarılı olamayabilir ve halka arz edilen payların sahiplerine pozitif getiri sağlayamayabilir. Satın alımlar, Global Liman'ın faaliyetlerini sektöre uğratabilir ve yönetimin günlük faaliyetlere yeterli ilgi göstermesine engel olabilir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde, Grup'un faaliyetleri, finansal durumu, faaliyet sonuçları veya geleceğe yönelik beklentileri üzerinde önemli bir olumsuz etkisi olabilir.

Gelecekteki satın alımlar ile bağlantılı giderleri finanse etmek amacıyla, Grup halka arz edilecek ilave paylar çıkarabilir. Yeni satın alımların finansmanına ilişkin olarak halka arz edilecek yeni payların çıkarılması, halka arz sonucu pay sahibi olanların menfaatlerini önemli ölçüde azaltabilir.

Global Yatırım Holding, Şirket'i kontrol etmeye devam edecek olup halka arz edilecek payların sahiplerinin menfaatlerine uygun olarak hareket etmeyebilir.

Global Liman'ın ana şirketi olan Global Yatırım Holding, fiyat istikrarını sağlamakla yetkilendirilmiş aracı kurum tarafından, fiyat istikrarı sağlanmasına yönelik olarak Global Yatırım Holding adına piyasadan satın alınabilecek payların fiyat istikrarı süresi sonunda Global Yatırım Holding'e devredilebilmesi ve ek pay satışı olmasına bağlı olarak Global Liman'ın paylarının maksimum %63,61'ine sahip olacak ve Şirket'in olağanüstü işlemlerinin ve kurumsal belgelerindeki değişikliklerin onaylanması da dâhil olmak üzere, Şirket'in faaliyetlerini ve ilişkilerini kontrol etmeye devam edecektir. Global Yatırım Holding, Şirket'in kurumsal belgelerine ve Türk hukukuna uyumlu olmak kaydıyla, halka arz edilecek payların sahiplerinin menfaatlerine uygun olarak hareket etmekle yükümlü değildir. Global Yatırım Holding'in amaçlarının, halka arz edilecek payların sahiplerinin amaçlarından farklı olduğu

durumlar olabilir. Global Yatırım Holding, Şirket'in halka arz edilecek payların sahiplerinin menfaatleriyle çelişen stratejik hedeflere yönelmesini sağlamayı tercih ettiği takdirde, halka arz edilecek payların sahipleri bu eylemler nedeniyle dezavantajlı konuma düşebilirler.

Grup, iştirakleri ve ortak kontrole tabi diğer bağlı şirketleri üzerinde hâkimiyet kullanma kabiliyeti de dâhil olmak üzere, ortak girişimlere ilişkin risklere tabidir.

Grup'un, faaliyetlerinin bir kısmını, kısmen sahip olduğu iştirakleri ve etkin çoğunluk hissesine sahip olduğu veya olmadığı ortak kontrole tabi diğer bağlı şirketleri vasıtasıyla yürütmeye devam etmesi beklenmektedir. Örneğin Grup'un, Adria-Bar Limanı'nda %64,5 oranında, Lisbon Cruise Terminals Lda'da nihai olarak %46,2 oranında ve Creuers vasıtasıyla Malaga ve Singapur limanlarında dolaylı pay sahipliği bulunmaktadır. Grup'un iştiraklerinden ve bağlı şirketlerinden bazıları üzerindeki kontrol kabiliyeti, Grup'un kontrolü altında olmayan üçüncü kişilerin işbirliğine bağlıdır veya bağlı hale gelebilir. Grup'un yatırım yaptığı limanların sorunsuz olarak işletilmesi ve finansal açıdan başarılı olması için Grup ile diğer hissedarlar arasındaki işbirliği kritik öneme sahiptir. Grup'un yatırım yaptığı kuruluşlardaki karar alma süreçlerine hâkim olamaması halinde, faaliyetlere ilişkin, finansal, hukuki veya idari kararlar, Grup desteklemese veya kabul etmese dahi, diğer hissedarlar tarafından alınabilir. Bunlara ek olarak, Grup, diğer hissedarlarla kilitlenme hallerine, uyuşmazlıklara, davalara veya diğer anlaşmazlıklara taraf olabilir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde, Grup'un yatırım yaptığı limanların başarılı bir şekilde yönetilmesini ve geliştirilmesini engelleyebilir ve bu da Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un faaliyetlerinin başarısı, imtiyaz hakkına sahip olunan limanlardaki gümrüksüz ve diğer ek satışlara da bağlıdır.

Grup'un yolcu limanlarından elde ettiği gelirlerin bir kısmı Grup'un işlettiği limanlardan transit geçen yolculara yapılan gümrüksüz satışlara ve diğer satışlara bağlıdır. 2014 yılında Creuers (Barselona) gelirinin %9,8'i, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı gelirlerinin %16,2'si, Bodrum Yolcu Limanı gelirlerinin %8,9'u ve Port Akdeniz-Antalya Limanı gelirlerinin %2,7'si, yolcu limanlarındaki perakende satışına ilişkin imtiyaz düzenlemelerinden sağlanmıştır. Dolayısıyla Grup'un performansı, yolcuların harcama davranışlarındaki değişikliklerden etkilenmektedir. Yolcuların harcama davranışları ve yolcu trafiği, özellikle, tüketici güveni, tüketici kredisi masrafları ve bu kredilere ulaşılabilirlik, enflasyon veya deflasyon, işsizlik seviyesi, faiz oranları ve döviz kurları gibi genel ekonomik eğilimlerden önemli miktarda etkilenmektedir.

Yolcuların harcama davranışları, güvenlik prosedürleri başta olmak üzere, liman prosedürlerini düzenleyen kanun ve yönetmeliklerdeki değişikliklerden etkilenir. Yolcuların harcama davranışlarını, limanda kalış sürelerini ve yolcu trafiğini olumsuz yönde etkileyen her türlü durum, Grup'un satışlarını ve buna bağlı olarak Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini olumsuz yönde etkileyebilir.

Ayrıca, Grup'un yurtdışında faaliyetlerini sürdürdüğü ülkeler, bazı ürün kategorileri için gümrüksüz satış uygulamasını değiştirebilir veya durdurabilir. Gümrüksüz ürünlerin satışı için ilgili gümrük ve vergi kurumlarından (ülkeden ülkeye değişebilen) izinler, lisanslar ve sertifikalar alınması gerekmektedir. Söz konusu sertifikaların, lisansların ve izinlerin verilmesi, muhafaza edilmesi veya yenilenmesi için gerekli koşulların değişmesi ve Grup'un bu yeni koşullara uyum sağlayamaması halinde, Grup, faaliyet gösterdiği herhangi bir limanda veya belirli ürün kategorilerinde gümrüksüz satış düzenlemesi altındaki imtiyazlarını kullanma hakkını kaybedebilir. Bu durum, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

5.2. İhraççının içinde bulunduğu sektöre ilişkin riskler:

Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren şirketlerin operasyonları, limanların işletilmesinin tabi olduğu imtiyaz düzenlemelerini de kapsayan yasal düzenlemelere tabidir. Bu düzenlemeler kapsamında izin ve ruhsatların alınmaması ve yasal düzenlemelerdeki değişiklikler Grup'u ve sektörde faaliyet gösteren tüm şirketleri olumsuz etkileyebilir.

Grup ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketler, liman operasyonlarını yürütürken, bir dizi yerel, ulusal ve uluslararası kanunlara, düzenlemelere ve standartlara uymak zorundadır. Bunlara ek olarak, Grup, limanlarının her birinin maliki olan devlet kuruluşu tarafından verilen uzun süreli işletme imtiyazı

kapsamında operasyonlarını yürütmektedir. Ayrıca Grup ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketler, limanlardan her biri için, işletme ruhsatı da dâhil, çeşitli ruhsat ve izinleri almak, muhafaza etmek ve yenilemek zorundadır.

Grup'un imtiyaz sözleşmelerinin çoğu belirli bir süre için verilmiştir ve Grup'a söz konusu sözleşmelerin sürelerini uzatma hakkını vermemektedir. Grup'un mevcut imtiyaz sözleşmelerinin ortalama 17 yıl geçerlilik süresi bulunmaktadır ve bu sözleşmelerden hiçbirinin süresi 2019'dan önce sona ermeyecektir. Tek istisna, Creuers (Barselona)'daki B Terminali'ne (eski ismiyle C Terminali) ilişkin imtiyazdır. Bu imtiyaz, BLİ tarafından yıllık bazda verilmektedir ve bu nedenle ruhsatın süresi sona ermeden önce ruhsat yenileme başvurusu yapılması gerekmektedir. BLİ, işletme ruhsatının süresini uzatmak ya da bu ruhsatı yenilemek zorunda değildir; ancak diğer terminallere ilişkin imtiyazların alındığı tarihten beri bu ruhsatı her yıl yenilemektedir. 2003 yılından beri C Terminalinin işletme hakkı yıllık kiralama şeklinde verilmektedir. Barselona Liman Başkanlığı yıllık kiralamaları başlangıç tarihinden itibaren 13 yıldır Creuers firmasına vermektedir (en son uzatım 2016 yılına kadar uzatılmıştır). Barselona Liman Başkanlığı, boyutları ve yolcu kapasitesi dolayısı ile işlemleri iki terminalce yapılabilen Allure of the Seas gemisinin B ve C terminallerinde beraber karşılanabilmesi için, her iki terminali birbirine bağlayan yolcu geçiş köprüsü (concourse) için yatırım yapmaktadır. Bu yatırım planlaması Barselona Liman Başkanlığı'nın yıllık uzatımlarını Creuers firmasına vereceği yorumunu desteklemektedir.

6 Haziran 2013 tarihinde, Anayasa Mahkemesi, 4706 sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un, Türkiye Cumhuriyeti Hazine Müsteşarlığı'na ait olan gayrimenkulleri ya da kıyı tesislerini bir aynı hakka dayanarak veya Özelleştirme Kanunu gibi özel bir kanun uyarınca bir kullanım ruhsatına dayanarak işleten yatırımcıların sözleşme sürelerinin sonunda ilgili idari makamlara işletme haklarının otomatik olarak uzatılması için başvuruda bulunmalarını müstesna tutan 8. maddesini iptal etmiştir.

Anayasa Mahkemesi'nin bu hükmü iptal etmesinden sonra, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ve Bodrum Yolcu Limanı'na ilişkin işletme haklarının uzatılması için ilgili makamlara başvurmuşlardır.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri tarafından yapılan bu başvurular ilgili makamlarca reddedilmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri, ilgili ret kararlarının iptali ve liman işletme haklarının uzatılması için yetkili idare mahkemelerinde dava ("Süre Uzatımı Davaları") açmışlardır. Ege Liman İşletmeleri'nin açmış olduğu dava reddedilmiş olup, temyiz talebi üzerine dava Danıştay incelemesindedir.

Süre Uzatımı Davaları'nı kazanmadığı takdirde, Grup'un, bir imtiyaz sözleşmesinin süresinin sona ermesini takiben limanı işletme haklarını sürdürebilmek için yeni bir ihaleye girmesi ve bu ihalede başarılı olması gerekecektir. Grup'un Süre Uzatımı Davaları'nda başarılı olacağına, Grup'un imtiyaz sözleşmelerinin yenileneceğine veya Grup'un bu tür yeni ihaleleri kazanabileceğine dair garanti verilememektedir.

İmtiyaz sözleşmeleri, özel liman işletmecilerine, yatırım yükümlülükleri de dâhil olmak üzere azımsanamayacak yükümlülükler ve kısıtlamalar, ve ilk dönem için azami tarifeler uygulayabilir. Grup'un mevcut tarife sınırlama dönemleri sona ermiştir. Ancak Global Liman gelecekte bu tür yükümlülükler veya kısıtlamalar içeren imtiyaz sözleşmeleri akdedebilir.

Bunlara ek olarak, liman işletmecileri imtiyaz sözleşmelerinin, ruhsatların ve izinlerin şartlarına riayet etmedikleri takdirde bu imtiyaz sözleşmeleri, ruhsatlar veya izinler feshedilebilir ya da para cezası verilebilir. Bilhassa yerel, ulusal veya uluslararası düzenlemelerin şartları birbirleriyle tutarsız olabileceği için, Grup'un imtiyaz sözleşmelerinin tüm şartlarına riayet etmeye devam edeceğine ya da diğer tüm düzenleme ve izin şartlarına riayet edeceğine dair garanti verilememektedir. Grup tüm şartlara riayet etse dahi, bu imtiyazlar, izinler ve ruhsatlar, ulusal acil durumlar gibi bazı istisnai durumlarda sürelerinin sona ermesinden önce iptal edilebilir. Bir İHDS kapsamında temerrüde düşülmesi de dâhil olmak üzere, düzenlemelere riayet edilmemesi, aşağıdakileri de kapsayan ciddi adli, idari veya hukuki cezalara ve sair olumsuz etkilere neden olabilir:

- Düzenleyici kurum incelemelerinin artması;

- Finansman sözleşmeleri kapsamında temerrüde düşülmesi;
- Sigorta teminatı kapsamında olmayan veya sigorta teminatını aşan zararlara ilişkin mahkeme kararları;
- Sigorta poliçelerinin iptal edilmesi veya bu poliçeler kapsamındaki primlerin arttırılması;
- Bilhassa söz konusu uyumsuzluğun çalışanları etkileyen konulara ilişkin olması halinde, personelin işe alınmasında ve işte tutulmasında güçlükler;
- Grup gerekli belgeleri, ruhsatları veya izinleri alana kadar ya da operasyonlarını ilgili düzenlemelerin şartlarına uygun hale getirene kadar operasyonların durdurulması ve
- İlgili Grup şirketinin temsilcilerinin, yönetim kurulu üyelerinin veya yöneticilerinin para cezasına veya hapis cezasına çarptırılması.

Yukarıdakilerden her biri, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, operasyon sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin operasyonları Türkiye'de düzenleyici kurum denetiminin yanı sıra denizcilik, gümrük ve çevre mevzuatları ve düzenlemelerine de tabidir. Grup'un operasyonları, bir dizi yerel makamın idari kararlarından etkilenmektedir. Söz konusu kararlar imar planlarına, işletme izinlerine, güvenliğe ve gümrüğe ilişkindir. Bunlara ek olarak, Grup'un operasyonları, liman operasyonlarından kaynaklanan kirliliğe karşı gerekli önlemlerin alınması ve atıkların toplanması, depolanması, transferi ve bertaraf edilmesi ile ilgili gerekli önlemlerin alınması ve gerekli tesislerin kurulması yükümlülüğünü de içeren çevre kanunlarına tabidir. Çevre kanunlarının ihlal edilmesi, limandaki faaliyetlerin durdurulmasına, para cezalarının uygulanmasına ve kasıtlı ihlal söz konusu olduğu takdirde cezai yaptırımlara neden olabilir. Grup'un geçmişte ilgili düzenlemelere riayet etmesine ve ilgili makamlarla iyi ilişkiler sürdürmesine rağmen, Grup'un gelecekte de bunu başaracağına dair garanti verilememektedir. Bu düzenlemelere riayet edilmemesi ve ilgili makamlarla iyi ilişkiler sürdürülebilmesi, Grup'un gerekli onay ve izinleri alırken gecikmelere ve ek zorluklara maruz kalmasına neden olabilir. Bu tür bir gecikme veya zorluk, Grup'un operasyonlarını veya stratejisini gerçekleştirmesini engelleyebilir ve Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, operasyon sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Mevcut düzenlemelerdeki değişiklikler; yeni düzenlemelerin ya da ruhsat şartlarının getirilmesi veya Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin ilgili düzenlemelere uyamaması ya da ilgili ruhsatları alamaması, muhafaza edememesi ve yenileyememesi önemli cezalara ve diğer cezalandırıcı tedbirlere sebep olabilir ve bu da Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin faaliyetleri üzerinde, geliri azaltarak, maliyetleri arttırarak ya da her ikisine de sebep olarak, olumsuz bir etki yaratabilir. Grup bu değişikliklerin etkilerini indirgeyemeyebilir. Risklerden birinin gerçekleşmesi halinde, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, operasyon sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un operasyonlarının Karadağ, Portekiz, İspanya ve Singapur'a yayılmış olması nedeniyle, operasyonlar söz konusu ülkelerdeki düzenleyici kurumlara da tabi hale gelmiştir. Şirket'in bu ülkelerde liman işletme kabiliyeti, bu kanun ve düzenlemelere riayet edebilmesine ve idari makamlardan ilgili belgeleri, ruhsatları ve izinleri alabilmesine, bunları muhafaza edebilmesine ve yenileyebilmesine bağlıdır. Geçerli tüm düzenlemelere riayet edilmemesi ve/veya gerekli belgelerin, ruhsatların ve izinlerin alınmaması ve muhafaza edilmemesi adli ve idari cezalar gibi önemli cezalara, diğer cezalandırıcı tedbirlere, düzenleyici kurum incelemelerinin arttırılmasına ya da Şirket'in söz konusu ülkedeki operasyonlarının geçici olarak durdurulmasına neden olabilir.

Karadağ, diğer AB ülkelerinin hukuk sistemleriyle eşdeğer, daha gelişmiş bir hukuk sistemi oluşturmaya yönelik adımlar atmış ve atmaya devam ediyor olsa da, Karadağ'ın hukuk sistemi hâlen geçiş aşamasındadır ve bu nedenle Karadağ'da faaliyet göstermek, daha gelişmiş bir hukuk sistemine sahip ülkelere nazaran daha büyük riskler ve belirsizlikler içermektedir. Ayrıca mevcut düzenlemelerin değiştirilmesi ya da yeni düzenlemelerin, prosedürlerin veya izin şartlarının getirilmesi, siyasi, ticari veya güvenliğe ilişkin kaygılardan etkilenebilir ve bu da Şirket'in ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin

faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyebilir. Şirket'in faaliyetlerinin tabi olduğu düzenlemelerin kapsamındaki bu tür bir genişleme, Şirket'in ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin bu düzenlemelere riayet etmek için ek yatırım yapmasını gerekli kılabilir.

Türkiye'de veya Türkiye'nin ticaret yaptığı başlıca ülkelerde ticaret engellerinin uygulanması veya seviyesinin artırılması, ihracatın veya ithalatın kısıtlanması ya da ticaret anlaşmazlıklarının ortaya çıkması Grup'u ve Türkiye'de bu sektörde faaliyet gösteren şirketleri olumsuz yönde etkileyebilir.

Global Liman'ın ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin ticari liman operasyonlarının başarısı ve kârlılığı kısmen küresel ekonomik büyümeye ve deniz yoluyla ticaret hacimlerine bağlıdır. Bir ülke dâhilindeki veya ülkeler arasındaki deniz yoluyla ticaret hacimleri, küresel ekonomik ve finansal koşullarda Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin kontrolü dışında meydana gelen değişikliklerden veya gelişmelerden etkilenecektir. Ticaret engellerinin (tarifeler, asgari fiyatlar, ihracat sübvansiyonları ve ithalat kısıtlamaları gibi), ambargoların veya yaptırımların uygulanması; ticari davalara ilişkin kararlar nedeniyle önemli bir ticaret ortağına ek vergiler (örneğin dampire mücadele vergileri veya ek gümrük vergileri) uygulanması; grevler; korsanlık; denizcilik veya sair taşıma şekillerindeki ya da hükümet politikalarındaki değişiklikler, yerel, bölgesel ve küresel ticaret hacimlerinin daha yavaş artmasına ve/veya düşmesine ve dolayısıyla yük trafiğinin daha yavaş artmasına veya düşmesine neden olabilir. Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin elleçlediği bazı malların ihracatı ve ithalatı, hükümet politikalarından ve girişimlerinden etkilenebilmektedir. Bu dış faktörlerin bir örneği de, ticaret hacimlerini olumsuz yönde etkileyerek Grup tarafından sunulan hizmetlere olan talebin ciddi şekilde düşmesine neden olabilecek ekonomik yaptırımların uygulanmasıdır. Yukarıdakilerin bir sonucu olarak hacimde belirgin bir düşüş meydana gelmesi, Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin faaliyetlerini, finansal durumunu, operasyon sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup'un ve Türkiye'de bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerin ticari limanları gelecekte artan rekabete maruz kalabilir.

Global Liman yönetimi, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın batı ve kuzeybatı sahil şeridinin oldukça geliştiğini ve bilhassa tatil ve turizm operasyonlarına tahsis edildiğini ve bu nedenle söz konusu bölgenin mevcut yolcu ve/veya ticaret limanlarının önemli ölçüde genişlemesi ya da yeni yolcu ve/veya ticaret limanlarının kurulması için uygun olmadığını düşünmektedir. Global Liman yönetimi bu nedenle Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın sınırlı oranda rekabetle karşılaştığına inansa da, rekabetin gelecekte artmayacağına dair garanti verilememektedir ve bölgede rakip bir limanın inşa edilmesi mümkündür. Yeni bir rakip limanın kurulması veya mevcut bir rakip limanın kapasitesini arttırması halinde, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ticaret hacimleri veya fiyatları olumsuz yönde etkilenebilir. Bunlara ek olarak, Grup'un gelecekte devralabileceği ticari limanlar da önemli miktarda rekabetle karşılaşabilir. Ayrıca sahil şeridinin çok gelişmesi ve turizme odaklanması nedeniyle, coğrafi sınırlamalar ve/veya düzenlemelerin şartları, Grup'un Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ve bölgede faaliyet gösteren diğer limanların mevcut ticari liman faaliyetlerini genişletme ya da bir yatırım harcaması programını etkin bir şekilde uygulama kabiliyetini sınırlandırabilir. Yeni veya artan rekabet ya da genişleme fırsatlarının sınırlı olması, Grup'un ve bölgede faaliyet gösteren diğer ticari limanların faaliyetlerini, finansal durumunu, operasyon sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Yolcu limanı hizmetlerine yönelik talep, ekonomik koşullardaki değişikliklere, yolcu gemisi endüstrisindeki eğilimlere ve Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin kontrolü dışındaki diğer faktörlere bağlı olup yolcu gemilerine talebin azalması sektörde faaliyet gösteren şirketleri olumsuz etkileyebilir.

Global Liman yönetimi, (i) yolcu limanlarına yönelik müşteri tabanının çeşitlendirilmiş olduğunu ve (ii) limanlarının yakınındaki turizm merkezlerinin çekiciliği sayesinde yolcu limanı hizmetlerine yeterli talebin olacağını düşünmektedir. Buna rağmen, Grup'un yolcu limanı hizmetlerine yönelik talep, limanlardaki müşteri yoğunluğunun artması ve genel olarak ekonomik koşullardaki kötüleşme sebebiyle tatil amaçlı harcanabilir gelir seviyesinin düşmesi gibi bir dizi faktörden etkilenebilir. Talep ayrıca (i) müşterilerin yolcu gemisiyle seyahati diğer tatil seçeneklerine tercih etmelerindeki değişimden ve (ii) Türkiye'ye turistik bir destinasyon olarak rağbetteki değişimden de etkilenmektedir.

Yolcu limanı hizmetlerine olan talep, Grup'un kontrolü dışında olan ve aşağıdakileri de kapsayan bir takım faktörlerden olumsuz yönde etkilenebilir:

- Uluslararası siyasi ortamdaki değişiklikler, genel olarak gelişmekte olan piyasaları etkileyen olaylar, silahlı bölgesel çatışmalar, terör saldırıları veya tehditleri, korsanlık gibi yolcu gemilerinin dâhil olduğu olaylar, yolcu gemisi sektörünün medyada olumsuz gösterilmesi, domuz gribinin tekrarlanması ya da Ebola ve benzeri bulaşıcı hastalıkların yayılması gibi, müşterilerin gemi yolculuğunun güvenilir veya istenir olmadığını düşünmesine yol açan olaylar,
- Başka seyahat seçeneklerinin mevcut olması ve bunların fiyatları,
- Diğer limanlardan kaynaklanan rekabet,
- Seyahati güçleştiren veya pahalılaştıran vize değişiklikleri veya diğer gerekliliklerdeki değişiklikler,
- Yakıt fiyatlarını ve kur dalgalanmalarını da kapsamak üzere, gemi yolculuğunun maliyetini etkileyen faktörler ve
- Gemi yolculuğunun çevreyi olumsuz yönde etkileme potansiyeli hakkında tüketicilerin endişeleri.

Bu faktörlerden biri ya da başka bir faktör nedeniyle yolcu gemilerine olan talebin azalması, bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerin faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir. Bunlara ek olarak, belirli bir yolcu gemisi şirketinin Grup'un limanlarını kullanmaya devam edeceği garanti edilememektedir ve yolcu gemisi şirketlerinin kaybedilmesi, Grup'un faaliyet sonuçlarını ciddi şekilde etkileyebilir. 2014 yılında, Grup'un yolcu gemisi gelirlerinin yaklaşık %79,3'ü Carnival Corporation ("CCL"), RCCL, Norwegian Cruise Lines, MSC (dünyanın en büyük dört yolcu gemisi işletmecisi) (Kaynak: Cruise Market Watch Raporu, 2015) ve Louis Cruise Lines şirketlerinden elde edilmiştir. Dolayısıyla yolcu gemisi şirketlerinden herhangi birinin kaybedilmesi, Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin liman operasyonlarını ciddi bir şekilde etkileyebilir. Bu risklerden herhangi biri gerçekleştiği takdirde sektörde faaliyet gösteren şirketlerin faaliyetlerini, finansal durumunu, operasyon sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Avrupa'da devam eden zorlu ekonomik koşullar Global Liman'ın ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin gelirlerini etkileyebilir ve herhangi bir ekonomik canlanmanın İhraççı üzerindeki etkisi gecikebilir. Yolcu gemisi turları, tur operatörü açısından uzun bir hazırlık süresi ve yolcular açısından erken rezervasyon gerektirdiği için, genel bir ekonomik canlanma neticesinde, Global Liman'ın faaliyette bulunduğu ülkelerde yolcu gemisi turlarına ilave talep oluşması zaman alabilir.

Tur şirketlerinin seyahat güzergâhlarına ilişkin kararları, Global Liman'ın ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin limanlarına uğrayan gemi sayısında büyük bir etkiye sahip olabilir ve mevcut tur şirketlerinden birinin veya birkaçının seyahat güzergâhlarındaki herhangi bir değişiklik Grup ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketler üzerinde büyük bir etkiye sebep olabilir.

Grup'un ve Türkiye'de bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerin yolcu limanları rekabetle karşı karşıyadır.

Grup'un yolcu limanları, yolcu gemisi trafiği için bilhassa Akdeniz bölgesindeki diğer limanlarla rekabet etmektedir. Global Liman yönetimi, uğrama limanlarının bilhassa tarihi yerlere, alışveriş fırsatlarına ve turistler için ilgi çeken diğer yerlere yakınlıkları ve güvenlik algısı açısından birbirleri ile rekabet etmekte olduklarına inanmaktadır. Global Liman yönetimi, mevcut durumda Akdeniz'de rekabetin nispeten sınırlı olduğunu ve kendisine ait tüm uğrama limanlarının bölgedeki diğer yolcu limanlarıyla (özelleştirilmesi beklenen Türk limanları da dâhil olmak üzere) karşılaştırıldığında nispeten daha rekabetçi olduklarını düşünmektedir; ancak gelecekte rekabetin artmayacağına veya Grup'un mevcut limanlarının etkin bir şekilde rekabet etmeye devam edebileceklerine dair garanti verilememektedir. Bilhassa Kuzey Amerika ve Batı Avrupalı yolcuların Türkiye'deki varış noktalarını, Akdeniz'deki diğer uğrama limanlarına nazaran daha orijinal ve egzotik olarak algılamalarının mevcut durumda Grup için avantaj yarattığına inanılmaktadır. Ancak bu algı zaman içerisinde değişebilir ve bu durumda yolcular Grup'un yolcu limanları yerine diğer, daha az bilinen varış noktalarını tercih edebilirler. Mevcut rekabet veya gelecekteki rekabet, yolcu gemisi trafiğinin azalmasına neden olabilir ve fiyatlama üzerinde baskı

uygulayabilir ve bu da Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Grup ayrıca Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı yolcu gemilerine yönelik gidiş-dönüş limanı/bağlama limanı olarak geliştirmiştir. Bu limanda yolcuların yolculuklarının başında ve sonunda, gemiye binmeleri ve gemiden ayrılmaları için yanaşma yerleri yapılarak, gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı faaliyetlerine 2010 yılında başlanmıştır. Gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanları, yerel altyapı (örneğin otel ve havalimanı kapasitesi ve ulaşım), güvenlik ve uğranacak limanlara yakınlık gibi bir dizi faktöre göre birbirleriyle rekabet etmektedir. Port Akdeniz-Antalya Limanı mevcut durumda gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı olarak sınırlı bir rekabet ile karşı karşıyadır ve bu rekabet esas olarak Kıbrıs'taki Limasol Limanı'ndan ve Malta'daki Valletta Limanı'ndan ve daha az ölçüde Kahire gibi limanlardan kaynaklanmaktadır. Ancak mevcut rekabet veya gelecekteki rekabet yolcu gemisi trafiğinin azalmasına neden olabilir ve fiyatlama üzerinde baskı uygulayabilir ve bu da Grup'un ve sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

5.3. İhraç edilecek paylara ilişkin riskler:

Şirket payları önceden halka açık bir piyasada işlem görmemiştir.

Halka arzın gerçekleştirilmesinden önce, halka arz edilen payların işlem gördüğü bir piyasa mevcut değildir. Halka arz edilen payların işlem görebileceği bir piyasanın halka arzın gerçekleştirilmesinin ardından oluşacağı veya sürdürüleceği hususunda güvence verilememektedir. İşlem göreceği piyasanın derinlik kazanmaması halinde Şirket paylarının payları satın alan yatırımcılarca/ortaklarca satılması daha da zor hale gelecektir. Halka arz edilen paylara yönelik sınırlı bir piyasa, halka arz edilen payları alan pay sahiplerinin söz konusu payları istedikleri fiyattan, istedikleri zamanda satabilme kabiliyetini olumsuz etkileyebilir. Halka arz edilen payların, halka arzın ardından işlem göreceği fiyatın halka arz fiyatı seviyesinde veya bunun üstünde bir seviyede kalacağı hususunda da güvence verilememektedir.

Pay fiyatındaki değişkenlik ve payların satılabilme kabiliyeti, paylara ilişkin yatırımdan elde edilecek menfaati olumsuz yönde etkileyebilir. Borsada işlem gören payların fiyatı yüksek oranda değişkenlik gösterebilir ve satılabilme imkânı sınırlı olabilir.

Halka arz edilen payların işlem fiyatını etkileyebilecek birçok unsur mevcuttur. Söz konusu unsurlar (i) Grup'un gelirleri ve mali sonuçlarını, (ii) Grup'un yeni sözleşmeler akdetme hususundaki başarısını veya başarısızlığını, (iii) Grup'un ve Türkiye'de faaliyet gösteren diğer şirketlerin faaliyet sonuçlarındaki değişkenlikleri, (iv) ulusal ekonomi ve endüstriye ilişkin büyüme oranlarındaki değişkenlikleri, (v) analistlerin, Grup'un gelirleri veya mali performansı ile Grup'un rakipleri veya faaliyet gösterdiği endüstriye ilişkin tavsiyelerindeki veya tahminlerindeki değişiklikleri veya analistlerinin beklentilerinin karşılanamamasını, (vi) Türkiye veya diğer gelişmekte olan piyasaların menkul kıymet borsalarındaki fiyat ve/veya işlem hacimlerinin aşırı dalgalanmasını ve piyasadaki volatilitiyi, (vii) Grup'un faaliyetlerinin ve menfaati bulunan tüm faaliyetlerin tabi olduğu kanun ve düzenlemelerdeki değişiklikleri, (viii) Türkiye'deki de dâhil olmak üzere genel ekonomik ve siyasi koşullardaki değişiklikleri ve (ix) önemli davaların sonuçlarını içerebilir. Aynı zamanda, Grup'un performansından bağımsız olarak, pay piyasası koşulları da halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatını veya satışını olumsuz yönde etkileyebilir. Pay piyasası koşulları (i) genel ekonomik, siyasi veya düzenlemelere ilişkin görünüm, (ii) faiz ve enflasyon oranlarındaki hareket veya beklentiler, (iii) kur dalgalanmaları, (iv) emtia fiyatları, (v) belirli bir sektör veya ülke piyasalarına ilişkin olarak yatırımcı eğilimlerindeki değişiklikler ve (vi) sermaye arz ve talebindeki değişiklikler gibi çok sayıda unsurdan etkilenebilir. Halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatı önemli miktarda dalgalanmaya maruz kalabilir ve yatırımcılar başlangıçta yapmış oldukları yatırım tutarını geri kazanamayabilirler.

Diğer yatırımcıların, büyük miktarda alım veya satım gibi yapacağı işlemler de, halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatını etkileyebilir. Dolayısıyla, halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatı Grup'un yatırımlarına karşılık gelen gerçek değeri yansıtmayabilir. Yatırımcıların sahip oldukları halka arz edilen payları diledikleri zaman elden çıkarabilecekleri fiyat, birçoğu Grup'un kontrolü dışında olabilecek çeşitli unsurlardan etkilenebilir.

Yatırımcılar, halka arz edilen paylara ilişkin yapmış oldukları yatırımları makul gördükleri bir süre sonunda mutlaka geri kazanacaklarını beklememelidir. Grup'un faaliyet sonuçları ve geleceğe yönelik görünümü, bazen analistlerin ve yatırımcıların beklentilerinin altında olabilir. Halka arz edilen payların önemli miktarına ilişkin olarak, ikincil piyasada gerçekleşecek satışlar veya satışa ilişkin olasılıklar veya böyle bir olasılığın oluşacağı algılanması, halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatını olumsuz yönde etkileyebilir. Grup'un, halka arz edilen payların ikincil piyasadaki satışının veya gelecekte satışa hazır payların bulunmasının, halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatına olabilecek etkisini tahmin etmesi mümkün değildir. Fakat satışa hazır payların bulunması, halka arz edilen payların piyasa fiyatını olumsuz etkileyebilecektir.

Türk menkul kıymetlerine yönelik piyasa, diğer ülkelere ilişkin siyasi ve iktisadi gelişmelerden ve risk algularından yüksek oranda etkilenmektedir ve bu nedenle menkul kıymet piyasasındaki dalgalanmalar yüksek olabilmektedir.

Türk şirketleri tarafından ihraç edilen menkul kıymetlere yönelik piyasa, Türkiye'nin ekonomik ve piyasa koşullarının yanı sıra, değişkenlik gösteren ölçülerde, diğer gelişmekte olan ülkeler, AB ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki piyasa koşullarından da etkilenmektedir. Her ne kadar ekonomik koşullar her ülkede değişiklik gösterse de, yatırımcıların bir ülkede yaşanan gelişmelere yönelik tepkisi diğer ülkelerin menkul kıymetler piyasalarında dalgalanmaya yol açabilmektedir. Diğer gelişmekte olan ülkelerde yaşanan gelişmeler veya ekonomik koşullar kimi zaman Türk ekonomisine olan güveni önemli ölçüde etkilemiştir ve büyük miktarda fonun yurt dışına çıkmasına ve Türkiye'deki yabancı yatırımların azalmasına sebep olmuştur. Diğer gelişmekte olan ülkelerde yaşanacak krizler, Grup'un menkul kıymetleri de dâhil olmak üzere, Türk ihraççıların menkul kıymetlerine yönelik yatırımcı ilgisini azaltabilir. Bu durum da Grup'un menkul kıymetlerinin piyasa fiyatını olumsuz yönde etkileyebilir.

Ayrıca, herhangi bir gelişmekte olan ülkede yaşanacak mali çalkantı sonucunda yatırımcılar fonlarını daha istikrarlı ve gelişmiş piyasalara kaydıracağından, tüm gelişmekte olan ülkelerdeki menkul kıymetlerin fiyatları olumsuz yönde etkilenme eğilimindedir. Gelişmekte olan ekonomilere yönelik yatırımlara ilişkin risk algısında yaşanacak bir artış, Türkiye'ye gelecek sermaye akışını azaltabilir ve Türk ekonomisini olumsuz yönde etkileyebilir. Yatırımcıların Türkiye'ye olan ilgisinin, gelişmekte olan diğer piyasalarda veya genel olarak küresel ekonomide yaşanacak herhangi bir olaydan olumsuz şekilde etkilenmeyeceğine dair güvene verilememektedir.

Halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatı Global Yatırım Holding tarafından sahip olunan paylardan yapılabilecek gelecekteki satışlardan (veya gerçek veya algılanan satış ihtimalinden) ve Global Liman tarafından sermaye artırımını nedeniyle çıkarılan yeni paylar dâhil olmak üzere işlem gören pay sayısının artması sebebiyle olumsuz etkilenebilir.

Halka arzı müteakiben Global Liman'ın çıkarılmış toplam pay adedi 90.000.000 olacak ve halka arz kapsamında ortak tarafından 9.000.000 adet pay satışı olacaktır. Ayrıca, ek satış kapsamında da 4.912.035 adet pay satılabilecektir. Halka arzı müteakiben, Global Yatırım Holding toplamda ek satış olmaması durumunda 57.253.100, toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde ek satış olması durumunda ise 52.341.065 adet payı elinde bulunduracaktır.

Global Liman paylarının BİAŞ'ta işlem görmeye başlamasından itibaren 1 yıl boyunca yeni pay çıkarmamayı ve Global Yatırım Holding de Global Liman paylarının BİAŞ'ta işlem görmeye başlamasından itibaren 1 yıl boyunca mevcut paylarını satmamayı veya ekonomik olarak benzer etki doğuracak olan işlemler gerçekleştirilmeyi kararlaştırmıştır. Ayrıca Global Yatırım Holding, Kurul'a, halka arz edilen payların BİAŞ'ta işlem görmeye başlamasından itibaren 1 yıl boyunca Global Liman'da sahip olduğu payları halka arz fiyatının altındaki bir fiyattan borsada satmayacağını, söz konusu payların halka arz fiyatının altında borsada satılması sonucunu doğuracak şekilde herhangi bir işleme tabi tutulmayacağını ve borsa dışında yapılacak satışlarda da satışa konu payları alanların bu sınırlamaya tabi olacağını taahhüt etmiştir.

Pay satmama taahhütlerinin sürelerinin sona ermesini takiben, önemli miktarda Şirket payları piyasada satılabilir duruma gelecektir. Bu durumda, yüksek miktarda satış veya satışa ihtimaline yönelik algılardan halka arz edilen payların ikincil piyasadaki fiyatı olumsuz etkilenebilir.

Global Liman, gelecekte devralmalar ve diğer finansman girişimleri ile ilgili olarak yeni paylar çıkarabilir. Mevcut kanuni yeni pay alma haklarına tabi olarak, Global Liman'ın yeni pay alma haklarını

kısıtlayacak şekilde yeni paylar çıkarması, mevcut pay sahiplerinin sahip olduğu payların temsil ettiği sermaye oranının azalmasına sebep olabilir ve halka arz edilen payların piyasa fiyatı üzerinde olumsuz bir etki yaratabilir. Global Liman'ın paylarının halka açık piyasalarda Global Liman veya Global Yatırım Holding tarafından yüksek miktarlarda satışı veya bu şekilde bir satışa yönelik bir algı oluşması, halka arz edilen paylarının fiyatını düşürebilir ve Global Liman'ın yeni pay veya paya dayalı menkul kıymetler çıkarma yoluyla sermaye artırma kabiliyetini azaltabilir.

Türk Lirası'nın değerindeki dalgalanmalar halka arz edilen payların ve halka arz edilen paylara ilişkin ödenecek kâr paylarının değerini önemli ölçüde etkileyebilir.

Halka arz edilen paylarının değeri Türk Lirası üzerinden belirlenecektir. Ayrıca, Global Liman'ın pay sahiplerine kâr payı dağıtması durumunda, dağıtılacak tüm kâr payları Türk Lirası cinsinden ödenecektir. Bu sebeple, Türk Lirası'nın diğer para birimleri karşısındaki değerinin dalgalanması, Türk Lirası'nı diğer para birimlerine çevirecek Türkiye dışında bulunan yatırımcıları olumsuz etkileyebilir.

Payların yalnızca sınırlı bir bölümü Borsa'da işlem görecektir ve bu durum payların nakde çevrilebilirliği ve piyasa fiyatı üzerinde olumsuz bir etki yaratabilecektir.

Halka arzın tamamlanmasını takiben, Global Yatırım Holding ek satış olmaması durumunda 57.253.100 adet, ek satış olması durumunda ise 52.341.065 adet Borsa'da işlem görmeyen paya sahip olacak ve dolayısıyla Şirket'in mevcut sermayesinin ek satış hariç %36,39'luk ve ek satış dâhil %41,84'lük bölümünü temsil eden paylar Borsa'da işlem görecektir. Halka açıklık oranı, fiyat istikrarını sağlamakla yetkilendirilmiş aracı kurum tarafından, fiyat istikrarı sağlanmasına yönelik olarak Global Yatırım Holding adına piyasadaki satın alınabilecek payların fiyat istikrarı süresi sonunda Global Yatırım Holding'e devredilebilmesi sebebiyle değişiklik gösterebilir. Global Liman'ın paylarının yalnızca sınırlı bir bölümünün Borsa'da işlem görmesi, halka arz edilen payların nakde çevrilebilirliği üzerinde olumsuz bir etki yaratabilir ve düşük bir işlem hacmine sahip olmasına sebep olabilir. Bu durum Global Liman'ın paylarının piyasa fiyatını olumsuz etkileyebilir.

Halka arz edilecek paylar tüm yatırımcılar için uygun bir yatırım olmayabilir.

Halka arz edilen payların potansiyel yatırımcılarından her biri, kendi koşulları çerçevesinde bu yatırımın uygunluğunu tespit etmek zorundadır. Potansiyel yatırımcının bilhassa:

- Halka arz edilen paylara yatırım yapılmasının faydalarını ve risklerini anlamlı bir şekilde değerlendirmek için yeterli bilgi ve deneyime sahip olmadığı;
- Kendi finansal durumu çerçevesinde, halka arz edilen paylara yapılan yatırımı ve bu yatırımın sahip olduğu yatırım portföyünün tamamı üzerindeki etkisini değerlendirmek için uygun analitik araçlara erişime ve bu araçlar hakkında bilgiye sahip olmadığı;
- Kur riski de dâhil olmak üzere, halka arz edilen paylara yapılan yatırımın risklerinin tamamını karşılamaya yeterli finansal kaynaklara ve likiditeye sahip olmadığı;
- Halka arz edilen payların tüm koşullarını detaylı bir şekilde kavramalıdır ve ilgili endekslerin ve finansal piyasaların davranışlarına aşina olmadığı ve
- Yatırımını veya geçerli risklere katılma kabiliyetini etkileyebilecek ekonomik faktörler, faiz oranı faktörleri ve diğer faktörler hakkındaki muhtemel senaryoları (tek başına veya bir finansal danışmanın yardımıyla) değerlendirebilecek durumda olmadığı durumlarda

Global Liman'ın Borsa'da işlem gören paylarına yapmış olduğu yatırım uygun bir yatırım olmayabilir.

Potansiyel yatırımcılar, (i) halka arz edilen payların değişen koşullarda nasıl performans göstereceklerini, (ii) bu durumun halka arz edilen payların değeri üzerindeki etkilerini ve (iii) bu yatırımın potansiyel yatırımcının yatırım portföyünün tamamı üzerinde yaratacağı etkileri değerlendirmek için gerekli uzmanlığa (tek başına veya bir finansal danışmanın yardımıyla) sahip olmadıkça, halka arz edilen paylara yatırım yapmamalıdır. Yatırımcıların yatırım faaliyetleri geçerli yatırım kanunlarına ve düzenlemelerine ve/veya bazı makamların incelemelerine veya düzenlemelerine tabidir ve hukuk

danışmanlarına veya uygun düzenleyici kurumlara danışmayan her yatırımcı için söz konusu yatırımın uygun olmama riski bulunmaktadır.

5.4. Diğer riskler:

Türkiye, yüksek riskli bir deprem bölgesinde bulunmaktadır.

1999 yılında Türkiye’de ilki İzmit bölgesinde ve ikincisi Ankara ve İstanbul arasındaki Düzce şehrinde olmak üzere Richter ölçeğine göre 7,0’dan büyük şiddette iki deprem meydana gelmiştir. 8 Mart 2010 tarihinde, Richter ölçeğine göre 6,0 şiddetinde bir deprem doğu illerinden Elazığ’ı vurmuştur ve Ekim 2011’de doğu illerinden Van’da, biri Richter ölçeğine göre 7,2 şiddetinde olan ve 400’den fazla kişinin ölmesine ve 4.000’den fazla kişinin yaralanmasına neden olan bir depremi de kapsayan bir dizi deprem meydana gelmiştir. Türkiye nüfusunun yaklaşık %45’i ve Türkiye’nin ekonomik kaynaklarının çoğu birinci derece deprem bölgesinde, yani depremlerden zarar görme riski en yüksek olan bölgede bulunmaktadır ve Grup’un Türkiye’deki gayrimenkullerinin ve projelerinin bir kısmı da yüksek riskli deprem bölgelerinde yer almaktadır.

Şiddetli bir depremin gerçekleşmesi Grup’un bir veya birden fazla tesisini olumsuz yönde etkileyebilir ve bu da Grup’un faaliyetlerinin kesintiye uğramasına ve olumsuz yönde etkilenmesine neden olabilir. Grup’un deprem sigortasının yanı sıra daha geniş kapsamlı olarak iş kesintisi sigortası ve kâr kaybı sigortası (bilhassa liman faaliyetlerini teminat altına alan) bulunmasına rağmen, bir depremden kaynaklanma potansiyeli bulunan tüm zararların sigorta edileceği ya da sigorta limitlerinin bunları karşılamaya yeteceği garanti edilememektedir. Bunlara ek olarak, şiddetli bir deprem Türk ekonomisine genel olarak zarar verebilir ve bu da Grup’un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyetlerinin sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini önemli ölçüde ve olumsuz bir biçimde etkileyebilecektir.

Grup faiz riskine açıktır.

Grup’un faaliyetleri, faiz getiren aktiflerin ve faiz gideri yaratan pasiflerin farklı zamanlarda ya da farklı tutarlarda vadelerının gelmesi veya yeniden fiyatlandırılması dolayısıyla, faiz oranı dalgalanması riskine belli bir ölçüde maruz kalabilmektedir. Değişken faiz oranlarına sahip aktif ya da pasiflerin olması durumunda, Grup ayrıca altı aylık LIBOR ve benzeri çeşitli dalgalı kur endekslerinin yeniden fiyatlandırılması sonucu oluşan farkı teşkil eden temel oran riskine maruz kalmaktadır.

31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihlerinde Grup, faiz riskinden korunmak amacıyla türev ürünleri kullanmamıştır.

31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihleri itibarıyla, Grup’un faiz bileşenine sahip finansal kalemlerinin faiz yapısı aşağıdaki gibidir:

Faiz Pozisyonu Tablosu (TL)				
		31 Aralık 2012	31 Aralık 2013	31 Aralık 2014
Sabit faizli finansal araçlar				
Finansal varlıklar	Bankalar mevduatı	43.587	32.649.574	63.238.766
	Satılmaya hazır finansal varlıklar	24.691.641	29.054.619	31.881.979
Finansal yükümlülükler	Finansal borçlar	(12.671.146)	(22.783.572)	(607.706.533)
		12.064.082	38.920.621	(512.585.788)
Faiz takasları		-	-	(151.478.602)
Net		12.064.082	38.920.621	(664.064.390)
Değişken faizli finansal araçlar				
Finansal yükümlülükler	Finansal borçlar	(103.817.096)	(383.760.951)	(173.439.317)
Faiz takasları		-	-	151.478.602
Net		(103.817.096)	(383.760.951)	(21.960.715)

Grup kredi riskine açıktır.

Kredi riski, bir müşterinin ya da bir finansal aracın karşı tarafının sözleşmesel yükümlülüklerini yerine getirememesi halinde Grup'un karşı karşıya kaldığı maddi kayıp riskini ifade etmektedir. Kredi riski ağırlıklı olarak, Grup'un müşterilerinden olan alacaklarından ve finansal yatırımlarından kaynaklanmaktadır.

Grup likidite riskine açıktır.

Likidite riski Grup'un faaliyetlerinin genel finansmanından ve pozisyonların yönetiminden meydana gelmektedir. Likidite riski, varlıkları uygun vade ve faiz oranlarıyla finanse edememe ve bir varlığı makul bir fiyat üzerinden ve uygun bir zaman zarfında paraya çevirememeye risklerini içermektedir.

Grup piyasa riskine açıktır.

Piyasa riski, Grup'un gelirini veya finansal araçlarının değerini etkileyecek, döviz kurları, faiz oranları ve pay fiyatları gibi piyasa fiyatlarında olabilecek değişikliklere ilişkin risktir.

Grup döviz riskine açıktır. Döviz kurundaki dalgalanmalar Grup'un finansal durumunu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz yönde etkileyebilir.

Döviz riski, bir finansal varlık ve yükümlülük değerinin döviz kurlarındaki değişiklikler nedeniyle dalgalanması riski olarak açıklanmaktadır. Grup, ağırlıklı olarak yabancı para cinsinden finansal yükümlülükler ile kur riskine maruz kalmaktadır. Ancak Grup, doğal kur riskinden korunma (*natural currency hedge*) sayesinde, ABD Doları cinsinden finansal yükümlülüklerden kaynaklanan kur riskine sınırlı şekilde maruz kalmaktadır. Operasyonel gider kalemleri TL cinsinden olmasına rağmen, Grup şirketlerinin fonksiyonel para birimi ABD Doları'dır. ABD Doları cinsinden finansal yükümlülüklerden kaynaklanan kur riski, liman tarifelerinin de ABD Doları cinsinden olması sebebiyle doğal kur riskinden koruma (*natural currency hedge*) kapsamında sınırlıdır.

Grup'un, banka kredileri açısından işlemsel kur riski vardır. Grup'un, konsolide finansal tablolarında kullanılan para birimi TL olduğu için, konsolide finansal tablolardaki TL karşılığı tutarlar ilgili döviz kurundaki hareketlerden etkilenmektedir. Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla, toplam 781,1 milyon TL finansal yükümlülükleri içerisinde 779,6 milyon TL (336,2 milyon ABD Doları) tutarındaki veya %99,8 oranındaki finansal yükümlülükleri, ağırlıklı olarak ABD Doları cinsinden olmak üzere, yabancı para birimi cinsindedir.

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla, Grup'un döviz cinsinden kayıtlı maddi varlık ve yükümlülüklerinin defter değerleri ve Grup'un maruz kaldığı net yabancı para riski aşağıdaki gibidir.

31 Aralık 2014				
	TL Karşılığı	ABD Doları	Avro	TL
Ticari alacaklar	129.916.177	38.695.071	4.489.708	27.522.058
Diğer parasal finansal varlıklar	161.931.784	39.631.825	18.064.893	19.073.901
Dönen Varlıklar	291.847.961	78.326.896	22.554.601	46.595.959
Parasal finansal varlıklar	28.655.824	4.360.760	4.452.637	5.984.104
Duran Varlıklar	28.655.824	4.360.760	4.452.637	5.984.104
Toplam Varlıklar	320.503.785	82.687.656	27.007.238	52.580.063
Ticari borçlar	27.659.795	296.366	3.481.982	17.150.925
Finansal yükümlülükler	70.053.800	21.414.225	6.686.030	1.537.069
Diğer parasal finansal yükümlülükler	6.922.238	347.255	567.335	4.516.707
Kısa Vadeli Yükümlülükler	104.635.833	22.057.846	10.735.347	23.204.701
Finansal yükümlülükler	711.092.050	235.384.718	58.587.736	-
Parasal olan diğer yükümlülükler	37.216.342	-	12.506.280	1.939.877
Uzun Vadeli Yükümlülükler	748.308.392	235.384.718	71.094.016	1.939.877
Toplam Yükümlülükler	852.944.225	257.442.564	81.829.363	25.144.578
Net Yabancı Para Varlık/ Yükümlülük Pozisyonu	(532.440.440)	(174.754.908)	(54.822.125)	27.435.485
Hedge edilen net yatırım sermayesi	537.984.800	232.000.000	-	-
Döviz varlıklarının hedge edilen kısmının tutarı	-	-	-	-
Hedge enstrümanı olarak kullanılan yabancı para döviz yükümlülükleri	(537.984.800)	(232.000.000)	-	-

Grup'un maliyetlerinin çoğunluğu, Türkiye'deki faaliyetlerine ilişkin olarak Türk Lirası cinsinden belirlenmekte ve ödenmekteyken, Grup'un gelirlerinin tamamı ve borçlanmalarının büyük bir çoğunluğu ABD Doları veya Avro cinsinden belirlenmektedir. Bu nedenle Türk Lirası ve ABD Doları arasındaki dalgalanmalar, Grup'un finansal durumunu ve faaliyet sonuçlarını etkileyebilmektedir. Ayrıca Adria-Bar Limanı, Creuers, Lizbon Yolcu Limanı ve Cruceros Málaga hisselerinin Grup tarafından devralınmasından sonra, Grup'un Avro üzerinden de bazı maliyetleri ve gelirleri olacaktır ve Grup Avro ile diğer para birimleri arasındaki dalgalanmalardan da etkilenebilecektir.

Türk döviz piyasaları geçmişte istikrarsız bir tablo çizmiştir ve hâlen de istikrarsız olmaya devam etmektedir. Şubat 2001'e kadar, TCMB'nin beyan ettiği politikası, yerel enflasyon oranına uygun olarak Türk Lirası'nın değerini düşürmektir. Ancak TCMB, Şubat 2001'den bu yana, dalgalı döviz kuru politikasını benimsemiştir ve bu da Türk Lirası'nın değerindeki değişkenliğin artmasına neden olmuştur. Türk Lirası ABD Doları karşısında 31 Aralık 2008'de 1,5218 TL iken 31 Aralık 2010'da 1,5376 TL'ye çıkarak değer kaybetmiştir. 30 Haziran 2011'den bu yana döviz kurunun istikrarsızlığı daha da artmış ve Türk Lirası ABD Doları karşısında değer kaybetmeye devam etmiştir. ABD Doları alış kuru 31 Aralık 2011'de 1,8889 TL iken 31 Aralık 2012'de 1,7776 TL olmuş ve 31 Aralık 2013'te ise 2,1343 TL olmuştur. Türk Lirası daha da değer kaybederek 31 Aralık 2014 tarihinde 1 ABD Doları 2,3189 TL olmuştur.

Grup'un bazı iş kollarındaki gelirleri, varlıkları ve borçları yabancı para birimi cinsinden olmasına rağmen konsolide finansal sonuçlarını Türk Lirası cinsinden rapor etmesi nedeniyle, Türk Lirası-ABD Doları döviz kuru Grup'u etkilemektedir. Dolayısıyla, Türk Lirası'nın ABD Doları karşısında reel olarak değer kazanması, Grup'un karlılığını, sonuçlarının dönemler arasında karşılaştırılabilirliğini ve varlıkları ile borçlarının defter değerini olumsuz yönde etkileyecektir.

Türk Lirası'nın gelecekte yeniden devalüasyona maruz kalmayacağı garanti edilememektedir. Türk Lirası'nın önemli bir şekilde devalüasyona uğraması, uluslararası döviz piyasalarının aksamasına neden olabilir. Türk Lirası'nın diğer para birimleri karşısında daha fazla değer kaybetmesi veya dalgalanması, Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

Türkiye'nin yüksek cari açığı, Grup'un faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyecek hükümet politikaları benimsemesine neden olabilir.

Türkiye'nin cari açığı 2009 yılında 12,2 milyar ABD Doları iken, 2010 ve 2011 yıllarında ciddi bir şekilde artarak, 2010 yılında 45,5 milyar ABD Doları'na ve 2011 yılında 75,1 milyar ABD Doları'na çıkmış, ancak 2012 yılında 48,5 milyar ABD Doları'na düşmüştür. Cari açığın 2010 ve 2011 yıllarında hızla artması, Türkiye'nin finansal istikrarı hakkında endişelere yol açmış ve TCMB, BDDK ve T.C. Maliye Bakanlığı, mevduatların vadelerini uzatmak, kısa vadeli nakit girişlerini düşürmek ve yerel talebi frenlemek için koordine önlemler uygulayarak bu duruma karşılık vermiştir. Bunun bir sonucu olarak TCMB Türk Lirası rezerv gerekliliklerini arttırmış, BDDK da 18 Haziran 2011'de düzenlemelerinde tüketici kredilerini azaltmaya yönelik özel olarak tasarlanmış tadiller yapmıştır. 2011 yılı sonunda, Türk hükümeti, mevcut cari açığı azaltmak için yerel üretimi teşvik etmeyi ve ithalat ile kredilerin yüksek büyüme oranını yavaşlatmayı amaçlayan ek önlemler alma niyetini açıklamıştır. Kredi büyüme oranlarına ilişkin olarak BDDK veya TCMB tarafından yapılan veya yapılacak düzenlemelerin Global Liman'ın faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkilemeyeceğine dair garanti verilememektedir.

2011'deki bu önlemlerin temel amacı, kredi büyüme oranını kontrol altına alarak cari açığı yavaşlatmaktır. Bu yöntemler, Türkiye'nin ekonomik büyümesindeki genel yavaşlamayla birleşerek, cari açığın son zamanlarda azalmasına neden olmuştur. 2013 yılında beklenenden daha yüksek bir cari açık (65,1 milyon ABD Doları) kaydedilirken, Türkiye'nin 2014'teki cari açığı 45,8 milyar ABD Doları'na gerilemiştir. 2014'ün ikinci yarısında, lider ekonomilerdeki durgunluğa dayalı küresel talepteki düşüş, petrol fiyatlarında da düşüş eğilimini başlatmıştır. Buna ek olarak, Amerika'nın kaya petrolü çıkarması ve üretmesi ve ABD Doları'nın değer kazanması (Amerikan ekonomisinin dayanıklı makro göstergelerini takiben) da petrol fiyatlarının düşmesine neden olmuştur. Ayrıca, 2014 yılının sonlarında, Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı (OPEC), değişken fiyatlara rağmen üretimi kesmeme kararı almıştır. Tüm bu olaylar sonucunda, petrol fiyatları 2009 yılının ortalarında meydana gelen mali krizden bu yana hiç karşılaşılmamış seviyelere düşmüştür. Ocak 2015'de Brent petrolünün varil fiyatı 50 ABD Doları'nın altına düşmüştür. Türkiye, petrol ve doğalgaz tüketiminin büyük bir çoğunluğunu ithal etmekte olduğu için enerji ithalatına oldukça bağımlıdır. Türkiye'nin ithalatının yaklaşık %25'inin enerjiden oluşması sebebiyle, enerji fiyatındaki sürekli düşüş Türkiye'nin cari açığını olumlu yönde etkilemektedir. Aynı şekilde, petrol fiyatlarındaki tersine bir eğilim, Türkiye'nin cari açığının olumsuz yönde etkilenmesine neden olabilir ve bu da yurtiçi tüketimin kısılmasına ilişkin tedbirler alınmasına yol açabilir. 31 Ekim 2014 tarihinde Hazine Müsteşarlığı, 5,1 milyar ABD Doları tutarında dış borç ihracıyla, petrol fiyatlarındaki düşüşe ilişkin piyasa beklentisi sonucunda oluşan uygun borçlanma şartlarından yararlanarak, ülkenin cari açığını azaltma ve enflasyonu düşürme niyetini içeren ve 2015'teki 5,1 milyar ABD Doları tutarındaki döviz borcu ihraç etme niyeti de dâhil olmak üzere 2015 yılı Hazine Finansman Programı'na ilişkin planlarını açıklamıştır.

Düşen petrol fiyatlarına rağmen, Türkiye'nin cari açığının düşmeye devam edip etmeyeceği ya da yerel tüketimi kısmak için önlem alınmasının gerekip gerekmeyeceği belirsizdir. Ekonomik büyümede bununla bağlantılı olarak düşüş meydana gelmesi, Global Liman'ın faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir. Cari açığın ısrarla artmaya devam etmesi, Türk Lirası'nın ani bir şekilde değer kaybetmesine ve enflasyon risklerinin artmasına neden olabilir ve bu da Türkiye'nin borç yönetimi kabiliyetini olumsuz yönde etkileyebilir. Türkiye üzerindeki enflasyon baskılarının azalacağına ya da bu baskıları gidermek için tasarlanmış hükümet müdahalesinin etkili olacağına dair garanti verilememektedir.

Türkiye'nin büyüme dinamikleri bir dereceye kadar yurtiçi talebe bağlı olsa da, Türkiye Avrupa'yla yaptığı ticarete de bağımlıdır. Türkiye'nin önemli ticaret ortaklarından herhangi birinin, örneğin AB'nin, ekonomik büyümesinde meydana gelebilecek önemli bir düşüş, Türkiye'nin ticaret dengesini ve ekonomik büyümesini olumsuz yönde etkileyebilir. Türkiye son yıllarda ihracat pazarlarını çeşitlendirmiştir; ancak AB, Türkiye'nin ihracat yaptığı en büyük pazar olmaya devam etmektedir. AB'ye ihracat taleplerindeki bir düşüş, Türk ihracatlarını ve Türkiye'nin ekonomik büyümesini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir ve Türkiye'nin cari açığında bir artışa neden olabilir. Türkiye daha düşük çapta da olsa Orta Doğu pazarlarına da ihracat yapmaktadır ve bu pazarlardan bazılarında siyasi karışıklığın devam etmesi, ihracata yönelik talebin düşmesine yol açabilir ve bu durum da Türkiye'nin ekonomik büyümesini ve cari açığını olumsuz yönde etkileyebilir.

Türkiye'deki enflasyon seviyesi Grup'un faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyebilir.

Yukarıda belirtildiği üzere, Türkiye'nin cari açığı, bilhassa artan ticaret açığı nedeniyle son yıllarda ciddi bir şekilde artmıştır. TCMB verilerine göre, esas olarak dış ticaret açığının 2010 yılında 56,4 milyar ABD Doları'na çıkması nedeniyle, Türkiye'nin cari açığı 2009 yılında 12,2 milyar ABD Doları iken, 2010 ve 2011 yıllarında ciddi bir şekilde artarak, 2010 yılında 45,5 milyar ABD Doları'na ve 2011 yılında ise 75,1 milyar ABD Doları'na çıkmıştır. TCMB verilerine göre, 2014 yılında Türkiye'nin cari açığı 45,8 milyar ABD Doları olmuştur. Kısmen küresel krizin ve Türkiye'nin ana ticaret ortağı Avrupa'daki ekonomik sorunların devam eden etkileri nedeniyle, ithalat Kasım 2010 ile Kasım 2011 arasında yaklaşık %8,8 oranında artarak 18,6 milyar ABD Dolarına, ihracatsa aynı dönemde %18,5 oranında artarak 11 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır (Kaynak: TÜİK: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046, erişim tarihi: 10 Nisan 2015). TCMB, cari açığın artışını sınırlandırmak için önleyici tedbirler olarak bazı sektörlerdeki faiz oranlarını düşürmüş ve rezerv gerekliliklerini artırmıştır.

Türkiye geçmişte yüksek enflasyona maruz kalmıştır. Daha sonraki dönemlerde periyodik olarak düşen enflasyon, son zamanlarda tekrar artış göstermiştir. Türkiye'deki üretici fiyat endeksi ve tüketici fiyat endeksi, Aralık 2009 ile Aralık 2010 arasında sırasıyla %8,9 ve %6,4 oranlarında, Aralık 2010 ile Aralık 2011 arasında sırasıyla %13,3 ve %10,5 oranlarında, Aralık 2011 ve Aralık 2012 arasında sırasıyla %2,5 ve %6,2 oranlarında ve Aralık 2012 ve Aralık 2013 arasında %7,0 ve %7,4 oranlarında artmıştır (Kaynak: TÜİK: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1014, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1076, erişim tarihi: 10 Nisan 2015). Aralık 2014'te, Aralık 2013 ile karşılaştırıldığında üretici fiyat endeksi %6,4, tüketici fiyat endeksiyse %8,2 oranında artmıştır (Kaynak: TÜİK: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1014, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1076, erişim tarihi: 10 Nisan 2015). Bilhassa hükümetin mevcut finansal politikalara sıkı sıkıya uyamaması ya da Türkiye'nin cari açığında artış olması halinde ya da diğer makroekonomik nedenlerle enflasyonun yakın bir gelecekte daha da artmayacağı garanti edilemez. Özellikle gıda fiyatlarında olduğu gibi, son dönemdeki fiyat artışları, enflasyonun artmasına neden olabilir. Faiz oranlarının TCMB tarafından düşürülmesi Türk ekonomisi üzerinde enflasyon baskısına yol açabilir. Enflasyondaki artışlar Grup'un giderlerini etkileyebilir. Grup'un artan maliyetlerini fiyatlara yansıtamaması halinde, kârlılık marjları olumsuz yönde etkilenebilir. Ayrıca Türkiye'deki enflasyon oranının ciddi bir şekilde dalgalanması, yeni hükümet politikalarının getirilmesi de dâhil olmak üzere hükümetin ekonomiye daha fazla müdahale etmesine neden olabilir ve bu da Türk ekonomisinin genel performansını olumsuz yönde etkileyebilir.

Türk ekonomisinde ileride olumsuz gelişmelerin yaşanması, Grup'un ticari stratejilerine zarar verebilir ve Grup'un faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını veya geleceğe yönelik beklentilerini ciddi şekilde ve olumsuz yönde etkileyebilir.

6. İHRAÇÇI HAKKINDA BİLGİLER

6.1. İhraççı hakkında genel bilgi:

6.1.1. İhraççının ticaret unvanı:

Ortaklığın ticaret unvanı Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi'dir.

6.1.2. İhraççının kayıtlı olduğu ticaret sicili ve sicil numarası:

Şirket, İstanbul Ticaret Sicil Müdürlüğü nezdinde 521332 sicil numarası ile kayıtlıdır.

Şirket'in merkezi Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul, Türkiye adresinde bulunmaktadır.

6.1.3. İhraççının kuruluş tarihi ve süresiz değilse, öngörülen süresi:

Şirket, İstanbul Ticaret Sicili'ne 20 Nisan 2004 tarihinde tescil edilmiş ve süresiz olarak kurulmuştur.

6.1.4. İhraççının hukuki statüsü, tabi olduğu mevzuat, ihraççının kurulduğu ülke, kayıtlı merkezinin ve fiili yönetim merkezinin adresi, internet adresi ve telefon ve faks numaraları:

Şirket, anonim şirket olarak Türkiye Cumhuriyeti'nde kurulmuştur ve Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına tabidir.

Şirket'in fiili yönetim merkezi Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul, Türkiye adresinde bulunmaktadır.

Şirket'in internet sitesi ve diğer iletişim bilgilerine aşağıda yer verilmektedir.

İnternet Adresi: <http://www.globalports.com.tr/>

Telefon: +90 (212) 244 4440, Faks: +90 (212) 244 6047.

6.1.5. İhraççı faaliyetlerinin gelişiminde önemli olaylar:

2004 yılında "Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş." adı ile kurulan Şirket, 13 Eylül 2007 tarihinde Türkiye Ticaret Sicili'ne tescil, 18 Eylül 2007 tarihinde ise ilan edilmek suretiyle ticaret unvanını değiştirerek, mevcut tüzel kişiliğini "Global Liman İşletmeleri A.Ş." olarak yeniden yapılandırmıştır.

Borsa İstanbul'da işlem görmekte olan Global Yatırım Holding, Global Liman'ın paylarının tamamına sahiptir.

Grup, ilk devralmasını 2003 yılında gerçekleştirmiş ve bir ortak girişimin parçası olarak Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın işletmecisi olan Ege Liman İşletmeleri'nin bir kısmını devralmıştır. Global Liman, mevcut durumda Ege Liman İşletmeleri'nin paylarının %72,5'ine sahiptir.

Grup, Ekim 2006'da Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı işleten şirket olan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ni devralan Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş.'ye ortak girişim yoluyla katılarak, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın %39,8'ine dolaylı olarak sahip olmuştur. Aralık 2006'da, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ve Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş., Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tüzel kişiliği altında birleşmişlerdir. Temmuz 2010'da, Global Liman diğer ortak girişim ortaklarından Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri paylarının tamamına yakını devralmıştır.

Grup, Ocak 2008'de, ortak girişim grubu vasıtasıyla ihaleyi kazanan ve Bodrum Yolcu Limanı'nı işleten şirket olan Bodrum Liman İşletmeleri'nde pay devralmıştır. Bodrum Liman İşletmeleri'nin %60'ı Global Liman'a aittir.

Global Liman, Haziran 2013'te, Creuers'i devralmak amacıyla RCCL ile birlikte bir holding şirketi olan BPI'yi kurmuştur. Kuruluş sırasında Global Liman, BPI'nin %49'una ve RCCL'den %1 pay satın alma opsiyonuna sahipti (aşağıdaki paragrafta işbu İzahname tarihi itibarıyla hissedarlık oranı yer almaktadır). BPI, 26 Temmuz 2013 tarihinde 16,7 milyon Avro karşılığında Creuers'in %23'ünü ve 30 Aralık 2013 tarihinde 14,5 milyon Avro karşılığında %20'sini daha devralarak Creuers'deki payını %43'e çıkarmıştır. Böylece, Global Liman'ın BPI vasıtasıyla Creuers'te sahip olduğu toplam pay %21,07 olmuştur.

20 Haziran 2014 tarihinde Global Liman, Vapores Suardiaz'ın ve World Duty Free'nin Creuers'de sahip oldukları payları satın almak üzere bir sözleşme yapmıştır. Global Liman, daha sonra bu hakları BPI'ye devretmiştir. BPI, 30 Eylül 2014 tarihinde, Vapores Suardiaz'dan %34 ve World Duty Free Group'tan %23 olmak üzere Creuers'in %57'sini devralarak, Creuers'in tüm paylarını ele geçirmiştir. Global Liman, aynı zamanda, RCCL'nin BPI'de sahip olduğu %13 payı satın alarak BPI'de sahip olduğu payı %62'ye çıkarmış ve BPI'nin kontrolünü de elde etmiştir.

Global Liman, 1 Temmuz 2013 tarihinde, Adria-Bar Limanı kargo terminalinin özelleştirmesine katılmış ve daha sonraki alımlarla birlikte işbu İzahname tarihi itibarıyla Adria-Bar Limanı paylarının %64,5'ini JSC-Bar vasıtasıyla dolaylı olarak elinde bulundurmaktadır.

Global Liman, Karadağ Hükümeti'yle yaptığı pay devir sözleşmesini 15 Kasım 2013 tarihinde nihai haline getirmiş ve bu sözleşme ihale komisyonu, Karadağ Özelleştirme ve Sermaye Yatırımları Kurumu ve Karadağ Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmıştır. Karadağ Hükümeti ile akdedilen pay devir sözleşmesi kapsamındaki JSC-Bar payları, Grup'a 30 Aralık 2013 tarihinde devredilmiştir.

Global Liman, 17 Ocak 2014 tarihinde, kendisinin ve kendisiyle birlikte teklif veren RCCL, Creuers ve Grupo Sousa'nın, Lizbon Yolcu Limanı'nda inşa edilecek yeni bir yolcu gemisi terminalinin inşaat ve işletme hakları için açılan ihalede, ihale komisyonu tarafından kazanan teklifçi olarak seçildiğini ilan etmiştir. Lizbon Yolcu Limanı'nda inşa edilecek yeni yolcu gemisi terminalinin inşaat ve işletme haklarını yönetmek üzere kurulan Lisbon Cruise Terminals Lda'nın %40'ına Global Liman, %20'sine RCCL, %10'una Creuers ve %30'una Grupo Sousa sahiptir.

Özetle Grup'un İzahname tarihi itibarıyla Kuşadası, Bodrum, Barselona, Lizbon, Malaga ve Singapur'da yolcu limanları, Antalya'da yük ve yolcu karma kullanımına sahip bir liman ve Karadağ'da bir yük limanı mevcuttur.

6.1.6. Depo sertifikasını ihraç eden hakkındaki bilgiler

Yoktur.

6.2. Yatırımlar:

6.2.1. İzahnamede yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibarıyla ihraççının önemli yatırımları ve bu yatırımların finansman şekilleri hakkında bilgi:

Global Liman'ın tamamlanmış önemli yatırımları ve bu yatırımların finansman şekilleri hakkında bilgi aşağıda sunulmaktadır.

YATIRIMLAR	31 Aralık 2012 (TL)	31 Aralık 2013 (TL)	31 Aralık 2014 (TL)	FİNANSMAN DURUMU
Liman tesis makine cihaz ve yük elleçleme ekipmanları (Antalya)	1.170.980	751.260	82.406	Leasing
Liman tesis makine cihaz ve yük elleçleme ekipmanları (Antalya)	746.544	5.120.971	2.594.687	Özkaynak
Liman saha düzenleme ve altyapı yatırımları (Antalya)	2.370.454	3.562.285	6.121.573	Özkaynak
Yönetim Binası yatırımı	137.332	2.560.613	--	Özkaynak
Römorkör - Deniz aracı	--	--	16.678.653	Leasing
Liman altyapı yatırımı (Ege Liman)	117.640	1.618.800	--	Özkaynak
AVM renovasyon	--	347.352	1.003.053	Özkaynak
İskele inşaatı	--	678.258	--	Özkaynak

6.2.2. İhraççı tarafından yapılmakta olan yatırımlarının niteliği, tamamlanma derecesi, coğrafi dağılımı ve finansman şekli hakkında bilgi:

tarihi itibarıyla, Global Liman tarafından yapılmakta olan yatırımlarının niteliği, tamamlanma derecesi, coğrafi dağılımı ve finansman şekli hakkında bilgi aşağıda sunulmaktadır.

YATIRIMLAR	TUTAR (TL)	TAMAMLANMA DERECESESİ (%)	COĞRAFİ DAĞILIMI	FİNANSMAN ŞEKLİ
Ticari Liman altyapı ve operasyonel geliştirme (Ek bina ve operasyon yatırımları)	1.403.680	%13	Antalya	Özkaynak
Alışveriş Merkezi Renovasyonu	1.707.345	%35	Kuşadası – Aydın	Özkaynak
İskele inşaat yatırımı	678.258	%5	Kuşadası – Aydın	Özkaynak
Bilişim Teknolojileri Altyapı yatırımı – faz 2	1.047.240	%35	Bar – Karadağ	Banka Kredisi
Yolcu Köprüsü ve Körüğü	920.961	%27	Barselona – İspanya	Özkaynak
Yat iskelesi yenileme	116.952	%5	Bodrum – Muğla	Özkaynak

6.2.3. İhraççının yönetim organı tarafından geleceğe yönelik önemli yatırımlar hakkında ihraççığı bağlayıcı olarak alınan kararlar, yapılan sözleşmeler ve diğer girişimler hakkında bilgi:

Grup, işletmesel verimliliğe ve altyapıya ilişkin sermaye harcamalarına bütçe ayırmaktadır ve ayırmaya devam edecektir. 2014 yılı içerisinde toplam 12,6 milyon ABD Doları tutarındaki yatırım harcaması; Port Akdeniz-Antalya Limanı için römorkör ve ekipman alınması, saha alanının döşenmesi ve beton yüzeyinin yenilenmesi, Adria-Bar Limanı için yük taşıma kapasitesine ilişkin yatırımları, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı için römorkör ve ekipmanın alınmasını ile alışveriş merkezi renovasyonunu kapsamaktadır.

Lizbon Yolcu Limanı'nın ihale şartnamesi kapsamındaki inşaat taahhütleri yaklaşık 18-20 milyon Avro olarak öngörülmektedir ve bu meblağın %46,2'si dolaylı olarak Global Liman'ın taahhüdüdür. Lisbon Cruise Terminals, Lda hâlihazırda dış finansman yolları aramakta olup, iki büyük Avrupa bankası ile detaylı ön protokol müzakerelerine başlamıştır. İnşaat projesinin %60'ının dış kaynaklar aracılığıyla finanse edilmesi planlanmaktadır. Bu durumda Global Liman'ın taahhüt tutarı 3,0-4,0 milyon Avro olacaktır.

2014'ün sonlarında, Creuers (Barselona)'da yeni bir yolcu körüğü inşası ile B Terminali'nin yenilenmesi ve yeniden düzenlenmesine ilişkin bir yatırım planı oluşturmuştur. Bu yatırımların Mayıs 2105'te tamamlanması beklenmektedir. Bu yatırım planının Barselona Yolcu Limanı'na hem B hem de C terminallerinde, RCCL'nin sahibi olduğu Oasis sınıfı *Oasis of the Seas* gibi 160.000 GRT üzerindeki yolcu gemilerini kabul etmesine imkân verecek bir kapasite sağlaması beklenmektedir. Yatırımların toplamı, bakım ve güvenlik için ek bir 0,1 milyon Avroluk yatırımla beraber ve Creuers (Barselona)'daki perakende satış alanının yeniden organizasyonuna ayrılacak 0,2 milyon Avro dâhil olmak üzere 1,7 milyon Avro olarak öngörülmüştür. Planlanan yatırımın tamamı Creuers'in nakit akışından karşılanacaktır.

Grup bütçesinde Adria-Bar Limanı için çoğunlukla soğuk hava deposu kapasitesinin artırılması ve çimento torbalama için depo kiralınması dâhil olmak üzere üstyapı yatırımları, ekipman yatırımı olmak üzere, imtiyaz sözleşmesinin koşulları uyarınca mobil liman vinçleri, rıhtımın güçlendirilmesi ve limanın 500 TEU yük elleçleyebilmesi için 2017 yılına kadar 13,7 milyon Avro yatırım sermayesi ayırmıştır.

Bunların yanı sıra geleceğe yönelik önemli yatırımlar hakkında detaylı açıklamalar için, İzahname'nin 7.1.1. bölümünde yer alan Strateji başlığı altındaki "*Kapsamlı bir yolcu limanı ağı kurulması için hedeflenen devralmalar gerçekleştirilmesi*" ve "*Ticari limanlar sektöründe fırsatçı devralımlar gerçekleştirilmesi*" kısımlarındaki açıklamalara bakınız.

6.2.4. İhraççıyla ilgili teşvik ve sübvansiyonlar vb. ile bunların koşulları hakkında bilgi:

Yoktur.

7. FAALİYETLER HAKKINDA GENEL BİLGİLER

7.1. Ana faaliyet alanları:

7.1.1. İzahname’de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibariyle ana ürün/hizmet kategorilerini de içerecek şekilde ihraççı faaliyetleri hakkında bilgi:

Grup, Global Liman’ın sahip olduğu sekiz limandan oluşan bir liman portföyü ile sahip olunan liman sayısı ve yolcu hacmi bakımından dünyanın en büyük özel yolcu limanı operatörüdür (Kaynak: 2014-2015 State of the Industry Annual Report, Cruise Activities in Medcruise Ports: Statistics 2014, ilgili limanların ve/veya şirketlerin internet sayfaları, 2013 verilerine göre (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)). Grup’un faaliyet konusu, yolcu (yolcu gemilerine, feribotlara, yatlara ve mega yatlara hizmet vererek) limanı ve ticari (konteyner, dökme yük ve genel yük elleçlemede uzmanlaşarak) liman işletmeciliğidir. Grup, Kuşadası, Bodrum, Barselona, Lizbon, Malaga ve Singapur’da yolcu limanları, Antalya’da yük ve yolcu karma kullanımına sahip bir liman ve Karadağ’da bir yük limanı işletmektedir.

Grup’un yolcu limanı faaliyetlerinin yıllık toplam kapasitesi, 31 Aralık 2014 itibariyle 9.420 gemidir. Grup, 2014 yılında, 825 yolcu gemisine, 1.055 feribota, 1.274.835 deniz yolcusuna ve 334.369 feribot yolcusuna hizmet vermiştir. Grup’un 2014 yılında hizmet verdiği 825 yolcu gemisinin ve 1.055 feribotun toplam kapasitesi 34,6 milyon GRT’ye ulaşmıştır. Grup, 2013 yılında, 657 yolcu gemisine, 979 feribota, 780.804 deniz yolcusuna ve 150.662 feribot yolcusuna ev sahipliği yapmıştır. Grup’un 2013 yılında hizmet verdiği 657 yolcu gemisinin ve 979 feribotun toplam kapasitesi 27,2 milyon GRT’ye ulaşmıştır. Grup, 2012 yılında 687 yolcu gemisine, 1.168 feribota, 778.818 deniz yolcusuna ve 145.954 feribot yolcusuna hizmet vermiştir. Grup’un 2012 yılında hizmet verdiği 687 yolcu gemisinin ve 1.168 feribotun toplam kapasitesi 27,8 milyon GRT’ye ulaşmıştır. Grup’un toplam yolcu sayısı 2012 yılında 924.587, 2013 yılında 931.466 ve 2014 yılında 1.609.204 olarak gerçekleşmiştir. Yolcu sayısı 2014 yılında proforma bilgilere göre Singapur ve Lizbon yolcu limanları da dâhil 3.763.302’ye yükselmiştir. Grup’un 2014 yılındaki toplam gelirlerinin %30’u yolcu limanı faaliyetlerinden elde edilmiştir.

Grup’un ticari liman faaliyetlerinin yıllık toplam kapasitesi yaklaşık 1.500.000 TEU ve 7,5 milyon ton genel ve dökme yüküdür. Grup, 2014 yılında, 228.382 TEU ve 1.873.969 tonluk genel ve dökme yüklük verim elde etmiştir. Grup, 2013 yılında, 217.384 TEU ve 1.728.441 tonluk genel ve dökme yüklük verim elde etmiştir. Grup’un 2014 yılındaki toplam gelirinin %70’i ticari liman faaliyetlerinden elde edilmiştir.

2014 yılında, Grup’un konsolide gelirleri 198 milyon TL (91 milyon ABD Doları) ve konsolide düzeltilmiş FVAÖK’ü 129 milyon TL (59 milyon ABD Doları) olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıdaki tabloda Grup’un belirtilen yıllar itibariyle gelirleri, FVAÖK’ü ve Düzeltilmiş FVAÖK’ü yer almaktadır. Bu finansal bilgiler 2012 ve 2013 yıllarında Creuers, Lizbon Yolcu Limanı ve Adria-Bar Limanı’ni kapsamamaktadır.

(mn TL)	31 Aralık tarihinde sona eren yıl			
	2012	2013	2014	2014 Proforma
Gelirler				
Port Akdeniz-Antalya Limanı	88,2	107,4	123,8	123,8
<i>Ticari Gelirler</i>	84,7	103,2	119,0	119,0
<i>Yolcu Limanı Gelirleri</i>	3,4	4,3	4,8	4,8
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	29,5	31,3	35,7	35,7
Bodrum Yolcu Limanı	4,7	4,8	6,2	6,2
Adria-Bar Limanı	-	-	20,3	20,3
BPI	-	-	12,3	56,2
Toplam Gelirler	122,4	143,5	198,3	242,1
Gelirler				
Ticari Liman Gelirleri	84,7	103,2	139,3	139,3
Yolcu Limanı Gelirleri	37,7	40,4	59,0	102,9
Toplam Gelirler	122,4	143,5	198,3	242,1
FVAÖK				
Port Akdeniz-Antalya Limanı	56,2	75,1	87,2	87,2
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	21,6	24,0	27,3	27,3
Bodrum Yolcu Limanı	2,5	2,5	3,1	3,1
Adria-Bar Limanı	-	-	1,0	1,0
BPI	-	-	6,1	22,1
Ticari Liman ve Yolcu Limanı Faaliyetleri Toplam FVAÖK	80,3	101,7	124,6	140,7
Diğer	-0,3	56,5	36,2	36,2
Konsolide FVAÖK	80,0	158,2	160,8	176,9
FVAÖK Düzeltmeleri⁽¹⁾				
Port Akdeniz-Antalya Limanı ⁽³⁾	-	-	1,5	1,5
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	-	-	0,6	0,6
Bodrum Yolcu Limanı	-	-	0,0	0,0
Adria-Bar Limanı	-	-	4,8	4,8
Creuers	-	-	3,8	12,4
Ticari Liman ve Yolcu Limanı Faaliyetleri Toplam FVAÖK Düzeltmesi	-	-	10,8	19,3
Diğer	-	-62,4	-42,9	-42,9
Konsolide FVAÖK Düzeltmeleri	-	-62,4	-32,2	-23,6
Düzeltilmiş FVAÖK⁽²⁾				
Ticari Liman ve Yolcu Limanı Faaliyetleri Toplam Düzeltilmiş FVAÖK	80,3	101,7	135,4	160,0
Diğer Düzeltilmiş FVAÖK	-0,3	-5,9	-6,7	-6,7
Konsolide Düzeltilmiş FVAÖK	80,0	95,8	128,6	153,3
Segment Bazında Düzeltilmiş FVAÖK				
Port Akdeniz-Antalya Limanı - Ticari Faaliyetler ⁽³⁾	54,0	72,2	85,3	85,3
Adria-Bar Limanı	0,0	0,0	5,7	5,7
Ticari FVAÖK	54,0	72,2	91,0	91,0
Port Akdeniz-Antalya Limanı - Yolcu Limanı Faaliyetleri ⁽³⁾	2,2	3,0	3,4	3,4
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	21,6	24,0	27,9	27,9
Bodrum Yolcu Limanı	2,5	2,5	3,1	3,1
Creuers	0,0	0,0	9,9	34,5
Yolcu Limanı FVAÖK	26,3	29,6	44,4	69,0

Notlar:

- (1) İşin olağan akışı ile ilgili yapılmayan bir kerelik giderler düzeltilmiştir.
- (2) Düzeltilmiş FVAÖK, FVAÖK ve FVAÖK Düzeltmeleri kalemlerinin ilgili dönemlerdeki toplamını ifade etmektedir.
- (3) Port Akdeniz-Antalya Limanı'na ilişkin FVAÖK, limanın ticari liman ve yolcu limanı faaliyetleri dâhilinde iki segmente ayrılmıştır.

Aşağıdaki tablo, Grup'un belirtilen yıllar itibarıyla faaliyetlere ve limana göre gelirlerini göstermektedir:

	31 Aralık tarihinde sona eren yıllar		
	2012 ⁽¹⁾	2013 ⁽²⁾	2014 ⁽³⁾
<i>Operasyon Gelirleri(ABD Doları)</i>			
Ticari Liman Gelirleri			
Konteyner gelirleri / TEU	148,2	162,4	170,9
Genel yük gelirleri / ton	4,4	5,6	6,4
Dökme yük gelirleri / ton	3,5	5,1	6,8
Yolcu Limanı Gelirleri			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	16,6	19,2	21,2
Yolcu gemisi gelirleri / gemi ziyaretleri	22,3	22,8	32,7
Creuers (Barselona)			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	--	--	12,6
Port Akdeniz-Antalya Limanı			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	12,2	13,3	12,5
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	21,7	21,1	21,7
Feribot gelirleri /yolcular	10,1	10,1	10,0
Bodrum Yolcu Limanı			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	22,6	35,2	28,5
Feribot gelirleri / yolcular	3,0	2,6	2,5
Creuers (Málaga)			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	--	--	6,6
Lizbon Yolcu Limanı			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	--	--	5,1
Singapur Yolcu Limanı			
Yolcu gemisi gelirleri / yolcular	--	--	--

Notlar:

- (1) 1 ABD Doları 1,7925 TL döviz kuru kullanılarak ABD Doları'na çevrilmiştir. Bu kur, 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yıl için TCMB'nin ilan ettiği yıllık ortalama ABD Doları döviz kurudur.
- (2) 1 ABD Doları 1,9013 TL döviz kuru kullanılarak ABD Doları'na çevrilmiştir. Bu kur, 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yıl için TCMB'nin ilan ettiği yıllık ortalama ABD Doları döviz kurudur.
- (3) 1 ABD Doları 2,1865 TL döviz kuru kullanılarak ABD Doları'na çevrilmiştir. Bu kur, 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yıl için TCMB'nin ilan ettiği yıllık ortalama ABD Doları döviz kurudur.

Grup, 2014 yılında, ticari liman faaliyetlerinden 139 milyon TL (64 milyon ABD Doları) ve yolcu limanı faaliyetlerinden 59 milyon TL (27 milyon ABD Doları) gelir elde etmiştir. 2013 yılında Grup'un ticari liman faaliyetlerinden 103,2 milyon TL (54,3 milyon ABD Doları) ve Grup'un yolcu limanı faaliyetlerinden 40,3 milyon TL (21,2 milyon ABD Doları) gelir elde edilmiştir.

Yolcu Limanı Faaliyetleri

Grup, Creuers, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Lizbon Yolcu Limanı, Malaga Limanı ve Singapur Limanı'nda yolcu limanı faaliyetlerini yürütmektedir.

Creuers: Grup, bir holding şirketi olan BPI'nin paylarının %62'sine sahip olup, BPI'nin paylarının geri kalan %38'i RCCL'ye aittir. BPI, Barselona Yolcu Limanı'ndaki altı yolcu gemisi terminalinden beşini ve yedi iskeleden altısını işletme hakkına sahip olan Creuers'in %100'ünün sahibidir. Creuers (Barselona) Dünya Ticaret Merkezi'nin (WTC) ve Adosat rıhtımları üzerinde sırasıyla 2026 ve 2030 yıllarında sona erecek (aşağıda detaylıca belirtildiği üzere, yenilemeye tabi olarak) iki adet yirmi yedi yıllık liman imtiyazına (otuz yıla uzatma potansiyeli ile) ve ayrıca bir adet 2016'ya kadar yenilenmiş olan ve yıllık olarak yenilenen işletim lisansına sahiptir. Creuers (Barselona) ayrıca 2039 yılında sona erecek Creuers

(Málaga) liman işletme haklarını elinde bulunduran Cruceros Málaga'nın %80'ine ve Singapur'daki Marina Bay Yolcu Terminali liman işletme haklarını 2022 yılına kadar elinde bulunduran SATS Cruers Cruise Services'ın %40'ına sahiptir.

Barselona, yerel ve uluslararası ziyaretçi açısından Avrupa'nın önde gelen turistik kentlerinden biridir ve Turisme de Barcelona'ya göre 2014 yılında 7,6 milyon turist tarafından ziyaret edilmiştir. Barselona Yolcu Limanı tarihi, doğal ve kültürel açıdan öneme sahip Barselona şehri ve Katalonya bölgesine yönelik yolcu gemilerine hizmet vermektedir.

31 Aralık 2014 tarihinde sona eren üç aylık dönemde BPI'nin Grup'un konsolide finansal tablolarına dâhil edilmesini takiben, Grup'un toplam gelirinin %6'sı ve toplam FVAÖK'ünün %5'i Creuers (Barselona) tarafından elde edilmiştir. Limanın toplam gemi kapasitesi yıllık 2.190'dır ve 2014 yılında limanı 1.587.469 yolcu ziyaret etmiştir. Barselona Yolcu Limanı, 2014 yılında (Kaynak: Port de Barcelona'nın internet sitesi, istatistikler bölümü, anasayfa linki: <http://www.portdebarcelona.cat/>, ilgili kaynak: http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/22d283cc-755a-4ed8-b4e6-1050e7cbc5a9/PortBcnTrafic2014_12_en.pdf (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)) 2,4 milyon yolcuyla, yavaşan gemi sayısı ve hizmet verilen yolcu adedi bakımından Avrupa'nın önde gelen limanlarından. BLİ'ye göre, söz konusu liman Karayip limanlarından sonra dünyadaki en büyük dördüncü yolcu gemisi bağlama limanıdır (Kaynak: Port de Barcelona'nın internet sitesi, istatistikler bölümü, ilgili link: http://www.portdebarcelona.cat/en/web/autoritat-portuaria/estadisticas?p_p_auth=REYKLy6A&p_p_id=3&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_3_struts_action=%2Fsearch%2Fsearch&_3_primarySearch=com.liferay.alfrescocontent.til.AlfrescoOpenSearchImpl&_3_keywords=fourth&_3_format, 10 Şubat 2014 tarihindeki raporda, 2.sayfada "more passengers" yazısındaki 2.paragrafın son cümlesi, ilgili link: http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/wcservice/api/node/content/workspace/SpacesStore/8e04479a-db92-4c41-bc72-d04f5218c49d/140207_%202013_Throughput_English.pdf, (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)). Bağlama limanı, yolcu gemisi yolcularının ("gidiş-dönüş yolcuları" olarak kategorize edilen) seyahatlerini başlattığı ve sona erdirdiği nokta ve gemilerin yolculuk için malzemelerinin yüklendiği limandır. Diğer taraftan, bir kruvaziyer gemisi seyahatinde kruvaziyer limanının orta duraklama noktası ("uğrama limanı") olarak işlev görmesi durumunda, bu limanları ziyaret eden yolcular da "transit yolcular" olarak kategorize edilirler. Creuers (Barselona) tarafından işletilen beş yolcu gemisi terminalinde gidiş-dönüş yolcularının sayısı 2012 yılında 1,1 milyon, 2013 yılında 1,2 milyon ve 2014 yılında 1,0 milyon olmuştur (Kaynak: 2012 yılı rakamları için Creuers del Port de Barcelona'nın internet sitesi, ilgili link: <http://www.creuers.net/en/statistics.php> (erişim tarihi: 10 Nisan 2015), 2013 yılı rakamları G.P. Wild raporu ve 2014 yılı rakamları Şirket kayıtları). Bu da Barselona Yolcu Limanı'nı, yeni nesil yolcu gemilerine hizmet verebilen modern tesisleriyle, yolcu gemisi trafiğinde güvenliğin ve lojistik hizmetlerin sağlanması açısından bir lider ve Akdeniz'deki en işlek gidiş-dönüş limanlarından biri haline getirmiştir.

Cruers (Barselona)'daki tarifelerin sınırlarına BLİ tarafından önceden yıllık olarak karar verilmekte olup, bu sınırlar çerçevesinde tarifeler Creuers (Barselona) tarafından belirlenmesine rağmen mevcut durumda hiçbir ek indirim uygulanmamakta ve BLİ tarafından belirlenen üst sınırlar Creuers (Barselona) tarafından tarifelerdeki fiyat olarak kullanılmaktadır. Hâlihazırda liman hizmet tarifeleri, taban ücret üzerine taahhüt edilen ekipman, tesis veya zamana bağlı olarak belirlenen ek hizmet ücretini içermektedir. 2014 yılında Creuers (Barselona) tarafından tahsil edilen ve tüm yolcular için uygulanan kişi başı taban ücret 4 Avro, gidiş-dönüş yolcusu başına tahsil edilen ek ücret ise 10 Avro'dur.

Cruers (Barselona)'da Terminal A ve B'ye sahip olan Adossat rıhtımı imtiyaz sözleşmesi için imtiyaz süresi, Creuers (Barselona)'nın imtiyaz sözleşmesi kapsamındaki iki koşulu yerine getirmesine bağlı olarak, üç yıl için otomatik olarak uzatılabilmektedir. Bu durumda, 27 yıllık imtiyaz süresi 30 yıla çıkmakta ve 2033 yılında sona ermektedir. Bu iki koşuldaki ilki, imtiyaz sözleşmesi kapsamında verilen tüm yükümlülüklerin yerine getirilmesi, ikincisi ise liman hizmetleri sözleşmesi kapsamında verilen hizmetlerin söz konusu uzatma süresince de verilecek olmasıdır. Ayrıca, 2014 yılında yürürlüğe giren İspanyol mevzuatına göre, imtiyaz sahipleri ilk imtiyaz sürelerinin 2/5'ini aşmaksızın ve sözleşme süresi en fazla 50 yıl olacak şekilde, birçok şarta uyarak süre uzatımı talep hakkına sahip olacaktır. Bu başvuru için son tarih 5 Temmuz 2015'tir. İspanyol mevzuatının ikinci bir bölümü de, ek süre uzatımı 50 yılı aşmayacak şekilde mevcut imtiyaz süresinin yarısı kadar otomatik uzama hakkı vermektedir. Bu sayede imtiyaz süresi potansiyel olarak 2048'e kadar uzatılabilecektir. Global Liman yönetimi, imtiyaz süresinin yenilenmesi için başvurmak amacıyla hazırlıklar yapmaktadır.

30 Eylül 2014 tarihinde BPI Creuers paylarının geri kalan %57'sini devralarak, Creuers'in %100 oranında payına sahip olmuştur. Aynı tarihte Global Liman, RCCL'nin BPI'de sahip olduğu payların %13'ünü satın alarak, BPI'de sahip olduğu payların oranını %62'ye çıkarmış ve böylece BPI'nin kontrolünü elde etmiştir.

Bunun sonucunda, 2014 yılında sadece son üç aylık gelir tablosu etkisi konsolide finansal tablolara yansıtılmıştır. 30 Eylül 2014 tarihine kadar olan işlemlerin etkisi ise 2014 yılı finansal tablolarında özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlarda sınıflanmıştır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı: Global Liman, Ege Liman İşletmeleri'nin %72,5'lik payına sahip olup, geriye kalan %27,49'luk paya RCCL ve bir adet paya ise TDİ sahiptir. Ege Liman İşletmeleri 2033 yılında sona erecek 30 yıllık bir işletme imtiyazına sahiptir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, turistik açıdan öneme sahip Efes yakınlarında bulunmaktadır. Efes, dünyanın yedi harikasından biri olan Artemis Tapınağı'na ve Hristiyanlar için çok önemli bir ziyaret noktası olan Meryem Ana Evi'ne ev sahipliği yapmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı'na göre, 2014 yılında Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, gelen gemiler açısından (448 yolcu gemisi uğramış, 556.745 yolcu getirmiştir) Türkiye'nin en çok ziyaret edilen uğrama limanı ve MEDCRUISE 2014 raporuna göre ise, 2014 yılında Akdeniz'in en sık ziyaret edilen onaltıncı uğrama limanı olmuştur (Denizcilik Müsteşarlığı'nın internet sitesi, kruvaziyer istatistikleri (erişim tarihi: 10 Nisan 2015, Liman Başkanlıkları Bazında Kruvaziyer İstatistikleri 2014 rakamları, ilgili link: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx (erişim tarihi: 10 Nisan 2015), MEDCRUISE (The Association of Mediterranean Cruise Ports), Cruise Activities in MedCruise ports: Statistics 2014) raporuna göre, ilgili link: <https://dl.dropboxusercontent.com/u/68759718/Cruise%20activities%20in%20MedCruise%20Ports-Edition%202015.pdf> (erişim tarihi: 10 Nisan 2015), raporun 15. sayfasında ilk on liman bilgisi bulunmaktadır, 7. sayfasında da Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı ve Port Akdeniz-Antalya Limanı değerleri yer almaktadır). Liman, yıllık toplam 2.000 gemilik bir kapasiteye sahiptir ve 2014 yılında 553.231 deniz yolcusuna hizmet vermiştir. 2014 yılında, Grup'un toplam gelirlerinin %18'i ve toplam FVAÖK'ünün %17'si Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndan elde edilmiştir.

İmtiyaz süresinin ilk beş yılı içinde (Temmuz 2008'e kadar), tarifeler belli sınırlamalara tabi tutulmuş olsa da, mevcut durumda Ege Ports-Kuşadası Limanı tarifeleri kendi takdirine bağlı olarak belirleyebilmektedir.

Bodrum Yolcu Limanı: Global Liman, 2019 yılında sona erecek, 12 yıllık bir YİD imtiyazına sahip olan Bodrum Liman İşletmeleri'nin %60'lık payına sahiptir. Bodrum Yolcu Limanı, faaliyetine 2008 yılının ikinci çeyreğinde başlamış olan ve Muğla'nın Bodrum ilçesinde bulunan bir yolcu gemisi, feribot ve mega-yat limanıdır.

Antik bir Karya balıkçı köyü olan Bodrum, günümüzde ise lüks tatil beldeleri ve alışveriş imkânlarıyla Türkiye'nin en popüler tatil beldelerinden biridir.

2014 yılında, Grup'un toplam gelirlerinin %3,1'i ve Grup'un FVAÖK'ünün %1,9'u Bodrum Yolcu Limanı'ndan elde edilmiştir. Liman, yıllık 800 gemilik bir kapasiteye sahiptir ve 2014 yılında 33.407 deniz yolcusuna hizmet vermiştir. Bodrum Yolcu Limanı, 2008'de ticari faaliyetlerine başlamasından beri, lüks yolcu gemilerinin ve mega-yatların popüler bir durağı olmuştur. Bodrum Yolcu Limanı, gemilere liman hizmetleri, yatlaraysa temiz su, elektrik, gümrüksüz yakıt ve erzak sunmaktadır. Yabancı askerî gemiler de dinlenme ve eğlenme amacıyla ya da kara izinleri için bu limanı ziyaret etmektedir.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, maksimum 49 yıla kadar bir süre uzatımını onaylama hakkına sahiptir. Global Liman yönetimi, hükümet tarafından imtiyazın uzatım işleminin muhtemelen üç yıl içinde tamamlanması hususunda bir beklentiye sahiptir.

Bodrum Yolcu Limanı'nın, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na arazi kullanım ücreti olarak faaliyetinin ilk yılında 125.000 ABD Doları ve takip eden her yıl için %3 oranında artış ile ödeme yapması gerekmektedir. Bodrum Yolcu Limanı 2014 yılında 153.735 ABD Doları arazi kullanım ücreti ödemiştir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı: Global Liman, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin %99,99'luk payına sahiptir ve TDİ de bir adet paya sahiptir. Esas olarak ticari bir liman olan Port Akdeniz-Antalya

Limanı'nın az miktarda yolcu limanı faaliyetleri de bulunmaktadır ve yolcu limanı faaliyetleri 2014 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın toplam gelirlerinin %4'ünü oluşturmaktadır. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri 2028 yılında bitecek olan, 30 yıllık işletme imtiyazına sahiptir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı, Türkiye'nin en önemli havaalanlarından Antalya Uluslararası Havalimanı'na ve çeşitli önemli antik kentlere yakın bir konumdadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yolcu limanı faaliyetleri, ticari liman faaliyetlerine kıyasla daha azdır.

2014 yılında, Grup'un toplam gelirinin %2'si ve toplam FVAÖK'ünün %2'si Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yolcu limanı faaliyetlerinden elde edilmiştir. Yolcu gemileri için üç yanaşma yerine, 250 yanaşma yeri bulunan bir marinaya ve 150 yatlık kuru havuz kapasitesine sahiptir. Liman, yıllık toplam 2.970 gemilik bir kapasiteye sahiptir ve 2014 yılında 175.274 deniz yolcusuna hizmet vermiştir. Aida Cruises'un 2010 yılında ve TUI Cruises'un 2012 yılında gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı faaliyetlerini buradan yürütmeye başlamalarını takiben limanın yolcu trafiği on kat artmıştır.

İmtiyaz süresinin ilk beş yıl içinde (Ağustos 2003'e kadar), tarifeler belli sınırlamalara tabi tutulmuş olsa da, mevcut durumda Port Akdeniz-Antalya Limanı tarifeleri kendi takdirine bağlı olarak belirleyebilmektedir.

Lizbon Yolcu Limanı: Global Liman, RCCL'nin %20'sine, Creuers'in %10'una ve Grupo Sousa'nın %30'una sahip olduğu bir holding şirketi olan Lisbon Cruise Terminals Lda'nın %40'ına sahiptir. Böylece, Grup'un doğrudan ve dolaylı paylarının toplamı %46,2 olmaktadır (%6,2'lik ortaklık oranı Global Liman'ın sahip olduğu %62'lik Creuers payından kaynaklanmaktadır). 2014 yılının Ocak ayında, Lisbon Cruise Terminals Lda, Lizbon Yolcu Limanı'ndaki üç yolcu gemisi terminaline ilişkin olarak 15 yıl süreli münhasır operasyon hakkına ve yeni yolcu gemisi terminaline ilişkin olarak 2049 yılında sona erecek bir YİD imtiyaz sözleşmesine sahip olmuştur. Lizbon Liman İdaresi imtiyaz alanını Lisbon Cruise Terminals Lda'ya 26 Ağustos 2014 tarihinde fiziken devretmiştir.

Lizbon Yolcu Limanı, Amerika kıtasının Atlantik sahili ile Avrupa, Batı Akdeniz ile Kuzey Avrupa, Atlantik Adaları ile Kuzey Afrika arasında seyahat eden yolcu gemilerinin ve Transatlantik yolculuklarının önemli bir uğrama limanıdır. 2014 yılında Lizbon Yolcu Limanı'nı 500.872 yolcu ziyaret etmiştir. Lizbon Yolcu Limanı an itibariyle üç yolcu gemisi terminalinden (ve imtiyaz kapsamında olmayan çeşitli ticari terminallerden) oluşmaktadır. Yeni yolcu gemisi terminalinin inşaatının 2016 yılında tamamlanması beklenmektedir. Bu ihalenin şartları arasında, yeni yolcu gemisi terminalinin inşaatının tamamlanması için 18-20 milyon Avro tutarında yatırım harcaması taahhüdünde bulunulması ve yeni yolcu gemisi terminali tam olarak operasyona geçtikten sonra yıllık deniz yolcusu sayısının en az 550.000 olması yer almıştır.

Her ne kadar 18-20 milyon Avro yatırım harcamasının, %46,2'si doğrudan/dolaylı olarak Global Liman'ın taahhüdü olsa da, inşaat projesinin maliyetinin %60'ı dış kaynaklardan finanse edileceği için Global Liman'ın taahhüdünün sermaye gerektiren tutarı yaklaşık olarak 3-4 milyon Avro'dur. Yeni terminalin inşasının tamamlanmasıyla birlikte mevcut terminallerin üçü de kapatılacaktır. Limanın toplam gemi kapasitesi yıllık 1.095 ve 2014 yılında limanı 500.872 kruvaziyer yolcusu ziyaret etmiştir. Global Liman yönetimi, yeni terminalin tamamlanmasından sonra kapasite ve yolcu sayılarının artmasını beklemektedir.

Global Liman, Lizbon Yolcu Limanı'nda 2015 yılında %10'luk ve 2016 yılında ilave %20'lik bir tarife artışı için liman başkanlığından onay almış bulunmaktadır.

Malaga Yolcu Limanı: Grup'un %62 oranında payına sahip olduğu Creuers, Crueros Málaga'nın %80 oranında payına sahiptir. Crueros Málaga, Creuers (Málaga)'nın 2039 yılında sona erecek işletme imtiyazına sahiptir. Malaga Yolcu Limanı, 1.312 metre uzunlukta tek bir iskele ve gümrüksüz alışveriş ve hediyelik eşya mağazaları içeren küçük bir alışveriş merkezinden oluşmaktadır.

31 Aralık 2014 tarihinde sona eren üç aylık dönemde, BPI'nin Global Liman ile konsolidasyonu üzerine, Creuers (Málaga), 0,4 milyon Avro FVAÖK ile 0,9 milyon Avro gelir elde etmiş ve Grup'un toplam gelirlerinin %1,3'ü ve toplam FVAÖK'ünün %0,7'si Creuers (Málaga) tarafından elde edilmiştir. Limanın toplam gemi kapasitesi yıllık 1.460'tur ve 2014 yılında 227 yolcu gemisi ve 409.563 yolcu limanı ziyaret etmiştir. 2013 yılında ise limanı 248 yolcu gemisi ve 397.064 yolcu ziyaret etmiştir.

İmtiyaz hakkı sözleşmesi uyarınca Cruceros Málaga imtiyaz süresini otomatik olarak uzatma hakkına sahiptir. İlk süre uzatımı 5 yıllık bir süreyi kapsayarak imtiyaz süresini 2044 yılına kadar uzatabilecektir. İmtiyaz sahibi, ikinci ve üçüncü süre uzatımlarını toplamda 10 yılı aşmadıkları takdirde değişik süreler için talep edebilir. Sonuç olarak imtiyaz süresi en fazla 45 yıl olabilir.

Singapur Yolcu Limanı: Creuers satın alımının bir parçası olarak, Global Liman, Singapur'daki Marina Bay Cruise Terminal'in 2022'ye kadar liman işletme haklarını elinde bulunduran SATS-Creuers Cruise Services Pte. Ltd. ("SATS Creuers")'nin paylarının %40'ını satın almıştır. Geri kalan %60 oranındaki paya ise, havacılık, konaklama, gıda, sağlık, kargo ve lojistik sektörlerine hizmet veren Singapur'un önde gelen hizmet sağlayıcısı SATS Ltd. sahiptir.

Asya yolcu gemisi pazarına giriş yapan mega gemilerin (100.000 GRT'den daha fazla kruvaziyer gemileri ve 3.000 yolcudan daha fazla yolcu kapasitesi) ihtiyaçlarını karşılamak için inşa edilen, Marina Bay Cruise Terminal, iki özdeş 360 metre uzunluğunda iskeleye sahip, 220.000 GRT'ye kadar olan gemilerin aynı anda ikişer tane yanaşabildiği Asya'daki en büyük kruvaziyer terminallerinden biridir. SATS Creuers'in 2014 yılı mali sonuçları, TMS uyarınca azınlık payına sahip olduğu için, mali tablolarında "Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Kârlarından Paylar" altında yansıtılmıştır.

2014 yılında Singapur Yolcu Limanı'nı 344.391 yolcu ziyaret etmiş olup, Singapur Yolcu Limanı 2014 yılının Mart ayı itibarıyla sona eren mali yılda 16,4 milyon TL gelir elde etmiştir.

Singapur Turizm Kurulu ile imzalanan imtiyaz sözleşmesi şartları uyarınca SATS Creuers'e verilen imtiyazın süresi 10 yıl olup, Singapur Turizm Kurulu takdirine bağlı olarak sözleşmenin 5 yıllık bir ek süre için yenilenme opsiyonu mevcuttur. Global Liman, imtiyaz süresinin uzatılmasına ilişkin opsiyonunu kullanmak için Singapur Turizm Kurulu'na başvuruda bulunmuştur.

Ticari Liman Faaliyetleri

Grup, Antalya'daki Port Akdeniz-Antalya Limanı ve Karadağ'daki Adria-Bar Limanı'nda ticari liman faaliyetlerini yürütmektedir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı: Yukarıda açıklandığı üzere, Global Liman, Türkiye'nin Akdeniz kıyısında yer alan ve ağırlıklı olarak ticari faaliyetler gerçekleştiren Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın paylarının %99,99'una sahiptir. 2014 yılında, Grup'un toplam gelirlerinin %60'ı ve FVAÖK'ünün %52'si Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki ticari faaliyetlerinden elde edilmiştir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı, Türkiye'nin güneybatısındaki mermer, krom, çimento, klinker gibi ürünler açısından zengin bir bölgede yer almaktadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda bu malların taşınması ve ihracatı için konteyner, kuru yük ve genel kargo gemilerine hizmet verebilen on adet yanaşma yeri bulunmaktadır. Limanın kuru yük ve genel kargo elleçleme kapasitesi yılda 5,0 milyon tondur. Konteyner elleçleme kapasitesi ise yılda 500.000 TEU'dur. Denizcilik Müsteşarlığı'na göre, Türkiye'nin 2014 yılında deniz yoluyla yaptığı ihracatın tonaja göre %4,4'ü, Port Akdeniz-Antalya Limanı vasıtasıyla nakledilmiştir (Kaynak: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx, erişim tarihi: 10 Nisan 2015). Türkiye hükümeti, Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. kuruluş yıl dönümü kapsamında tamamlanması planlanan altyapı gelişim programının bir parçası olarak Antalya'yı yüksek hızlı tren ağına bağlamayı hedeflediğini duyurmuştur. Global Liman yönetimi, demir yolu bağlantısının tamamlanması üzerine, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın daha fazla müşteriye ulaşacağını düşünmektedir. Buna ilaveten, hükümet yetkililerine göre ve mevcut yatırımların ve gelecekteki altyapı projelerinin başlamasının ardından, Global Liman yönetimi makine, ekipman ve diğer teknik materyallerin Port Akdeniz-Antalya Limanı kullanılarak taşınacağını düşünmektedir.

İmtiyaz döneminin ilk beş yılında (2003 Ağustos'a kadar), tarifeler çeşitli sınırlamalara tabiyken hâlihazırda Port Akdeniz-Antalya Limanı tarifelerini kendi takdirine göre belirlemektedir.

Adria-Bar Limanı: Global Liman, otuz yıllık, 2043 yılında sona eren bir işletme imtiyazına sahip olan JSC Bar vasıtasıyla, Adria-Bar Limanı'nın kargo terminalinin %64,5 oranında payına sahiptir.

Bu liman, Belgrad-Bar demiryolu ve otoyol trafik ağıyla entegre olması ve Serbest Bölge rejiminden faydalanması sayesinde, bölgedeki intermodal taşımacılık zincirinin önemli bir parçasını temsil

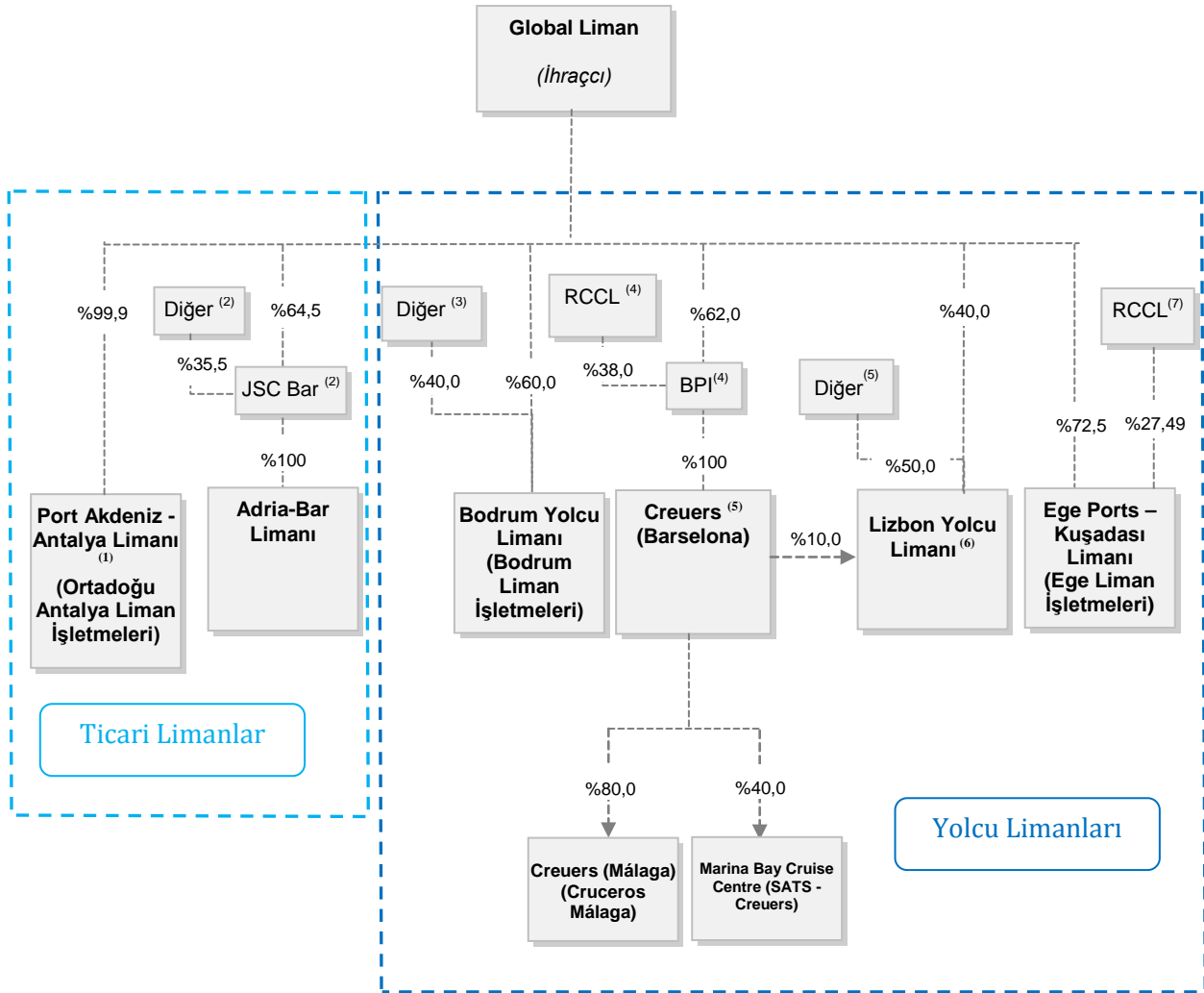
etmektedir. “Serbest Bölge” rejimi, Adria-Bar Limanı'nın tamamını kapsamakta olup, gümrük vergilerinden ve diğer vergilerden muafiyet sağlamaktadır.

Adria-Bar Limanı'nın iskele uzunluğu 1.440 metre ve indirimli alışveriş mağazaları alanı 295 metrekare olup, 2014 yılında yanaşan gemi sayısı 265, toplam kargo ağırlığı 229.072 ton ve gelirleri toplam 9,3 milyon ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında, Grup'un toplam gelirinin %10,2'si ve toplam FVAÖK'ünün %0,6'sı Adria-Bar Limanı'ndan elde edilmiştir.

Tarifeler Karadağ Liman Yönetimi ile imtiyaz sözleşmesi hükümlerine uygun olarak düzenlenmektedir.

Operasyonel Yapının Genel Görünümü

Aşağıdaki tabloda, işbu İzahname'nin tarihi itibarıyla Global Liman'ın yük ve yolcu limanlarında sahip olduğu payları hakkında bilgi verilmektedir.



Notlar:

- (1) TDİ'nin bir adet payı bulunmaktadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ayrıca 2014 yılındaki toplam gelirlerinin %4'üne tekabül eden, küçük çapta yolcu limanı faaliyetleri bulunmaktadır.
- (2) Global Liman'ın, Adria-Bar Limanı'nda JSC Bar üzerinden dolaylı olarak pay sahipliği bulunmaktadır. JSC Bar Karadağ Borsası'na kote bir şirket olup %35,5 oranındaki payı halka açıktır.
- (3) Yüksel Çağlar (iş adamı) Bodrum Liman İşletmeleri paylarının %30'una ve Setur (Koç Grup'un sahibi olduğu bir gümrüksüz mağaza işleticisi) Bodrum Liman İşletmeleri paylarının %10'una sahiptir.
- (4) Global Liman'ın, Creuers'de %62 oranında payına sahip olduğu BPI üzerinden dolaylı olarak pay sahipliği bulunmaktadır. BPI'nin %38 oranındaki payı RCCL'ye aittir. BPI ise Creuers'in %100 oranındaki payına

sahiptir. Creuers, Malaga Limanı'ndaki üç adet yolcu terminalinin ("Creuers (Málaga)") imtiyaz haklarına sahip olan Cruceros Málaga S.A.'nin %80 oranında payına sahiptir. Creuers ayrıca, Singapur'daki Marina Bay Cruise Centre'in işletme haklarına sahip SATS-Creuers Cruise Services Pte. Ltd.'nin %40 oranında payına sahiptir.

- (5) Lizbon Liman İdaresi (Administracao do Porto de Lisboa, S.A.) ile Lisbon Cruise Terminals Lda (konsorsiyum üyelerinden oluşan bir holding şirketi) arasında bir imtiyaz sözleşmesi akdedilmiştir. Global Liman, Lisbon Cruise Terminals, Lda'nın doğrudan %40 oranında payına sahiptir. Lisbon Cruise Terminals, Lda'da Grupo Sousa (denizcilik ve liman işletmeleri alanında işgal eden bir Portekiz şirketi) %30 oranında, RCCL %20 oranında ve Creuers ise %10 oranında paya sahiptir. Lisbon Cruise Terminals Lda Lizbon Limanı'nın üç yolcu terminali üzerinde 15 yıl süreli münhasır işletme hakkına sahiptir ve yeni bir yolcu terminali için YİD imtiyaz sözleşmesine taraftır.
- (6) Creuers'in devralınmasının sonucu olarak, Global Liman, Lisbon Cruise Terminals Lda'nın toplamda %46,2 oranında payına (%40 doğrudan ve %6,2 Creuers'in paylarının tamamına sahip BPI'nin %62'lik payı üzerinden dolaylı olarak) sahiptir.
- (7) RCCL, Ege Liman İşletmeleri paylarının %27,49'una sahiptir ve TDİ'nin de bir adet payı bulunmaktadır.

Global Liman, Borsa İstanbul'da işlem görmekte olan Global Yatırım Holding'in tamamına sahip olduğu bir şirkettir.

Grup, ilk devralmasını 2003 yılında gerçekleştirmiş ve bir ortak girişimin parçası olarak Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın işletmecisi olan Ege Liman İşletmeleri'nin bir kısmını devralmıştır. Global Liman, mevcut durumda Ege Liman İşletmeleri'nin paylarının %72,5'ine sahiptir. RCCL, Ege Liman İşletmeleri'nin paylarının %27,49'una sahiptir. TDİ ise Ege Liman İşletmeleri'nin sermayesinin %0,00001279'unu temsil eden 1 adet paya sahiptir.

Grup, Ekim 2006'da Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı işleten şirket olan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ni devralan Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş.'ye ortak girişim yoluyla katılarak, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın %39,8'ine dolaylı olarak sahip olmuştur. Aralık 2006'da, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ve Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tüzel kişiliği altında birleşmişlerdir. Temmuz 2010'da, Global Liman diğer ortak girişim ortaklarından Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri paylarının tamamına yakınına devralmıştır. TDİ, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nde sermayenin %0,00000454'ünü temsil eden 1 adet paya sahiptir.

Grup, Ocak 2008'de, ortak girişim grubu vasıtasıyla ihaleyi kazanan ve Bodrum Yolcu Limanı'nı işleten şirket olan Bodrum Liman İşletmeleri'nde pay devralmıştır. Bodrum Liman İşletmeleri'nin %60'ı Global Liman'a, %30'u Yüksel Çağlar'a ve %10'u Setur'a aittir.

Global Liman, Haziran 2013'te, Creuers'i devralmak amacıyla RCCL ile birlikte bir holding şirketi olan BPI'yi kurmuştur. Kuruluş sırasında Global Liman, BPI'nin %49'una ve RCCL'den %1 pay satın alma opsiyonuna sahipti. BPI, 26 Temmuz 2013 tarihinde 16,7 milyon Avro karşılığında Creuers'in %23'ünü ve 30 Aralık 2013 tarihinde 14,5 milyon Avro karşılığında %20'sini daha devralarak Creuers'deki payını %43'e çıkarmıştır. Böylece, Global Liman'ın BPI vasıtasıyla Creuers'te sahip olduğu toplam pay %21,07 olmuştur. 20 Haziran 2014 tarihinde Global Liman, Vapores Suardiaz'in ve World Duty Free'nin Creuers'de sahip oldukları payları satın almak üzere bir sözleşme yapmıştır. Global Liman, daha sonra bu hakları BPI'ye devretmiştir. BPI, 30 Eylül 2014 tarihinde, Vapores Suardiaz'dan %34 ve World Duty Free Group'tan %23 olmak üzere Creuers'in %57'sini devralarak, Creuers'in tüm paylarını ele geçirmiştir. Global Liman, aynı zamanda, RCCL'nin BPI'de sahip olduğu %13 payı satın alarak BPI'de sahip olduğu payı %62'ye çıkarmış ve BPI'nin kontrolünü de elde etmiştir.

Global Liman, 1 Temmuz 2013 tarihinde, Adria-Bar Limanı kargo terminalinin özelleştirmesine katılmış ve daha sonraki alımlarla birlikte işbu İzahname tarihi itibarıyla Adria-Bar Limanı paylarının %64,5'ini JSC-Bar vasıtasıyla dolaylı olarak elinde bulundurmaktadır. Global Liman, Karadağ Hükümeti'yle yaptığı pay devir sözleşmesini 15 Kasım 2013 tarihinde nihai haline getirmiş ve bu sözleşme ihale komisyonu, Karadağ Özelleştirme ve Sermaye Yatırımları Kurumu ve Karadağ Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmıştır. İlgili paylar, Grup'a 30 Aralık 2013 tarihinde devredilmiştir. 2014 yılında, Global Liman, Karadağ Borsası'nda gerçekleştirmiş olduğu birkaç işlemi ile JSC Bar'da %2,41 oranında yeni pay satın almış ve Adria-Bar Limanı'ndaki payını %64,5'e yükseltmiştir.

Global Liman, 17 Ocak 2014 tarihinde, kendisinin ve kendisiyle birlikte teklif veren RCCL, Creuers ve Grupo Sausa'nın, Lizbon Yolcu Limanı'nda inşa edilecek yeni bir yolcu gemisi terminalinin inşaat ve işletme hakları için açılan ihalede, ihale komisyonu tarafından kazanan teklifçi olarak seçildiğini ilan

etmiştir. Lizbon Yolcu Limanı'nda inşa edilecek yeni yolcu gemisi terminalinin inşaat ve işletme haklarını yönetmek üzere kurulan Lisbon Cruise Terminals Lda'nın %40'ına Global Liman, %20'sine RCCL, %10'una Creuers ve %30'una Grupo Sousa sahiptir. Grup'un Lizbon Yolcu Limanı'ndaki payı, %40'ı doğrudan ve %6,2'si Creuers üzerinden dolayı olmak üzere toplam %46,2'dir.

Strateji

Türkiye'nin ihracatında ve Akdeniz kruvaziyer sektöründe beklenen büyümeden yararlanılması

Gelecek dönemde, Akdeniz'deki yolcu gemisi turizminin ve Türkiye'nin ihracatının büyümesi beklenmektedir. Global Liman, yolcu gemisi işletmecilerine bölgesel lokasyonları pazarlamak için yolcu gemilerinin kara turları ve diğer önemli konulara ilişkin karar mercileri ve yerel turizm sektörüyle işbirliğine devam edecektir. Global Liman, sahip olduğu yolcu limanı portföyü sayesinde yolcu gemisi işletmecilerine, portföyünde bulunan birden fazla limana uğrayan gemilere tarife teşvikleri sunmak gibi çapraz hizmet satışları yapabilmektedir.

Global Liman, ticari liman tesislerinin yüksek getirili konteyner faaliyetlerine giderek artan talebi karşılayabilmesi için, modern tesisler, merkezi yönetim sistemleri ve ekipmanlara yatırım yaparak bu beklenen büyümeden faydalanmaya çalışacaktır. Ayrıca, hâlen farklı yöntemlerle taşınan tarım ürünleri gibi ürünlerin de taşınması için hizmetlerini limanlarının art bölgesindeki endüstrilere pazarlamaya devam edecektir.

Kapsamlı bir yolcu limanı ağı kurulması için hedeflenen devralmalar gerçekleştirilmesi

Global Liman pay sahibi olduğu tüm limanlar göz önüne alındığında, sahip olunan liman sayısı ve müşteri sayısı bakımından dünyanın en büyük özel yolcu limanı işletmecisidir (Kaynak: 2014-2015 State of the Industry Annual Report, Cruise Activities in Medcruise Ports: Statistics 2014, ilgili limanların ve/veya şirketlerin internet sayfaları, 2013 verilerine göre (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)) ve hem Batı hem Doğu Akdeniz çevresinde stratejik noktalara dağılmış yolcu limanlarına sahip tek yolcu limanı işletmecisidir. Grup, başlıca en büyük beş uluslararası gidiş-dönüş limanından iki tanesini (Barselona ve Singapur; diğerleri Miami, Hong Kong ve Civitavecchia) işleterek, kendisine müşteriler ve tedarikçilere yönelik artırılmış müzakere gücü veren, kritik bir avantaj elde etmiştir. Yolcu limanı faaliyetlerini genişletme stratejisi kapsamında, Global Liman, Akdeniz yolcu gemisi rotalarının kendisi tarafından işletilen en az bir yolcu limanını kapsayacak şekilde bir liman ağı oluşturma imkânını çoğaltmayı ve böylece deniz yolculuğu işletmecileriyle ücretler konusunda müzakere ederken güçlü bir konumda olmayı hedeflemektedir.

Global Liman, birçok potansiyel satın alma hedefi ve kaynağı belirlemiştir. Bunlara, bütçe açıkları ve düzenlemeler gereği ülkesel ve bölgesel yetkililer tarafından yapılan özelleştirmeler, uzun süreli imtiyazlar ve/veya yanaşma yeri karşılığında limanların deniz yolculuğu şirketleri tarafından yapılan satışlar ve yeni gemi kapasitesi ve boyutları ile uluslararası yolcu gemisi sipariş listesinde devam eden genişlemeyi karşılamak için mevcut limanlara yeni geliştirmeler yapılması gereksinimi dâhildir.

Global Liman, yolcu gemisi faaliyetlerini küresel olarak genişletme stratejisinin bir parçası olarak, dünyadaki potansiyel özel sektör ve kamu sektörü potansiyel devralma imkânlarını sürekli olarak takip etmektedir. Global Liman, Barselona Yolcu Limanı'ndaki altı terminalden beşinin işleticisi olarak yolcu hacmi bakımından Akdeniz'deki en büyük yolcu limanı olan Creuers'i (Kaynak: 2014-2015 State of the Industry Annual Report, Cruise Activities in Medcruise Ports: Statistics 2014, ilgili limanların ve/veya şirketlerin internet sayfaları, ilgili link: <http://www.creuers.net/en/home.php> (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)) çok uzun bir süre önce devralmayı hedeflemiştir. Creuers'in kontrolünün devralınması, daha yüksek müzakere gücü, paket teklif sunma imkânı ve paylaşılan kaynakların merkezileştirilmesi açısından Global Liman için sinerji fırsatlarını arttırmıştır.

Global Liman'ın, büyüme stratejisi (i) gelecek vaat eden (örneğin, dikkat çekici turistik ve tarihi bölgeler) ancak düşük değer biçilen veya başarılı yönetilemeyen bölgelere ve/veya (ii) Global Liman'ın mevcut liman ağını tamamlayacak olan fırsatlara (Avrupa ve Asya odaklı olarak - özellikle SATS Creuers işbirliği aracılığıyla Güney Doğu Asya'daki Temasek Holdings ile işbirliği fırsatları) odaklanmaktadır. Yolcu limanı fırsatlarının belirlenmesinin önemli bir unsuru, yolcu deneyimini iyileştirme ve sunulan hizmetleri genişletme fırsatları sunan varlıkların belirlenmesidir. Global Liman, ek gelir kaynakları yaratmak üzere alışveriş ve eğlence merkezleri inşa ederek bunu başarmayı hedeflemektedir. Global

Liman ayrıca kiralık perakende alanlarının optimizasyonu ve gümrüksüz satış gelirlerinin artırılması için geçmiş tecrübelerinden faydalanılacaktır.

Limanların çoğunluğunun işletmecisinin devlet kuruluşları veya belediyeler olduğu bu piyasada, az sayıdaki özel işletmecilerden olan Global Liman, tek başına veya belirleyeceği ortaklarla birlikte çeşitli liman alımları yapmaya devam etmeyi planlamaktadır. Global Liman'ın piyasadaki konumu ve tecrübesi, mevcut liman ağı ve iş ortakları ile geçmiş performansı sayesinde, imtiyaz ihaleleri için ön yeterliliğe sahip tek veya az sayıda teklif verenden biri olmak için iyi bir konumda olduğu anlamına gelmektedir. Liman devralmaları ve limanların sahip olunan liman ağına entegrasyonu konusunda belirgin bir tecrübesi bulunması, teklif veren rakiplere yönelik doğal bir avantaj sağlamaktadır. Ayrıca Global Liman'ın, ihale süreçlerinde başarı ihtimalini en yüksek seviyeye çıkarmak için yerel ve uluslararası ortaklar ile stratejik ortaklıklar oluşturma konusunda geniş tecrübesi de bulunmaktadır.

Global Liman, işbu halka arzdan edinilen net gelirleri, kısmen veya tamamen, aşağıda anlatılan muhtemel devralmalar dâhil olmak üzere ek liman alımlarını finanse etmek için kullanmak niyetindedir. Global Liman, devralma masraflarının toplam bedeli ve devralmaya ve bu limanlara yapılacak başlangıç geliştirmelerine (Baleric Ports ve Tertis hariç) ilişkin yatırım harcamasının, sermaye harcaması masraflarının 50 ile 60 milyon ABD Doları ve devralma bedelinin 100 ile 115 milyon ABD Doları olacağı düşünüldüğünde, 150 ile 175 milyon ABD Doları civarında olacağını tahmin etmektedir. Muhtemel Baleric ve Tertis devralmalarının yapısı, diğer tekliflerdekinden daha belirsizdir, ancak Global Liman, devralma bedelleri ve ilgili yatırım harcamaları aralığının, 75 ile 125 milyon ABD Doları civarında olacağına inanmaktadır.

Global Liman'ın mevcut devralma planları, aşağıda anlatılan hedefleri içermektedir. Global Liman, orta vadede ek devralma hedeflerinin belirleneceği beklentisindedir. Bu muhtemel devralmalardan hiçbirine ilişkin usulüne uygun bir sözleşme akdedilmemiştir ve böyle bir sözleşmenin akdedilmesi durumunda, bunlar alışılmış kapanış koşullarına tabi olacaktır. Öyle ki, bu muhtemel devralmaların tamamlanacağına ilişkin bir garanti verilememektedir.

Dubrovnik - Hırvatistan

Gruž Limanı Dubrovnik şehrinin uluslararası deniz yolcusu limanıdır. 2013 yılında, Gruž Limanı'na, 881.550 deniz yolcusu getiren 692 yolcu gemisi seferi gerçekleşmiştir. Gelen yolcuların %98'i transit yolcuları, geriye kalanı ise gidiş-dönüş yolcularıdır (*Kaynak: G.P. Wild (International) Ltd, 2014*).

Hırvatistan'ın güney batısında yer alan liman, Doğu Akdeniz deniz yolculuğu rotaları için, Atina, Venedik ve Yunan Adaları durakları gibi kilit bir varış noktasıdır. Dubrovnik tarihi şehirden yaklaşık 3 km ve hava alanından ise 20 km uzaklıktadır.

Dubrovnik Limanı İdaresi (Gruz Limanı'nın idari yetkilisi olarak) ilgilenen yatırımcıları, Dubrovnik - Gruz Limanı denizcilik sahası - ortak emtianın kullanımı imtiyazı için ihaleye davet etmiştir. İhale, tesislerin inşasını ve toplam yüzey alanı 25.906 m² olmak üzere, tesislerin ve ilgili deniz sahası için ayrılan liman alanının idaresini kapsamaktadır.

Global Liman, bölgedeki altyapı projeleri konusunda kapsamlı tecrübesi bulunan Bouges Bâtiment International ile yeni bir terminal ve alışveriş kompleksi yapılması karşılığında yolcu limanının 40 yıl işletilmesi imtiyazı teklifi verilmesi için ortaklık kurmuştur. Ortaklıkta Global Liman'ın %75 ve Bouygues'in %25 payı bulunmaktadır.

2015 yılının başlarında, Global Liman-Bouygues'in tek teklif veren olarak ön yeterlilikten geçtiği ve ihalenin tahmini olarak 2015 yılının üçüncü çeyreğinde sonuçlanacağı duyurulmuştur. Bu bağlamda, Global Liman yönetimi, tek ön yeterliliğe sahip teklif veren olduğundan dolayı, ihale yetkilileri ile kendileri arasındaki imtiyaz sözleşmesine ilişkin müzakerelerin başarılı bir şekilde sonuçlanacağına inanmaktadır.

Herhangi bir önceden ödenecek masraf bulunmamaktadır. İhale başarılı olursa, Global Liman yeni bir terminal ve alışveriş kompleksi inşası için yatırım harcaması taahhüdünde bulunmak durumunda olacaktır.

Global Liman yönetimi, satın alma giderleri ve yatırım harcaması taahhütleri için gösterge yatırım hacminin 25 milyon ABD Doları ile 50 milyon ABD Doları arasında olacağını düşünmektedir.

Valletta - Malta

Valletta, antik surlarla çevrili bir şehir ve Malta'nın başkentidir. Valletta Yolcu Limanı bir yolcu ve feribot limanıdır. 2013 yılında, yaklaşık 448.000 transit yolcu ziyaret etmiştir ve ilerleyen süreçte 48.000 gidiş geliş yolcusu ile orta büyüklükte bir muhtemel gidiş-dönüş limanı adaydır (*kaynak: G.P. Wild (International) Ltd, 2014*). The Valletta Waterfront, UNESCO Dünya Mirası Şehri Valletta ve Floriana tarihi şehri yakınındadır. Modern deniz yolcu terminali tesisleri sunmaktadır ve alışveriş, yemek ve eğlence mekanıdır.

1996 yılında Malta Devleti tarafından gerçekleştirilen uluslararası bir ihale sonrası yolcu ve feribot terminali faaliyetlerini devralan bir limited şirket olan Valletta Cruise Port plc'nin (önceki sahibi VİSET Malta plc) elinde bulunmaktadır. Valletta Yolcu Limanı, 2002 yılından itibaren 65 yıllık imtiyaz hakkına sahiptir ve terminal hizmetleri ve gümrüksüz satış/perakende faaliyetlerini yürütmektedir.

İmtiyaz, YİD düzenlemesi kapsamında, iskelenin kara alanı üzerinde 48.000 m² arsa ve bina alanının kiralanmasını kapsamaktadır. VİSET, 2002 yılının Şubat ayı sonunda, Malta Devleti'nden, yolcu gemisi ve feribot faaliyetlerini devralmıştır.

Global Liman ilk olarak, çoğunluk payları almak niyetindedir ve mevcut pay sahiplerine bağlayıcı olmayan bir teklif sunmuştur. Global Liman'ın, nihayetindeki amacı ise tedavüldeki payların %100'ünü edinmektir.

Herhangi bir yatırım harcaması zorunluluğu bulunmamaktadır, ancak Global Liman yönetimi, gerekli yatırım harcaması ile Valletta Yolcu Limanı'nın orta büyüklükte bir gidiş-dönüş limanı olma potansiyelinin bulunduğunu düşünmektedir.

Global Liman yönetimi, satın alma giderleri ve yatırım harcaması taahhütleri için gösterge yatırım hacminin 25 milyon ABD Doları ile 50 milyon ABD Doları arasında olacağını düşünmektedir.

Venedik ve Diğer İtalyan Limanları - İtalya

Venedik Limanı, yolcu gemileri için Akdeniz'in önde gelen bağlama limanlarından biri olarak kabul edilmektedir. Çok sayıdaki yolcu terminali; yolcu gemileri, feribotlar, İstria sahiline yol alan hızlı gemiler, yatlar ve mega yatların ihtiyaçlarını karşılama imkânı sağlamaktadır. Transit yolcuların büyük bir kısmını yolcu gemileri getirmektedir. 2013 yılında, 1.512.596'sı gidiş-dönüş yolcusu olmak üzere limana toplam 1.815.823 yolcu uğramıştır (*Kaynak: G.P. Wild (International) Ltd, 2014*).

Venedik'i Doğu Akdeniz'e bağlayan taşımacılık şirketleri ile feribotlar, limanın başlıca kullanıcılarıdır. Ayrıca, deniz otobüsleri ve hızlı gemiler, şehri, Slovenya ve Hırvatistan sahilleri ile bağlamaktadır.

Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. ("VTP") 1997 yılında, Venedik Liman İdaresi tarafından kurulmuştur. Marittima, St. Basilio ve Riva dei Sette Martiri boyunca on adet çok amaçlı terminal, bir geçici depo, beş otopark ve yedi iskele idare etmektedir. Mevcut imtiyaz 2024 yılında sona erecektir.

VTP'nin pay sahipleri, Venedik Liman İdaresi ve Veneto Bölgesi'nin operasyonel şirketi olan Veneto Sviluppo'nun sahibi olduğu APVS S.r.l. (%53,00); Finpax S.r.l. (%22,18); SAVE S.p.A. (%22,18) ve Venedik Ticaret Odası'dır (%2,64) (*Kaynak: VTP*).

Venedik Liman İdaresi, düzenlemeler gereği, VTP'deki %53 oranındaki paylarını elden çıkarmakla yükümlüdür ve 2015 yılı içerisinde ihale açması beklenmektedir.

Global Liman, Venedik Liman İdaresi'nin VTP'deki payı için teklifte bulunmayı planlamaktadır ve doğrudan ve dolaylı olarak Finpax S.r.l.'nin %31,2'sine sahip olan bir İtalyan tüzel kişisi ("**İtalyan Grup**") ile beraber VTP'nin çoğunluk paylarını almak amacıyla bir ortaklık kurmak üzere niyet mektubu

düzenlemek için ön müzakerelere başlamıştır. Global Liman, Venedik Limanı'ndaki anayola sokma işlemlerinde önemli ölçüde yükselmekte olan bir potansiyel tespit etmiştir.

Teklif kapsamında, Global Liman önemli çoğunluk paylarını ortaklıkta tutarken, İtalyan Grup VTP'deki %6,9 dolaylı payını (Finpax s.r.l'deki %31,2 doğrudan payı aracılığıyla, bunun karşılığında VTP'de %22,2 oranında pay), Brindisi (%35), Katanya (%28,33), Cagliari (%21) ve Revenna'daki (%24) yolcu gemisi limanlarındaki doğrudan ve dolaylı azınlık paylarını ("**Ek İtalyan Yolcu Gemisi Limanları**") elde edeceği azınlık payları karşılığında ortaklığa katacaktır. Ek İtalyan Yolcu Gemisi Limanları'nın 2026 yılından 2027 yılına kadar imtiyazlı işletme vadeleri olmakla beraber bu limanlar 2014 yılında toplu olarak 250.000 yolcu ağırlamışlardır.

Global Liman yaptığı ortak teklifin başarıyla sonuçlanması halinde, ortaklığın VTP'de yaklaşık %60 payına sahip olmayı ve devralmanın 2015 yılının dördüncü çeyreği ile 2016 yılının ilk çeyreği arasında tamamlanabilmesini beklemektedir. Global Liman yönetimi Venedik Liman İdaresi'nin VTP'deki paylarını satın alma giderlerinin gösterge yatırım hacminin 50 milyon ABD Doları'ndan fazla olacağını ve Ek İtalyan Yolcu Gemisi Limanları'nın satın alınmasının gösterge yatırım hacminin 25 milyon ABD Doları'ndan az olacağını düşünmektedir.

Ayrıca, Global Liman'ın, yukarıda detayları açıklanan ortak teklifi başarılı olduğu takdirde ve ayrıca VTP'nin Brindisi'deki %15 payını, Katanya'daki %28,33 payını, Cagliari'deki %30 payını ve Ravenna'daki %24 payını ortaklığa katması sonucunda ortaklığın bu limanlarda çoğunluk paya sahip olması beklenmektedir.

Riga - Letonya

Riga Yolcu Limanı esasen bir feribot limanı olup, 2013 yılında 66.968'nin deniz yolcusu ve 837.665'nin feribot yolcusu olduğu 904.633 yolcu ağırlamıştır (*Kaynak: Riga Liman İdaresi Serbest Limanı*).

Liman terminali ve çevre arazisi mevcut pay sahiplerinin mülkiyetindedir ve herhangi bir imtiyaz sözleşmesinin konusu değildir. Riga Yolcu Limanı şu an 70.000 m²'lik bir arazi ıslahı projesinin parçasıdır. Global Liman limanı satma ve fonları çevre araziye geliştirmek amacıyla kullanma niyetinde olan mevcut pay sahipleri ile müzakere halindedir ve ilgili kara tarafı ile denizcilik altyapısı dâhil olmak üzere, limanın %100'ünü ve limandaki feribot işletmelerini devralmak için pay sahipleri ile bağlayıcı olmayan bir niyet mektubu imzalamıştır.

Global Liman başarılı olunması halinde, devralmanın 2015 yılının üçüncü çeyreğinde tamamlanmasını beklemektedir. Global Liman yönetimi, Riga Yolcu Limanı satın alınması giderlerinin gösterge yatırım hacminin 25 milyon ABD Doları'ndan az olacağını düşünmektedir.

Livorno - İtalya

Livorno Yolcu Limanı İtalya'da Floransa ve Pisa'nın en önemli turist varış noktalarından biri olarak faaliyet göstermektedir. 2013 yılında, 849.000'inin transit yolcu olduğu yaklaşık 903.000 yolcu ağırlamıştır (kaynak: *G.P. Wild (International) Ltd, 2014*). Liman İdaresi yolcu limanındaki %66 çoğunluk payını satma niyeti olduğunu ilan etmiştir ve kalan payları muhafaza edecektir ancak söz konusu satışın yapısı henüz teyit edilmemiştir. Global Liman ihaleye katılmayı planlamaktadır. İhalenin şartlarının 2015 yılının ikinci çeyreğinde açıklanması ve ihalenin 2015 yılının dördüncü çeyreğinde tamamlanması beklenmektedir. Global Liman yönetimi, Livorno Yolcu Limanı'nın satın alınması giderlerinin gösterge yatırım hacminin 25 milyon ABD Doları'ndan az olacağını düşünmektedir.

Tunus (şehir) - Tunus

Tunus'un yolcu limanı olan La Goulette Yolcu Limanı, şehir merkezinin yaklaşık 15 km doğusundaki La Goulette'de yer almaktadır. İki yolcu gemisi terminali olan ve 2013 yılında yaklaşık 500.000 yolcu ağırlamış olan önemli bir Kuzey Afrika yolcu limanıdır.

Global Liman, Tunus Hükümeti'nden La Goulette Yolcu Limanı'nın önemli bir azınlık payını devralmak için bağlayıcı olmayan bir teklifte bulunmuştur. Global Liman'ın çoğunluk pay devralmaya ilişkin bir opsiyon ile beraber, azınlık pay devralmaya ilişkin teklifi, işbu İzahname tarihi itibarıyla Tunus Hükümeti

tarafından değerlendirilmektedir. Söz konusu devralmanın ne zaman gerçekleşeceği, özellikle 2014 yılının sonunda Tunus'ta gerçekleşen seçimler sonucunda hükümetteki değişiklik sebebiyle belirsizdir.

Global Liman yönetimi, La Goulette Yolcu Limanı'nın satın alınması giderlerinin gösterge yatırım hacminin 25 milyon ABD Doları'ndan az olacağını düşünmektedir.

Malezya

Temmuz 2014 tarihi itibarıyla Boustead Holdings - Bestari Marine Sdn Bhd, Selangor Malezya'da Klang Limanı Yolcu Gemisi Merkezi'ni de içeren Klang Limanı'nı arazisinde pay satın almıştır. Global Liman işbu İzahname tarihi itibarıyla Boustead Holdings - Bestari Marine Sdn Bhd veya diğer yolcu limanlarıyla Malezya'da yatırım yapmak için işbirliği yapmak amacıyla müzakere halindedir.

Balea Adaları - İspanya

Mayorka, İbiza, Formentera ve Menorca'da bulunan, Alcudia, İbiza, Maó, La Savina ve Palma olmak üzere Balea Adaları'nın Liman Otoritesi'ni oluşturan beş limanın hepsi bin yıllık limanlar olup, Batı Akdeniz Bölgesi'nin en önemli yolcu gemisi varış noktalarıdır. Bu limanlar 2014 yılında 606.009'unun gidiş-dönüş yolcusu olduğu toplam 1.586.524 yolcuyu ağırlamıştır (*Kaynak: Autoritat Portuaria de Balears*). Global Liman bu limanların özelleştirilmesine ilişkin olarak Ulaştırma Bakanlığı ve İspanya Liman İdareleri ile ön müzakerelerde bulunmuştur.

Ticari limanlar sektöründe fırsatçı devralımlar gerçekleştirilmesi

Global Liman, Türkiye, Ortadoğu, Avrupa, Akdeniz ve Karadeniz'deki ticari limanları hedeflemektedir. Ticari liman sektöründe yolcu limanı sektörüne kıyasla konsolidasyon fazladır. Global Liman ticari limanları devralmak için teklif sunarken daha fazla rekabetle karşılaşmaktadır. Bu sebeple Global Liman, donanım ve tesisleri eskimiş veya idari uygulamalar sebebiyle rakipleri tarafından az değer biçildiğini düşündüğü limanları hedeflemektedir. Global Liman söz konusu limanlarda, Adria-Bar Limanı örneğinde olduğu gibi, modernleştirme ve gelişmiş liman yönetimi sistemlerinin uygulanması konusunda kanıtlanmış başarısı sayesinde en yüksek potansiyeli yaratacağına inanmaktadır. Global Liman, önemli uluslararası ticaret rotalarına erişim ve bölgelerindeki ekonomiye önemli katkılar sağlayan küçük ve orta ölçekli (örneğin "yeşil alan" riski olmayanlar) limanları belirlemeyi amaçlamaktadır.

Ticari liman faaliyetlerinde Global Liman'ın öncelikli hedefi, verimsizlikleri azaltmak ve faaliyetleri büyütmek amacıyla, esas olarak konteyner limanı olmamasına rağmen konteyner limanına dönüştürülme potansiyeline sahip ticari limanları iktisap etmektir.

Global Liman yönetimi, Global Liman'ın Türkiye'de ve çevresinde gerçekleşecek ihalelere katılmak için avantajlı bir konumda olduğunu düşünmektedir. Bunun nedeni ise, Global Liman'ın işletme yeteneklerini ispatlanmış ve daha önceden bu tür ihalelere katılarak tecrübe kazanmış yerel bir işletmeci olmasıdır.

Riga Konteyner Terminali

Riga Konteyner Terminali ("RigaCT") 2009 yılında inşa edilmiştir. Riga'nın üç konteyner limanından biridir (piyasa değeri toplamı yaklaşık 600.000 TEU) ve 2013 yılındaki iş hacmi 63.949 TEU'dur (*Kaynak: Riga Konteyner Terminali ve Riga İdaresi Serbest Limanı*). Liman Rusya'ya demiryolu bağlantısıyla doğrudan ulaşım imkânı sunmaktadır ve terminal içinde 21 km demiryolu hattı vardır.

Global Liman sermayenin %51'ini devralmak üzere müzakere halindedir ve mevcut liman tesislerini geliştirmek ve genişletmek amacıyla yaklaşık 10 milyon Avro yatırım harcamasının kendi pay sahipliği oranındaki payını özkaynak veya borç şeklinde vermeyi planlamaktadır.

Devralma gerçekleştiği takdirde, Global Liman devralmanın 2015 yılının dördüncü çeyreğinde tamamlanmasını beklemektedir. Global Liman yönetimi, Riga Konteyner Terminali'nin satın alınması giderlerinin gösterge yatırım hacminin 25 milyon ABD Doları'ndan az olacağını düşünmektedir.

Tertir

Tertir; Lizbon, Setubal, Aviero ve Leixoes'teki altı imtiyaz hakkı ile beraber işletilen liman sayısı bakımından Portekiz'deki en büyük liman işletmesidir ve ağırlıklı olarak dökme yük faaliyetinin de bağlı olduğu konteyner sektöründe iş yapmaktadır. Şirket 2013 yılında 650.000 TEU ve 3,2 milyon ton dökme yük elleçlemiştir.

Tertir'in %63,1'i Mota Engil Group'a ve %36,9'u Banco Espritio Santo Group'un borca batık olmayan "temiz" varlıklarından oluşan bölümü, "iyi banka" olarak tanımlanan, Portekiz'in Resolution Fon'u tarafından alınan Novo Banco'ya aittir. Novo Banco'nun 2015 yılının ikinci çeyreğinde paylarını satmaya yönelik olarak bir satış süreci başlatması beklenmektedir. Global Liman, Novo Banco'nun azınlık paylarını satın alması halinde, eşit ortaklık kurmak amacıyla Mota Engil ile Mota Engil'den ek pay satın alımına ilişkin olarak ön müzakereler yapmaktadır.

Daha yüksek marjdaki kargo ve yan liman faaliyetlerinden elde edilen gelire odaklanma

Global Liman yönetimi beklenenden daha düşük performans sergileyen limanların tesislerini iyileştirme ve işletme verimliliği sağlama konusunda oldukça tecrübelidir. Global Liman, ticari liman faaliyetlerindeki işletme marjını arttırmak için, Port Akdeniz-Antalya Limanı yükleme alanlarını daha büyük gemilerin de yanaşabileceği şekilde modernize ederek konteyner taşıma kapasitesini geliştirmeyi planlamaktadır. Ayrıca kargo verimliliğini modern konteyner taşıma, ampilaj donanımı, depo alanı ve diğer ilgili tesislere yatırımlar yaparak artıracaktır. 2013 yılının Aralık ayında Adria-Bar Limanı'nın satın alınmasından itibaren Global Liman, devam eden yatırım ve yeniden yapılandırma programıyla liman tesislerini modernleştirme ve işletme verimliliğini geliştirme amacıyla bu stratejiyi uygulamaktadır.

Konteynerlerden dökme mallara kıyasla genellikle daha yüksek marj elde edildiğinden, Global Liman yönetimi daha fazla gemi işletmecisini etkileyip, liman art bölgesinde bulunan endüstrilere faydalarını vurgulayarak konteyner taşımacılığını teşvik etme niyetindedir. Ayrıca Global Liman yönetimi konteyner taşımacılığı yapan gemi işletmecilerine Grup'a ait mevcut ve potansiyel limanları sefer planlarına eklemeleri için toptan satış indirimi de dâhil olmak üzere ekonomik teşvikler sunmayı düşünmektedir.

Gelirlerin en üst seviyeye çıkartılması amacıyla yolcu limanlarına yönelik entegre pazarlama faaliyetlerine odaklanılması

Global Liman, yolcu limanı portföyündeki gelirlerini en üst seviyeye çıkartmaya çalışmaktadır. Global Liman yolcu gemisi limanı ağı aracılığıyla, kruvaziyer gemisi işletmecisi müşterileriyle artan müzakere potansiyelinden faydalanmayı ve kruvaziyer gemisi işletmecileri tarafından deniz yolculuğu rota planlamasını etkilemeyi ve kapasite kullanımını artırmayı planlamaktadır. Global Liman, yolcu gemisi firmalarından oluşan müşteri portföyüne hizmetlerini pazarlamaya ve nihai olarak yolcu harcamalarındaki payını arttırmaya yönelik pazarlama çabalarını merkezden koordine etmektedir. Global Liman, 2012 ile 2014 yılları arasında her yolcu gemisinin uğrayışından elde ettiği geliri Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda %13,5, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda %12,8 ve Bodrum Yolcu Limanı'nda %24,4 oranında arttırabilmiştir.

Mevcut tesislerin nakit üretiminin optimize edilmesi

Hem ticari hem de yolcu limanı faaliyetlerinde faaliyet kârı marjını arttırmak için Global Liman, her bir limanında gelirlerini ek liman faaliyetlerinin (elektrik tedariki ve ofis, perakende ve dükkân alanı kiralama gibi) katma değerli çapraz satışıyla tamamlamayı hedeflemektedir.

Artan gelirlere ek olarak, Global Liman, mevcut faaliyetlerinden gelen nakit akışlarını sermaye harcamalarına disiplinli bir yaklaşım ile yöneltmeye çalışmaktadır. Global Liman, bir yandan sermaye harcamalarını sunduğu hizmetlere yönelik talepteki değişikliklere uydurmaya, diğer yandan da liman tesislerini ve ekipmanlarını uluslararası standartlara uygun tutmaya çalışmaktadır. Bunlara ek olarak, Global Liman, yeni ekipmanlara yatırım yapmak yerine, ekipmanların birinden diğerine aktarılması mümkün olan limanlar arasında bu aktarmanın yapılması suretiyle sermaye giderlerini kontrol etmeye devam edecektir. Operasyon maliyetlerini optimize etmeye yardımcı olması amacıyla, Global Liman, hazine, finans, BT, insan kaynakları, satın alma ve hukuk gibi paylaşılan tüm faaliyetlerini merkezileştirmektedir. Ana faaliyetler dışındaki genel yük elleçleme, doldurma ve boşaltma (konteynerlerin doldurulup boşaltılması), güvenlik, temizleme ve liman içerisinde kargonun taşınması

gibi faaliyetler için, yönetimin daha düşük bir maliyetle hizmet sunabileceğine ve hizmet seviyesini talebe göre ayarlayabileceğine inandığı üçüncü kişilerden hizmet alınmaktadır. Global Liman, bunlara ek olarak, satışların bir yüzdesi olarak FVAÖK marjını istikrarlı bir şekilde arttırmak amacıyla gelirlerindeki ve operasyon maliyetlerindeki değişiklikleri yönetmek için operasyon süreçlerini ve verimliliğini sürekli olarak gözden geçirmektedir.

Global Liman, yakın dönemde devralınan yolcu limanlarının faaliyet performansı ve nakit akışını iyileştirmek için girişimlerini artırmayı planlamaktadır. Global Liman, her bir yolcu limanında en iyi uygulamayı gerçekleştirerek, gelirlerini ve işletme marjlarını maksimize etme niyetindedir. Perakende kira geliri ve gümrüksüz satış geliri gibi yan gelirler bu perakende indirim mağazalarının yolcu gemisi hatlarında tavsiye edilen alışveriş programları yoluyla reklamının yapılması ile optimize edilmiştir. Örneğin, Global Liman yönetimi Scala Nuova alışveriş merkezinde yolcu başına 13,6 TL tutarında perakende geliri elde edildiği Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na kıyasen, yolcu başına elde edilen perakende gelirinin 2,4 TL olduğu Creuers (Barselona)'da da yüksek perakende gelirini hedefleme niyetindedir. Global Liman yönetiminin tahminine göre Creuers (Barselona) Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı gibi yolcu başına perakende satış noktalarından kira geliri ve gümrüksüz satış geliri elde ederse, Creuers (Barselona)'nın FVAÖK'ünü 10,2 milyon ABD Doları artıracaktır. Ayrıca, bu perakende ve gümrüksüz satış hizmetleri sabit bir fiyat karşılığında dışarıya yaptırıldığından, Global Liman'ın elde edeceği ek gelirin, artan FVAÖK ile sonuçlanan, %100'e yakın marjı bulunmaktadır.

Global Liman, sahip olduğu yolcu limanlarındaki perakende imtiyazlarından elde ettiği gelirleri (i) limanları kullanan yolcuların demografik özelliklerine uygun ürünler sunarak, (ii) gelişmiş yolcu limanı ağının sağladığı sinerjilerden faydalanarak, (iii) mevcut perakende ortaklarıyla işbirliğini güçlendirerek ve (iv) uygun olan limanlarda yeni alışveriş merkezleri geliştirerek artırmayı hedeflemektedir. Liman ağını kapsayan genişletilmiş varlık grubundan alınmış olan seçilmiş hizmetlere yönelik sahip olduğu daha yüksek alım gücüyle, Global Liman aldığı hizmetlere ilişkin daha uygun fiyatlar için müzakere edebilecektir.

Uygun olduğu ölçüde, bir limanda çalışan yoğunluğu olması halinde (Adria-Bar Limanı'nda olduğu gibi), çalışan maliyetlerini düşürmek için, düzenleyici kurumlar ve sendikalara danışarak ve tüm yerel iş kanunlarına uygun şekilde adımlar atılabilir.

Ana Faaliyetler

Grup'un hem ticari liman, hem de yolcu limanı faaliyetleri bulunmaktadır. Konsolide mali tablolara göre, 2014 yılında, Grup'un toplam gelirlerinin %70'ini ticari liman gelirleri, %23'ünü yolcu limanı gelirleri ve %7'sini diğer gelirler oluşturmaktadır.

Grup'un pay sahibi olduğu limanlara ilişkin görseller aşağıda yer almaktadır:

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı



Bodrum Yolcu Limanı



Barselona Yolcu Limanı



Malaga Yolcu Limanı



Port Akdeniz-Antalya Limanı



Adria-Bar Limanı



Singapur Yolcu Limanı



Lizbon Yolcu Limanı



Ticari Liman Faaliyetleri

Genel Görünüm

Grup, 2014 yılında ticari liman faaliyetlerinden 139 milyon TL gelir elde etmiştir.

Grup'un ticari liman gelirleri, esas olarak konteyner, kuru dökme yük ve genel yük elleçleme faaliyetleri ile gemilere verilen hizmetlerden (uğrayan gemilere sunulan pilotaj, çekme, barınak sağlama, demirleme, elektrik ve temiz su tedariki ve atık toplama hizmetleri) elde edilmektedir. Grup ayrıca, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda liman idaresi sıfatıyla, pilotaj, çekme, barınak sağlama ve demirleme ücretlerini kapsayan liman idaresi gelirleri de elde etmektedir.

Grup'un ticari limanlarında elleçlenen yük hacimleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

	2012	2013	2014	2014 Proforma
Kargo Hacmi ('000 ton)	2.400	1.728	1.874	1.874
Konteyner Hacmi ('000 TEU)	186	217	228	228
Toplam Ton Cinsinden Yük Hacmi ¹ ('000 ton)	5.081	4.854	5.158	5.158

(1) TEU - ton oranı dönüşüm oranı: 1:14.38'e göre hesaplanmıştır.

Limanda elleçlenen yükler, konteyner, kuru dökme yük ve genel yük olarak sınıflandırılmaktadır.

- Konteynerler, uluslararası standartlara göre yapılan ve genelde 20 veya 40 fut² uzunluğunda olan büyük ve kapanabilir metal kutulardır. Konteynerler, çok çeşitli yüklerin nakledilmesi amacıyla kullanılabilir. Konteynerler istif edilebilir ve açık havada depolanabilir. Trenden veya kamyonlardan gemiye kolayca yüklenebilmeleri veya tahliye edilebilmeleri nedeniyle dökme veya genel yüke nazaran çok daha yüksek bir etkinlik sağlamaktadırlar. Bir konteyner terminalinin etkin bir şekilde işletilmesi için, konteynerlerin gemilere yüklenmesi ve gemilerden tahliye edilmesi ve liman içerisinde taşınması için uzmanlaşmış ekipmanlara ve konteynerlerin izlenmesi ve lojistiklerinin

² 1 fut 30,48 santimetreye eşittir.

yönetilmesi için bilgisayarlı sistemlere gereksinim duyulmaktadır. Grup'un elleçlediği konteynerlerde genelde mermer, çimento ve krom bulunmaktadır.

- Kuru dökme yük, likit veya gaz olmayan, homojen olan ve dökme şekilde yüklenen her yükü ifade eder. Dökme yük, bu yükü içeren paketler halinde yüklenmez, ancak yükün tipik olarak genel yük için kullanılan vinçlerle aynı türdeki vinçlere takılmış özel kepeçler veya diğer ekipmanlar kullanılarak akıtılması veya bırakılması suretiyle gemilere yüklenir veya gemilerden tahliye edilir. Grup, esas olarak dökme çimento, kömür, klinker, alüminyum hidroksit ve gübreden oluşan kuru yüklerin elleçlemesini gerçekleştirmektedir.
- Genel yük, kendi paketi içerisinde veya paletlerde yüklenen ve vinç kullanılarak yüklenip tahliye edilen her türdeki yüküdür. Genel yük sıklıkla parça yük olarak anılmakta olup, limanda ekstra elleçlemeye gereksinim duymaktadır. Bazı genel yükler, olumsuz hava koşullarına karşı korunmak için kapalı depolamaya gereksinim duyarken, bazıları açık havada depolanabilir. Grup esas olarak çimento, sunta, alüminyum, mermer ve baritten oluşan genel yüklerin elleçlemesini gerçekleştirmektedir.

Limanda yüklenen ve tahliye edilen yüklere ilişkin elleçleme hizmetlerine ek olarak, liman yönetimi Port Akdeniz-Antalya Limanı'na ve Antalya Serbest Bölge yanaşma yerlerine yanaşan gemilere çeşitli hizmetler sunmaktadır. Limanda sunulan gemi hizmetleri arasında pilotaj, çekme, demirleme, barınak sağlanması, depolama, terminal elleçlemesi, temiz su tedariği, atıkların toplanması ve güvenlik yer almaktadır. Varan ve ayrılan, şamandıralara bağlı bekleyen ya da demirlemiş gemilere pilotaj, çekme ve bağlama hizmetleri verilmektedir. Gemilere temiz su tedariği ve atık toplama hizmetleri de sunulmakta olup bu hizmetler liman için ek gelir kaynağı oluşturmaktadır.

Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda liman idaresi adı altında limanı ziyaret eden tüm gemilere sunulan kılavuzluk ve çekme hizmetlerinden de gelir elde etmektedir. Yukarıda Risk Faktörleri " Türk limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetini yalnızca Türk bayrağı çekme hakkı bulunan gemilerin verebileceğine ilişkin hükme uyum sağlanması hakkında bazı belirsizlikler bulunmakta olup, Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü'nün Şirket'in Türkiye'de bulunan limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini verip veremeyeceğini yeniden gözden geçirmesi riski bulunmaktadır." başlığı altında anlatılan riskin gerçekleşmesi durumunda, Global Liman, örneğin, gemilerini kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti sunabilecek başka bir tüzel kişiye satış ve geri kiralama yöntemini kullanarak bu hizmetleri vermeye devam edebilmesi için önlem alabileceği ve riskin gerçekleşmesi durumunda dahi bu hizmetleri TTK'ya uygun olarak sunabileceği kanaatinde. Dolayısıyla Global Liman yönetimi, söz konusu riskin gerçekleşmesi halinde önemli herhangi bir gelir/kâr kaybı yaşanmayacağını düşünmektedir.

Türkiye'deki ticari liman sektörü rekabetini esas olarak limanların özellikleri, konumu, art bölgelerindeki kaynakları ve altyapıları yönlendirmektedir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı Faaliyetleri

Grup, Antalya'daki Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı işletmektedir. Antalya, önde gelen bir turizm ve ticaret merkezi olup, çevresinde yedi organize sanayi bölgesi ve Antalya Serbest Bölgesi bulunmaktadır. 31 Aralık 2014 itibarıyla Antalya ilinin nüfusu 2.222.562'dir. Çevresi, krom cevheri, mermer, barit ve alüminyum açısından zengindir. Bu bölge, bereketli toprakları ve uygun iklimi sayesinde önemli bir tarım merkezidir. Geniş plajları, çok sayıda oteli, golf sahaları, doğal güzellikleri ve önemli arkeolojik alanları sayesinde oldukça önemli bir turizm merkezidir.

Toplam alanı 183.778 metrekare olan Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın konteyner, kuru dökme yük ve genel yük gemilerine hizmet verebilecek on adet yanaşma yeri bulunmaktadır. Liman yılda 5,0 milyon ton kuru dökme yük ve genel yük ile 500.000 TUE konteyner elleçleyebilmektedir.

Mermer, kromat, çimento ve klinker gibi minerallerin ihracatının artması sonucunda konteyner trafiğinde yaşanan artış nedeniyle limanda yük hacimlerinde belirgin bir artış yaşanmıştır. Global Liman, Port Akdeniz-Antalya Limanı çevresinde verilen mermer çıkarma ruhsatlarındaki artış ve meyve ve sebze ihracatındaki büyüme sayesinde limandaki konteyner elleçleme faaliyetlerinin büyümeye devam edeceğine inanmaktadır. Hükümet, 2023 yılında Cumhuriyet'in 100. yıl dönümü kapsamında tamamlanması planlanan altyapısal gelişim programının bir parçası olarak Antalya'yı yüksek hızlı tren

ağına bağlamayı hedeflediğini duyurmuştur (Kaynak: Antalya Ticaret ve Sanayi Odası internet sitesi, ilgili link: http://www.atso.org.tr/yht_kampanya/ (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)). Global Liman, demiryolu bağlantısının tamamlanması ile Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ulaşacağı muşterilerin önemli ölçüde artacağını düşünmektedir. Buna ilaveten, hükümet yetkililerine göre ve mevcut yatırımların ve gelecekteki altyapı projelerinin başlamasının ardından, Global Liman yönetimi makine, ekipman ve diğer teknik materyallerin Port Akdeniz-Antalya Limanı kullanılarak taşınacağını düşünmektedir.

2014 yılında, konteyner operasyon kapasitesi kullanımı yaklaşık %38 ve dökme yük kapasitesi kullanımı yaklaşık %33 olarak gerçekleşmiştir.

Aynı dönemde, dökme ve genel yükün %62'si ihraç edilen yükten ve %38'i ithal edilen yükten oluşmuştur. Dolu konteynerli yüklerin %83'ü yüklenen konteynerlerden ve %17'si ise tahliye edilen konteynerlerden oluşmuştur.

Aşağıdaki tablo, 31 Aralık 2014 tarihi itibariyle Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ticari özellikleri ve faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir.

	Port Akdeniz-Antalya Limanı
31 Aralık 2014 tarihi itibariyle özellikler	
Toplam iskele uzunluğu (metre)	1.732
Liman alanı (m ²)	183.778
Ticari alan (m ²)	11.570
Toplam gemi kapasitesi (her yıl)	2.970
İmtiyaz süresi	30 yıl
İmtiyaz bitişi	2028
31 Aralık 2014 tarihi itibariyle sona eren yıla ilişkin ticari faaliyetler	
Ziyaret eden toplam ticari gemi sayısı	823
Toplam brüt tonaj (kt)	8.547
Kapasite kullanımı	%30
Ziyaret eden kargo gemisi sayısı	223
Ziyaret başına ortalama tonaj	7.376
Ziyaret eden konteyner gemisi sayısı	243
Toplam TEU	189.345
Ziyaret başına ortalama TEU	779

Aşağıdaki tablo, ilgili dönemlerde Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın konteyner, kuru yük ve genel kargo hacimlerini göstermektedir. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yıllık konteyner hacmi 2012 yılında 186.463 TEU'dan 2014 yılında 189.345 TEU'ya yükselmiştir.

	31 Aralık tarihi itibariyle sona eren yıllar		
	2012	2013	2014
Konteyner (TEU)	186.463	217.384	189.345
Kuru dökme yük (ton)	1.076.123	616.895	651.169
Genel kargo (ton)	1.323.927	1.111.546	993.728

Aşağıdaki tabloda, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda ilgili dönemlerde elleçlenen temel yük türleri gösterilmektedir.

Kargo türü	Toplam Kargo Hacmi		
	31 Aralık tarihi itibarıyla sona eren yıllar		
	2012	2013	2014
Konteynerler			
Konteyner (TEU)	186.463	217.384	189.345
Kuru dökme kargo (ton)			
Dökme çimento	576.380	174.323	58.784
Klinker	155.490	28.252	-
Kömür	185.241	200.879	163.379
Gübre	50.614	52.018	89.720
Alüminyum hidroksit	69.818	49.545	56.079
Asfalt	9.890	9.970	7.012
Buğday	9.143	22.405	24.550
Barit	0	44.237	23.087
Demir cevheri	0	18.122	43.696
Ayçiçek küspesi	0	9.452	22.830
Odun yongaları	7.692	7.692	162.032
Diğer	14.855	—	-
Toplam kuru dökme kargo	1.079.123	616.895	651.169
Genel Kargo (ton)			
Çimento	1.103.290	955.109	867.255
Sunta	118.038	75.148	44.403
Mermer	26.627	7.938	4.398
Alüminyum	30.556	28.025	27.290
Gübre	10.247	11.360	9.848
Kömür	9.061	9.252	-
Barit	5.709	0	-
PVC	972	767	-
Diğer	19.427	23.947	40.534
Toplam genel kargo	1.323.927	1.111.546	993.728

TÜRKLİM verilerine göre, 2013 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın konteyner hacmi açısından Türkiye içerisindeki pazar payı %2,7, dökme ve genel yük hacmi açısından Türkiye içerisindeki pazar payı ise %1,5 olmuştur (Kaynak: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) - <http://www.turklim.org/yuk-bilgileri> linkinde 2013 yılı kümülatif verileri mevcuttur. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın TÜRKLİM ile paylaşılan izahnamede verilen bilgileri ile oranlanarak bulunmuştur).

Aşağıdaki tabloda Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın belirtilen dönemlerdeki gelir akışlarının (%100 ortaklık baz alınarak) dökümü yer almaktadır. Ağırlıklı olarak konteyner gelirlerindeki artışa paralel olarak, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın toplam FVAÖK'ü 2012 yılında 56 milyon TL'den 2014 yılında 87 milyon TL'ye yükselmiştir.

	31 Aralık tarihi itibarıyla sona eren yıllar		
	2012	2013	2014
	(TL cinsinden tutarlar)		
Konteyner Gelirleri	49.471.372	67.138.199	74.662.146
Genel Kargo Gelirleri	10.341.350	11.896.467	12.565.599
Dökme Kargo Gelirleri	6.724.265	5.948.809	9.696.971
Deniz Taşıtı Gelirleri	13.673.867	14.596.611	14.985.434
Deniz Yolculuğu Gelirleri	3.443.235	4.252.311	4.804.054
Kira ve Benzeri Gelirler	2.655.572	1.891.318	3.037.199
Diğer Gelirler ⁽¹⁾	1.863.633	1.697.096	4.056.220
Toplam Gelir	88.173.294	107.420.812	123.807.623
Faiz, Vergi, Amortisman Öncesi Kâr			
(FVAÖK) ⁽²⁾	56.177.278	75.131.638	87.174.891
FVAÖK Marjî ⁽³⁾	%64	%70	%70
FVAÖK Düzeltmeleri ⁽⁴⁾	-	--	1.536.378
Düzeltilmiş FVAÖK ⁽⁵⁾	56.177.278	75.131.638	88.711.269
Düzeltilmiş FVAÖK Marjî ⁽⁶⁾	%64	%70	%72

Notlar:

- (1) Diğer gelirler, marina teçhizatı ve ofis kira gelirleri, elektrik geliri ve ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik) gelirini kapsamaktadır.
- (2) FVAÖK hesaplamasında, faaliyet kârının üzerine (malvarlığı, teçhizat ve maddi olmayan malvarlığına ilişkin) amortisman ve itfa giderleri eklenmektedir.

Aşağıdaki tablo, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ilgili dönemlerdeki FVAÖK'ü ile ticari faaliyetlerden elde edilen faaliyet kârı arasındaki mutabakatı göstermektedir.

	31 Aralık itibarıyla sona eren yıllar		
	2012	2013	2014
	(TL cinsinden tutarlar)		
Faaliyet Kârı	20.717.340	37.019.089	41.346.026
Amortisman ve İtfa Giderleri	(35.459.939)	(38.112.549)	(45.828.865)
(FVAÖK)	56.177.278	75.131.638	87.174.891
FVAÖK Düzeltmeleri ⁽⁵⁾	--	—	1.536.378
Düzeltilmiş FVAÖK	56.177.278	75.131.638	88.711.269

(3) FVAÖK marjî FVAÖK'ün gelire bölünmesiyle hesaplanır.

(4) FVAÖK düzeltmeleri, faaliyetlerin olağan akışıyla bir ilgisi olmayan ve ilgili dönemlerde gerçekleşen tek seferlik harcamalar için yapılan düzeltmelerdir.

(5) Düzeltilmiş FVAÖK, ilgili döneme ilişkin FVAÖK'ün ve FVAÖK Düzeltmelerinin toplamını gösterir.

(6) Düzeltilmiş FVAÖK marjî, Düzeltilmiş FVAÖK'ün gelire bölünmesiyle hesaplanır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı Müşterileri

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ticari müşterileri arasında 50'den fazla nakliyecisi ve yük müşterisi bulunmaktadır. Bu liman vasıtasıyla mallarını nakleden şirketler genelde çimento, kömür, alüminyum, gübre, mermer, krom, barit ve buğday üretim ve ticaret faaliyetinde bulunmaktadır. 2014 yılında, ilk beş, on ve yirmi ticari müşteri Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın toplam gelirlerinin sırasıyla yaklaşık %61, %72 ve %82'sini sağlamıştır. Port Akdeniz-Antalya Limanı, an itibarıyla, TEU kapasitesine ve mevcut pazar payına göre dünyanın ilk 15 konteyner şirketinden üçüne hizmet vermektedir (Kaynak: <http://www.alphaliner.com>, (erişim tarihi: 13 Nisan 2014)): Mediterranean Shipping Co.'yu temsil eden MSC Gemi Acenteliği Anonim Şirketi ("MSC"); ZIM Integrated Shipping Services Ltd.'yi ("ZIM") temsil eden Belstar Denizcilik ve Taşımacılık Anonim Şirketi ve CMA CGM S.A.'yı ("CMA") temsil eden Botros & Levante Taşımacılık ve Ticaret Limited Şirketi. Arkas Denizcilik ve Nakliyat Anonim Şirketi ("Arkas Line") de Ekim 2012'de Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda hizmet vermeye başlamıştır. Arkas Line, Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz Bölgelerindeki en büyük iç deniz taşımacısıdır (Kaynak: <http://www.alphaliner.com>, (erişim tarihi: 13 Nisan 2014)). Türkiye'nin her yerine konteyner hizmeti vermekte olup aktarma limanları vasıtasıyla hizmetlerini uluslararası taşıyıcılara bağlamaktadır. Arkas Line, Türk bayraklı gemiler kullanarak iç deniz taşımacılığıyla Port Akdeniz-Antalya Limanı'na katkıda

bulunmaktadır. Yukarıda belirtilen müşterilere ek olarak, China Ocean Shipping Company'yi ("COSCO") temsil eden Martı Konteyner Hizmetleri Anonim Şirketi de Eylül 2013'te faaliyetlerine başlayarak TEU kapasitesine ve mevcut pazar payına göre dünyanın ilk 15 konteyner şirketi içerisinde hizmet verilen şirketlerin sayısını beşe çıkartmıştır. İzmir Limanı'nda artan yoğunluğun bir sonucu olarak, MSC ve ZIM hizmetlerinden bazılarını Port Akdeniz-Antalya Limanı'na yönlendirmişlerdir. Global Liman, böylece Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda elleçlenen konteyner sayısında kayda değer bir artış olmasını beklemektedir. Global Liman, ayrıca konteyner şirketleriyle olan ilişkilerini geliştirme fırsatlarını da kollamaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın devralınması

Öİ 15 Temmuz 1998 tarihinde TDİ'ye ait olan Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı özelleştirmeye karar vermiştir. Öİ, TDİ ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri arasında 31 Aralık 1998 tarihinde imzalanan bir İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS") uyarınca, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın işletme hakkı 30 yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne verilmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, bu işletme haklarının devri karşılığında 29,0 milyon ABD Doları ödemeyi kabul etmiştir. Bu bedel, bir peşin ödemeye ve bunu takip eden birkaç taksitde bölünmüştür. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri daha sonra bu taksit ödemelerinden bazılarında temerrüde düşmüştür. Taksit ödemelerinin garantörü olan Sümerbank, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin varlıklarının kontrolünü ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ndeki payların %99,99'unu (Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri hisselerinden biri TDİ'ye ait olmaya devam etmiştir) elde etmiştir. 1999 yılında, TMSF (BDDK şemsiyesi altında) Sümerbank'a ve varlıklarına el koymuş ve bunun sonucunda Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri hisselerinin tamamına yakını TMSF'ye ait olmuştur. TDİ, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nde 1 hissenin sahibi olmaya devam etmiştir.

2006 yılında TMSF, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ndeki hisselerini satmaya karar vermiş ve Port Akdeniz-Antalya Limanı'na ilişkin olarak bir ihale açmıştır. Ekim 2006'da, TMSF, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ndeki hisselerini bir ortak girişim şirketi olan Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş.'ye devretmiştir. Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş.'nin hissedarları Global Liman (%39,8), Çelebi Holding A.Ş. (%39,9), Antmarin İnşaat Turizm ve Ticaret A.Ş. (%19,9), Can Çelebioğlu (%0,1), Mehmet Kutman (%0,1), Gregory Michael Kiez (%0,1) ve Hasan Akıncıoğlu (%0,1) idi. İhalenin toplam bedeli 61,0 milyon ABD Doları olup, bu bedelin Global Liman'ın payına düşen bölümünün 8,4 milyon ABD Doları tutarındaki kısmı Global Liman'ın özkaynakları ile karşılanmıştır. Aralık 2006'da, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ve Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş., Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tüzel kişiliği altında birleşmiştir. Bu birleşmenin hemen sonrasında, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin hissedarları Global Liman (%39,8), Çelebi Holding A.Ş. (%39,9), Antmarin İnşaat Turizm ve Ticaret A.Ş. (%19,9), Gregory M. Kiez (%0,1), Mehmet Kutman (%0,1) ve TDİ (bir adet pay) olmuştur.

29 Temmuz 2010'da Global Liman, Çelebi Holding A.Ş. ve Antmarin İnşaat Turizm ve Ticaret A.Ş.'nin Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nde sahip oldukları payları toplam 56,0 milyon ABD Doları karşılığında devralmıştır. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin mevcut sermayesinde TDİ tarafından sahip olunan bir adet pay haricindeki tüm paylar, Global Liman'a aittir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı imtiyaz sözleşmesinin şartları ve yönetim

Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS uyarınca TDİ, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nde bir adet pay sahibi olma hakkına sahiptir. TDİ, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin yönetim kurulu üyelerinden birini de atayabilmektedir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri önceden TDİ'nin onayını almaksızın işletme haklarını üçüncü bir kişiye devredememektedir. İmtiyaz süresi boyunca, Türk askerî gemilerine sunulan hizmetler için Türk silahlı kuvvetlerine uygulanan tarifeler, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ile Türk Donanması arasındaki ayrı bir sözleşmeye göre belirlenecektir. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın tarifeleri imtiyazın ilk beş yılında (ki bu süre Ağustos 2003'te sona ermiştir) TDİ'nin onayını gerektiren bazı sınırlamalara tabi olmasına karşın, mevcut durumda Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın liman hizmetlerine ilişkin tarifeleri (Türk askerî gemilerine sağlanan hizmetlere ilişkin tarifeler hariç olmak üzere) TDİ'nin onayına tabi olmaksızın kendi takdirleriyle tespit edebilmektedir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS'nin süresinin sona ermesinden önce yenilenmemesi veya feshedilmesi halinde, Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki gayrimenkul varlıkların TDİ'ye ücretsiz ve her türlü takyidat veya borçtan ari olarak iade edilmesi gereklidir. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS'nin

süresi içerisinde Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından eklenen menkul varlıklar Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne ait olacak ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından eklenen gayrimenkul varlıklar Grup'a değil, limana ait olacaktır. Bunlara ek olarak, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, kamu idarelerinin zaman zaman inceleme yapmalarına da izin vermek zorundadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS, taraflardan birinin bu sözleşmenin şartlarını ihlal etmesi ve bu ihlali diğer tarafın yaptığı yazılı ihtarla rağmen 60 gün içerisinde telafi etmemesi halinde feshedilebilir. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne sürenin sona ermesi üzerine sözleşmeyi yenilemesi için açık bir hak tanımamaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı hakkındaki diğer ruhsatlar

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın tüm parsellerine ilişkin bir imar planı, 22 Nisan 2009 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (eski adıyla Bayındırlık ve İskan Bakanlığı) tarafından onaylanmıştır. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS'nin 12. Maddesine göre, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, 31 Ağustos 1998'den itibaren (Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS'nin imzalandığı tarih) Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın geliştirilmesi için gerekli olan bina ve inşaat ruhsatlarını almaktan sorumludur. Bu tarihten bu yana Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda yeni bir bina yapılmaması veya inşaat faaliyetinde bulunulmaması nedeniyle, Global Liman bu tür bir ruhsat almak zorunda kalmamıştır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'na yapılan yatırımlar

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Port Akdeniz-Antalya Limanı'na 2012 yılında 2,4 milyon ABD Doları, 2013 yılında 3,1 milyon ABD Doları ve 2014 yılında 3,8 milyon ABD Doları tutarında yatırım yapmıştır. Bu yatırımlar aşağıdakileri kapsamaktadır:

- Limanın vinçlerinin ve deniz hizmetleri filosunun yenilenmesi;
- Yeni elleçleme ekipmanlarının ve tersane ekipmanlarının iktisap edilmesi;
- Yeni bir römorkörün iktisap edilmesi;
- Yeni bir kapalı deponun inşa edilmesi;
- Altyapının iyileştirilmesi:
 - Terminal alanının zemininin kaplanması;
 - Yolcu gemisi terminallerinin, idari tesislerin, yangınla mücadele ekipmanlarının ve tesislerinin bakımı, yenilenmesi ve yeniden inşa edilmesi ve
- ISPS Koduna (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu) uygunluğun iyileştirilmesi.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri bu yatırımları kredi, finansal kiralama ve kendi nakit akışıyla finanse etmiştir.

Global Liman, Temmuz 2010 sonundaki pay alımından sonra, limanın yük elleçleme kapasitesini iyileştirmek ve 2013'e kadar yük hacimlerini arttırmak amacıyla 19,5 milyon ABD Doları tutarında bir yatırım ve pazarlama programı başlatmıştır. Yatırım programının üç aşaması bulunmaktadır ve bu aşamalar; gemi hizmetleri, konteynerli yük ve tersane elleçleme ekipmanları ile tesislerdir. Gemi hizmetlerine ilişkin yatırımlar, gemilerin sorunsuz olarak yavaşmalarını ve ayrılmalarını kolaylaştırmak için 30 Eylül 2010'da yeni bir römorkör alınmasını da kapsamaktadır. Konteynerli kargo ve tersane elleçleme ekipmanlarına ilişkin yatırımlar ise, yeni yüksek kapasiteli forkliftlerin, iki yeni seygar liman vinçinin ve iki yeni konteyner istifleyicinin satın alınmasını kapsamaktadır. Bu kalemler, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın konteyner ve yük elleçleme hacimlerinin 2010 yılındaki hızlı artışına cevap vermek üzere 2010 yılının son çeyreğinde teslim edilmiştir. Tesislere yapılan yatırımlar, 2010'da tamamlanan yeni depolama tesislerinin inşaatını ve gemi elleçleme kabiliyetlerini ve derinliği arttırmak amacıyla yapılan 2011 yılında liman alanı içerisindeki su altı kazısını kapsamaktadır.

Global Liman yönetimi Akdeniz-Antalya Limanı'nda, 500.000 TEU için iki yeni mobil liman vinci, beş-altı adet konteyner istifleyici, ek olarak az sayıda ekipman ve personel sayısında artış gerekeceğini tahmin etmektedir. Global Liman yönetimi bu yatırımların (1,5 milyon ABD Doları yıllık ortalama işletme sermayesi harcamaları ve personel masrafları dışında) 11 milyon ABD Doları tutarındaki mobil virman vinçleri ve 3 milyon ABD Doları tutarındaki konteyner istifleyicilerle birlikte ek olarak yaklaşık 14 milyon ABD Doları tutarında yatırım harcaması gerekeceğini düşünmektedir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın rakipleri

Global Liman'a göre, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın an itibarıyla yakın çevresinde doğrudan bir rakibi bulunmamaktadır. En yakın rakipleri Akdeniz sahilinin çok doğusunda bulunan Mersin ve İskenderun limanları olup, Mersin limanı 490 kilometre ve İskenderun limanı 750 kilometre mesafededir. Global Liman'a göre, bu limanlardan gelecek rekabet, bu limanlarla Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı çevreleyen alan arasındaki mesafe ve Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndan bu limanlara malların taşınmasıyla bağlantılı taşıma masraflarının artması nedeniyle sınırlıdır. Global Liman yönetimi bölgede planlanan herhangi bir yeni projeden haberdar değildir.

Adria-Bar Limanı

Adria-Bar Limanı faaliyetleri

Bar, Karadağ'ın güneyinde bulunan önemli bir liman kenti olup, Belgrad-Bar demiryolu ve otoyol trafik ağıyla entegre olması nedeniyle, bölgedeki çok türlü taşımacılık zincirinin önemli bir halkasını temsil etmektedir. Konteyner ile yük taşımacılığı artmakta olup, konteynerin limandan sonraki taşınmasında karayolu ve demiryoluna erişim önemlidir. Bunlara ek olarak, Adria-Bar limanı "Serbest Bölge" rejiminden faydalanmaktadır. 2014 yılında Adria-Bar Limanı'nın iskele uzunluğu 1.440 metre, indirimli alışveriş alanı 295 metrekare, varan gemi sayısı 265, toplam kargo ağırlığı 229.072 ton ve geliri toplam 9,4 milyon ABD Doları olmuştur. Adria-Bar Limanı'nın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi 500.000 TEU'dan fazladır. 2014 yılında, Adria-Bar Limanı'nı ziyaret eden konteyner gemilerinin sayısı %6 oranında artmış, 2013 yılında 249 gemiden 2014 yılında 265 gemiye yükselmiştir. Adria-Bar Limanı tarafından elleçlenen konteynerlerin toplam hacmi, 2013 yılından 2014 yılına %18 oranında artarak 33.029 TEU'dan 39.036 TEU'ya çıkmıştır. 2011 ve 2012 yıllarına ilişkin elleçlenen konteyner hacmi ise sırasıyla 35 bin TEU ve 31 bin TEU olmuştur. Bu artışların bir sonucu olarak, Adria-Bar Limanı 2013 yılına ait 6,7 milyon Avro olan gelirlerini %6 oranında artırarak 2014 yılında 7,1 milyon Avro tutarında gelir elde etmiştir. Adria-Bar Limanı'nın FVAÖK'ü şirket yerel muhasebe uygulamalarına göre düzenlenen verilerine göre 2013 yılında 759 Avro iken, 2014 yılında ise 1.076 Avro'ya çıkmıştır. Bu artış, Global Liman'ın 30 Aralık 2013 tarihinde Adria-Bar Limanı'nı devraldıktan sonra liman tesislerinin modernleştirilmesi ve operasyon etkinliklerinin iyileştirilmesi amacıyla uyguladığı yatırım ve yeniden yapılandırma programının etkisini göstermektedir.

Aşağıdaki tablo, 31 Aralık 2014 itibariyle Adria-Bar Limanının ticari özellikleri ve faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir:

Adria-Bar Limanı	
31 Aralık 2014 tarihi itibariyle özellikler	
Toplam iskele uzunluğu (metre)	1.440
Liman alanı (m ²)	518.990
Ticari alan (m ²)	295
Toplam gemi kapasitesi (her yıl)	3.240
İmtiyaz süresi	30 yıl
İmtiyaz bitişi	2043
31 Aralık 2014 tarihi itibariyle sona eren yıla ilişkin ticari faaliyetler	
Ziyaret eden toplam ticari gemi sayısı	265
Toplam brüt tonaj (kt)	229.072
Kapasite kullanımı	%9
Ziyaret eden kargo gemisi sayısı	122
Ziyaret başına ortalama tonaj	1.878
Ziyaret eden konteyner gemisi sayısı	143
Toplam TEU	39.036
Ziyaret başına ortalama TEU	273

Aşağıdaki tablo, ilgili dönemlerde Adria-Bar Limanı'nın konteyner, kuru yük ve genel kargo hacimlerini göstermektedir.

	31 Aralık tarihi itibariyle sona eren yıllar		
	2012	2013	2014
Konteyner (bin TEU)	31	33	39
Kargo (bin ton)	205	221	229

Kaynak: Global Liman Yönetimi

Adria-Bar Limanının hisselerinin 30 Aralık 2013 tarihinde Karadağ hükümetinden devralınmasından önceki döneme ilişkin olarak Adria-Bar Limanı hakkında mevcut bulunan finansal bilgiler çok kısıtlıdır. Dolayısıyla İzahname'ye Adria-Bar Limanı hakkında yalnızca bu önceki tarihli çok kısıtlı bilgiler dâhil edilmiştir.

Adria-Bar Limanının Devralınması

Grup, 2043 yılında sona eren otuz yıllık bir işletme imtiyazına sahip olan Adria-Bar Limanı kargo terminali hisselerinin mevcut durumda %64,5'ine sahiptir.

1 Temmuz 2013 tarihinde Global Liman, Adria-Bar Limanı kargo terminalinin özelleştirilmesine katılmıştır. 2 Temmuz 2013 tarihinde Global Liman, Adria-Bar Limanı'nın tamiri, finansmanı, işletilmesi, bakımı ve devri hakkındaki ihaleyi kazanarak, payları Karadağ hükümetinden devralma hakkını kazanmıştır. Global Liman, Karadağ hükümetiyle olan hisse devir sözleşmesini 15 Kasım 2013 tarihinde kesinleştirmiş ve bu sözleşme, ihale komisyonu, Karadağ Özelleştirme ve Sermaye Yatırımları Kurumu ve Karadağ Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmıştır. Global Liman, 30 Aralık 2013 tarihinde Adria-Bar Limanı paylarının %62,09'unu 8,1 milyon Avro karşılığında JSC Bar vasıtasıyla Karadağ hükümetinden dolayı olarak devralmıştır. 2014 yılında Global Liman'ın JSC Bar'daki payı, %64,5'e yükselmiştir. 2014 yılında, Global Liman, Karadağ Borsası'nda gerçekleştirmiş olduğu birkaç işlemi ile JSC Bar'da %2,41 oranında yeni pay satın almış ve Adria-Bar Limanı'ndaki payını %64,5'e yükselmiştir.

Adria-Bar Limanı imtiyaz sözleşmesinin şartları ve yönetim

JSC Bar, 2043'te sona ermek üzere 30 yıllığına Adria-Bar Limanını işletme imtiyazına sahiptir. Mülkiyetin ilk üç yılında, Grup'un hisse devir sözleşmesinde ana hatları verilen bazı yatırım programlarını ve sosyal programları uygulaması ve bu dönemde sermaye giderleri için 13,5 milyon Avro taahhüt etmesi gereklidir. Grup, mülkiyetin ilk yılında, sosyal program kapsamında yerel ve ulusal düzenleyici kurumlara ve sendikalara danışarak, çalışanların eğitimi ve azaltılması için bir program geliştirmiş olup, bu program tamamlanmak üzeredir.

Adria-Bar Limanında sunulan hizmetlere ilişkin tarifeler, Karadağ liman idaresi ile yapılan imtiyaz sözleşmesinin şartları uyarınca düzenlenmekte olup bu tarifeler pazar fiyatlarının altında olabilmektedir ve azami fiyatlar enflasyona uyarlanmaktadır.

Adria-Bar Limanı'na Yapılan Yatırımlar

Mevcut durumda konteyner gemisi yerine sıradan gemiler ile Adria-Bar Limanı'na ulaşan çabuk bozulabilen yükler doğrudan frigorifik araçlara yüklenmektedir. Global Liman, daha da genişletme potansiyeline sahip 1.500 m²'lik frigorifik depolama kapasitesine yatırım yapmayı hedeflemektedir. Ayrıca, çimento da Adria-Bar Limanı için önemli bir gemi yüküdür ve JSC Bar çimentonun ambalajlanmasına özgü yıllık 25.000 ton kapasiteli bir depo kiralamayı planlamaktadır.

Adria-Bar Limanı Müşterileri

Yıllık 805.000 ton kapasitesiyle Karadağ'ın ana ticari limanı olan Adria-Bar Limanı, bölge için önemli bir intermodal taşımacılık merkezi konumdadır. Eskiden Yugoslavya'nın ana limanı olan ve Karadağ'ın ihtiyaçlarına hizmet etmesinin yanı sıra Adria-Bar Limanı, Bosna Hersek, Sırbistan ve Makedonya gibi karayla çevrili ülkeler için bölgesel bir geçit olarak kullanılması nedeniyle önemli bir konuma sahiptir.

2013 yılındaki avro bölgesinde yaşanan ve devam etmekte olan daralmaya rağmen, Karadağ'daki ekonomik faaliyet beklentilerin üzerinde gerçekleşmiş ve Karadağ'ın reel GSYH'si 2013 yılında %3,5 oranında yıllık büyüme göstermiştir. Genel kargo taşımacılığı hacmindeki yerel talep gayri safi yurtiçi hasıla ile orantılı olduğundan, Global Liman yönetimi bu durumun 2015 sonrasındaki yük hacminde yükselmeye neden olacağı görüşündedir. Global Liman yönetimi, bu durumun Karadağ ekonomisindeki düzelme sonucu gerçekleşen hacim artışından pay elde etmesini sağlayabilecek coğrafi konuma sahip Adria-Bar Limanı'na da bir pazar fırsatı sunmakta olduğunu düşünmektedir. Toplam ihracatın %35'inin Sırbistan'a yapılması ve Karadağ'a yapılan toplam ithalatın %29'unun Sırbistan'dan gelmesi nedeniyle Karadağ'ın komşu ülkesi Sırbistan ile arasında güçlü bir ithalat/ihracat bağı bulunmaktadır. Diğer komşu limanlara kıyasla Adria-Bar Limanı'nın Sırbistan'a olan yakınlığı avantaj sağlamaktadır ve eskiden kullanılması altyapı eksikliği nedeniyle engellenen bu avantaj limanın işletmeciler için çekiciliğini arttıracaktır.

Sırbistan'daki metal ve alüminyum ihracat pazarı Adria-Bar Limanı için bir fırsat sunmaktadır. Liman stratejik olarak Kombinat Aluminiyuma Podgorica alüminyum değirmeninin yanında bulunmaktadır. Adria-Bar Limanı'nın önemli müşterilerini Serbia Steel, Tosçelik Metal Fabrikası, Mittal Steel gibi demir içeren metal üreticileri, Fiat araba fabrikası ve Mostar, Kombinat Aluminiyuma Podgorica ve Impol Seval Aluminium gibi demir içermeyen metal üreticileri (özellikle alüminyum) oluşturmaktadır. Karadağ demir ve alüminyum endüstrisi 2011 ve 2014 yılları arasında üretim seviyesindeki düşüşle küresel finansal krizden etkilense de, Kombinat Aluminiyuma Podgorica yönetimine göre, uygun alüminyum fiyatları ve gelişen organizasyonel uygulamalar sonucunda, 2016 yılı sonrası büyümesi beklenen üretimle, endüstri toparlanmıştır. Global Liman yönetimi, Balkan bölgelerindeki taleplerin geri gelmesi sonucunda büyümesi beklenen demir sektörünün devlet reform programının demir üretimini de benzer şekilde etkileyeceğini öngörmektedir. Talep arttıkça, Global Liman yönetimi Adria-Bar Limanı özellikle daha önceden aralarında güçlü bir pazar bağı olan Sırbistan'dan olmak üzere alüminyum ve demir ihracat pazarından pay elde etmeye uygun bir konumda olduğuna inanmaktadır.

Global Liman yönetimi Karadağ'da yapılacak yeni otoyollar ve demiryolu ağındaki gelişmelerin yolculuk sürelerini kısaltacağı ve Adria-Bar Limanı ve Sırbistan arasında faaliyet gösteren transit taşımacıların verimliliğini arttıracacağı kanaatindedir. Bu gelişmeler Sırbistan'a ulaşımı kolaylaştıracak ve stratejik konumunu ve Balkanlara sağladığı ulaşım kolaylığını maksimuma çıkaran Adria-Bar Limanı'nın transit operatörlere olan çekiciliğini arttıracaktır. Global Liman yönetimine göre, Adria Bar Limanı artan pazar payını ve genel yük ve transit pazarı iyileşmeye devam ettiği üzere artan hacmi ele geçirmek için gerçekleşmesi beklenen gelişmelerden istifade etmeli ve dolayısıyla rakiplerine göre Sırbistan'a erişimini arttırmalıdır.

Kruvaziyer Faaliyetleri

Genel Görünüm

Modern yolcu gemileri, deniz yolcularının konakladıkları odayı değiştirmeden, kısa bir süre içerisinde birden fazla ilgi çekici mekânı ziyaret etmelerine imkân tanıyan, lüks bir seyahat yöntemidir. Yolcu gemisi şirketleri, uğranacak limanları seçerken, turistlere tarihi, doğal veya kültürel açıdan cazip gelen varış yerleri araştırmaktadırlar. Limanın kolay ulaşılabilir, emniyetli ve güvenli olması, ayrıca üç, yedi veya on dört günlük seyahat planlarına uyması için diğer limanlara makul bir mesafede bulunması gereklidir. Yolcu gemisi bağlama limanları, yerel altyapıya (otel ve havalimanı kapasitesi ve ulaşımı), güvenliğe ve amaçlanan uğrama limanlarına yakınlığa göre seçilmektedir.

Grup'un yolcu limanları, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Barselona Yolcu Limanı, Malaga Yolcu Limanı, Malaga yolcu limanı ve Lizbon Yolcu Limanı'dır.

Global Liman'ın Faaliyet Haritası



Grup'un yolcu gemisi işletmesi gelirleri (1) deniz yolcularının sayısına dayanan karaya çıkma ücretleri dâhil olmak üzere, yolcu gemisiyle bağlantılı hizmetlerden; (2) kılavuzluk, çekme, demirleme, barınak sağlama, güvenlik, temiz su tedariki ve atık toplama hizmetlerini kapsayan liman hizmetlerinden elde edilen gelirlerden (geminin grostonuna göre belirlenmektedir); (3) yolcuların karaya çıkmasına ilişkin ücretler ile feribot barınak ücretlerini kapsayan motorlu tekne gelirlerinden; (4) Setur ile sözleşmesinden olduğu gibi gümrüksüz satış gelirlerinden ve (5) rıhtımın yanındaki perakende mağaza alanının kiralanmasından elde edilen gelirlerden oluşmaktadır.

Bağlama limanlarında, gidiş-dönüş yolcuları hem karadan gemiye binerken hem de gemiden karaya inerken yolcu gemilerini kullanarak, yolcu gemilerinin yolcu kapasitesini iki kere ücretlendirmelerini sağlamaktadır. Örneğin, Creuers (Barselona)'da, gidiş-dönüş yolcuların ödediği toplam ücret transit yolcuların ödediği ücretten dört kat daha fazladır. Aşağıdaki tablo Grup'un 2014 yılında yolcu limanlarındaki gidiş-dönüş yolcuları ve transit yolcuları arasındaki farkları göstermektedir:

	Gidiş-Dönüş	Transit
	(%)	
Creuers (Barselona)	63	37
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	--	100
Bodrum Yolcu Limanı	--	100
Port Akdeniz-Antalya Limanı	94	6
Malaga ⁽¹⁾	13	87
Lizbon	8	92

Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı Doğu Akdeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren yolcu gemisi şirketleri için cazip bir rota olarak pazarlamaktadır ve pazarlamaya devam edecektir. Creuers (Barselona)'daki toplam yolcuların %63'ü bağlama limanı yolcuları olduğundan, Barselona Yolcu Limanı'nda açılması beklenen, CCL şirketinin işleteceği ve sadece Carnival yolcu gemisi şirketinin gemi seferlerini kabul edecek yeni yolcu gemisi terminali (Terminal E) bu sayıyı değiştirebilir. Carnival hâlihazırda transit seferleri için Creuers (Barselona) terminallerini kullandığından, E Terminali'nin tamamlanmasının ardından (2019 yılında tamamlanması beklenmektedir), Carnival'in sefer ve yolcularının bir kısmına, Creuers (Barselona) terminallerini tercihen Terminal E'nin hizmet vermesi beklenmektedir. Dolayısıyla, şu an etkisini tahmin etmek imkânsız olsa da, Creuers'daki gidiş-dönüş yolcuları ile transit yolcuların oranının gidiş-dönüş yolcuları lehine doğru olacağı beklenmektedir. Creuers (Málaga)'da transit yolcu sayısı, toplam yolcu sayısının %87'sini oluşturduğundan, Global Liman yönetimi %82 oranındaki transit yolcu sayısı karşısında, geçen yılın %18 oranındaki bağlama limanı yolcu sayısını geri kazanmak istemektedir.

Buna ilaveten, Grup ayrıca Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı ve Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda liman idaresi sıfatıyla da gelir elde etmektedir. Yolcu başına elde edilen gelir için önemli bir etken olan bu durum Global Liman'ın yolcu gemisi ağında bulunan Türk limanlarının elleçlemeden ek gelir elde etmesini sağlamaktadır. Brüt tonaj (GRT) olarak ifade edilen gemi idaresi ücretleri, gemi boyutuna göre değiştiğinden ve gemi sayısı ile bağlantılı olduğundan, yolcu gemisi limanının kapasitesinin ve en büyük sınıftaki gemileri bile ağırlayabilme özelliğinin gelirler üzerinde etkisi vardır.

Buna karşılık, genellikle ilgili yerel makamlar ve devlet tarafından toplanan yerel yolcu başına alınan ücret veya liman ve denizcilikle ilgili vergiler (örneğin sağlık ve güvenlik rejimleri ve deniz feneri ücretleri) yolcu gemisi şirketleri tarafından doğrudan ilgili makam ve idarelere ödenmektedir.

2014 yılında Grup'un konsolide gelirlerinin %22'si yolcu gemisi gelirlerinden, %1'i feribot gelirlerinden, %1'i gümrüksüz satış gelirlerinden ve %5'i kira gelirlerinden oluşmaktadır.

Yolcu limanı sektöründe rekabeti yönlendiren esas unsurlar limanın konumu, güvenlik hizmetleri, terminal ve yanaşma tesisleri ile kıyı ötesi gezi sahalarına, şehre ve alışveriş merkezlerine yakınlıktır. 2014 yılında RCCL ve CCL birlikte yolcuların %71'ini ve toplam gelirin %64'ünü elinde bulundurarak uluslararası yolcu gemisi pazarına hakim olan iki önemli şirket olsa da, Avrupa yolcu gemisi pazarında (Global Liman'ın birincil pazarı) bu iki ana marka daha az aktiftir ve dolayısıyla Global Liman'ın kendi müşteri tabanı daha az kümeleşmiş haldedir. Müşteri tabanı ileride konsolide olursa bile, Global Liman'ın işlettiği limanlar büyük şirketlerin bağımsız yönetilen alt markalarıyla görüşmektedir. Ayrıca, Global Liman özel varış noktalarına sahip olduğu ve bu varış noktalarındaki tek yolcu gemisi limanlarının

işletmecisi olduğu için sanılanın aksine bu durum yolcu gemisi şirketlerinin Global Liman'ın yolcu gemisi ağına bağımlı olmasına sebebiyet vermektedir. Global Liman bütün yolcu gemisi şirketlerine piyasa koşullarına uygun ve adil ticari şartlar sunacaktır.

Aşağıdaki tablo, 2014 yılında Grup'un yolcu gemisi limanı ağı içindeki (tüm şirketlerden ziyade) en büyük beş yolcu gemisi markasını proforma bazda göstermektedir:

	Toplam Gelir	Toplam Yolcu Gemisi Limanı Geliri
31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla	(%)	
Norwegian Cruise Line	6,6	15,6
Royal Caribbean International	5,5	13,0
Celebrity Cruises	2,9	6,9
MSC Crociere	2,5	5,9
PullmanturCruises	2,1	5,0
Toplam	19,7	46,3

Aşağıdaki tablo, 2014 yılında Grup'un yolcu gemisi limanı ağı içindeki (ayrı markalardan ziyade) yolcu gemisi şirketi müşterilerinin dağılımını proforma bazda göstermektedir:

	Yolcu Sayısı	Sefer Sayısı	Toplam Yolcu Gemisi Limanı Geliri
31 Aralık 2014 itibarıyla	(%)		
RCCL	26,4	13,3	32,1
Norwegian	15,1	6,9	18,7
Carnival	22,7	20,8	16,4
MSC Crociere	13,5	8,0	7,6
Loius Cruise Line	4,1	7,0	4,4
Disney	2,0	0,9	3,1
Thomson Cruises	1,5	2,1	2,3
Oceania Cruises	0,6	1,2	1,4
Ambassador International Cruise	0,1	1,8	0,2
Hapag Lloyd Cruises	0,1	0,3	0,2
Voyages to Antiquity	0,0	0,3	0,1
Fred Olsen	0,3	0,7	0,1
Diğer	13,6	36,6	13,2
Toplam	100	100	100

Faaliyetler

Aşağıdaki tabloda, 31 Aralık 2014 itibarıyla Creuers (Barselona), Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, Port Akdeniz-Antalya Limanı ve Creuers (Málaga)'nın yolcu gemisi ve feribot liman özellikleri ve faaliyetleri hakkında bilgi verilmektedir:

	Creuers (Barselona)	Creuers (Málaga)	Ege Ports- Kuşadası Yolcu Limani	Bodrum Yolcu Limani	Port Akdeniz- Antalya Limani
31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla özellikler					
Toplam iskele uzunluğu (metre)	2.924	1.350	1.437	660	1.732
Liman alanı (m ²)	10.813.500	99.129	23.000	22.000	183.778
Ticari alan (m ²)	1.624	833	4.600	1.460	11.570
Toplam gemi kapasitesi (her yıl)	2.190	1.460	2.000	800	2.970
Otobüs park kapasitesi (m ²)	—	—	3.800	4.100	—
İmtiyaz süresi	27-30 yıl	30 yıl	30 yıl	12 yıl	30 yıl
İmtiyaz bitişi	2026-2033	2038-2041	2033	2019	2028
2014 Deniz Yolculuğu Faaliyetleri					
Deniz yolcusu sayısı	1.587.469	409.563	553.231	33.407	175.274
Deniz yolculuğu gemisi sayısı	516	227	458	82	65
Feribot sayısı	—	—	555	500	—
Feribot yolcu sayısı	—	—	68.953	90.142	—
Toplam brüt tonaj	Mevcut değil	Mevcut değil	20.781.222	1.335.884	3.288.983
Gelen yolcu bakımından pazar payı ⁽¹⁾	--	--	%2	%84	%83
Kapasite kullanımı	%26,2	%15,5	%52,9	%7,8	%31,8

Not:

(1) Pazar payı ilgili ülkenin toplam gemi seferlerine kıyasen hesaplanmıştır.

Aşağıdaki tablo, 2015 yılı için Global Liman'ın Creuers (Barselona), Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Creuers (Málaga), Lizbon Yolcu Limanı ve Singapur'daki yolcu gemisi faaliyetlerindeki teyit edilmiş sefer ve yolcu sayısı hakkında bilgi vermektedir:

	Creuers (Barselona)	Ege Ports- Kuşadası Yolcu Limanı	Bodrum Yolcu Limanı	Port Akdeniz- Antalya Limanı	Creuers (Málaga)	Lizbon Yolcu Limanı	Singapur Yolcu Limanı
2015 Yolcu Gemisi Faaliyetleri:							
Sefer sayısı	645	503	90	62	245	314	108
Deniz yolcusu sayısı ⁽¹⁾	2.002.150	566.694	71.742	203.839	491.771	516.816	444.268
Gidiş-dönüş yolcusu sayısı	1.252.860	—	—	192.632	61.802	42.607	444.268
Transit yolcu sayısı	749.290	566.694	—	11.207	429.969	474.209	—

Not:

(1) Yolcu sayıları %100 doluluk oranı varsayımı ile hesaplanmış olup, Global Liman'ın geçmiş tecrübesi gerçekte doluluk oranlarının %100'ün üzerinde olduğunu göstermektedir.

Creuers

Giriş

Grup, 2014 yılının Eylül ayında, Barcelona'daki yolcu limanı faaliyetlerinin devralımını tamamlamıştır.

Creuers'in Devralınması

Haziran 2013'te Global Liman, Creuers'i devralmak amacıyla RCCL ile birlikte bir holding şirketi olan BPI'yi kurmuştur. Global Liman başlangıçta BPI'nin paylarının %49'una sahip olup, RCCL'den ilave %1 oranında pay devralmak için bir satın alma hakkı bulunmaktaydı. BPI, 26 Temmuz 2013 tarihinde Creuers'in paylarının %23'ünü 16,7 milyon Avro karşılığında devralmıştır ve 30 Aralık 2013 tarihinde 14,5 milyon Avro karşılığında Creuers'in paylarının %20'sini daha devralarak Creuers'deki payını %43'e çıkartmıştır. Böylece Global Liman'ın BPI vasıtasıyla Creuers'de sahip olduğu toplam pay da %21,07'ye ulaşmıştır. Global Liman, 20 Haziran 2014 tarihinde Vapores Suardiaz ve World Duty Free'nin Creuers'de sahip olduğu payları satın almak için bir sözleşme yapmıştır ve daha sonra bu hakları BPI'ye temlik etmiştir. 30 Eylül 2014 tarihinde, BPI, Vapores Suardiaz'ın (%34) ve World Duty Free Group'un (%23) Creuers'deki %57 oranındaki payını devralmış ve böylece Creuers'i tamamen kontrolüne geçirmiştir. Global Liman aynı zamanda RCCL'nin BPI'de sahip olduğu %13 oranındaki payı satın almış ve BPI'de sahip olduğu payı %62'ye çıkartarak BPI'nin kontrolünü elde etmiştir. Creuers (Barcelona), iki adet yirmi yedi yıllık liman imtiyazının %100'ü (ikisinde de otuz yıla kadar otomatik uzama ile World Trade Center rıhtımına ilişkin olan 2026'da, Adossat rıhtımına ilişkin olan ise 2030'da sona ermektedir) ile Barcelona Yolcu Limanı'ndaki altı yolcu gemisi terminalinden beşini ve yedi iskeleden altısını işletme hakkını Creuers'e veren ve yıllık olarak yenilenen bir işletme ruhsatına (B Terminali), Creuers (Málaga)'nın liman işletme haklarını 2038 yılına dek elinde bulunduran Cruceros Málaga'nın %80'ine ve 2022 yılına kadar Singapur'daki Marina Bay Cruise Terminali'nin liman operasyon haklarının sahibi olan SATS-Creuers Cruise Services Pte. Ltd.'nin %40'ına sahiptir.

Barcelona Yolcu Limanı'nın Genel Görünümü

Barcelona, yerli ve yabancı ziyaretçiler için Avrupa'nın önde gelen turist varış noktalarından biri olup, Turisme de Barcelona'ya göre (Kaynak: <http://professional.barcelonaturisme.com/> (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)) 2013 yılında 30,4 milyon ziyaretçi çekmiştir. Liman, turistler için güçlü tarihi, doğal ve kültürel çekiciliği bulunan Barcelona şehrine ve Katalonya bölgesine gidecek olan turlara hizmet vermek için ideal bir konumdadır.

Barcelona Yolcu Limanı, Avrupa'nın önde gelen uluslararası yolcu gemisi terminali işletmecisi olup, uluslararası deneyime sahiptir ve önemli yolcu gemisi işletmecilerinden oluşan bir ağa erişim sağlamaktadır. Barcelona Yolcu Limanı, Avrupa'nın en büyük yolcu limanı sıfatını kazanmış olup 2014'te yıllık yolcu sayısı 2.364.292 (Kaynak: BLİ) olarak gerçekleşmiştir. Limanın toplam gemi kapasitesi yılda 2.500 olup, 2013 yılında ziyaret eden deniz yolcularının sayısı 2,6 milyondur. BLİ'ye göre, liman, Karayip Denizi limanlarından sonra dünyanın en büyük dördüncü yolcu gemisi bağlama limanı ve Akdeniz'deki en yoğun gidiş-dönüş üssüdür (Kaynak: Port de Barcelona'nın internet sitesi, anasayfa haberler kısmı, ilgili link: http://www.portdebarcelona.cat/en/web/el-port/mapa-interactiu?p_p_auth=6tVVpb2E&p_p_id=3&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_3_struts_action=%2Fsearch%2Fsearch&_3_primarySearch=com.liferay.alfrescocontent.util.AlfrescoOpenSearchImpl&_3_keywords=caribbean&_3_format (erişim tarihi: 13 Nisan 2015), ilgili doküman: http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/wcservice/api/node/content/workspace/SpacesStore/77e94a4b-b9dc-4317-ada7-fe7d17b5a836/140213_NOTA_Allure_EN.pdf (erişim tarihi: 13 Nisan 2015)).

Creuers (Barcelona)'nın Genel Görünümü

Creuers, Barcelona Yolcu Limanı'ndaki altı yolcu gemisi terminalinden beşini işletmektedir. İki terminali ve üç iskelesi olan (S terminali ve N Terminali, E ise sadece N terminali ile S Terminalini kullanan bir iskeledir) Dünya Ticaret Merkezi'nin (WTC) rıhtımı ve üç terminali ve üç iskelesi olan Adossat rıhtımı (A terminali, B Terminali ve C Terminali) ile (Costa Croiere tarafından işletilmekte olan) D Terminalinin eklenmesiyle, Barcelona Yolcu Limanı'nın toplamda altı terminali vardır.

2012 yılında Creuers (Barselona)'ya 567 yolcu gemisi uğramış ve 1,8 milyon yolcu getirmiştir. 2013 yılında Creuers (Barselona)'ya 612 yolcu gemisi uğramış ve 1,9 milyon yolcu getirmiştir. 2014 yılında ise limana 545 gemi uğramış ve toplam 1,6 milyon yolcu getirmiştir.

Üçünün rıhtım uzunluğu 700 metreyi aşan altı ayrı iskeleye ve beş terminale sahip bulunan Creuers (Barselona), RCCL Oasis sınıfı gemiler de dâhil olmak üzere yolcu gemilerinin en büyük sınıfına ve küçük ve orta sınıf gemilere ev sahipliği yapabilmektedir. A, B ve C terminallerinden her birinde yolcuların iskele trafiğine girmemelerine olanak sağlayan iki adet seyyar iskele köprüsü bulunmaktadır. Yolcu gemisi terminallerindeki tesislerin tamamı ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik) koduna uygundur. Terminal binaları, çeşitli gümrüksüz satış mağazalarına, ATM'lere, kafelere, barlara, restoranlara, seyahat acentelerine, feribot biletleme acentelerine ve hediyelik eşya dükkanlarına ev sahipliği yapmakta ve internet ve uluslararası telefon erişimi sağlamaktadır.

Creuers, Barselona Yolcu Limanı'nda, yolcu limanı terminali operatörü olarak faaliyet gösterdiği ve yolcu gemilerine liman hizmetleri BLİ tarafından verildiği için, Creuers (Barselona) terminal binalarını kullanan transit yolculardan kişi başı ücret ve güvenlik ücreti alırken, bağlama limanı yolcularından iniş ve biniş için ek bavul ücreti almaktadır. Creuers (Barselona) gelirlerini, karaya çıkma ücretlerini ve yolcu gemilerine sağlanan liman hizmetlerini kapsayan yolcu gemileriyle alakalı hizmetlerden ve terminallerde bulunan perakende satış alanlarının kiraya verilmesinden elde edilen gümrüksüz satış kazançlarından elde etmektedir.

Creuers (Barselona)'da elde edilen perakende satış imtiyaz gelirleri ofis alanlarının alt kiralanması veya Avro/m² üzerinden kiralanmasını kapsayan kira bedeli şeklinde yolcu başına sabit bir ücretten oluşmaktadır. Stratejisinin bir parçası olarak, Global Liman yönetimi, terminal binalarındaki ticari alanları Avro/m² üzerinden kiralayarak ve mevcut terminal binalarındaki ticari işletmeler için ayrılmış alanın m²'sini genişleterek, tüm liman ağı için uluslararası bir gümrüksüz satış işletmecisi ile anlaşmalar yapıp Creuers (Barselona)'daki mevcut gümrüksüz satış alanlarının genişleterek, perakende imtiyazlardan elde edilen kira gelirlerini en yükseğe çekmeyi planlamaktadır.

Aşağıdaki tablo Creuers (Barselona)'nın belirtilen dönem için gelir dökümünü göstermektedir.

	31 Aralık tarihi itibarıyla sona eren yıl
	2014
	<i>(Tutarlar Avro cinsinden)</i>
Yolcu gemisi gelirleri	5.313.215
Gidiş-Dönüş Yolcusu	3.098.452
Transit Yolcu	2.214.763
Su temini geliri	372.103
Muhtelif hizmetlere ilişkin gelirler	182.242
Bagaj hizmetleri geliri	9.340.344
Kira Geliri	1.313.145
Diğer	506.102
Toplam Gelir	17.027.151

Faaliyetler

Aşağıdaki tabloda, 31 Aralık 2014 itibarıyla Creuers (Barselona)'nın yolcu limanı özellikleri ve faaliyetleri hakkında bilgi sunulmaktadır.

	Adossat			WTC		
	Terminal A	Terminal B	Terminal C	Terminal N	Terminal S	Terminal E
31 Aralık 2014, tarihi itibarıyla özellikler						
İç mekan alanı (m ²)	6.500	6.500	4.000	5.000	5.000	—
Yanaşma hattı (metre)	700	700	700	230	434	160
Gemi uzunluğu (metre)	Sınır yok	Sınır yok	Sınır yok	164	253	205
Su çekimi (metre)	12	12	12	8	8	8
İskele genişliği (metre)	21	26	22	14	14	20
İskele yüksekliği (metre)	2.1	2.1	2.1	2.5	2.5	2.5
Yolcu kapasitesi	4.500	4.500	3.000	800	1.400	1.500
	sefer	sefer	sefer	sefer	sefer	transit
Barselona'ya uzaklık (km)	2	2	2,5	0,4	0,4	0,4
İmtiyaz süresi	27 yıl (30 yıla uzayabilir)	İşletme Ruhsatı	27 yıl (30 yıla uzayabilir)	27 yıl (30 yıla uzayabilir)	27 yıl (30 yıla uzayabilir)	27 yıl (30 yıla uzayabilir)
İmtiyaz bitişi	2030	2015	2030	2026	2026	2026
2014 Deniz Yolculuğu Faaliyetleri						
Deniz yolcusu sayısı	504.474	726.340	189.855	6.990	134.624	16.698
Gidiş-dönüş yolcusu	342.222	461.581	92.511	3.899	45.989	3.953
Transit yolcu	162.252	264.759	97.344	3.091	88.635	12.745
Toplam yolcu kapasitesi	1.642.500	1.642.500	1.387.000	292.000	511.000	547.500
Gelen yolcular açısından payı	%31,9	%46,0	%12,0	%0,4	%8,5	%1,1
Kapasite kullanımı	%30,7	%44,2	%13,7	%2,4	%26,3	%3,0

Creuers, iki terminali ile üç iskelesi olan WTC rıhtımını (E sadece N Terminali'ni veya S Terminali'ni kullanan bir iskele olduğu için, S Terminali ve N Terminali) ve üç terminali ile üç iskelesi olan Adossat Rıhtımını (A Terminali, B Terminali ve C Terminali) işletmektedir. Costa Crociere tarafından işletilen D Terminali ile birlikte BLİ toplam 6 terminale sahiptir.

Creuers (Barselona)'nın müşterileri

Barselona Yolcu Limanı, bir sezonda 52 farklı yolcu gemisi şirketine hizmet vermiştir. 2005 yılından bu yana yapılan sistematik yatırımlar, Creuers (Barselona)'nın en yeni nesil yolcu gemilerine son teknolojiye sahip yolcu gemisi tesisleri ve bağlama limanı fırsatları sunmasını sağlamaktadır.

6.350 yolcu kapasitesine ve 2.150 kişilik mürettebata sahip bulunan ve boyu 360 metre olan Oasis of the Seas, dünyadaki en büyük iki yolcu gemisinden biri olup, Eylül 2014'te Creuers (Barselona)'ya bağlama limanı olarak üç kez uğramıştır. Creuers, Akdeniz'de bu sınıftaki gemilerin uğrayabileceği tek terminal işletmecisidir. Bu limanı kullanarak, Oasis of the Seas Karayip bölgesi dışında bir limanı ilk defa bağlama limanı olarak kullanmıştır. Sürekli sabit bir yolcu salonu, A ve B terminallerini birbirlerine bağlamakta ve Oasis of the Seas sınıfı gemilerin bağlama limanı çıkışlarını yolcularını iki terminal vasıtasıyla bölerek kolaylaştırmaktadır.

2015 yılında Creuers (Barselona)'ya 1.252.860 gidiş-dönüş yolcusu, 749.290 transit yolcu olmak üzere 2.002.150 toplam yolcu getirecek 645 yolcu gemisi seferi rezervasyonu almıştır.

Creuers (Barselona) imtiyaz sözleşmesi

Creuers, iki adet 27 yıllık liman işletme imtiyazının (otuz yıla uzama potansiyeli ile) %100'üne ve Barselona Yolcu Limanı'ndaki yolcu gemisi terminallerinin her yıl yenilenen işletme ruhsatına sahiptir.

Dünya Ticaret Merkezi (WTC) rıhtımının (N, S ve E Terminalleri) liman işletme hakları 2026 yılında sona erecektir. Creuers del Port de Barcelona ile BLİ arasında 29 Temmuz 1999 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("**Creuers WTC İHDS**") uyarınca, Creuers 27 yıllık işletme dönemi

boyunca Barcelona'daki Dünya Ticaret Merkezi rıhtımında, deniz limanı niteliğindeki tamamlayıcı ticari faaliyetlerin geliştirilmesinin yanı sıra Barcelona Yolcu Limanı'nın turistik yolcu gemisi trafiğine ilişkin liman hizmetlerinin yönetimini üstlenmiştir. Ancak bu imtiyaz süresi, i) Creuers'in liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi ve ii) Creuers'in uzayan dönemde turistik yolcu gemilerine liman hizmetleri vermeye devam etmesi şartıyla kendiliğinden üç yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu iki koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 30 yıl olarak düşünülmektedir. Creuers imtiyaz süresi boyunca Dünya Ticaret Merkezi rıhtımının Kuzey ve Güney terminallerinin bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumludur. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları BLİ'ye teslim edilecektir.

Adossat rıhtımının (A ve C Terminalleri) liman işletme hakları ise 2030 yılında sona erecektir. Creuers ile BLİ arasında 28 Mayıs 2003 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("**Creuers Adossat İHDS**") uyarınca Creuers, 27 yıllık işletme dönemi boyunca Barcelona'daki Adossat rıhtımında, deniz limanı niteliğinde tamamlayıcı ticari faaliyetlerin geliştirilmesinin yanı sıra Barcelona Yolcu Limanı'nın turistik yolcu gemi trafiğine ilişkin liman hizmetlerinin yönetimini de üstlenmiştir. Ancak bu imtiyaz süresi, i) Creuers'in liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi ve ii) Creuers'in uzayan dönemde turistik yolcu gemilerine liman hizmetleri vermeye devam etmesi şartıyla kendiliğinden üç yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu iki koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 30 yıl olarak düşünülmektedir. Creuers imtiyaz süresi boyunca Adossat Rıhtımının Terminal A, Terminal B ve Terminal C'nin bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumludur. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları Barcelona Liman İdaresi'ne teslim edilecektir.

Adossat rıhtımındaki B Terminalinin ise işletme ruhsatı son 13 yılda yıllık olarak yenilenmiş ve mevcut liman otorite ruhsatı 2016'ya uzamıştır. 2014 yılında, Terminal B için sabit imtiyaz ücreti 360.000 Avro ve yolcu başına ilave ücret 0,09 Avro'dur. 2014 yılında Terminal B'den geçen yolcuların sayısı 189.855'tir ve toplam yolcuların %12'sine tekabül etmektedir.

Creuers (Barcelona)'daki yatırımlar

Creuers (Barcelona), önde gelen yolcu gemilerine ev sahipliği yapma kapasitesine sahip tesisleriyle Avrupa'nın en büyük yolcu gemisi terminallerinden biridir. Toplam 15 milyon Avro tutarındaki yatırımla, A Terminali Nisan 2008'de hizmete alınmıştır. Toplam 10 milyon Avro tutarında yatırım yapıldıktan sonra, B Terminali Nisan 2005'te hizmete alınmıştır. A ve B Terminallerine yapılan ciddi yatırımlar sonrasında, Creuers (Barcelona) son nesil gemileri karşılamaya hazır hale gelmiştir. Voyage sınıfı yolcu gemileri ilk defa 2005 yılında, Epic ve Liberty sınıfı yolcu gemileri ilk defa 2012 yılında ve Oasis of the Seas ise ilk defa Eylül 2014'te limana uğramıştır. Toplam 14,5 milyon Avro tutarında yatırımdan sonra, WTC N Terminali orta boyuttaki gemileri ve S Terminali ise iki gemi alma kapasitesine sahiptir. WTC rıhtımında bulunan bu iki uluslararası yolcu gemisi terminali, şehir merkezinden yürüme mesafesindedir.

Barcelona Yolcu Limanı'nın rakipleri

Barcelona Yolcu Limanı, doğrudan Balear Adalarındaki limanlarla, bilhassa Palma de Mallorca Cruise Port (Mallorca Adasının güney sahilinde, Barcelona Yolcu Limanı'na yaklaşık 310 kilometre mesafede bulunmaktadır) ve Marsilya Yolcu Limanı (Fransız kıyı şeridinde, Barcelona Yolcu Limanı'na yaklaşık 360 kilometre mesafede bulunmaktadır) ile rekabet etmektedir. Barcelona Yolcu Limanı'nın Akdeniz'de eşdeğer olduğu ana limanların Civitavecchia (Roma'ya en yakın liman) ve Venedik olduğu kabul edilmektedir. Bu iki limanın Barcelona'nın eşdeğeri görülmesinin nedeni, bu limanların hizmet verdikleri yolcu sayısının Akdeniz'deki diğer limanlardan çok daha fazla olması ve bu limanların "görülmesi gereken" şehirlere hizmet vermeleridir. Buna rağmen, Barcelona yolcu sayısı açısından Akdeniz'in en yoğun limanıdır ve Global Liman, bilhassa Akdeniz'deki yolcu limanlarından oluşan ağın merkezinde bulunması nedeniyle bu limanın emsalleri karşısındaki rekabet avantajını koruyacağını düşünmektedir.

Aşağıdaki tablo, 2003 yılından bu yana bu üç limanda hizmet verilen yolcu sayılarını göstermektedir:

(Bin Yolcu)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Barcelona	1.049,2	1.024,9	1.228,6	1.402,6	1.765,8	2.074,6	2.151,5	2.348,0	2.657,2	2.408,6	2.599,2
Civitavecchia	558,5	659,3	983,2	1.268,5	1.586,1	1.818,6	1.802,9	1.938,0	2.577,4	2.394,4	2.310,7
Venedik	689,8	678,0	815,2	885,7	1.003,5	1.215,1	1.421,0	1.617,0	1.786,4	1.739,5	1.820,0

Kaynak: Cruise Europe, MedCruise, G. P. Wild (International) Limited, çeşitli limanlar ve diğer ticari kaynaklar

Cruceros Málaga

Global Liman, Creuers devralımının bir parçası olarak, Cruceros Málaga'nın %80 oranında payını devralmıştır ve kontrolünde bulundurmaktadır. Creuers (Málaga)'da 1.312 metre uzunluğunda tek bir iskele ve gümrüksüz satış ve hediyelik eşya mağazalarını içeren küçük bir alışveriş merkezi bulunmaktadır. 2014 yılında, 227 yolcu gemisi limanı ziyaret etmiş ve 409.563 yolcu getirmiştir.

2015 yılında Creuers (Málaga)'ya 61.802 gidiş-dönüş yolcusu, 429.969 transit yolcu olmak üzere 491.771 potansiyel toplam yolcu getirecek 245 yolcu gemisi seferi rezervasyonu almıştır.

Aşağıdaki tablo Creuers (Málaga)'nın belirtilen dönem için gelir dökümünü göstermektedir.

	31 Aralık tarihi itibarıyla sona eren yıl
	2014
	<i>(Tutarlar Avro cinsinden)</i>
Yolcu Limanı Gelirleri	1.344.581
Gidiş-dönüş yolcusu	236.411
Transit Yolcu	1.108.170
Su temini geliri	—
Muhtelif hizmetlere ilişkin gelirler	15.091
Bagaj hizmetleri geliri	594.439
Kira geliri	333.055
Diğer	18.456
Toplam Gelir	2.305.622

Creuers (Málaga) imtiyaz sözleşmesi

Cruceros Málaga ile Malaga Liman İdaresi arasında 9 Temmuz 2008 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi (**Malaga Levante İHDS**) kapsamında Cruceros Málaga, Malaga Limanı'ndaki Terminal Levante'nin işletilmesi ve 30 yıl boyunca kullanılabilmesi için idari bir imtiyaz sahibidir. Ancak bu imtiyaz süresi, Cruceros Málaga'nın liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi halinde kendiliğinden beş yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 35 yıl olarak düşünülmektedir. Cruceros Málaga imtiyaz süresi boyunca yolcu hizmetleri ile terminal kullanımı ve bagaj hizmetleri sağlayacak ve Terminal Levante'nin bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumlu olacaktır. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları Malaga Liman İdaresi'ne teslim edilecektir.

Cruceros Málaga ile Malaga Liman İdaresi arasında 11 Aralık 2011 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi (**Malaga Palmeral İHDS**) kapsamında Cruceros Málaga, Malaga Limanı'ndaki Terminal El Palmeral'ın işletilmesi ve 30 yıl boyunca kullanılabilmesi için idari bir imtiyaz sahibidir. Ancak bu imtiyaz süresi, Cruceros Málaga'nın liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi halinde kendiliğinden beş yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 35 yıl olarak düşünülmektedir. Cruceros Málaga imtiyaz süresi boyunca yolcu hizmetleri ile terminal kullanımı ve bagaj hizmetleri sağlayacak ve Terminal El Palmeral'ın bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumlu olacaktır. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları Malaga Liman İdaresi'ne teslim edilecektir.

Lizbon Yolcu Limanı

17 Ocak 2014 tarihinde Global Liman ve birlikte teklif verdiği RCCL, Creuers ve Grupo Sausa ile birlikte, Lizbon Yolcu Limanı'ndaki üç yolcu gemisi terminalinin imtiyaz haklarına ve Lizbon Yolcu Limanı'ndaki yeni bir yolcu gemisi terminalinin inşaat ve işletme haklarına ilişkin ihaleyi kazanmıştır.

Global Liman, bir holding şirketi olan Lisbon Cruise Terminals Lda'nın %40'ına sahiptir. RCCL, Creuers ve Grupo Sousa ise sırasıyla %20, %10 ve %30 paya sahiptir.

Lizbon Yolcu Limanı'nın Genel Görünümü

Lizbon limanı, Tagus nehrinin ağzında bulunmaktadır ve Atlantik sahili ile Avrupa, Batı Akdeniz ile Kuzey Avrupa, Atlantik adaları ve Kuzey Afrika arasında seyahat eden yolcu gemilerinin ve Transatlantik yolculuklarının uğrama limanıdır. Lizbon Yolcu Limanı an itibariyle üç yolcu gemisi terminalinden (ve imtiyaz kapsamında olmayan çeşitli ticari terminallerden) oluşmaktadır ve ihale yeni bir yolcu gemisi terminalinin inşaatını da içermektedir. Yeni yolcu gemisi terminalinin inşaatının 2016 yılında tamamlanması beklenmektedir.

Aşağıdaki tablo Lizbon Yolcu Limanı'nın belirtilen dönem için gelir dökümünü göstermektedir.

	31 Aralık tarihi itibariyle sona 5 aylık dönem
	2014
	<i>(Tutarlar Avro cinsinden)</i>
Yolcu Limanı Gelirleri	893.764
Gidiş-dönüş Yolcusu	238.650
Transit Yolcu	655.114
Muhtelif hizmetlere ilişkin gelirler	106.628
Diğer	38.310
Toplam gelir	1.038.702

Lizbon Yolcu Limanı imtiyaz sözleşmesi

26 Ağustos 2014 tarihinde, konsorsiyum Lizbon Yolcu Limanı'na ilişkin olarak bir YİD sözleşmesi imzalamıştır.

İhale şartları arasında, yeni yolcu gemisi terminalinin inşaatının tamamlanması için 22 milyon Avro tutarında yatırım yapma taahhüdünde bulunulması ve yeni yolcu gemisi terminali tamamen faaliyete alındıktan sonra yolcu hacminin yıllık en az 550.000 olması yer almaktadır. Lizbon Liman İdaresi (Administracao do Porto de Lisboa, S.A.) ile Lisbon Cruise Terminals Lda. (konsorsiyum üyeleri tarafından kurulan holding şirketi) arasındaki imtiyaz sözleşmesi 18 Temmuz 2014 tarihinde imzalanmıştır ve imtiyaz alanının Lizbon Liman İdaresi tarafından Lisbon Cruise Terminals, Lda'ya fiziksel teslimi 26 Ağustos 2014 tarihinde gerçekleşmiştir.

İhalenin şartları uyarınca gelecekteki inşaat taahhüdü 22 milyon Avro olarak öngörülmektedir. Lizbon'daki yatırım harcamaları ile Lizbon Yolcu Terminali içerisindeki mevcut tüm küçük ve yetersiz yolcu limanı terminal binaları, gelişmiş ve modern terminal binalarına dönüştürülecektir. Lizbon Yolcu Terminali, hali hazırda yolcu kapasitesi bakımından küçük yolcu gemileri ile sınırlıdır; çünkü mevcut terminal binası daha geniş araçların girişine imkân vermemektedir. Terminal binasının tamamlanmasıyla, Lizbon Yolcu Limanı'na gelen yolcu kapasitesinin de artması beklenmektedir. Yeni terminalin inşaatı tamamlandıktan sonra, mevcut üç terminal kapatılacaktır.

Global Liman'ın söz konusu taahhüt tutarı içerisindeki payı Lizbon Yolcu Limanı'nda sahip olduğu doğrudan ve dolaylı toplam pay oranı olan %46,2'i ile sınırlıdır. Bu pay oranının %40'lık kısmı doğrudan Global Liman'a aitken geri kalan %6,2'si BPI'nin Creuers'de sahip olduğu %100'lük pay üzerinden Global Liman'ın BPI'de sahip olduğu %62 oranındaki pay nedeniyle dolaylı olarak Global Liman'a aittir. Her ne kadar 18-20 milyon Avro yatırım harcamasının, %46,2'si doğrudan/dolaylı olarak Global Liman'ın taahhüdü olsa da, inşaat projesinin maliyetinin %60'ı dış kaynaklardan finanse edileceği için Global Liman'ın taahhüdünün sermaye gerektiren tutarı yaklaşık olarak 3-4 milyon Avro'dur. Lizbon Yolcu Limanı an itibariyle dışarıdan finansman arayışındadır ve iki büyük Avrupa bankasıyla şartlar hakkında ayrıntılı görüşmelere başlamıştır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı

Genel Görünüm

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Aydın ilinin Kuşadası ilçesindedir. Denizcilik Müsteşarlığı'na göre, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, 2012 yılında gelen gemi sayısına göre Türkiye'nin en yoğun limanı olmuştur. 31 Aralık 2014'te toplamda 553.231 deniz yolcusu ve 68.953 feribot yolcusuyla (Kaynak: Ege Liman İşletmeleri şirket kayıtları) ve G.P. Wild (International)'a göre (Kaynak: An Analysis of the Port of Barcelona in Relation to the Current and Future Cruise Market, Mayıs 2014), 31 Aralık 2013'de 583.459 deniz yolcusu ve 62.263 feribot yolcusuyla Akdeniz bölgesinde en sık ziyaret edilen yirminci uğrama limanı olmuştur. 2014 yılında, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na 458 yolcu gemisi uğramış ve limana 22.687.052 GRT ile birlikte 553.231 kruvaziyer yolcusu gelmiştir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın popülerliğinin temel nedeni, bu limanın Efes başta olmak üzere önemli antik kentlere yakınlığıdır. Efes, turistler için önemli bir çekim noktasıdır ve kazı çalışmaları hâlen devam etmektedir. Dünyanın yedi harikasından biri olan Artemis Tapınağı'na ve Hristiyanlar için çok önemli bir ziyaret noktası olan Meryem Ana Evi'ne ev sahipliği yapmaktadır. Global Liman'ın tahminlerine göre, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı ziyaret eden yolcu gemisi yolcularının yaklaşık %75'i, yolcu gemisi işletmecilerinin düzenledikleri Efes turlarına katılmakta ve bu işletmeciler için ciddi gelir yaratmaktadır.

İki parmak iskelenin uzunluğunun 2011 yılında %50 artmasıyla, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na dört büyük gemi ya da iki büyük gemi ve dört küçük gemi ya da kuantum sınıfı gemiler (en büyük yolcu gemileri olan 348 metrelik gemiler) yanaşabilmektedir. Bunlara ek olarak, feribot trafiğine hizmet vermek üzere iki ro-ro rampası ve bir rıhtım bulunmaktadır. Terminal binası, içinde kırk üç mağaza, ilk yardım tesisi, yolcu ve mürettebat merkezi (internet ve uluslararası telefon erişimi olan) ile gemi ve yolcu gemisi işletmecileri ve tur acenteleri için ofisler bulunan 4.600 metrekaarelik bir gümrüksüz satış alışveriş alanına ev sahipliği yapmaktadır.

Grup'un 2003'ün ikinci yarısında Ege Liman İşletmeleri'ndeki payları devralmasından bu yana, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı ziyaret eden gemi sayısı 2014 yılında 458'e yükselmiştir. Feribot yolcularını da kapsayan toplam yolcu sayısı 2014'te 622.184'e ulaşmıştır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Türkiye'de ISPS Koduna uygun ilk limandır ve ISPS sertifikasını 2004'te almıştır. Bu liman, 2009'da Türkiye'de sertifikası yenilenen ilk liman olmuştur.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Ege Liman İşletmeleri'nin büyük bir promosyon kampanyası yapmasından ve 2004'te lüks ve modern tesislerin eklenmesinden sonra, Akdeniz yolcu gemisi piyasasının önemli varış yerlerinden biri haline gelmiştir. Ege Liman İşletmeleri, an itibarıyla, CLIA'nın İcra Heyetine atanan tek Türk liman işletmecisidir. 2007'den bu yana, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı aşağıdakileri de kapsayan çeşitli ödüller ve takdir belgeleri almıştır:

- 2007'de Dünya Gazetesi Perşembe Rotası ve Deniz Haber Ajansı tarafından verilen Türkiye'nin En İyi Yolcu limanı ödülü (dokuz kategoride 499 diğer adayı geride bırakmıştır);
- 2007'de uluslararası seyahat ve turizm profesyonelleri birliği olan Skål tarafından verilen Yılın En İyi Türk Limanı ödülü;
- 2007'de Miami'deki Liderlik Forumu'nda CLIA tarafından verilen Dünyanın Güvenlik ve Emniyet Hizmetleri Açısından En İyi Limanı ödülü;
- 2007'de G.P. Wild'a (International) göre Avrupa'nın ilk 30 yolcu limanı arasında 14.;
- 2007'de Lloyd's Cruise International Magazine'e göre en hızlı büyüyen limanlardan biri;
- Lloyd's List'in 2008 Türk Gemicilik Ödüllerinde "Yılın Yolcu Gemisi Terminali" ödülü ve
- 2010 Dünya Seyahat Ödüllerinde World Travel Group tarafından "Avrupa'nın Önder Yolcu Limanı" olarak aday gösterilme.

Yolcu gemisi sezonu Mart ayından Kasım ayının sonuna kadar sürse de Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na yolcu gemileri daha çok Ağustos'tan Ekim'e kadar haftanın bazı günleri yoğun olarak uğramaktadırlar. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı yönetiminin çalışmaları, yolcu gemilerinin yıl boyunca ve haftanın her günü uğramalarını sağlamaya yöneliktir.

Aşağıdaki tabloda ilgili dönemler itibariyle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın gelirlerinin dağılımı gösterilmektedir:

	31 Aralık tarihi itibariyle sona eren yıllar		
(TL)	2012	2013	2014
Deniz yolculuğu gelirleri	21.972.798	23.442.725	26.281.374
Yanışma gelirleri	8.582.456	9.382.607	9.226.408
Kılavuzluk hizmetleri	4.722.298	4.988.607	5.753.817
Römorkaj hizmetleri	3.715.671	3.871.883	4.907.404
Güvenlik hizmetleri	1.416.684	1.486.623	1.734.679
Temiz su hizmetleri	787.262	616.257	675.390
Sığınma hizmetleri	1.117.222	1.316.604	1.566.167
Diğer deniz yolculuğu hizmetleri ⁽¹⁾	1.631.205	1.780.144	2.817.509
Feribot gelirleri	1.064.730	1.199.805	1.506.902
Setur/Gümrüksüz satış gelirleri	1.667.712	1.786.703	1.734.706
Kira gelirleri	4.770.675	4.884.626	5.786.804
Diğer gelirler⁽²⁾	--	--	39.649
Toplam Gelir	29.475.915	31.313.859	35.749.435

Faiz, Vergi, Amortisman Öncesi Kâr			
(TL)	2012	2013	2014
FVAÖK ⁽³⁾	21.621.153	24.041.332	27.265.669
FVAÖK Marjı ⁽⁴⁾	%73	%77	%76
FVAÖK Düzeltmeleri ⁽⁵⁾	0	0	620.872
Düzeltilmiş FVAÖK ⁽⁶⁾	21.621.153	24.041.332	27.886.541
Düzeltilmiş FVAÖK Marjı ⁽⁷⁾	%73	%77	%78

Noıtar:

- (1) Diğer deniz yolculuğu hizmetleri, atık imhasını ve demirlemeyi kapsamaktadır.
- (2) Diğer gelirler yat gelirlerini kapsamaktadır.
- (3) FVAÖK hesaplamasında, faaliyet kârının üzerine (malvarlığı, teçhizat ve maddi olmayan malvarlığına ilişkin) amortisman ve itfa giderleri eklenmektedir.

	31 Aralık tarihi itibariyle sona eren yıllar		
(TL)	2012	2013	2014
Faaliyet Kârı	18.520.580	20.635.766	22.097.412
Amortisman ve İtfa Giderleri	(3.100.573)	(3.405.565)	(5.168.257)
FVAÖK	21.621.153	24.041.332	27.265.669
FVAÖK Düzeltmeleri	0	0	620.872
Düzeltilmiş FVAÖK	21.621.153	24.041.332	27.886.541

- (4) FVAÖK marjı FVAÖK'ün gelire bölünmesiyle hesaplanır.
- (5) FVAÖK Düzeltmeleri, faaliyetlerin olağan akışıyla bir ilgisi olmayan ve ilgili dönemlerde gerçekleşen tek seferlik harcamalar için yapılan düzeltmelerdir.
- (6) Düzeltilmiş FVAÖK, ilgili döneme ilişkin FVAÖK'ün ve FVAÖK düzeltmelerinin toplamını gösterir.
- (7) Düzeltilmiş FVAÖK marjı, Düzeltilmiş FVAÖK'ün gelire bölünmesiyle hesaplanır.

7 Ekim 2003 tarihinde, Ege Liman İşletmeleri ve Setur bir gümrüksüz satış mağazası kira sözleşmesi akdetmiş olup, bu sözleşmeye göre, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın terminal tesislerinde bulunan bir gümrüksüz satış mağazası yeni terminal binası işletilmeye başlayana kadar gümrüksüz satış gelirlerinin %30'u ve bu tarihten sonra gelirlerinin %30'u yerine ödenecek bir kira bedeli karşılığında Setur'a kiralanmıştır. Bu kira sözleşmesi uyarınca Setur, gümrüksüz satış mağazasını münhasıran işletme hakkını elde etmiştir. Bu kira sözleşmesinin süresi 31 Aralık 2034'ten önce sona ermeyecektir. Kira sözleşmesi, kira bedelinin bazı dönemlerde gözden geçirilmesini kapsamaktadır. Ege Liman İşletmeleri,

ilk kira dönemi (15 Eylül 2005'ten 14 Eylül 2010'a kadar) için 2005'te Setur'dan 3,0 milyon Avro ve Ekim 2010'da 3,0 milyon Avro avans almıştır. Eylül 2010'daki ilk kira bedeli incelemesinden sonra, Ege Liman İşletmeleri ve Setur 15 Eylül 2010 tarihinde, sonraki kira dönemi için (15 Eylül 2010'dan 15 Eylül 2015'e kadar) Setur'un Ege Liman İşletmeleri'ne 15 Eylül 2010 ile 14 Eylül 2015 arasında en az 2,94 milyon Avro kira bedeli ödemesine karar vermişlerdir. Bu kira döneminde, Setur, aylık brüt gümrüksüz satış gelirlerinin %30'unu Ege Liman İşletmeleri'ne kira olarak ödeyecektir ve dönemin sonunda Setur'un brüt gümrüksüz satış gelirlerinin 9,8 milyon Avro'dan az olması halinde, Setur söz konusu tarihe kadar ödediği kira bedeliyle 2,94 milyon Avro arasındaki farkı Ege Liman İşletmeleri'ne ödeyecektir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın özelleştirilmesine ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İmar Planına karşı davalar açılmış bulunmaktadır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı müşterileri

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 2014 yılında değişik standartlarda 56 farklı yolcu gemisi şirketine ve 71 yolcu gemisine hizmet vermiştir. Dört temel müşteri grubu (Yunan yolcu gemisi şirketleri, Norwegian Cruise Line ("NCL"), Carnival Corporation ve RCCL), Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın yolcu gemisi trafiğinin 2014 yılında %57 gibi önemli bir kısmını oluşturmuştur. Yunanistan menşeli yolcu gemisi şirketleri Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na haftada üç kez düzenli olarak uğramaktadır ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na uğrayan toplam gemi sayısının %21'inden fazlasını oluşturmaktadır. Yolcu sayısına göre dünya pazarının %47,7'sini ve gelirin %41,8'ini elinde bulunduran Carnival Corporation yıllık yolcu sayısı, gelirleri ve filosundaki toplam gemi sayısına göre dünyanın en büyük yolcu gemisi şirketidir (Kaynak: Cruise Market Watch Raporu, 2015 ve Carnival Corporation'ın internet sitesi, Carnival Corporation&PLC 2014 Annual Report, ilgili link: <http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=140690&p=irol-reportsannual> (erişim tarihi: 13 Nisan 2015)). Carnival Corporation'un kendi organizasyonu dâhilindeki beş marka (Princess Cruises, Holland America Line, Cunard, P&O Cruises ve the Yachts of Seabourn) Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na yılda yaklaşık 64 kere uğramaktadır ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na uğrayan gemilerin yaklaşık %14'ünü oluşturmaktadır. RCCL, yılda 65 kez uğrayan Celebrity Cruises, Royal Caribbean Cruises, Azamara Cruise Club, TUI Cruises ve Pullmantur gibi markalarla, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na uğrayan gemilerin yaklaşık %14'ünü oluşturmaktadır. NCL, 2014 yılında İzmir Liman'dan Ege Liman'a geçerek toplamda 33 kez uğrayıp, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na uğrayan gemilerin toplam %7'sini oluşturmuştur. Geri kalan yolcu gemisi yolcuları ise Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na çeşitli butik ve niş yolcu gemisi işletmecileri tarafından getirilmekte olup, bu işletmeciler tipik olarak daha pahalı lüks yolcu gemilerinde az sayıda yolcu taşımakta ya da tematik (örneğin müzik, yemek) ya da akademik turlar düzenlemektedirler.

Ege Liman İşletmeleri, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı için bir varış noktası pazarlama programı tasarlamak ve uygulamak amacıyla iki tam zamanlı pazarlama ve müşteri ilişkileri personeli istihdam etmektedir. Program, yolcu gemisi şirketlerine karadaki geziler ve Kuşadası bölgesindeki ziyaretlerin programının hazırlanması hakkında bilgi vermeyi amaçlamaktadır. Efes'e geçiş noktası olan Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın uğrama limanı olarak tanıtılması için yolcu gemilerine odaklanan seyahat acentelerinin ve Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa'da bulunan tur şirketlerinin hedeflenmesi de amaçlanmaktadır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın devralınması

Akfen Holding A.Ş., Avrasya Yatırım Holding A.Ş., Ege Ticaret Ltd. Şti., Marvel Investments S.A. ve RCCL bir ortak girişim kurarak, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın işletmecisi olan Ege Liman İşletmeleri'ni Temmuz 2003'te devralmıştır. Global Liman; Akfen Holding A.Ş., Avrasya Yatırım Holding A.Ş. ve Ege Ticaret Ltd. Şti.'ye ait olan ve sermayenin %65'ini temsil eden payları 6 Temmuz 2005'te ve Marvel Investments S.A.'ya ait olan ve sermayenin %7,5'ini temsil eden payları 15 Eylül 2006'da devralmıştır. Ege Liman İşletmeleri paylarının %27,49'u ise RCCL'ye aittir. TDİ, Ege Liman İşletmeleri'nde bir adet paya sahiptir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı imtiyaz sözleşmesinin şartları

Ege Liman İşletmeleri, 2 Temmuz 2003 tarihinde Öİ ve TDİ ile Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na ilişkin olarak 30 yıllık bir İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS")

imzalamıştır. Bu sözleşme, Ege Liman İşletmeleri'nin 30 yıllık bir süre boyunca toplamda 24,3 milyon ABD Doları bedelle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı işletmesine imkân sağlamaktadır.

Ege Liman İşletmeleri'nin işletme hakları devlete ait olan ya da daha önce limanın işletilmesi için TDİ tarafından kullanılan liman tesislerini, altyapılarını ve tesislerini ve bunların yanı sıra TDİ'nin kiraya verdiği gümrüksüz satış mağazalarını kapsamaktadır. Ege Liman İşletmeleri, TDİ'nin yazılı muvafakatiyle liman sahasında yeni mağazalar inşa etme ve işletme hakkına sahiptir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS'nin şartları uyarınca, TDİ, Ege Liman İşletmeleri'nde bir adet paya sahip olma ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın yönetim kurulu üyelerinden birini aday gösterme hakkına sahiptir. Global Liman yönetim kurulu üyelerinin geri kalanını atamakta ve limanla ilgili tüm işletme kararlarını kontrol etmektedir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, işletme haklarını üçüncü bir kişiye devretme hakkına sahip değildir. Bunlara ek olarak, imtiyazın süresi boyunca, Türk askerî gemilerine sunulan hizmetler için Türk silahlı kuvvetlerine uygulanan tarife, Ege Liman İşletmeleri ve Türk Donanması arasındaki ayrı bir sözleşmeyle belirlenecektir. İmtiyaz süresinin ilk beş yılında (Temmuz 2008'de sona ermiştir.), Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın tarifelerinin bazı limitlere tabi idi ve bu limitleri aşan durumlarda TDİ'nin onayına bağlıydı. Ancak İzahname tarihi itibarıyla Ege Liman İşletmeleri, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın liman hizmetlerine ilişkin tarifeyi TDİ'nin onayı olmaksızın (Türk askerî gemilerine sunulan hizmetlere ilişkin tarifeler hariç olmak üzere) kendisi belirleyebilmektedir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS'nin süresinin sona ermesi veya feshedilmesi halinde, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda bulunan gayrimenkul varlıkların ücretsiz ve her türlü takyitten veya borçtan arı olarak TDİ'ye iade edilmesi gereklidir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS'nin süresi içerisinde Ege Liman İşletmeleri tarafından Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na eklenen menkul varlıklar Ege Liman İşletmeleri'ne ait olacaktır. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS, Ege Liman İşletmeleri'nin bu sözleşmenin şartlarını ihlal etmesi ve yazılı ihtarında bulunulmasından itibaren 60 gün içinde ihlali gidermemesi halinde feshedilebilir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na yapılan yatırımlar

Nisan 2005'te, Ege Liman İşletmeleri, yeni bir yolcu terminaline ve Scala Nuova alışveriş ve perakende hizmetler kompleksini de kapsayan bağlantılı tesislere yaptığı yaklaşık 9,7 milyon ABD Doları tutarındaki yatırımı tamamlamıştır. Ege Liman İşletmeleri, bu yatırımı kendi nakit akışlarından ve pay sahiplerinden aldığı yaklaşık 3,5 milyon ABD Doları tutarındaki sermaye avansı ile finanse etmiştir. Haziran 2005'te tamamlanan Scala Nuova alışveriş merkezi, ulusal ve uluslararası perakende markalarını sunan 45 mağazadan oluşmakta ve deniz yolcuları, bölgede yaşayanlar ve turistler tarafından ziyaret edilmektedir. 4 Haziran 2007 tarihinde Ege Liman İşletmeleri, maliyeti yaklaşık 3,0 milyon ABD Doları olan yeni bir römorkör satın almak için Deniz Finansal Kiralama A.Ş.'yle bir finansal kiralama sözleşmesi akdetmiştir. Haziran 2007'de teslim edilen bu römorkör, Ege Port-Kuşadası Yolcu Limanı'nda gemileri çekmekte ve itmektedir.

2010, 2011 ve 2012 yıllarında limanın kapasitesini daha da arttırmak amacıyla Ege Liman İşletmeleri, iki mevcut iskeleyi güçlendirmek ve genişletmek, mevcut tesislerin bakımını yapmak ve mevcut tesisleri iyileştirmek için yaklaşık 4,2 milyon ABD Doları tutarında bir yatırımı tamamlamıştır. Bu da kapasiteyi %48'in üzerinde bir oranda arttırmıştır. An itibarıyla liman birden fazla ve daha büyük yolcu gemilerine hizmet verebilmektedir. 2014'te Global Liman maliyeti yaklaşık 5,5 milyon Avro olan yeni bir 65 BP Römorkör satın almıştır.

Ege Liman İşletmeleri, 15 Ekim 2014 tarihinde Garanti Finansal ile toplam 46.267,25 ABD Doları tutarında ekipman ve aksesuar alımını finanse etmek için finansal kiralama sözleşmesi imzalamıştır. Finansal kiralama sözleşmesi bedeli 36 taksit halinde ödenecektir. Ege Liman İşletmeleri'nin 20 Kasım 2017 tarihinde bu ekipmanı Garanti Finansal'dan 750 ABD Doları karşılığında alım hakkı bulunmaktadır. Global Yatırım Holding, Ege Liman İşletmeleri'nin söz konusu finansal kiralama yükümlülüklerinin teminatı olarak 51.000 ABD Doları tutarı için müteselsil kefil olmuştur.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın rakipleri

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, yaklaşık 100 km uzağında Ege sahilinde bulunan İzmir Limanı ve Akdeniz'deki diğer yolcu limanları ile rekabet etmektedir. Global Liman, Ege Ports-Kuşadası Yolcu

Limanı'nın orta ve üst segment yolcu gemisi pazarına odaklanan karma bir yolcu gemisi şirketleri grubuna hizmet verdiğini, İzmir Limanı'nın ise esas olarak daha düşük segmentteki yolcu gemisi işletmecilerine hizmet verdiğini düşünmektedir.

Global Liman yönetimi, Öİ ve TDİ'nin İzmir limanı özelleştirme ihalesini 2015 yılının ikinci yarısında ilan edeceğini anlamaktadır. İzmir Yolcu Limanı özelleştirilmesinin gerçekleşmesi halinde, Global Liman yönetimi ihale sonuçlanana kadar geçen ara dönemde yolcu limanının kapalı olacağını ve bunun mevcut yolcu trafiğinin (2014 yılında yaklaşık 336.000 yolcu) Ege Port-Kuşadası Yolcu Limanı'na kaymasını sağlayacağını tahmin etmektedir.

Bodrum Yolcu Limanı

Genel Görünüm

Bodrum, hem yerli, hem de yabancı ziyaretçiler için Türkiye'nin en popüler tatil beldelerinden biridir. Bodrum Yolcu Limanı, özelleştirilmiş bir liman olarak faaliyetlerine 2008'in ikinci çeyreğinde başlamıştır ve Türkiye'nin yolcu limanlarının en yenilerinden biridir. Liman, Bodrum Yarımadası çevresinde ve Türkiye ile Yunanistan arasında yolcu gemisi, feribot ve mega yat trafiğine hizmet verecek şekilde konumlandırılmıştır. Bodrum, lüks turist varış noktası özelliklerine ek olarak, Aziz Peter Kalesi, Sualtı Arkeoloji Müzesi, dünyanın yedi harikasından biri olan Kral Mausolus Mozolesi ve Roma amfi tiyatrosu gibi çok önemli tarihi yerlere de ev sahipliği yapmaktadır. Bodrum'un çevresi, gece hayatı, plajları, doğal güzelliği ve tarihiyle tanınmaktadır. Global Liman, Bodrum'un ve çevresinin sunduğu imkânların, Bodrum'u yolcu gemilerinin programlarına eklemeleri için çekici bir yolcu varış noktası haline getirdiğine inanmaktadır. Global Liman, sunulan hizmetlerin Bodrum Yolcu Limanı'na karayoluyla 2 saat uzaklıktaki Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın sunduklarından çok farklı olduğunu ve yolcu gemilerinin aynı program dâhilinde iki limanda da durma seçenekleri bulunduğunu düşünmektedir.

660 metrelik toplam iskele uzunluğuyla, limana Oasis sınıfı gemiler (360 metrelik gemiler), iki büyük yolcu gemisi ya da dört küçük gemi yanaşabilmektedir. Bölge sularında turlayan en büyük gemilere hizmet verebilen 350 metrelik ve 330 metrelik iki uzun iskeleye ek olarak, limanda daha küçük feribotlar ve mega-yatlar için iskeleler de bulunmaktadır. Bodrum Yolcu Limanı'nda ayrıca üç adet ro-ro rampası da bulunmaktadır. Terminal binasında bir gümrüksüz satış alışveriş alanı, ATM, kafe, bar, restoran, seyahat acentesi, feribot bilet acentesi ve hediyeelik eşya dükkanı yer almakta olup, internet erişimi ve uluslararası telefon erişimi de sağlanmaktadır.

2014 yılında ise limana 82 yolcu gemisi ve 4 donanma gemisi uğramış ve 33.407 yolcu getirmiştir. 2013'te limana 136 yolcu gemisi ve 1 donanma gemisi uğramış ve 29.085 yolcu getirmiştir. 2012 yılında, limana 141 yolcu gemisi, 10 araştırma gemisi ve 1 donanma gemisi uğramış ve 53.480 yolcu getirmiştir. Toplam GRT 2013'te 1.278.888 iken, 2014'te 1.335.884'tür. 2011 yılında iskelenin uzatılması sonrasında Bodrum Yolcu Limanı'nın artık Royal Caribbean Cruise Line, Celebrity Cruises ve Thomson Cruises gibi daha büyük gemileri ve markaları ağırlayabilmesi neticesinde 2011 yılından sonra yolcu sayısında artış meydana gelmiştir. Liman müşteri portföyünü butik ve niş yolcu gemisi işletmecilerine yoğunlaştırmış olup, bu sayede 2013 yılında söz konusu işletmecilerin daha çok sayıda yolcu gemisi limana uğramıştır. Bodrum Yolcu Limanı'nı niş ve butik yolcu gemisi işletmecilerine lüks bir yolcu gemisi varış noktası olarak pazarlamaya yönelik alınan stratejik bir karar, bu çeşitlendirmeyi yönlendirmiştir. Yeni pazarlama yaklaşımı, odağın daha fazla yolcu ve daha büyük gemiler ile çalışan ucuz yolcu gemisi işletmecilerinden gemi başına daha az sayıda, ama daha yüksek gelir grubuna ait yolcu barındıran lüks yolcu gemisi işletmecilerine kaydırılması olarak özetlenebilir. Bu yaklaşımda 2014 yılında yapılan değişim, 2014'teki yolcu sayısının 2013'e göre daha yüksek olmasını sağlamış ve bu dönemdeki gelirler azalan gemi sayısına rağmen artan yolcu sayısı sayesinde artışın sürdürülmesini sağlamıştır.

Genelde Grup feribot yolcuları için kişi başına bir ücret uygulamaktadır. 2012 yılında limana 684 feribot uğrayarak 87.789 feribot yolcusu getirmiştir. 2013 yılında limana 495 feribot uğrayarak 88.399 feribot yolcusu getirmiştir. 2014 yılında limana 500 feribot uğrayarak 90.142 feribot yolcusu getirmiştir. Bodrum

ve Kos arasında 2010 yılında iki acente çalışmaktayken aynı yıldan sonra Rodos'a uğramalar başladığından ötürü, artık daha fazla feribot uğramaktadır.

Bodrum Yolcu Limanı'nın spesifik olarak mega-yatlar için tasarlanmış olan ve 2010 yılında monte edilen teknik açıdan ileri yeni demirleme sistemi, artan sayıda mega yatı limana çekmiştir. 2012 yılında 400'den fazla mega yat limanı ziyaret etmiştir. 2013 yılında 461 mega yat limanı ziyaret etmiştir. 2014 yılında 314 mega yat limanı ziyaret etmiştir. Grup'un mega yatlarla yönelik tarifeleri, yat boyutuna dayanan demirleme ücreti ile elektrik, su, yayın ve şoför gibi sunulan ek hizmetlerden oluşmaktadır.

Aşağıdaki tabloda Bodrum Yolcu Limanı'nın ilgili dönemlerdeki gelirlerinin dağılımı gösterilmektedir:

	31 Aralık tarihi itibariyle sona eren yıllar		
(TL)	2012	2013	2014
Deniz yolculuğu gelirleri	2.161.788	1.947.516	2.078.583
Yanaşma geliri	712.740	432.929	460.077
Kılavuzluk hizmetleri	376.245	397.170	418.321
Römorkör hizmetleri	389.510	318.522	416.052
Sığınma hizmetleri	49.669	57.131	84.092
Güvenlik hizmetleri	99.680	131.153	124.029
Su hizmetleri	226.836	168.447	182.420
Diğer deniz yolculuğu hizmetleri ⁽¹⁾	307.108	442.164	393.592
Setur/Gümrüksüz satış gelirleri	940.934	1.164.567	1.365.094
Kira gelirleri	426.849	456.829	439.879
Feribot	478.037	444.115	491.042
Diğer gelirler⁽²⁾	733.709	778.324	1.809.161
Toplam Gelir	4.741.317	4.791.351	6.183.760

Faiz, Vergi, Amortisman Öncesi Kâr			
	2012	2013	2014
FVAÖK ⁽³⁾	2.505.075	2.540.349	3.077.519
FVAÖK Marjı ⁽⁴⁾	%53	%53	%50
FVAÖK Düzeltmeleri ⁽⁵⁾	-	-	7.027
Düzeltilmiş FVAÖK ⁽⁶⁾	2.505.075	2.540.349	3.084.546
Düzeltilmiş FVAÖK Marjı ⁽⁷⁾	%53	%53	%50

Notlar:

- (1) Diğer deniz yolculuğu hizmetleri, atık imhasını ve demirlemeyi kapsamaktadır.
- (2) Diğer gelirler yat gelirlerini kapsamaktadır.
- (3) FVAÖK hesaplamasında, faaliyet kârının üzerine (malvarlığı, teçhizat ve maddi olmayan malvarlığına ilişkin) amortisman ve itfa giderleri eklenmektedir.

	31 Aralık itibariyle sona eren yıllar		
(TL)	2012	2013	2014
Faaliyet Kârı	(672.549)	(649.108)	(1.003.978)
Amortisman ve İtfa Giderleri	(3.177.624)	(3.189.457)	(4.081.497)
FVAÖK	2.505.075	2.540.349	3.077.519
FVAÖK Düzeltmeleri ⁽⁵⁾	-	-	7.027
Düzeltilmiş FVAÖK ⁽⁶⁾	2.505.075	2.540.349	3.084.546

- (4) FVAÖK marjı FVAÖK'ün gelire bölünmesiyle hesaplanır.
- (5) FVAÖK Düzeltmeleri, faaliyetlerin olağan akışıyla bir ilgisi olmayan ve ilgili dönemlerde gerçekleşen tek seferlik harcamalar için yapılan düzeltmelerdir.
- (6) Düzeltilmiş FVAÖK, ilgili döneme ilişkin FVAÖK'ün ve FVAÖK düzeltmelerinin toplamını gösterir.
- (7) Düzeltilmiş FVAÖK marjı, Düzeltilmiş FVAÖK'ün gelire bölünmesiyle hesaplanır.

Aralık 2005'te, Bodrum Yolcu Limanı'nı işleten şirket olan Bodrum Liman İşletmeleri, Setur'la 12 yıllık bir gümrüksüz satış sözleşmesi imzalamıştır. Bu sözleşme uyarınca, Setur, Bodrum Yolcu Limanı'nın alışveriş merkezlerindeki tüm gümrüksüz satış mağazalarını kiralamayı kabul etmiştir. Bu sözleşme, Bodrum Liman İşletmeleri'ne Setur'un bu gümrüksüz satış mağazalarından elde ettiği gümrüksüz satış gelirlerinin %30'unu alma hakkı vermektedir. Bodrum Yolcu Limanı'nın en az 340.000 yolcu çekmemesi ya da Bodrum Liman İşletmeleri'nin gelirdeki payının yolcu sayısının 7,5 Avro ile çarpımını aşmaması halinde, Setur farkı ödemekle yükümlü olacaktır. Taraflardan herhangi birinin sözleşmenin şartlarını ihlal etmesi ve bu ihlale ilişkin yazılı ihtarı aldıktan sonraki 30 gün içerisinde bu ihlali gidermemesi halinde, diğer taraf sözleşmeyi feshedebilir.

2010 yılında, Bodrum Belediyesi'nin iskelesinin rekabetine karşılık, Bodrum Yolcu Limanı, feribot trafiğini kendisine çekmek amacıyla feribot yolcularına uygulanan karaya çıkma ücretlerini geçici olarak askıya almıştır. Bunun sonucunda, 2010 yılıyla karşılaştırıldığında 2011 yılında Bodrum Yolcu Limanı'na uğrayan feribot ve feribot yolcusu sayısında önemli bir artış meydana gelmiş ve bu artış 2012 yılında da devam etmiştir. Feribot yolcularının sayısındaki bu önemli artış Bodrum Yolcu Limanı'nın gümrük vergisinden muaf satışlarından elde ettiği gelirden önemli bir artışa yol açmıştır. Global Liman, gümrük vergisinden muaf satışlarından elde edilen gelirin 2010 ve 2011 yılında kaybedilen karaya çıkma ücretlerini aştığına inanmaktadır.

Bodrum Yolcu Limanı müşterileri

Bodrum Yolcu Limanı, 2014 yılında 20'ye yakın farklı yolcu gemisi şirketine hizmet vermiştir. Bodrum Yolcu Limanı'nın müşteri portföyü, geçmişten bu yana üst sınıf ve butik yolcu gemisi şirketlerinden ve 180 ile 200 metrelik gemilerden oluşmaktadır. 2010 yılında yapılan yatırımlar, daha büyük yolcu gemilerini ve yeni yolcu gemisi şirketlerini çekmek üzere tasarlanmıştır. İki ana yolcu gemisi şirketi olan Crystal Cruises, Inc. ve Thomson Cruises, Bodrum Yolcu Limanı'nın trafiğinin önemli bir bölümünü sağlamakta ve mevcut durumda Mayıs ve Eylül ayları arasında limana uğramaktadır.

2009'dan itibaren Bodrum Yolcu Limanı kara izni ve dinlenme ve eğlence ziyaretleri için limana yabancı askerî gemileri çekmek için önemli askerî idarecilik ajanslarıyla çalışmaya başlamıştır. 2013 yılında 1 yabancı askerî gemi limanı ziyaret etmiştir. 2014 yılı boyunca, limanı 4 askerî gemi ziyaret etmiş olup bunlardan biri yabancıdır. Gemiler genelde limanda en az üç ya da dört gün kalmaktadır.

2015 yılında Bodrum Yolcu Limanı'na 71.742 potansiyel toplam yolcu getirecek 90 yolcu gemisi seferi rezervasyonu almıştır.

Bodrum Yolcu Limanı'nda bir tam zamanlı pazarlama ve satış görevlisi çalışmaktadır. Bodrum Yolcu Limanı'nın müşteri tabanı karma olduğu için, pazarlama ve satış departmanı, limanın her müşterinin belirli gereksinimlerine göre hizmetlerini ayarlayabilmesi için liman müşterilerinin her biriyle doğrudan bağlantı halindedir. Bodrum Yolcu Limanı, müşterilerle şahsen etkileşimde bulunarak müşterilerin beklentilerini anlayabilmektedir. Bu durum, limanın müşterilerine limana uğradıklarında tabi olacakları Türk düzenlemelerinin son durumu, karaya çıkma ücretleri ve uygulanan indirimler, güvenlik hakkındaki son gelişmeler ve yakındaki turistik yerler ve turlar hakkında bilgi vermesine de imkân tanımaktadır. Bunlara ek olarak, satış personeli yolcu gemisi şirketlerinin Türkiye'de bulunan temsilcileriyle, yerel tur operatörleriyle ve liman temsilcileriyle düzenli olarak görüşmektedir. Askerî dinlenme ve eğlenme ziyaretleri, bu gemilerin askerî olmayan gemilere nazaran ek ücretlere tabi olması sayesinde Bodrum Yolcu Limanı için çekici bir fırsat oluşturmakta ve kâr marjlarını yükseltmektedir. Bu ziyaretler genelde sezon dışında gerçekleştiğinden, limanın gelirlerinin mevsimselliğini de azaltmaktadır.

Bodrum Yolcu Limanı'nın devralınması

Bodrum Yolcu Limanı ilk olarak Eylül 2003'te Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 13 yıl dört aylık bir YİD sözleşmesiyle ihaleye çıkartılmış ve inşaat Aralık 2007'de başlamıştır. İhaleyi ERS İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. ("ERS"), Yüksel Çağlar ve Setur'dan oluşan bir konsorsiyum kazanmıştır. Eylül 2007'de ERS'yle ve ERS'nin hissedarlarıyla yapılan bir hisse devir sözleşmesi uyarınca Global Liman, Bodrum Yolcu Limanı'nı işleten şirket olan Bodrum Liman İşletmeleri'nin %60'ını toplam 10 milyon TL bedelle devralmıştır. Hâlihazırda Bodrum Liman İşletmeleri hisselerinin %30'u Yüksel Çağlar'a ve %10'u Setur'a aittir.

Bodrum Yolcu Limanı imtiyaz sözleşmesi şartları

Bodrum Yolcu Limanı'na ilişkin YİD sözleşmesinin süresi 13 yıl dört aydır. YİD süresi, bir yıl dört aylık bir yatırım ve inşaat döneminden ve 12 yıllık bir işletme döneminden oluşmaktadır. Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (hâlihazırda Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü olarak bilinmektedir), takdiri kendisine ait olmak üzere, YİD süresinin en fazla 49 yıla çıkartılmasını onaylayabilir. YİD'nin süresinin sona ermesi üzerine, sözleşmenin süresi ancak Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ve Bodrum Liman İşletmeleri arasında bir anlaşmaya varılmasıyla uzatılabilir. İmtiyaz süresinin sona ermesi ve yenilenmemesi halinde, sözleşme şartları uyarınca liman varlıkları Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne iade edilecektir. Bodrum Liman İşletmeleri, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün önceden iznini almaksızın, üçüncü kişiler lehine liman veya tesisler üzerinde ipotek ya da tesisler üzerinde ticari işletme rehni veya sair menkul rehni tesis edemez. YİD sözleşmesi, Bodrum Liman İşletmeleri'nin, denizcilik kanunları ve rekabet kanunları gibi geçerli mevzuata riayet etmek kaydıyla, Bodrum Yolcu Limanı'nın liman hizmetlerine ilişkin tarifleri kendi takdiriyle belirlemesine izin vermektedir. Örneğin, Bodrum Liman İşletmeleri'nin geçerli rekabet kanunlarına göre piyasada hâkim konumda olması halinde, rekabet kanunları, diğer hususların yanı sıra, Bodrum Liman İşletmeleri'nin aşırı, seçici veya yağmacı şekilde fiyatlandırma yapmamasını şart koşacaktır; ancak Bodrum Liman İşletmeleri'nin geçerli rekabet kanunları kapsamında bu tür bir hâkim konuma sahip olmaması halinde, bu kısıtlamalar uygulanmayacaktır.

Bodrum Liman İşletmeleri, işletmenin ilk yılı için Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne 125.000 ABD Doları tutarında bir arazi kullanım ücreti ödemekle yükümlü olup, bu meblağın %90'ını Hazine'ye, %10'unu ise yerel belediyeye ödemiştir. Bu ücret, ABD Doları bazında her yıl %3 oranında artmaktadır. Arazi kullanım ücretinin işletmenin her yılının başlamasından 20 gün önce nakit olarak ödenmesi gerekli olup, bu ödeme zamanında yapılmadığı takdirde gecikme cezası olarak aylık bir faiz işletilecektir. Arazi kullanım ücretinin vadesinden sonra 90 günü aşan bir süre ödenmemesi halinde, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü sözleşmeyi feshedebilecek olup, Bodrum Yolcu Limanı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne iade edilecektir. YİD sözleşmesinin Bodrum Liman İşletmeleri'nin ihlali nedeniyle feshedilmesi halinde, Bodrum Liman İşletmeleri'nin Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne karşı herhangi bir talepte bulunma hakkı olmayacaktır.

Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Bodrum Liman İşletmeleri'ni bir liman işletmecisi olarak denetleme hakkına sahiptir. Denetim sırasında tespit edilen ayıpların Bodrum Liman İşletmeleri tarafından 30 gün içerisinde giderilmemesi halinde, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü sözleşmeyi feshetme ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin kesin teminatını tutma hakkına sahip olacaktır. Bodrum Liman İşletmeleri'nin imar planını veya gerekli çevresel etki değerlendirme çalışmalarını ihlal etmesi ve bu ihlali ıhtarından sonraki 30 gün içerisinde gidermemesi halinde Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü sözleşmeyi feshetme hakkına sahiptir. YİD sözleşmesi, Bodrum Liman İşletmeleri'nin iflası, aczi veya yeniden yapılandırılması halinde de feshedilebilir. Bunlara ek olarak, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü bazı durumlarda liman işletme ruhsatını iptal etmek için mahkeme kararı alabilir. YİD projesiyle bağlantılı olarak bir çevresel etki değerlendirme incelemesi yapılmıştır ve geçerli hukukun gerekli kıldığı şekilde gelecekte de başka incelemeler yapılabilir. Bodrum Liman İşletmeleri'nin YİD sözleşmesinin süresi boyunca tüm liman tesislerine ve sistemlerine ilişkin hazar ve zayırları teminat altına almak üzere tüm rizikolar sigortası, üçüncü kişi mesuliyet sigortası, taşıma sigortası ve ikame sigorta yaptırması da gereklidir.

Bodrum Yolcu Limanı, limandaki yatırımları ve tesisleri rehneme veya ipotek etme hakkına sahip değildir. YİD sözleşmesinin süresinin sona ermesinden veya feshinden sonra, liman tesisi Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne bedelsiz olarak iade edilecektir.

Bodrum Yolcu Limanı'na ilişkin diğer ruhsatlar

2010 ve 2011 tarihlerindeki iskele uzatma çalışmaları nedeniyle, eski imar planı revize edilmiş ve daha sonra Çevre Bakanlığı tarafından 3 Kasım 2010 tarihinde onaylanmış olup hâlen geçerlidir. Bodrum Yolcu Limanı'ndaki inşaat işlerine ilişkin olarak Bodrum Belediyesi 11 Aralık 2007 tarihinde bir inşaat ruhsatı vermiştir. Bu inşaat ruhsatıyla bağlantılı olarak, Bodrum Belediyesi 6 Ağustos 2009 tarihinde bir işyeri açma ve işletme ruhsatı vermiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan yapı kullanma izin belgesi alınması ile ilgili süreç, söz konusu bakanlık ile Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu arasındaki yazışmalar sebebiyle devam etmektedir.

Bodrum Yolcu Limanı'na yapılan yatırımlar

Eylül 2003'te özelleştirilen Bodrum Yolcu Limanı, Türkiye'deki en yeni yolcu gemisi terminallerinden biridir. Bodrum Yolcu Limanı, özelleştirilmesi üzerine, işletmeye alınana kadar yapılması gerekli olan yatırımların ve altyapı iyileştirmelerinin miktarı dikkate alınarak bir sıfırdan yatırım projesi sayılmıştı. Global Liman, limanda maliyeti 8,3 milyon ABD Doları olan altyapı yatırımlarının tamamlanmasından sonra işleten şirket olan Bodrum Liman İşletmeleri'nin %60'ını devralmıştır. Bu devralmadan bu yana yeni bir römorkörün iktisabı, bir güvenlik sisteminin kurulması, feribotlar, deniz otobüsleri ve megayatlar için teknik açıdan gelişmiş demirleme hatlarını da kapsayan deniz yapılarının monte edilmesi, diğer ek ekipmanlara ilave olarak erişim yollarının inşası ve genel iyileştirmeler için Bodrum Yolcu Limanı'na yapılan ek yatırımların miktarı 2008 yılında 1,3 milyon ABD Doları, 2009 yılında 2,2 milyon ABD Doları ve 2010 yılında 2,4 milyon ABD Dolarıydı. Global Liman bu yatırımları kendi nakit akışlarından ve Garanti Bankası'yla 8 Ağustos 2009 tarihinde yaptığı beş yıllık 2,0 milyon ABD Doları tutarındaki kredi sözleşmesinden finanse etmiştir.

2011 yılında Global Liman 350 metreye kadar olan daha büyük gemilerin limana uğrayabilmesine imkân tanımak amacıyla iki ek deniz yapısının montajına başlamıştır. Bu altyapı yatırımı, 2011 yılında yaklaşık 1,0 milyon ABD Doları maliyetle tamamlanmış ve kısmen bir yatırım kredisiyle finanse edilmiştir.

Bodrum Yolcu Limanı'nın rakipleri

Bodrum Yolcu Limanı, 250 km mesafede bulunan İzmir Limanı'yla, 180 km mesafede bulunan Marmaris Yolcu Limanı'yla ve Kos gibi çeşitli Yunan yolcu limanlarıyla doğrudan rekabet etmektedir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı Efes başta olmak üzere önemli antik kentlere & Artemis Tapınağı ve Meryem Ana Evi' ne yakındır. Bodrum Yolcu Limanı ise daha niş ve butik yolcu gemisi işletmecilerine lüks bir yolcu gemisi varış noktası olarak hizmet vermektedir.

Ayrıca Global Liman, Bodrum Yolcu Limanı'nda sunulan hizmetlerin bu limana karayoluyla 2 saat uzaklıktaki Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın sunduklarından çok farklı olduğunu ve yolcu gemilerinin aynı program dâhilinde iki limanda da durma seçenekleri bulunduğunu düşünmektedir.

Port Akdeniz-Antalya Yolcu Limanı Faaliyetleri

Genel Görünüm

Port Akdeniz-Antalya Yolcu Limanı, popüler ve çok ziyaretçi alan plajların, otellerin ve golf tesislerinin yanı sıra Perge ve Aspendos gibi önemli arkeolojik sahaların yakınında bulunmaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yolcu gemileri için üç yanaşma yeri, 250 yanaşma yeri bulunan bir marinası ve 150 yat kapasiteli bir kuru havuzu bulunmaktadır. Terminal binasında bir gümrüksüz satış alışveriş alanı bulunmaktadır. Türkiye'nin en önemli havaalanlarından Antalya Uluslararası Havalimanı'na sadece 25 kilometre uzaklıkta olan Port Akdeniz-Antalya Limanı, 2010 yılında gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı faaliyetlerine başlamış olup, Akdeniz'e hizmet veren önemli bir gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı haline gelmeyi amaçlamaktadır.

Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı devraldıktan sonra daha büyük yolcu gemilerini ağırlamaya başlamıştır ve hizmet verdiği deniz yolcusu sayısı sürekli olarak artmıştır. Varan deniz yolcusu sayısı 2014 yılında 175.274'e ulaşmıştır. Bu önemli artışın temel nedeni, gemi başına kapasitenin (yükleme ve tahliyede) iki katına çıkması nedeniyle dönüş limanı faaliyetlerinin başlamasıdır.

Aşağıdaki tabloda, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ilgili dönemlerdeki yolcu gemisi gelirlerinin dağılımı gösterilmektedir:

(TL)	31 Aralık itibariyle sona eren yıllar		
	2012	2013	2014
Yanaşma ücreti	932.593	1.135.016	1.289.659
Kılavuzluk	498.550	609.835	658.469
Römorkaj	394.506	500.284	514.105
Diğer Deniz Yolculuğu Geliri ⁽¹⁾	1.617.586	2.007.176	2.341.821
Toplam Deniz Yolculuğu Geliri	3.443.235	4.252.311	4.804.054

Not:

(1) Diğer gelirler, marina teçhizatı, ofis kira geliri, sığınma, temiz su, atık imha, elektrik ve ISPS gelirlerini kapsamaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yolcu gemisi müşterileri

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yolcu gemisi faaliyetlerinin an itibariyle en önemli müşterisi konumunda bulunan Aida Cruises 2014 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'na 38 kere, bağlama limanı operasyon yapan ikinci büyük müşterisi olan TUI Cruises ise 4 kere uğramış bulunmaktadır. Gidiş-dönüş faaliyetlerinde bulunan bu iki önemli müşteriye ek olarak Port Antalya-Akdeniz, niş, butik, lüks ve birinci sınıf 17 adet yolcu gemisi şirketiyle müşterilerini çeşitlendirmeyi başarmıştır.

2015 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'na 192.632 gidiş-dönüş yolcusu, 11.207 transit yolcu olmak üzere 203.839 potansiyel toplam yolcu getirecek 62 yolcu gemisi seferi rezervasyonu almıştır.

Son üç yıl içerisinde 31 yolcu gemisi şirketi limanı ziyaret etmiştir. 2010 yılında Grup, yolcu gemisi terminal binasını yenilemek için 1,1 milyon ABD Doları tutarında yatırım yapmış ve bu yenileme çalışmaları işbu İzahname tarihi itibariyle tamamlanmıştır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yeni müşteriler çekecek ve her zaman bilinmeyen ve ilginç limanları seyahat programlarına eklemek isteyen yolcu gemisi şirketleri için çekici hale gelecektir. Global Liman, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın Akdeniz'de önemli bir gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı olması için bir pazarlama programı başlatmış olup bu pazarlama programının avantajlar yaratması beklenmektedir. Genel olarak gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanları, daha çok sayıda yolcudan, daha düzenli uğrayan gemilerden ve ek gelirler getiren çeşitli fırsatlardan yararlanmaktadır. Limanın Aida Cruises'ın gidiş-dönüş planına dâhil edilmesi ile 2014 yılında yolcu varışlarının 2006 yılına göre on kat büyüdüğü görülmektedir. Geçtiğimiz yıllarda deniz yolcuları arasında Akdeniz varış noktalarının popülerliğinin artmasına rağmen, Global Liman, bölgedeki başka hiçbir yolcu limanının yolcu gemileri için gidiş-dönüş veya bağlama limanı olmak için gerekli altyapıya ve tur operatörleri için yakın çevrede oldukça geniş tur imkânı kombinasyonuna sahip olmadığına inanmaktadır. Grup, ileriye dönük pazarlama programına ek olarak, limanın Akdeniz'deki önemli bir gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı olma pozisyonunu güvence altına almak için ek altyapı yatırımları yapılması amacıyla çalışmaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yolcu gemisi faaliyetlerine yapılan yatırımlar

Global Liman, Port Akdeniz-Antalya Limanı'na 2011 yılında 8,9 milyon ABD Doları, 2012 yılında 2,4 milyon ABD Doları, 2013 yılında 5,2 milyon ABD Doları ve 2014 yılında 5,8 milyon ABD Doları tutarında yatırım yapmıştır. Global Liman, yolcu gemisi terminal binasını yenilemek ve ISPS Koduna uyumu iyileştirmek amacıyla yatırımlar yapmıştır. Yenileme yatırımı, nakit akışlarından finanse edilmiştir.

Global Liman, rıhtım alanını iyileştirmek, yeni bir yönetim binası inşa etmek, römorkör alımı ve limanın imkânlarını daha da iyileştirmek için 2014 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'na 5,8 milyon ABD Doları tutarında yatırım yapmıştır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yolcu limanı olarak faaliyet gösteren rakipleri

Global Liman, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın yakınlarında kendisiyle doğrudan rekabet eden hiçbir limanın bulunmadığına inanmaktadır. 124 kilometre mesafede bulunan Alanya Limanı, uygunsuz

altyapısı nedeniyle sınırlı ölçüde rekabet edebilmektedir. Gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı olarak Port Akdeniz-Antalya Limanı, Kıbrıs'taki Limasol Limanı'yla ve Malta'daki Valletta Limanı'yla rekabet etmektedir. Global Liman, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın altyapısının ve havalimanına yakınlığının, Akdeniz'de önemli bir gidiş-dönüş yolcu gemisi bağlama limanı olmasını mümkün kılacağını düşünmektedir.

Yatırım Fırsatları

Global Liman, küresel büyüme stratejisinin bir parçası olarak, dünya çapındaki potansiyel kamu devralmalarını ve özel devralmaları sürekli olarak izlemekte olup, devralma hedeflerinin belirlenmesinde, devralmaların gerçekleştirilmesinde ve bu faaliyetlerin portföye entegre edilmesinde güçlü bir deneyime sahiptir.

Global Liman, ticari liman faaliyetlerinde verimsizlikleri azaltmak ve faaliyetleri büyütme amacıyla, esas olarak konteyner limanı olmamasına rağmen konteyner limanına dönüştürülme potansiyeline sahip ticari limanları ve/veya eski ve verimsiz ekipmanlar veya tesisler nedeniyle konteyner faaliyetleri verimli olmayan konteyner limanlarını iktisap etmeye odaklanmaktadır. Yolcu limanı faaliyetlerinde ise Grup'un genişleme stratejisi, yüksek profilli turistik veya tarihi bölgelere yakın olduğu için umut vadeden konumlarda olan, ama şu anki değeri düşük olan ya da kötü yönetilen hedeflere odaklanmaktadır. Yolcu limanı fırsatlarının belirlenmesinin önemli bir unsuru, yolcu deneyimini iyileştirme ve ek gelir kaynakları yaratmak üzere alışveriş ve eğlence merkezleri inşa ederek sunulan hizmetleri genişletme fırsatları sunan varlıkların belirlenmesidir.

Avrupa Liman Politikası

2013 yılında, Avrupa Komisyonu Avrupa Liman Politikası'nı tekrar gözden geçirmiş ve trans-Avrupa ulaşım ağındaki (TEN-T) bağlantıların gelişmesi ve ilerlemesi amacıyla, Avrupa limanlarının bir büyüme aracı olduğu vurgusu yapılarak TEN-T'in geliştirilmesi için yeni kılavuz kitapçıklar ile bildirim çıkarılmıştır. Bu program kapsamında sunulan yeni yasal düzenleme, liman hizmetleri pazarına erişim ve limanların finansal şeffaflığının çerçevesini ortaya koyan bir yönetmelikten oluşmaktadır. Mevcut Avrupa liman yasaları dört ana alanı düzenlemektedir: liman güvenliği, deniz güvenliği, kirlilik / çevresel konular ve kıyı planlaması. Bu geniş çerçeveli yasaların yanı sıra, bunları iç hukuka uyarlayan ulusal yasalar ve daha yerel düzeydeki bölgesel yasalar, Global Liman'ın faaliyet gösterdiği her bir ülkedeki limanların günlük yönetimini düzenlemektedir.

Global Liman'ın ileride yolcu limanları devralma stratejisine ilişkin olarak, 2014 yılında imtiyaz sözleşmelerini, kamu ihale usulünü ve su, enerji, ulaşım ve posta hizmetleri sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin satın alımlarını kapsayan kamu ihalelerine ilişkin üç yeni direktif yürürlüğe girmiştir. Bu düzenlemeler bir arada, devletlerin liman varlıklarını elden çıkarmaları için baskı oluşturarak, önümüzdeki beş yıl içerisinde Avrupa pazarında olası satın alma imkânları yaratmaktadır. Global Liman yönetimi, ilk hamle avantajına sahip bir yolcu limanı konsolidatörü olarak, bu durumun Avrupa yolcu limanları ile liman ağını birleştirmek için bir fırsat oluşturduğu görüşündedir.

7.1.2. Araştırma ve geliştirme süreci devam eden önemli nitelikte ürün ve hizmetler ile söz konusu ürün ve hizmetlere ilişkin araştırma ve geliştirme sürecinde gelinen aşama hakkında ticari sırri açığa çıkarmayacak nitelikte kamuya duyurulmuş bilgi:

Yoktur.

7.2. Başlıca sektörler/pazarlar:

7.2.1. Faaliyet gösterilen sektörler/pazarlar ve ihracının bu sektörlerdeki/pazarlardaki yeri ile avantaj ve dezavantajları hakkında bilgi:

Faaliyet Gösterilen Sektörlere Genel Bakış

Grup'un faaliyetlerini doğrudan etkilemesi sebebiyle, Grup'un faaliyet gösterdiği sektörler aşağıda tanımlandığı şekilde hem uluslararası, hem de Türkiye olmak üzere iki kısımda açıklanacaktır:

- Konteyner, dökme yük ve yük elleçleme hizmetlerinden oluşan deniz taşımacılığı sektörü.
- Yolcu gemileri, feribotlar, yatlar ve mega yatları içerecek şekilde yolcu taşınması hizmetlerinden oluşan kruvaziyer sektörü.

Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sektörü

Deniz taşımacılığı, uluslararası taşımacılıkta en sık kullanılan yöntemdir. Birleşmiş Milletler'in verilerine göre 2013 yılında emtia ticareti %80 oranında deniz taşımacılığı yoluyla gerçekleştirilmiştir. AB içindeki ticaret dâhil edilmediğinde bu oran %90'a yükselmektedir (Kaynak: Dünya Ekonomik Durum ve Beklentiler Raporu, 2013 ve 2012).

1970 yılından bu yana, yıllık %5 büyüme oranıyla, emtia ticareti hacmi (enflasyon ve döviz kuru hareketlerine göre düzeltilmiş değer) küresel ekonomik büyümeden %2 oranında daha hızlı gelişmiştir. Küreselleşen tüketim ve daha da önemlisi üretim, emtia ticaretindeki bu hızlı büyümeyi etkileyen faktörler olmuştur. (Kaynak: Dünya Ekonomi Durumu ve Beklentileri 2013 ve 2012 Raporu). Bu durumda, UNCTAD'a göre deniz taşımacılığının büyük miktarlardaki yüklerin taşımacılığında verimli ve uygun maliyetli bir yöntem olmasından öte, uluslararası ticaret ve küresel ekonomi açısından da önemi göz ardı edilmemelidir. (Kaynak: UNCTAD Deniz Taşımacılığı Değerlendirme Raporu, 2013)

Küresel Ekonomik Büyüme Oranları (Yıllık yüzdesel değişim)

	2010	2011	2012	2013	2014(*)
Dünya	4,1	2,8	2,3	2,3	2,7
Gelişmiş ülkeler	2,6	1,4	1,1	1,3	1,8
AB	2,1	1,7	-0,3	0,1	1,6
Gelişmekte olan ülkeler.....	7,9	6,0	4,7	4,6	4,7

Kaynak: UNCTAD, Ticaret ve Kalkınma Raporu, 2014

(*) Tahmini

Emtia Ticaret Hacmindeki Büyüme Oranları (Yıllık yüzdesel değişim)

	İhracat				İthalat			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Dünya	13,9	5,5	2,3	2,2	13,8	5,4	2,1	2,1
Gelişmiş ülkeler	12,9	4,9	0,5	1,3	10,8	3,4	-0,4	-0,4
AB	11,6	5,5	-0,1	1,4	9,4	2,8	-2,5	-1,2
Gelişmekte olan ülkeler.....	16,0	6,7	4,6	5,1	18,5	7,7	5,3	5,5

Kaynak: UNCTAD, Ticaret ve Kalkınma Raporu, 2014

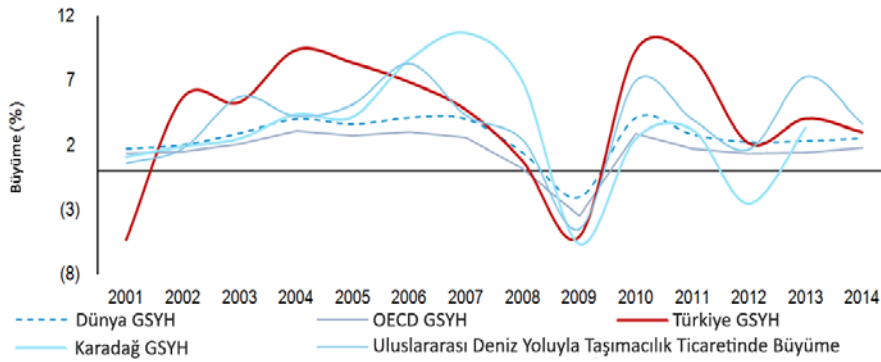
Pazar, genel olarak yük türleri açısından üç farklı segmente ayrılmaktadır:

- Konteyner: Konteyner gemilerine yüklenen ve mühürlenmiş, malların depolanması ve nakliyesi için kullanılan standart hale getirilmiş çok türlü (*intermodal*) konteynerleri kapsamaktadır. Konteynerler genel olarak 20, 40 ve 45 fut ölçüsündedirler (20 futa eşdeğer standart endüstri ölçü birimi "TEU"dur) ve geniş aralıkta ürünleri taşıyabilirler. Bu kategoriye dâhil olan ürünler arasında mermer, krom ve alüminyum yer almaktadır.
- Dökme Yük: Büyük miktarlarda paketlenmeden taşınan emtia yükleridir. Kuru ("kuru yük") veya sıvı ("sıvı yük") şeklinde olabilirler. Demir cevheri, kömür, tahıl, boksit/alumina ve fosfatlı kayaçlar önemli kuru yük ürünleridir. Sıvı yükler ise genel olarak petrol ve gazlardır.
- Genel veya Parça Yük ("Elleçleme"): Limanda özel elleçleme gerektiren ve genel olarak çanta, kutu, sandık veya varillerle taşınan mallardır. Her birinin ayrı bir şekilde elleçlenmesi ve boşaltılması gerekmektedir. Bu kategoriye giren ürünler motorlu taşıtlar (Ro-ro gemilerinde taşınmaktadır), soğuk hava gemilerinde taşınan soğuk hava yükleri, büyük parçalardan oluşan ekipman veya konteynere sığmayan diğer parçalardan oluşmaktadır.

Uluslararası Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler

Son otuz yılda dünyada deniz yoluyla yapılan ticaret, emtia ticaretindeki büyümeye paralel olarak, maliyet avantajının da etkisiyle ciddi bir büyüme göstermiştir. Dünyadaki deniz ticareti, son yıllarda artış gösteren ticaret ve işbirliği sözleşmeleri ile imalatın yüksek üretim maliyetli ülkelere düşük maliyetli ülkelere olan hareketinin de (“off-shoring”) artması sonucunda uluslararası ticaret politikalarının liberalizasyonundan faydalanmıştır. Özellikle Çin başta olmak üzere, ülke ekonomilerinin dışa açılması ticareti kolaylaştırmış ve gitgide artan off-shoring yöntemi ile ara malların ve mamullerin nihai tüketim ülkesinin dışında üretilmesi ticareti yaygınlaştırmıştır.

Uluslararası Deniz Yoluyla Taşımacılık Ticaretinde Büyüme



Kaynak: Economist Intelligence Unit (“EIU”) 2014, Dünya Bankası (<http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>), Erişim tarihi: 10 Nisan 2015), UNCTAD Deniz Taşımacılığı Değerlendirme Raporu 2014.

UNCTAD'a göre, deniz yoluyla taşınan uluslararası ticaret hacmi 2012 yılında 9 milyar tonu geçmiş ve 2013 yılında da 9,5 milyar tona yükselmiştir. 2013 ve 2012 yıllarında deniz yoluyla uluslararası ticaret hacmi, tahmini olarak sırasıyla %3,8 ve %4,7 oranında büyüyerek küresel ekonominin büyüme oranını geride bırakmıştır.

Uluslararası Deniz Yoluyla Taşımacılık Ticaretinin Gelişimi (Yüklenen milyon ton)

	Konteyner	Diğer Kuru Yük	Ana Dökme Yük (*)	Petrol ve Gaz	Toplam
1980	102	1.123	608	1.871	3.704
1985	152	819	900	1.459	3.330
1990	234	1.031	988	1.755	4.008
1995	371	1.125	1.105	2.050	4.651
2000	598	1.928	1.295	2.163	5.984
2005	969	2.009	1.709	2.422	7.109
2006	1.076	2.112	1.814	2.698	7.700
2007	1.193	2.141	1.953	2.747	8.034
2008	1.249	2.173	2.065	2.742	8.229
2009	1.127	2.004	2.085	2.642	7.858
2010	1.280	2.022	2.335	2.772	8.409
2011	1.393	2.112	2.486	2.794	8.785
2012	1.445	2.169	2.742	2.841	9.197
2013	1.524	2.260	2.920	2.844	9.548
YBBO 1980–2013	%8,5	%2,1	%4,9	%1,3	%2,9

Kaynak: UNCTAD, Deniz Taşımacılığı Değerlendirme Raporu, 2014 (Şekil 1.2.: Uluslararası deniz yolu ticareti)

(*) Ana dökme yük; demir cevheri, kömür, tahıl, boksit/alumine taşı ve fosfatlı kayaçları içerir.

Uluslararası deniz ticaretindeki temel eğilimler:

- Gelişmekte olan ülkeler, deniz yoluyla yapılan ticarete hem büyüme hem de hacimsel olarak büyük oranda katkı sağlamaktadırlar. 2013 yılında, dünya deniz ticaretinin %61'i geliştirmekte olan ülke limanlarından yüklenmiş ve %60'ı da bu ülkelerde boşaltılmıştır. Ancak geliştirmekte olan ülkelerin deniz yoluyla yapılan ticarete tek başlarına katkıları, küresel ticaret ağlarına ve tedarik zincirlerine entegrasyon seviyelerine göre farklılık göstermektedir (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu 2014 ve 2013).
- Çin'in yatırıma dayalı ekonomiden tüketime dayalı ekonomi yönünde ilerlemesi ve ekonomik büyümesinin yavaşlamasına rağmen, yurtiçinde artan talep, ülkede devam eden kentselleşme ve altyapı geliştirme gereksinimlerinin de etkisiyle, dünyada deniz yoluyla yapılan ticaret hacminin büyümesine katkıda bulunmaya devam etmektedir. Ancak Çin ekonomisindeki bir daralma ve/veya ekonomik büyümesinin önemli ölçüde zayıflaması, Çin'e olan ihracatı ve bu ülkeden yapılan ithalatları olumsuz olarak etkileyecek, bu daralmanın deniz yoluyla yapılan ticarete yansımaları olacaktır. Ayrıca, Asya içindeki ve diğer geliştirmekte olan ülkelerin ticaret akımları da gelişime katkı sağlayan önemli etkenlerdendir. (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu 2014 ve 2013).
- Qinetiq tarafından 2013 yılında hazırlanan, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 Raporu'na göre, 2013 yılı itibarıyla bölgelerin içindeki mal ticaret hacmi, farklı bölgeler arasındaki ticaret hacminden daha büyüktür. Aynı rapora göre bölgeler arasında oluşturulan ticaret bloklarının artmasının önümüzdeki 20 yıllık süre zarfında bölgeler içindeki ticaretin büyümesini destekleyeceği tahmin edilmektedir. Uluslararası deniz ticaretine yön verecek temel ticaret yollarının ise Uzak Doğu içinde, Okyanusya ile Uzak Doğu arasında, Uzak Doğu ile Latin Amerika arasında ve Uzak Doğu ile Orta Doğu arasındakiler olduğu öngörülmektedir.
- 2008 ve 2009 yıllarında etkisini hissettiren küresel finansal krizin gemi inşaatı sektörü üzerindeki etkilerinin daha geç ortaya çıkması sebebiyle, 2012 yılında uluslararası gemi siparişleri zirveye ulaşmış iken; 2013 yılında dünya gemi filosundaki yıllık büyüme son 10 yıldaki en düşük orana sahip olmuştur. Buna karşılık, sonraki yıllarda teslim edilecek gemi sayılarında az miktarda artış yaşanmıştır. Çin'in 2010 yılında %15 olan dünya gemi filosu içerisindeki payının 2030 yılında %19-%24 aralığına yükselerek Yunanistan ve Avrupa'nın geri kalanı ile rekabet edebilir bir seviyeye yükseleceği öngörülmektedir. Japonya'nın 2010 yılında %12 olan dünya gemi filosu içerisindeki payının ise 2030 yılında %5,6-%6,7 aralığına düşmesi beklenmektedir. (Kaynak: Qinetiq, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 raporu, 2013 ve UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu, 2014).

Deniz Taşımacılığı Sektöründe Konteynerizasyon'un Önemi

Konteynerizasyon, dünyada konteynerlerle taşınan mallara olan talebin artması ve önceden konteynerlerle taşınmayan malların günümüzde konteyner taşımacılığına kaymasıyla önem kazanmıştır. UNCTAD verilerine göre, 2012 yılında uluslararası deniz ticareti toplam hacminin %16'sını oluşturan konteyner ticareti, en hızlı gelişen deniz ticareti segmenti olmuştur. Büyüme, ağırlıklı olarak geliştirmekte olan bölgelerin ithalatlarındaki artıştan, özellikle Doğu-Batı, Kuzey-Güney kıyı hattındaki bölgeler arası büyümeden kaynaklanmıştır. Clarkson Research Services verilerine göre, konteyner ile yük taşımacılığı ticaret hacmi 2012 yılında 153 milyon TEU iken, 2013 yılında %4,6 artış göstererek 160 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Bu oran, sırasıyla 2010 ve 2011 yıllarındaki %13 ve %7'lik hacim artışından düşüktür. Bunun sebebi, ağırlıklı olarak Avrupa bölgesindeki krizin etkisiyle, Asya-Avrupa ticaret yollarında yaşanan durgunluktur (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirmesi Raporu, 2014 ve 2013).

Konteyner pazarındaki temel gelişmeler:

- Artış gösteren konteyner gemisi ölçüleri (örneğin 19.000 TEU kapasitesiyle CSCL Globe (Hyundai Heavy Industries) ve 18.000 TEU kapasitesiyle Maersk Triple E-Class): Bu gemiler daha az yakıt harcamakta ve ölçek ekonomisi yaratmaktadır. Ancak büyüyen gemi boyutları limanlardaki su derinliğinin uzun vadede yeterli kalmamasına yol açabilecek, liman işletmecileri ve liman idareleri limanlarda derinleştirme çalışmaları yapmak zorunda kalabilecek, ve bu durum liman maliyetlerini olumsuz olarak etkileyebilecektir.

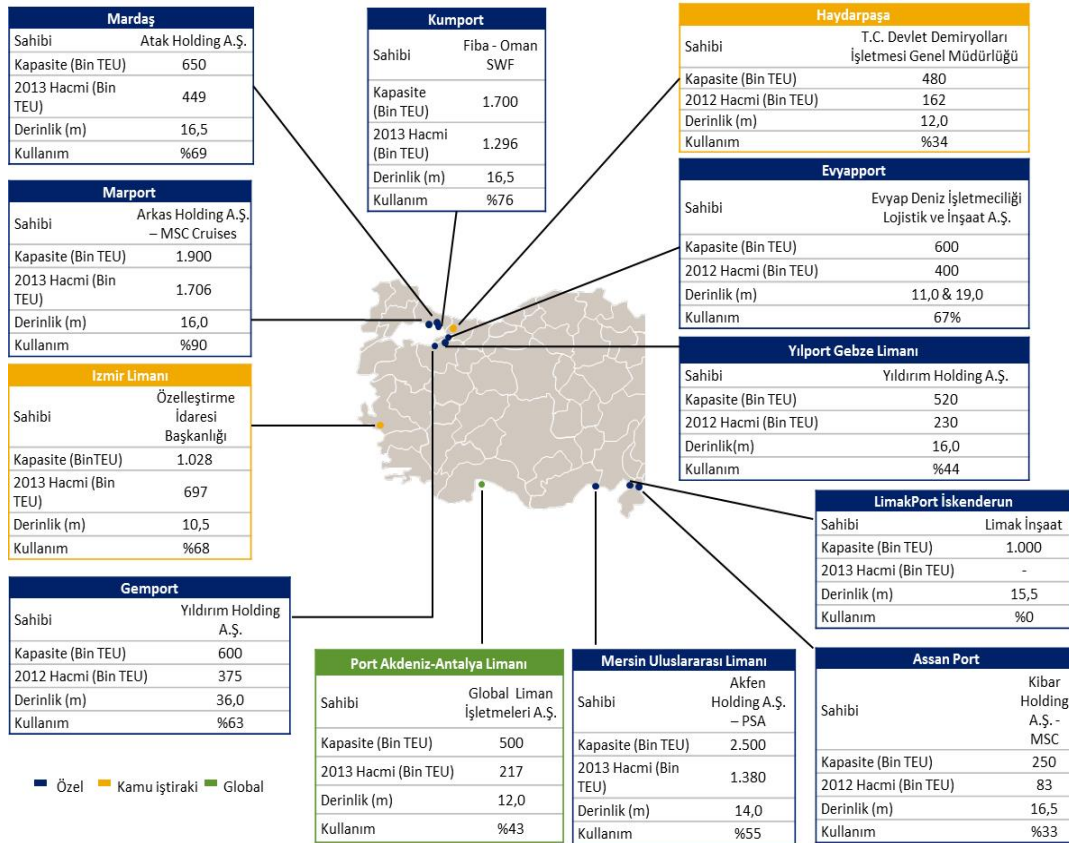
- Dünya'nın en büyük konteyner hatları arasında artan "büyük anlaşmalar": Rekabet avantajı sağlayarak liman ve nakliyat masraflarının azalmasına yol açan ve daha büyük konteyner gemilerine yatırım yapılmasını sağlayan anlaşmalardır.
- Çinetic tarafından 2013 yılında hazırlanan, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 Raporu'na göre, önümüzdeki yirmi yıl boyunca, Uzak Doğu-Orta Doğu ticaret hattının konteyner ticaretinde en hızlı gelişmeyi göstermesi beklenmektedir. Hint Okyanusu ve Asya Pasifik bölgelerinin küresel konteyner pazarının merkezi olacağı düşünülmektedir. Ayrıca Uzak Doğu ve Latin Amerika arasındaki ticarete de önemli bir büyüme olacaktır.
- 2013 yılında konteyner faaliyetleri açısından dünyanın 20 önde gelen konteyner limanından 15'ini barındıran Asya'nın konteyner liman hizmetleri konusundaki liderliği devam etmekte olup, büyümesi yavaşlamaktadır. Ancak, gemi adedinin fazla oluşu ve düşen nakliye bedellerinden etkilenen gemi taşımacılığı ile kıyaslandığında, konteyner liman faaliyetleri büyümektedir (Kaynak: Containerization International, 2013).

Clarkson Research Services verilerine göre uluslararası konteyner ticaretinin 2014 yılında %5,6 oranında artması ve bu büyümeyi yönlendiren başlıca unsur olan ana rota dışı hatlardaki ticaretin de %6,0 oranında artması beklenmektedir. (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirmesi Raporu 2014).

Türkiye Deniz Taşımacılığı Sektörü

Türkiye'deki Önemli Ticari Limanlara Genel Bakış

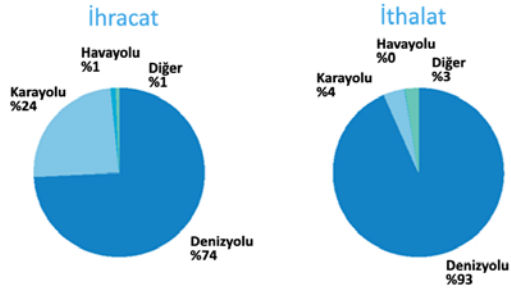
Türkiye üç ayrı liman bölgesinden oluşmaktadır: Karadeniz ve Marmara Denizi Bölgesi, Ege Denizi Bölgesi ve Akdeniz Bölgesi. Türkiye'nin konteyner hacminin büyük bir kısmı Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi bölgelerinde elleçlenmektedir. Aşağıdaki grafik Türkiye'deki önemli konteyner limanlarını göstermektedir:



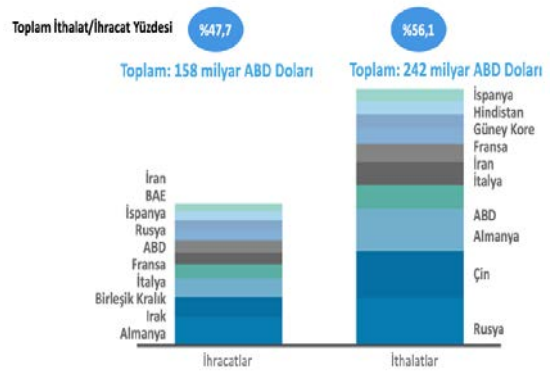
Kaynak: Türk Liman İşletmeleri Birliği, Liman açıklamaları, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Aşağıdaki grafikler Türkiye'nin 2013 yılındaki uluslararası navlun ticareti hacmini ve Türkiye'nin öncelikli dünya çapındaki ticaret ortaklarını göstermektedir:

Türkiye ticaret hacminin taşıma yöntemlerine göre dağılımı, 2013



Değer bakımından Türkiye'nin en büyük 10 ticaret ortağı (%), 2014



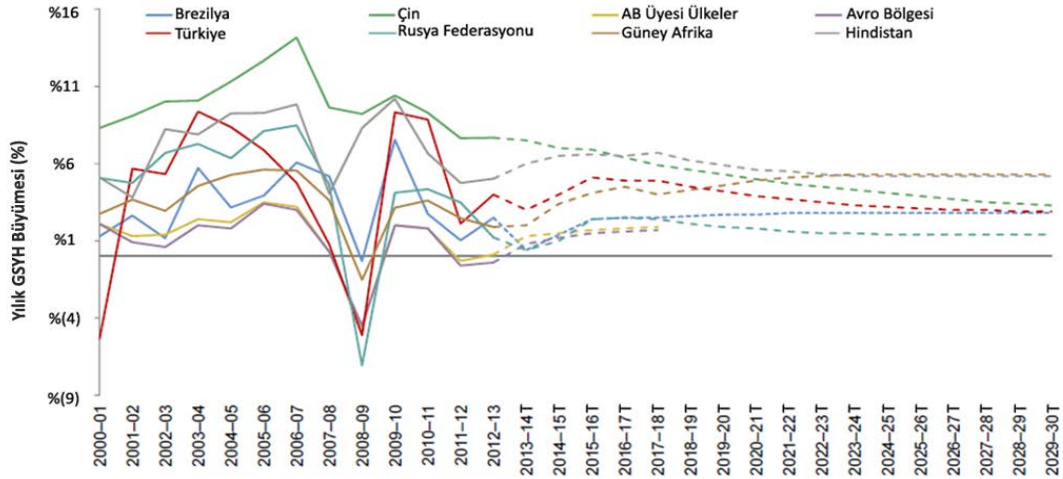
Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı, 2013

Türkiye Deniz Taşımacılığı Sektörünün Güçlü Yanları

Türkiye'deki Gayri Safi Yurtiçi Hasıla ve Deniz Ticaretindeki Büyüme

Türkiye'nin gayri safi yurtiçi hasılasındaki artış oranının, önümüzdeki on yıl içerisinde, gelişmekte olan diğer ekonomilere paralellik göstereceği beklenmektedir. Türkiye'nin GSYH'si 28 ükeli AB bölgesinden daha hızlı bir büyüme sergilemektedir ve deniz ticaretinin artması ile birlikte Türkiye, ticari limanlar için destekleyici bir ortam sunmaktadır.

GSYH büyümesi (%)



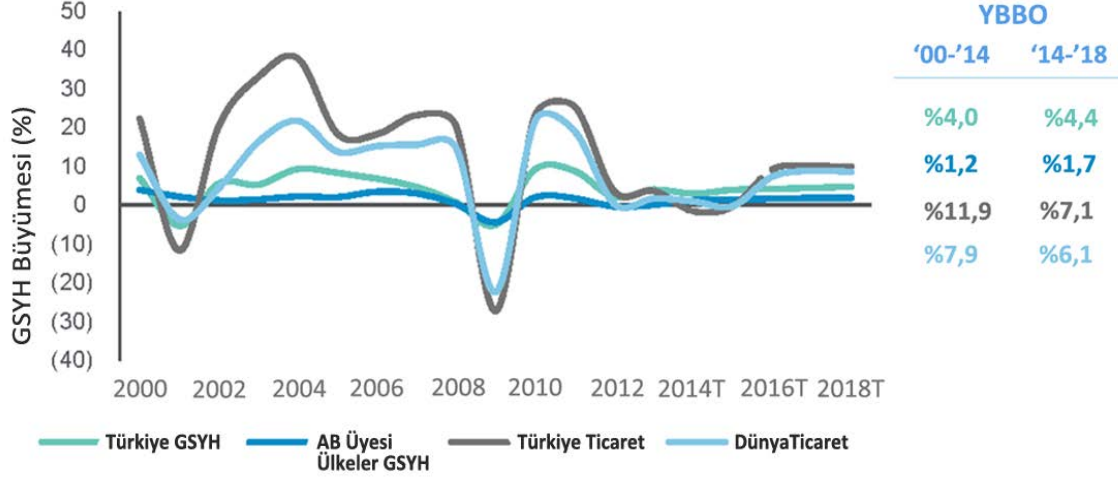
Kaynak: Economist Intelligence Unit ("EIU"), 2014

Ayrıca, Türkiye'nin ulusal politikaları, ikili ve çok taraflı ticari büyüme programını desteklemektedir. 2011 yılında Asya Kalkınma Bankası (AKB), beş banka ile Türkiye'nin gelişmekte olan Asya ülkelerine ihracatını desteklemek amacıyla Ticaret Finansman Programı (TFP) sözleşmeleri imzalamıştır. Ayrıca 2012 yılında, Türkiye ve Çin hâlihazırda 24 milyar ABD Doları miktarında olan ikili ticareti önümüzdeki sekiz yıl içerisinde 100 milyar ABD Doları'na artırmaya ilişkin hedeflerini açıklamışlardır. 17 Şubat 2015 tarihinde Türkiye ve Pakistan yeni ticaret serbestisi girişimlerini ilan etmiş olup, iki yıl içerisinde ikili

ticareti 3 milyar ABD Doları'na, daha sonraki yıllarda ise daha da artırarak 5-10 milyar ABD Doları'na ulaştırmak için bir Serbest Ticaret Sözleşmesi üzerinde çalışmak konusunda anlaşmışlardır.

Aşağıdaki grafikte Türkiye'nin GSYH'si ile AB'nin 27 ülkesinin GSYH'si arasındaki ve Türkiye'nin ticareti ile dünya ticareti arasındaki büyüme ve tahmini büyüme karşılaştırılmalarını göstermektedir.

Türkiye'nin büyüme profili (AB'nin 27 ülkesi ve dünya ticareti ile karşılaştırmalı)

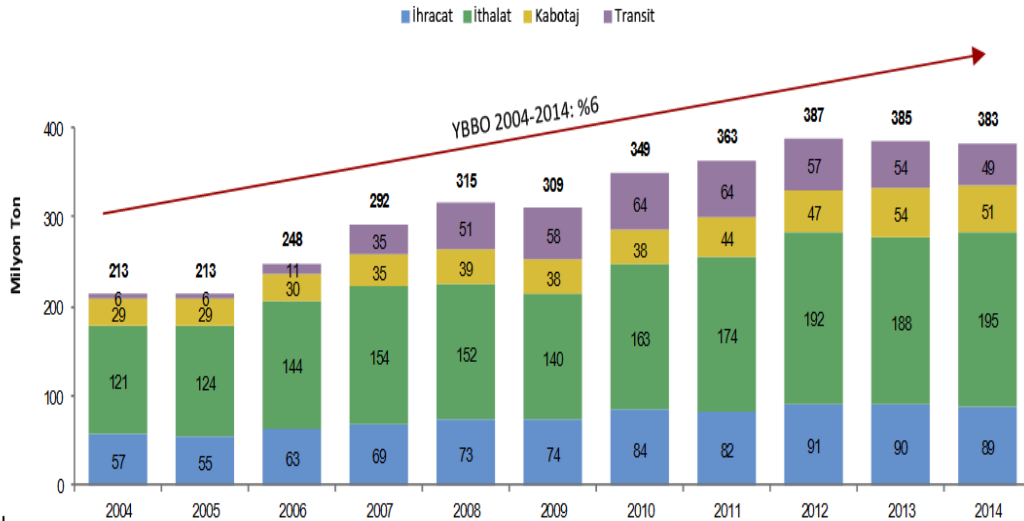


Kaynak: Dünya Bankası, Dünya Gelişim Göstergeleri

Türkiye'de deniz taşımacılığı sektörünün en kuvvetli yönlerinden birisi, Akdeniz ve Karadeniz arasında, Avrupa, Asya ve Ortadoğu ticaretinin merkezinde ve küresel deniz yolu ticaretinde büyük avantaj sağlayan 8.333 kilometre uzunluğundaki kıyı çizgisi sayesinde sahip olduğu stratejik coğrafi konumudur.

Türk limanlarında elleçlenen yük, aşağıdaki grafikte de belirtildiği üzere, 2004-2014 arasında yıllık ortalama %6,0 oranında artış göstermiştir.

Türk Limanlarında Elleçlenen Yük (milyon ton)

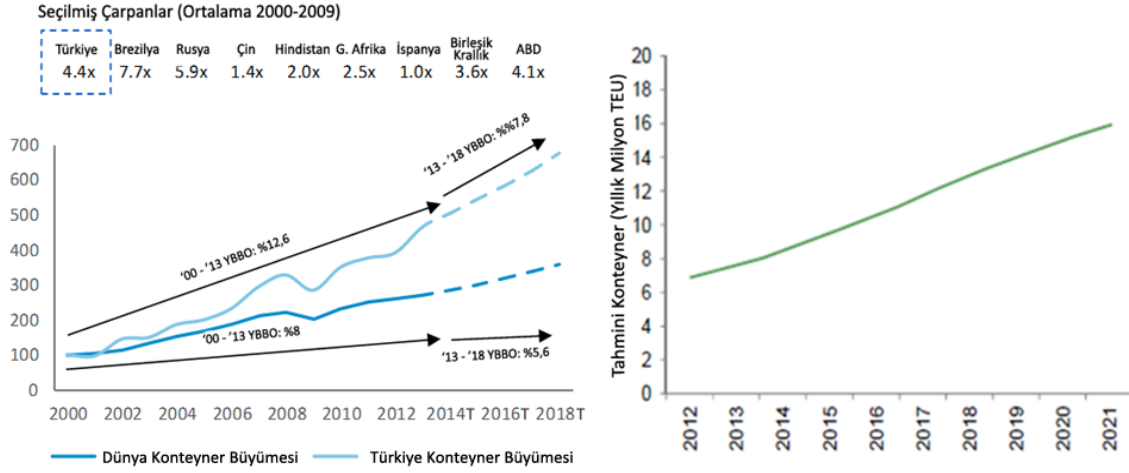


Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx, Erişim tarihi: 10 Nisan 2015)

Türkiye'de Konteyner ile Yük Taşımacılığı Eğilimi

Son zamanlarda yapılan araştırmalar, konteyner ile yük taşımacılığı ticaretinin küreselleşmede önemli bir yeri olduğunu göstermektedir. Aşağıdaki tabloda gösterildiği üzere, Türkiye'de 2000 yılından itibaren, yıllık olarak %12,6 oranında önemli bir konteyner büyümesi gerçekleşmiştir. Küresel ekonomik kriz sırasında, 2008 yılından bu yana Türkiye'nin konteyner trafiği, diğer ülkelere kıyasla daha başarılı bir tablo sergilemiştir. Bu da Türkiye'nin yeni ithalat ve ihracat pazarları bulmasındaki başarısını desteklemektedir.

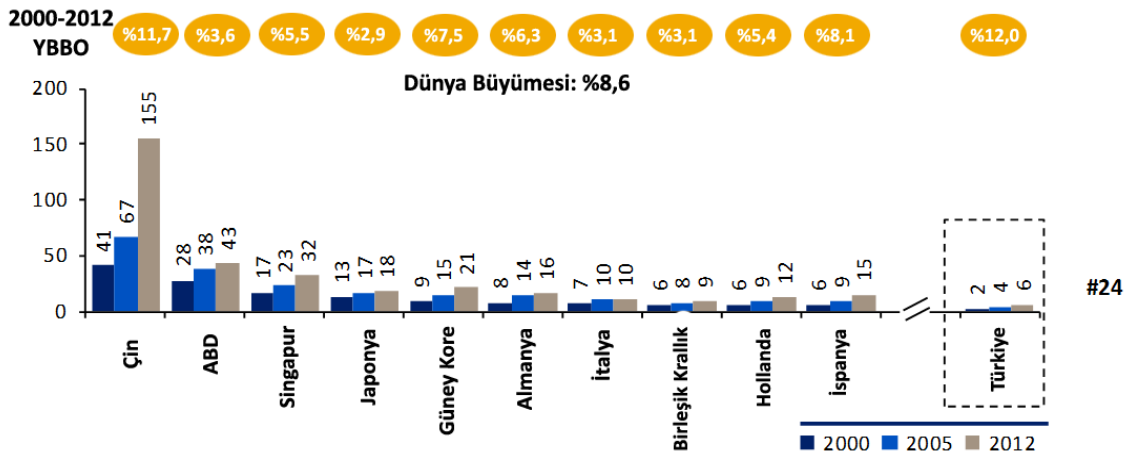
Türkiye Tahmini Konteyner Pazarı (yıllık milyon TEU) Konteyner Hacim Artışı (Türkiye ile Dünya karşılaştırılması)



Kaynak: 2014 Drewry Yıllık Konteyner Pazarı Tahminleri ve Değerlendirmesi Raporu, Arup

GSYH'deki artış ile genel yük ve konteyner trafiğinde yakın bir ilişki olduğu kabul edilmektedir. Türkiye'de son on yılda, konteyner elleçleme hacmi reel GSYH'den 4,4 kat daha hızlı büyüme göstermiştir. EIU'nun GSYH tahminlerine dayalı olarak ve ülkenin mevcut çarpanının değerlendirilmesiyle, Türkiye'deki konteyner trafiğinin 2015 ve 2020 yılları arasında %10 artış göstererek, 2020 yılında 16 milyon TEU'luk toplam hacme ulaşacağı beklenmektedir. (Kaynak: Arup)

Konteyner Elleçleme – Dünya Geneline Türkiye'nin Yeri (milyon TEU)



Kaynak: EIU ve Dünya Bankası Göstergeleri, 2013

AB ülkeleri ile karşılaştırıldığında, Türkiye'nin konteyner ile yük taşıma seviyesi görece olarak daha düşük olsa da, penetrasyon oranları arttıkça gelecekteki konteyner büyümesini desteklemesi beklenmektedir. Türkiye'nin gelişmiş limanlarındaki mevcut konteyner ile yük taşıma seviyesi %40-%50 aralığındadır. Daha küçük limanlarda bu oran daha düşüktür. AB'deki yaklaşık %78'lik ortalama konteyner ile yük taşıma seviyesi ile kıyaslandığında, bu durum potansiyel bir artış imkânı sunmaktadır. Aşağıdaki örnek, seçilmiş ticaret ortakları ve Türkiye'de kişi başına düşen TEU'yu kıyaslamaktadır. Türkiye'nin İspanya, Almanya, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri gibi diğer gelişmiş pazarlar ile karşılaştırıldığında önemli bir büyüme potansiyelinin bulunduğu görülmektedir.

Kişi Başı Konteyner (TEU/kişi)

	<u>2012</u>
İspanya	0,31
Almanya	0,20
Birleşik Krallık	0,15
Birleşik Devletler	0,14
Fransa	0,09
Türkiye	0,08
Rusya Federasyonu	0,03

Kaynak: Dünya Bankası Göstergeleri, 2013

Dünya Bankası çalışmaları, bir ülkenin layner taşımacılığı kullanan konteyner yoluyla yürüttüğü dış ticareti ile ölçülen layner taşımacılığı bağlantısının ticaret masraflarına katkısının, "lojistik performans", "hava bağlantısı", "iş kurma masrafları" ve "düşük tarife" göstergelerinin tamamından daha fazla olduğunu göstermektedir. Geçtiğimiz on yılda, UNCTAD Layner Taşımacılık Bağlantı Endeksi her kıyı ülkesinin küresel layner taşımacılığı ağına erişimini göstermektedir. Aşağıdaki tablo Türkiye'de son on yılda gerçekleşen layner taşımacılığı bağlantısındaki büyümeyi göstermektedir.

Layner Taşımacılık Bağlantı Endeksi (2004 yılındaki maksimum değer = 100)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Türkiye	25,6	27,1	27,1	32,6	35,6	32,0	36,1	39,4	53,2	52,1	52,4

Kaynak: Dünya Bankası Göstergeleri ve UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirmesi Raporu, 2014.

Türkiye'de Deniz Taşımacılığını Kullanan Başlıca Sektörler

Türkiye, dış ticarete önemli yer tutan endüstriyel hammadde kaynaklarına sahiptir. Nitelikli işçi gücü ve güçlü kaynaklar, Türkiye'nin yüksek miktarda çimento üretmesine imkân sağlamaktadır. Türkiye, çimento üretim ve ihracatında uluslararası anlamda da önemli bir yere sahiptir. Türkiye, 2012 yılındaki 63.900 metrik ton ve 2013 yılında 71.300 metrik tonluk toplam üretimiyle, Çin, Hindistan ve Amerika Birleşik Devletleri'nden sonra dördüncü sırada yer almaktadır. (Kaynak: Birleşik Devletler'in Jeolojik Araştırması, Mineral Emtiası Özeti, Şubat 2014, Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği).

İşbu İzahname tarihine kadar, Türkiye'nin iç çimento talebindeki ve tüketimindeki dalgalanmalar, güçlü ihracat büyümesiyle dengelenmiştir. Aşağıdaki tablo, 2014 yıl sonuna kadar Türkiye'nin on bir yıllık çimento yurtiçi satış ve ihracatını göstermektedir.

Çimento'nun Türkiye'deki Tarihsel Gelişimi

	Yurtiçi Satışlar (ton)	İhracat (ton)
2004	30.670.610	8.206.317
2005	35.083.198	7.737.666
2006	41.609.584	5.638.351
2007	42.456.000	6.619.842
2008	40.574.007	10.584.662
2009	39.986.237	14.027.538
2010	47.720.000	15.063.000
2011	52.250.880	11.061.092
2012	53.930.192	9.702.083
2013	60.940.404	9.627.438
2014	63.175.930	7.652.557

Kaynak: Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği (TÇMB), 2014

Türkiye'de Çimento ve Klinker Yurtiçi Satışlar ve İhracat Gelişimi (2014)

	Çimento (ton)		Klinker (ton)	
	Yurtiçi Satışlar	İhracat	Yurtiçi Satışlar	İhracat
Ocak 2014	4.572.112	572.128	234.749	265.351
Şubat 2014	4.635.286	444.037	236.999	185.999
Mart 2014	5.387.854	625.483	293.105	308.468
Nisan 2014	5.916.136	862.158	285.180	299.673
Mayıs 2014	6.237.223	772.154	341.095	251.777
Haziran 2014	5.719.399	777.139	249.252	246.482
Temmuz 2014	4.537.858	626.280	207.321	277.100
Ağustos 2014	5.437.944	590.652	118.930	209.662
Eylül 2014	6.139.098	543.372	212.478	253.582
Ekim 2014	4.673.076	584.139	157.701	184.135
Kasım 2014	5.333.739	721.607	161.925	238.041
Aralık 2014	4.586.205	533.408	192.315	137.570

Kaynak: Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği (TÇMB), 2014

Türkiye'nin çimento ve klinker ihracat pazarları arasında, Orta Doğu ve Kuzey Afrika, Batı Akdeniz (Fransa, İspanya, İtalya), Karadeniz (Rusya, Gürcistan, Bulgaristan) ve Çin gibi ülkeler bulunmaktadır.

Ağırlıklı olarak Türkiye'deki deniz taşımacılığı yoluna dayanan çimento sektörüne ek olarak, Türkiye büyük ve gelişmekte olan ve GSYH'nin %7'sine ve istihdam düzeyinin %21'ine tekabül eden bir gıda ve tarım endüstrisine sahiptir. Gıda ve tarıma yapılan yatırımlardaki artışlar sebebiyle büyüyen pazarda, Türkiye koyduğu hedeflerle 2023 yılında küresel olarak en büyük 5 üreticiden birisi olmayı hedeflemektedir. Bu pazardaki ihracatçılar açısından, klasik nakliyat yolu olan kamyonlardan soğutuculu konteyner nakliyatına doğru kayma söz konusudur.

Antalya seracılık alanında Türkiye'deki önemli yerlerden birisidir ve taze meyve ve sebze ihracatında büyük paya sahiptir. Antalya 2013 yılında ihraç edilen meyve ve sebze konusunda rekor kırarken, 2014 yılındaki mali kriz yüzünden Rusya'dan gelen talebin azalmasıyla meyve sebze ihracatı tutar ve pay olarak gerilemiştir.

Antalya'dan Yapılan Meyve ve Sebze İhracatının Tutarı ve Antalya'dan Yapılan Toplam İhracatı İçerisindeki Payı

	Antalya'dan Yapılan Meyve ve Sebze İhracatı Tutarı (ABD Doları)	Antalya'dan Yapılan Toplam İhracat İçerisindeki Pay (%)
2010	412.257.218	%47,7
2011	411.122.931	%42,8
2012	398.364.876	%40,7
2013	431.222.894	%41,2
2014	410.487.257	%39,9

Kaynak: TÜİK (<http://rapory.tuik.gov.tr/24-04-2015-22:14:22-19552063861849637002895708837.html?>), erişim tarihi: 10 Nisan 2015)

Not: Meyve ve sebzeler altındaki ürün kategorileri yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular; yenilen meyveler ve yenilen sert kabuklu meyveler; sebzeler, meyveler, sert kabuklu meyveler ve bitkilerin diğer kısımlarından elde edilen müstahzarları içermektedir.

Karadağ'da Deniz Taşımacılığı Sektörü

2013 yılında devam eden Avrupa bölgesindeki iktisadi gerilemeye rağmen, Karadağ'daki ekonomik faaliyetler beklentileri aşmış ve 2013 yılında reel GSYH %3,5 oranında artmıştır. İhracatın Avrupa bölgesi pazarındaki büyümelerden 2015-2016 yıllarında fayda sağlaması beklenmektedir.

Adria-Bar Limanı Karadağ'ın ana ticaret limanıdır. Tarihsel olarak, Yugoslavya'nın ana limanı olmuş ve hâlen eski Yugoslav komşularla yapılan ticarete önemli bir düğüm noktası olarak hizmet vermektedir. Özellikle, Belgrad'ın ana limanı olarak faaliyet göstermektedir.

Layner taşımacılığı bağlantı endeksi (2004 yılındaki maksimum değer = 100)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Karadağ	-	-	-	-	3,2	0,0	4,5	4,0	1,4	2,4	2,9

Kaynak: Dünya Bankası Göstergeleri ve UNCTAD, Deniz Ticareti İncelemesi, 2014

Uluslararası Kruvaziyer Sektörü'ne Genel Bakış

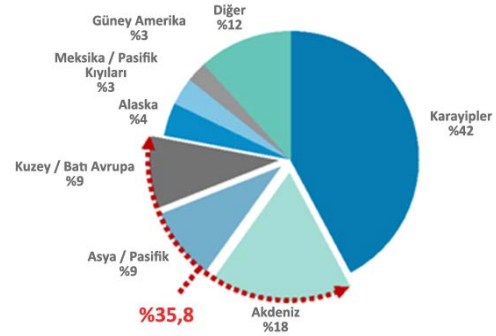
Kruvaziyer sektörünün uluslararası ekonomiye büyük bir katkısı bulunmaktadır. 2013 yılında kruvaziyer sektörünün küresel ekonomik hasılası 117 milyar ABD Doları'nın üzerindeyken; sektör yaklaşık 900.000'den fazla iş imkânı sağlamış ve maaş ve ücretlere 38 milyar ABD Doları tutarında katkı sağlamıştır. Modern kruvaziyer gemileri artık sadece ulaşım amaçlı kullanılmayıp, kendi başlarına farklı bir seyahat tecrübesi olarak görülmektedir. Bu gemiler daha büyük ve lüks kamaralara sahip olup, değişik restoranlar, bar, alışveriş mağazaları, eğlence merkezi, spor alanları gibi birçok aktiviteyi bünyesinde barındırmaktadır. Dünya Seyahat Pazarı 2013 Endüstri Raporu verilerine göre, kruvaziyer sektörü dünyadaki seyahat endüstrisinin en hızlı büyüyen segmentidir.

Aşağıdaki grafikler, 2014 yılındaki küresel kruvaziyer gemi kapasitesi değerlendirmesini ve bölgesel olarak yolcu kapasitesi dağılımını göstermektedir:

Kruvaziyer sektörü değerlendirilmesi

	Dünya Çapında	Kuzey Amerika	Avrupa	Asya Pasifik
Gemi Filosu	296	156	114	26
Yolcu	21,4m	13,4m	6,4m	1,9m
Tahmini Satış Geliri	33,8 milyar ABD Doları	20,7 milyar ABD Doları	10,1 milyar ABD Doları	3 milyar ABD Doları
Global Pazar Payı	-	%61,2	%29,9	%8,9

Bölgesel olarak yolcu kapasitesi dağılımı



Kaynak: Yolcu Limanı Sektörü Haberleri (Cruise Industry News) Yıllık Raporu 2014 - 2015

Uluslararası Kruvaziyer Sektörü

Aşağıdaki tablo kruvaziyer sektörü pazar paylarını göstermektedir. Sektördeki en büyük ilk üç oyuncu CCL, RCCL ve Norwegian Cruise Line Holdings Limited ("NCL")'dir. Bu üç şirketin toplam pazar payı yolcu sayısı bazında bakıldığında %81,6, gelirler bazında bakıldığında ise %76,7'dir.

Kruvaziyer Sektörü Pazar Payları

Şirket / Marka	Yolcu Sayısı Bazında (%)	Gelirler Bazında (%)
CCL	48,1	42,2
Carnival	21,3	8,0
Costa Cruise	7,4	6,7
Princess	7,9	8,8
AIDA	3,7	3,4
Holland America	3,0	4,4
P&O Cruises	1,7	3,7
P&O Cruise Australia	1,2	2,3
Ibero Cruise	0,8	1,6
Cunard	0,9	2,6
Seabourn	0,2	0,7
RCCL	23,1	22,1
Royal Caribbean	16,7	14,2
Pullmantur	1,6	1,2
Azamara	0,2	0,7
Celebrity ⁽¹⁾	4,2	5,7
Croisières de France (CDF)	0,5	0,4
NCL	10,4	12,4
Norwegian	9,5	8,7
Oceania Cruises	0,6	2,3
Regent Seven Seas	0,3	1,5
MSC Crociere	5,2	4,2
Diğerleri (32)	13,2	19,0

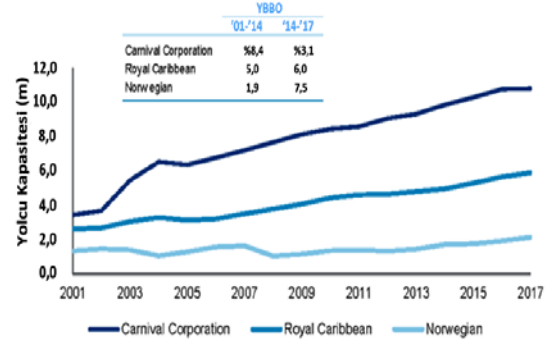
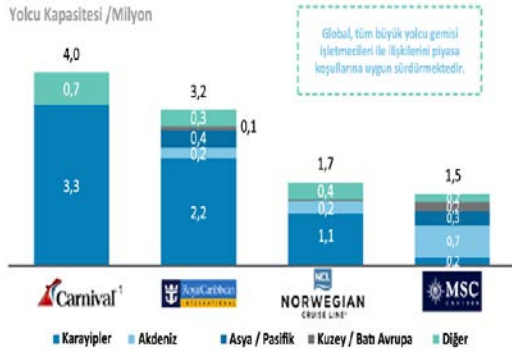
Kaynak: Cruise Market Watch, 2015 (<http://www.cruisemarketwatch.com>)

(1) 2015 yılında Celebrity Century, Mein Schiff olarak TUI markasına transfer edilecektir.

Aşağıdaki grafikler, yolcu kapasitesi bakımından kruvaziyer gemi filosu dağılımını ve dört büyük yolcu gemisi işletmecisinin tahmini yolcu kapasitesi büyümesini göstermektedir:

Bölgesel olarak kruvaziyer gemi filosu dağılımı

Tahmini yolcu kapasitesi büyümesi



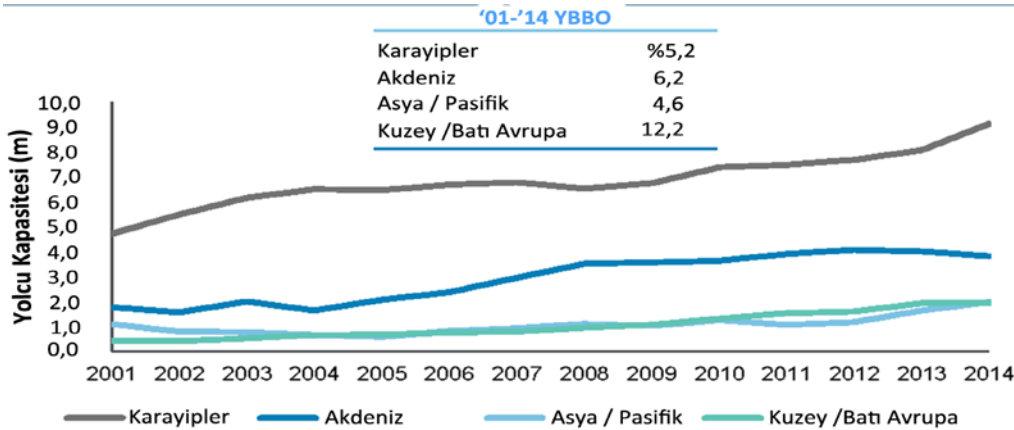
Kaynak: 2014 – 2015 Yolcu Gemi Sektörünün Durumu (State of the Cruise Industry) Yıllık Raporu.

Carnival sadece "Carnival"i içermekte olup Carnival Grup içindeki diğer markaları içermemektedir.

Uluslararası ve Avrupa kruvaziyer sektörü yolcu sayısı 2007 ve 2013 yılları arasında sırasıyla yıllık olarak %5 ve %10 civarında bir artış göstermiştir (Kaynak: 2014 Avrupa Deniz Yolculuğu Konsey Raporu). Kuzey Amerika, kruvaziyer yolcularının en büyük kaynağı olmaya devam etmektedir ancak son beş yıl içerisinde Avrupa, hem kruvaziyer yolcularına kaynak olarak hem de kruvaziyer seyahat rotası olarak gittikçe artan bir öneme sahip olmaktadır. Avrupa'da kruvaziyer sektörünün Kuzey Amerika'ya kıyasla henüz doyum noktasına ulaşmadığı düşünülmekte ve bu sebeple bölgedeki ekonomik durgunluğa rağmen yolcu sayısı artmaya devam etmektedir.

Aşağıdaki grafik 2001 yılından 2014 yılına kadar bölgesel olarak kruvaziyer yolcusu kapasitesini göstermektedir.

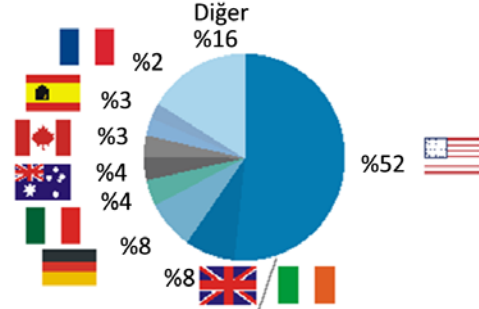
Yolcu Kapasitesi Büyümesi (2001-2014)



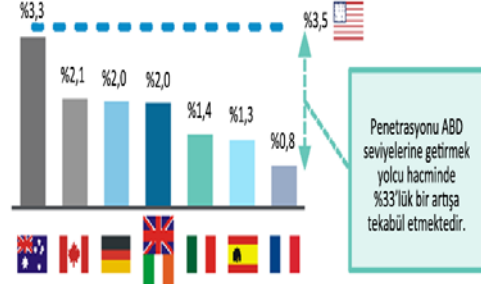
Kaynak: Yolcu Limanı Sektörü Haberleri (Cruise Industry News) Yıllık Raporu 2014 - 2015.

Aşağıdaki grafikler en büyük sekiz kruvaziyer pazarının tüm kruvaziyer yolcularının %84'üne tekabül ettiğini kanıtlayan ülke bazında müşteri yoğunluğunu ve ülke bazında önde gelen kruvaziyer pazarlarına penetrasyonu göstermektedir.

Kruvaziyer yolcuları pazar payı



Kruvaziyer yolcularının nüfusa oranı



Kaynak: CLIA (http://www.cruising.org/vacation/news/press_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o, Erişim tarihi: 10 Nisan 2015), Dünya Bankası 2013 nüfus verileri

Tahmini Yolcu Başına Düşen Kruvaziyer Gelirleri

2015 yılında, uluslararası kruvaziyer şirketlerinin yolcu başına düşen tahmini ortalama gelir ve giderleri aşağıdaki tabloda özetlenmektedir. Kruvaziyer yolculuğu süresinin ortalamasının 8,0 gün ve ortanca değerinin de 7,0 gün olduğu varsayılmaktadır.

	Gelirler (ABD Doları)	Giderler (ABD Doları)	Gelirlere Oranı (%)
Bilet	1.350	-	-
Gemideki harcamalar	429	-	-
Kumarhane ve bar	236	-	-
Eksta turlar (kruvaziyer payı)	86	-	-
SPA	43	-	-
Tüm diğer gemideki harcamalar	64	-	-
Toplam harcama	1.779	-	-
Diğer operasyonel giderler	-	258	14,5
Aracı komisyonu	-	231	13,0
Yakıt masrafları	-	192	10,8
Kurumsal operasyonel giderler	-	206	11,6
Çalışan ücretleri	-	196	11,0
Amortisman ve itfa payları	-	171	9,6
Kumanya (yiyecek)	-	107	6,0
Güverte ve diğer	-	78	4,4
Diğer ve taşıma	-	59	3,3
Faiz gideri	-	55	3,1
Toplam giderler	-	1.553	
Vergi öncesi kâr	-	226	12,7

Kaynak: Cruise Market Watch (<http://www.cruisemarketwatch.com>) - Cruise Pulse™ and Port Pulse™ veritabanları, Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation & plc, NCL Corporation Ltd., CLIA, The Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) ve DVB Bank.

Cruise Market Watch kişi başına düşen toplam ortalama kruvaziyer yolculuğu fiyatının, 2014'e göre %3,5 oranında artışla 1.780 ABD Doları olduğunu tahmin etmektedir.

Uluslararası Kruvaziyer Sektörü'ndeki Son Gelişmeler

Uluslararası turizmdeki büyüme

Kruvaziyer yolcularının sayısındaki gelişimin en önemli sebebi uluslararası turizmdeki gelişimdir. UNWTO tarafından yayımlanan Dünya Turizm Barometre Raporu'na göre uluslararası turizm, 2008 ve 2009 yıllarında yaşanan küresel ekonomik krizden beklenenden daha erken kurtulmuştur.

Yabancı turist sayısı (gece konaklamalı ziyaretçiler), 2008 yılında kriz öncesinde 855 milyon turist sayısı ile en tepe noktasına erişirken, 2012 yılında bu sayı 1 milyara ulaşmış ve artış göstererek 2013 yılında 1 milyar 87 milyona ve 2014 yılında %4,7 oranında bir artışla 1 milyar 138 milyona ulaşmıştır. En son UNWTO Dünya Turizm Barometresine göre, 2014 yılı, 2009 yılındaki ekonomik krizden sonra art arda beşinci kez ortalama büyümenin üstünde büyüme gösteren bir yıl olmuştur. UNWTO, 2015 yılı için uluslararası turizmin küresel ekonomik canlanmaya katkıda bulunarak %3 ila %4 arasında büyüyeceğini öngörmektedir. Gelen uluslararası turist konusunda tüm bölgelerde bir artış yaşanırken, gelişmekte olan ekonomiler ortalama daha fazla bir büyüme sergilemiştir. UNWTO Dünya Turizm Barometresi'ne göre, 2010 yılı ile 2030 yılları arasındaki gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere gelen uluslararası turist sayısı büyüme oranı, sırasıyla yıllık %2,2 ve %4,4 olarak beklenmektedir.

Kruvaziyer Pazarı Kaynak Penetrasyonuna karşı kişi başı GSYH

2013				
	Kruvaziyer Yolcuları (milyon)	Nüfus (milyon)	Penetrasyon	Kişi Başına GSYH
Amerika Birleşik Devletleri	11,0	316,4	%3,5	53,0
Avustralya	0,8	23,3	%3,3	67,5
İngiltere & İrlanda	1,7	86,2	%2,0	42,4
Kanada	0,7	35,2	%2,1	52,0
Almanya	1,6	80,8	%2,0	46,3
İtalya	0,9	61,0	%1,4	35,9
İskandinavya & Finlandiya	0,4	115,1	%0,3	65,8
İspanya	0,6	46,9	%1,3	29,9
Fransa	0,5	64,3	%0,8	42,5
Brezilya	0,7	201,0	%0,4	11,2

Kaynak: EIU, 2014, Dünya Bankası Göstergeleri ve CLIA

Uluslararası filonun geleceğinin dönüm noktası

CLIA verilerine göre, kruvaziyer şirketlerinin yolculara yeni yerlerde, özellikle de hızlı büyüyen Asya ülkelerinde, sefer düzenlenen neredeyse 1.000 liman imkânı sunması ile 2015 yılında 23 milyon yolcunun gemi ile yolculuk etmesi öngörülmüştür. CLIA ayrıca kruvaziyer şirketlerinin 22 yeni okyanus gemisi, nehir gemisi ve nitelikli gemi ile 4 milyar ABD Doları'ndan fazla bir toplam yatırım yapacağını açıklamıştır. Kruvaziyer sektörü zor yıllar geçirmiştir, ancak devam eden ekonomik ve çevresel zorluklara rağmen sektörün geleceği daha olumlu bir tablo sergilemektedir. Bu eğilim aşağıdaki tabloda da gösterildiği gibi, sonraki birkaç yılda teslim edilecek yeni gemi siparişlerinde görülebilmektedir:

Kruvaziyer Sektörü Yatırımlarındaki Gelişmeler

	Yeni Gemi Sayısı	Total Brüt Tonaj	Yolcu Kapasitesi	Maliyet (ABD Doları milyon)
2015	7	752.600	18.867	4.050
2016	11	1.188.975	28.500	6.230
2017	7	921.200	23.244	5.115
2018	8	1.034.575	26.404	6.175
2019	3	429.200	11.200	2.625
2020	1	117.000	2.900	900
Toplam	37	4.443.550	111.115	25.095

Kaynak: Kruvaziyer Sektör Haberleri (Cruise Industry News), 2014 Raporu

Akdeniz Bölgesi Kruvaziyer Sektörü

UNWTO'ya göre 2014 yılında Avrupa, 2013 yılına kıyasla yolcu varışlarında 22 milyonluk bir artışla, toplamda 588 milyon ziyaretçiye ulaşarak dünyadaki en çok ziyaret edilen bölge olmuştur. Güney Avrupa ve Akdeniz'e kıyısı bulunan Avrupa ülkeleri ise uluslararası ziyaretçi sayısında %7'lik bir büyüme yaşamıştır. Bununla birlikte, Akdeniz gelişmiş bir kruvaziyer bölgesi olup, aşağıdaki tablodan da görülebileceği üzere, 2014 yılında Akdeniz kruvaziyer sektörü uluslararası kruvaziyer sektörünün %17,7'sini oluşturmuştur.

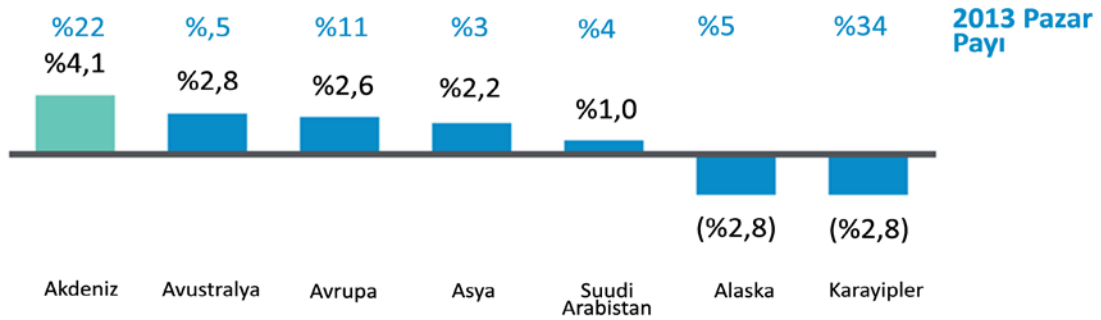
Varan Yolcu Sayısına Göre Bölgelerin Pazar Payları, 2014

Karayipler/Bahamalar	%42,2
Akdeniz	%17,7
Kuzey/Batı Avrupa	%9,0
Asya/Pasifik	%9,1
Alaska	%4,2
Güney Amerika	%2,6
Batı Kıyıları (Meksika)	%3,5
Avustralya	%2,3
Kanarya Adaları	%2,1
Trans-Atlantik	%1,4

Kaynak: Kruvaziyer Sektör Haberleri (Cruise Industry News), 2014 Raporu

Aşağıdaki grafik 2008 yılından bu yana, herhangi diğer bir bölgeye göre daha hızlı pazar payı artışı ile Akdeniz'i en popüler ikinci kruvaziyer destinasyonu olarak işaret ederek bölge bazında kruvaziyer sektöründeki dünya pazar payı büyümesini göstermektedir.

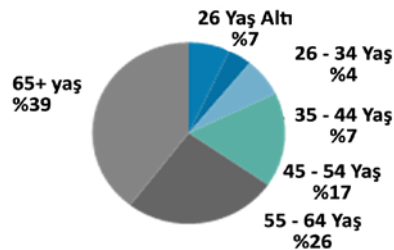
2008 Yılından Bu Yana, Bölge Bazında Uluslararası Kruvaziyer Pazar Payı Büyümesi ve Pazar Payı⁽¹⁾



Kaynak: CLIA, 2014 Annual State of the Cruise Industry Report

(1) Pazar payı, filo konuşlanmasından hesaplanan bölgesel yolcu kapasitesine dayanmaktadır.

İngiltere ve İrlanda Kruvaziyer Yolcularının Yaş Dağılımı, 2013⁽¹⁾



Kaynak: CLIA (Erişim tarihi: 10 Nisan 2015, internet adresi:

http://www.cruiseexperts.org/media/470203/clia_uk_ireland_cruise_review_published_march_2014.pdf)

(1) Tablo, İngiliz kruvaziyer yolcusu istatistiklerine göre hazırlanmıştır.

2013 yılında Akdeniz bölgesinde 220.352 alçak ranza kapasitesinde ve gemi başına ortalama 1.327 ranza ile toplam 166 kruvaziyer gemisi bulunmaktaydı. Bu gemiler toplu olarak, toplam kapasitesi 31,47 milyon gece konaklayan yolcusu ve ortalama deniz yolculuğu uzunluğu 8,15 gece olmak üzere, 2.619 gemi yolculuğunda potansiyel olarak 3,86 milyon yolcu taşımıştır.

Avrupa limanlarından hareket eden iki sektör lideri kruvaziyer şirketinin (CCL ve RCCL) önerdiği seyahat paketlerinin sayısı artmaya devam etmektedir. (Kaynak: CLIA 2014) Barcelona, Venedik ve Civitavecchia daha uzun yolculuklar için ana kalkış noktalarıdır ve İstanbul ile Yunanistan Pire limanı Doğu Akdeniz kruvaziyer seyahatleri için popüler kalkış noktalarıdır.

Akdeniz Bölgesindeki En İyi 30 Yolcu Limanı ve Varış Noktaları

Sıra		2013						
2013	2012	Liman	Sektör	Gemiye Binme	Gemiden İnme	Gidiş-Dönüş	Transit	Toplam
1	1	Barcelona	Batı Akdeniz	754.038	752.248	1.506.286	1.092.946	2.599.232
2	2	Civitavecchia	Batı Akdeniz	427.330	426.940	854.270	1.456.415	2.310.685
3	3	Venedik	Adriyatik	746.000	748.000	1.494.000	326.000	1.820.000
4	4	Pire	Doğu Akdeniz	197.800	198.200	369.000	917.000	1.313.000
5	9	Palma Majorca	Batı Akdeniz	227.600	227.670	455.270	615.400	1.070.670
6	5	Napoli	Batı Akdeniz	2.800	2.800	5.600	1.015.250	1.020.850
7	11	Marsilya	Batı Akdeniz	130.000	130.000	260.000	740.000	1.000.000
8	7	Savona	Batı Akdeniz	400.000	400.000	800.000	150.000	950.000
9	14	Cenova	Batı Akdeniz	290.000	290.000	580.000	344.000	924.000
10	6	Livorno	Batı Akdeniz	27.000	27.000	54.000	849.000	903.000
11	8	Dubrovnik	Adriyatik	6.150	6.150	12.300	869.250	881.550
12	10	Santorini	Doğu Akdeniz	—	—	—	785.150	785.150
13	13	Katakolon	Adriyatik	—	—	—	740.000	740.000
14	18	Korfu	Adriyatik	35.000	35.000	70.000	650.000	720.000
15	22	İstanbul	Doğu Akdeniz	73.950	74.070	148.020	530.250	678.270
16	23	Tunis (La Goulette)	Batı Akdeniz	700	700	1.400	618.600	620.000
17	15	Bari	Adriyatik	142.000	142.000	284.000	331.000	615.000
18	-	Fransız Rivierası Limanları ⁽¹⁾	Batı Akdeniz	17.000	17.000	34.000	571.446	605.446
19	20	Kuşadası	Doğu Akdeniz	570	570	1.140	550.000	551.140
20	12	Mikonos	Doğu Akdeniz	—	—	-	547.000	547.000
21	17	Tenerif	Atlantik	71.000	71.000	142.000	388.000	530.000
22	28	Messina	Batı	16.000	16.000	32.000	478.046	510.046
23	21	Funchal	Atlantik	10.000	10.000	20.000	479.000	499.000
24	29	Palermo	Batı Akdeniz	21.900	21.900	43.800	411.300	455.100
25	27	İzmir	Doğu Akdeniz	—	—	-	453.400	453.400
26	16	Valletta	Batı Akdeniz	48.000	48.000	96.000	352.000	448.000
27	24	Valensiya	Batı Akdeniz	66.000	66.000	132.000	315.000	447.000
28	30	Las Palmas	Atlantik	130.660	130.500	261.000	161.060	422.220
29	19	Malaga	Batı Akdeniz	45.000	45.000	90.000	328.000	418.000
30	31	Girit ⁽²⁾	Doğu Akdeniz	39.955	9.955	49.910	324.000	373.910

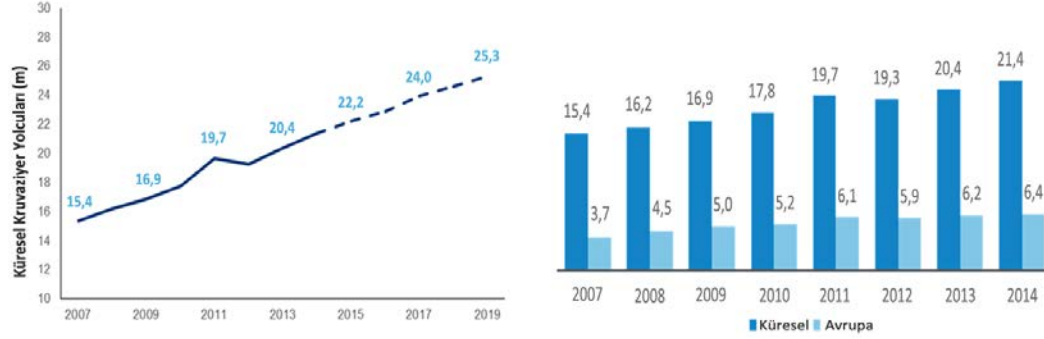
Kaynak: G.P. Wild (International) Limited raporu, mevcut ve tahmini kruvaziyer sektörüne ilişkin olarak Barcelona Limanı analizi, 2014

Notlar:

- (1) Nice, Villefranche ve Cannes
- (2) Sadece Heraklion için 2012 verileri

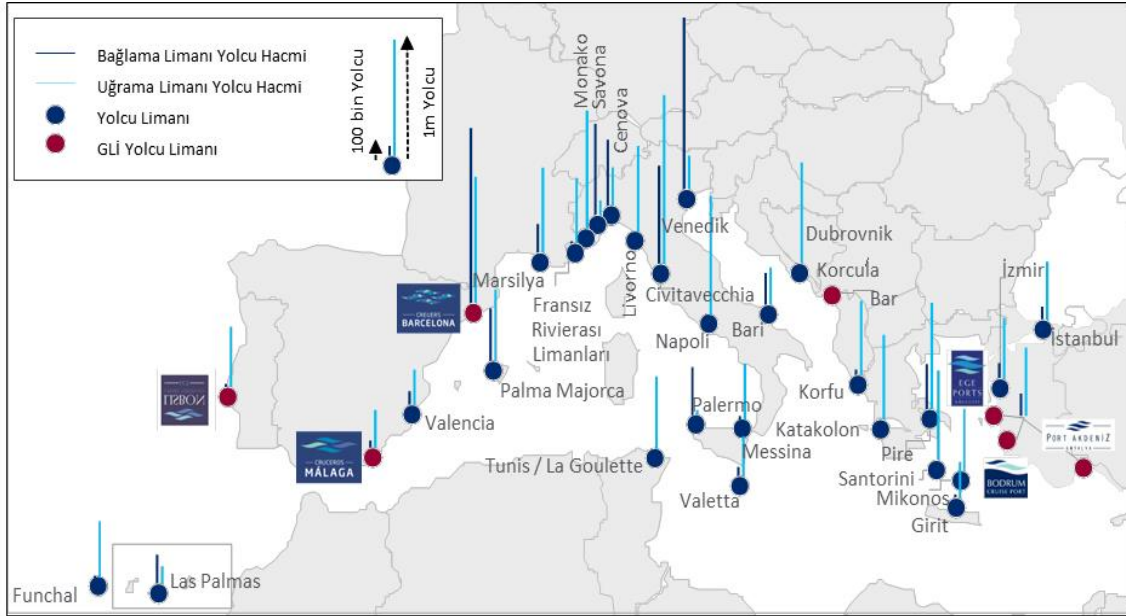
Aşağıdaki grafikler 2007 yılından 2019 yılına kadar uluslararası kruvaziyer yolcu büyümesi eğilimini karşılaştırmakta ve 2007 yılından 2014 yılına kadar uluslararası ve Avrupa kruvaziyer yolcularındaki büyümenin karşılaştırmasını sunmaktadır.

Uluslararası ve Avrupa kruvaziyer pazarı 2007-2019 döneminde uluslararası kruvaziyer pazarı talebindeki gelişim



Kaynak: Cruise Market Watch (<http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>, Erişim tarihi: 10 Nisan 2015)

Akdeniz Kruvaziyer Limanları



2013 Sıralaması	Liman	Yolcu Sayısı ('000)
1	Grup Limanları	4.894
2	Civitavecchia	2.311
3	Venedik	1.820
4	Pire	1.313
5	Palma Majorca	1.071
6	Napoli	1.021
7	Marsilya	1.000
8	Savona	950
9	Cenova	924
10	Livorno	903
11	Dubrovnik	882
12	Santorini	785
13	Katakolon	740
14	Korfu	720
15	İstanbul	678
16	Tunus (La Goulette)	620
17	Bari	615
18	Fransız Rivierası Limanları ⁽¹⁾	605
19	Mikonos	547
20	Tenerif	530

Kaynak: G.P. Wild (International) Limited raporu.

(1) Nice, Villefranche ve Cannes

Akdeniz bölgesi, Arap Baharı ile başlayan ve devam eden karışıklık, en son olarak da Ukrayna'da gelişen olaylar ile birlikte, politik krizlere maruz kalmaktadır. Bu unsurlar kruvaziyer gemilerinin denize açılmasını etkilemektedir; ancak sektör gerekirse yeniden denize açılacak kruvaziyer gemilerinin seyyar varlıklar olmasından istifade etmektedir. Akdeniz bölgesi önceki senelerde de benzer sorunlarla karşılaşmış, ama aynı şekilde toparlanmıştır. Son on yıl içinde, küresel ekonomik krizin etkisinde gemi ebatları sürekli büyürken Avrupa'da faaliyet gösteren gemilerin sayısı çok küçük bir azalış göstermiştir.

Tarihsel Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayıları

<i>Avrupa Kruvaziyer Sektörü</i>	Gemi sayısı	Yolcular (milyon)
2007	117	3,7
2008	117	4,5
2009	119	5,0
2010	116	5,2
2011	120	6,1
2012	115	5,9
2013	113	6,2
2014	114	6,4
YBBO 2007-2014	%(0,4)	%8,1

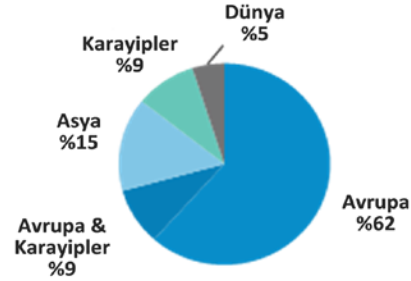
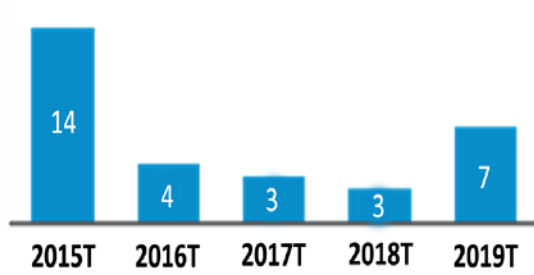
Kaynak: Kruvaziyer Sektör Haberleri, Avrupa Kruvaziyer Konseyi

Costa Concordia'da gerçekleşen kazanın en temel etkilerinden biri, müşteri talebinin azalmasının sonucu liman faaliyetlerinin azalması ve bu nedenle de Akdeniz'deki rekabetin derinleşmesidir. Artan rekabet, fiyatların azalmasına neden olarak artan yakıt fiyatları ile birlikte kruvaziyer gemisi işletmecilerinin marjını etkilemiştir. Costa ve MSC gibi orta sınıf profile sahip, daha uygun fiyatlı gemi seyahatlerini ve düşük fiyatlı biletleri tercih eden müşteri tabanına sahip Avrupa'daki kruvaziyer markalarına bakıldığında, RCCL ve CCL gibi Amerikan markaları yeni pazar arayışına girmek zorunda kalmıştır. Bunun sonucunda, Amerikalı markalar Asya Bölgesi'ne yönelmiş ve bu kararın kârlı olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca, Akdeniz gemi seyahatlerini gerçekleştirenlerin önemli bir kısmı Amerikalı yolcular olduğundan, yakın zaman önce Akdeniz yolcu gemisi şirketlerinin net gelir seviyeleri artarak ve

büyümleri ivme kazanarak artan ekonomik beklenti içine girmişlerdir. Akdeniz'deki karlılık tekrar artmaya başladığından, bu markalar denize açılan küçük gemilerinin çoğunu değiştirerek yeni inşa edilen daha büyük gemilerinin Akdeniz'de denize açılmasını planlamaktadır.

2015-2019 Tahmini Avrupa Bölgesi Kruvaziyer Siparişleri Yolcu Kapasitesi (Bin Kişi Kapasite)⁽¹⁾

Uluslararası Kruvaziyer Siparişleri Yolcu Kapasitesinin Dağılımı, 2015-2019



Kaynak: Cruise Industry News (<http://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/cruise-ship-orderbook.html>, Kaynak: 10 Nisan 2015)

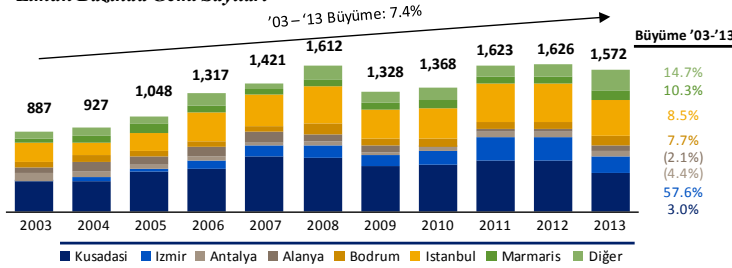
(1) Tablodaki rakamlar, 2015-2019 döneminde sipariş edilen yeni gemilerin tahmini toplam yolcu kapasitesini (bin) ifade etmektedir.

Türk Kruvaziyer Sektörü

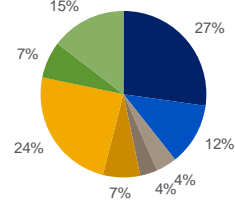
Türkiye Akdeniz bölgesi içerisinde yeni ve hızlı gelişen bir kruvaziyer noktası konumundadır. Stratejik olarak Avrupa, Asya ve Afrika arasında konumlanan, zengin tarihi, mimarisi ve iklimi ile Türkiye, uluslararası turistler için popüler bir destinasyondur.

Antik Yunan, Roma, Hristiyanlığın erken dönemleri, Bizans ve Osmanlı kültür ve medeniyetlerinin ticaret merkezi ve kesişme noktasındaki Türkiye, yoğun ilgi duyulan birçok önemli dini ve tarihi yeri barındırmaktadır. Gelişmiş Akdeniz kruvaziyer sektörü içerisinde nispeten yeni bir varış noktası olarak, Türk limanlarındaki kruvaziyer yolcularının sayısı, 2003 yılında 0,6 milyondan 2013 yılında 2,2 milyona yaklaşık %18'lik yıllık bileşik büyüme oranı ile hızlı bir artış göstermiştir.

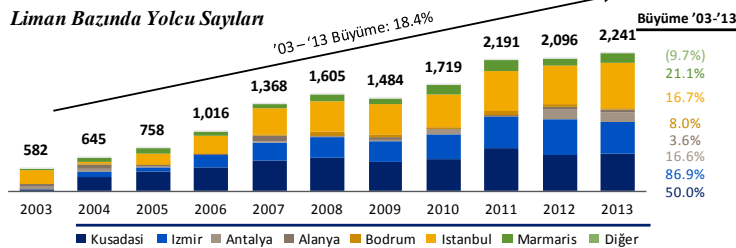
Liman Bazında Gemi Sayıları



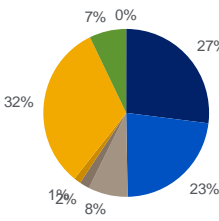
Gemi Sayıları Pazar Payı



Liman Bazında Yolcu Sayıları



Yolcu Sayıları Pazar Payı



Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

İstanbul ve Pire, sık uluslararası uçuş ağıyla, farklı fiyat yelpazesindeki geniş otel seçenekleriyle ve kendilerine has dünyaca ünlü cazip turistik aktiviteleriyle, Doğu Akdeniz seyahatleri için popüler başlangıç noktalarıdır. Barcelona, Venedik ve Civitavecchia ise daha uzun seyahatler için ana biniş limanlarıdır. Ancak Türk turizmindeki güçlü büyüme, Antalya gibi bazı şehirlere birçok uluslararası charter seferi yapılmasına imkân tanıdığı için, tur operatörleri söz konusu şehirlere ucuz fiyatlı uçuş-krvaziyer paket turları düzenleyebilmektedirler.

1999 yılına kadar Yunan kruvaziyer sektörü, kabotaj şartları altında faaliyet göstermiştir. Bu kapsamda, sadece Yunan bandıralı gemilerin Yunan kruvaziyer kalkış limanından Yunan varış noktasına gitmesine izin verilmiştir. Bu durum Türkiye'den kalkan ve varış noktası Yunanistan olan seyahatler için de geçerliydi. Kabotaj sınırlamaları AB üyesi devletlerin bayrağını taşıyan seyahat gemileri için 1999'da kaldırılmıştır; ancak diğer yabancı devlet bayraklı gemiler için 2010 yılının Ağustos ayına kadar yürürlükte kalmaya devam etmiştir. Söz konusu kabotaj uygulaması artık kaldırılmış olduğundan Doğu Akdeniz seyahat hatları için yeni kazanç olanakları sağlaması beklenmektedir.

Türkiye'nin üç ana kruvaziyer limanı olan Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı (Grup'un ilk seyahat limanı yatırımı), Galata Limanı (resmi olarak İstanbul Salıpazarı Limanı olarak anılmaktadır) ve İzmir Limanı, Denizcilik Müsteşarlığı'na göre 2013 yılında Türkiye'deki yolcuların toplamının %78'ine ve toplam seferlerin %65'ine hizmet vermiştir.

İspanyol Kruvaziyer Sektörü

1992 Barcelona Olimpiyat Oyunları'ndan beri bölgenin akıllıca pazarlanması, farklı kurumlar arasındaki etkili işbirliği ve özellikle de Doğu Akdeniz'e kıyasla güvenli olması gibi olumlu önemli etkenlerle desteklenen İspanya, kruvaziyer varış noktaları açısından Avrupa'daki lider ülkelerden birisidir.

Batı Akdeniz'deki diğer birçok turizm limanına olan yakınlığı da eklendiğinde, Barcelona Avrupa bölgesindeki en iyi konumlanmış limanlardan birisi olarak görülmektedir. Böylece, birçok gemi hâlen Barcelona Limanı'nı kullanmakta olup, ilerleyen yıllarda da bu şehrin, ana liman olarak kullanılması beklenmektedir. Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere, 2004 yılında bir milyonun hemen üzerinde olan yolcu seyahati trafiği, 2013 yılında iki katının üzerine çıkarak 2,6 milyona ulaşmıştır ve yıllık yaklaşık %9,75'lik bir büyüme göstermiştir. Barcelona'dan kalkan gemilerin ortalama kapasitesi de 2004 yılındaki 1.629'dan 2013 yılında 3.113'e ulaşarak hızlı bir büyüme göstermiştir.

Bölge son zamanlarda 4.000 yolcudan 4.500 yolcuya kadar kapasiteli gemiler yönünden artış yaşamaktadır. Allure ve Oasis of the Seas'in Barcelona'ya yönelmesi, gelecekteki genişleme imkânını göstermektedir.

Barcelona'daki Yolcu Trafikinin Gelişimi

Yıl	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gemiden İnme	278.018	289.853	392.092	488.994	576.688	592.992	630.883	749.500	716.454	752.248
Gemiye Binme	281.543	293.920	399.293	489.435	574.831	587.247	632.443	749.500	721.029	754.038
Bağlama Limanı Toplamı	559.561	583.773	791.385	976.429	1.151.497	1.180.239	1.263.306	1.499.000	1.437.483	1.506.288
Transit	465.290	644.768	611.256	789.409	923.057	971.226	1.064.670	1.156.000	970.251	1.092.946
Genel Toplam	1.024.851	1.228.561	1.402.643	1.765.838	2.074.554	2.151.465	2.347.976	2.657.244	2.408.634	2.599.232
Uğrama (Turlar)	629	689	707	820	892	799	851	881	774	835
Ortalama Kapasite	1.629	1.783	1.984	2.153	2.326	2.693	2.759	3.016	3.112	3.113

Kaynak: G.P. Wild (International) Limited raporu, Mevcut ve gelecekteki seyahat pazarına ilişkin olarak Barcelona Limanı'nın analizi, 2014

Barselona, Civitavecchia ile beraber, yeni ve yeniden canlanan terminalleri, temel aktarma havaalanlarına olan yakınlığı ve sürekli genişleyen tesisleriyle birlikte Batı Akdeniz'deki en önde gelen gidiş-dönüş limanıdır.

Malaga da kruvaziyer yolcuları için bir diğer önemli nokta olup, anakaranın ikinci en önemli bağlama limanı ve İspanya'daki üçüncü en önemli transit liman haline gelmiştir. Malaga Limanı'nın şimdiki hedefi yıllık bir milyon yolcu almaktır.

Doğu İspanya'nın Yolcu Limanlarındaki Yolcu Miktarı

Limn	Devlet	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alicante	İspanya	44.615	48.001	36.253	51.868	72.063	82.487	96.615	75.911	108.435	78.825	41.860
Balearics. o/w	İspanya	922.234	886.474	1.056.336	1.060.060	1.219.886	1.314.074	1.237.362	1.542.944	1.614.499	1.297.573	1.535.286
- Palma Majorca	İspanya	742.662	744.974	877.912	923.868	1.048.906	1.129.288	1.056.215	1.347.009	1.419.502	984.785	1.245.856
- Ibiza	İspanya	79.983	80.105	118.474	69.786	79.904	79.210	103.485	132.149	129.369	257.667	191.814
- Mahon	İspanya	83.027	60.644	59.950	66.172	90.578	103.574	76.246	63.297	54.957	53.702	95.525
- Formentera	İspanya	15.382	751	0	234	498	1.947	1.416	489	812	1.372	1.066
Barselona	İspanya	1.054.412	1.024.851	1.224.575	1.402.643	1.768.306	2.074.554	2.151.465	2.350.283	2.642.493	2.408.960	2.599.232
Cartagena	İspanya	12.423	18.401	29.073	29.337	39.799	35.374	67.931	104.294	88.081	83.917	134.225
Malaga	İspanya	n/a	200.202	209.149	204.535	223.180	292.567	352.993	487.955	659.123	638.845	651.517
Palamos	İspanya	167	5.579	1.187	12.025	22.184	4.281	33.554	28.000	38.770	33.400	30.615
Tarragona	İspanya	1.727	5.444	11.719	1.273	4.639	2.847	3.139	3.148	752	153	1.421
Valencia	İspanya	58.221	105.461	106.724	88.172	179.209	199.335	184.909	253.743	378.463	480.233	473.114

Kaynak: Limited raporu, Mevcut ve gelecekteki seyahat pazarına ilişkin olarak Barselona Limanı'nın analizi, 2014

Portekiz Seyahat Sektörü

Baltık Denizi, Akdeniz ve Karayipler arasında, seyahat güzergâhlarının kesişiminde bulunmasından dolayı, Portekiz Avrupa'da özellikli bir konuma sahiptir. Ülkenin kruvaziyer sektöründeki konumu kültürel ve münhasır turizm ürünleriyle birlikte şehirlerinin ve bölgelerinin yüksek turizm potansiyeliyle desteklenmektedir.

Lizbon, Akdeniz'den Atlantik Adaları'na giden kruvaziyer gemileri için hem gidişte hem de dönüşte uğrama limanıdır. Lizbon, son beş yıldaki %7,6'lık yıllık bileşik büyüme oranıyla, birçok rakibini geride bırakmıştır.

Lizbon'daki Yolcu Miktarı

Limn	Devlet	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Lizbon	Portekiz	241.557	237.524	270.893	305.185	407.508	415.804	448.497	502.644	522.604	558.040

Kaynak: G.P. Wild (International) Limited raporu, Mevcut ve gelecekteki seyahat pazarına ilişkin olarak Barselona Limanı'nın analizi, 2014

Singapur Seyahat Sektörü

Asya'nın kruvaziyer turizm hacminin 2020 yılına kadar istikrarlı bir şekilde büyüyerek 3,8 milyon yolcuya ulaşacağı beklentisi göz önüne alındığında, ülkenin konumu ve altyapısıyla birlikte, Singapur'un Asya'da iyi konumlanmış bir uğrama limanı olacağı düşünülmektedir. 2013 yılında Singapur'a, 1,03 milyon yolcu ve 391 kruvaziyer gemisi uğramış olup, önceki yıllara nazaran sırasıyla %13 ve %17'lik artış göstermiştir (Kaynak: Singapur Turizm Kurulu). Kruvaziyer turları Asya'ya olan güvenlerini bölgeye çeşitli gemilerini sevk ederek göstermektedirler. Söz konusu gemiler arasında, Costa Cruises'in 2012 yılında bölgeye getirdiği Costa Victoria ve Costa Atlantica ile bölgeye 2014 Kasım ile 2015 Mart ayları arasında gönderilen ve bu bölgeye gönderilmiş en büyük gemi olan Princess Cruises'in Sapphire Princess sayılabilir.

Yıl	Tur sayısı	Değişim (%)	Yolcu sayısı ('000)	Değişim (%)
2004	392	(10,7)	634	23,3
2005	454	15,8	623	(1,7)
2006	787	73,3	856	37,3
2007	717	(8,9)	943	10,1
2008	1.022	42,5	920	(2,4)
2009	928	(9,2)	1.139	23,7
2010	640	(31,0)	1.014	(10,9)
2011	394	(38,4)	942	(7,1)
2012	334	(15,2)	912	(3,1)
2013	391	17,1	1.030	12,9

Kaynak: Singapur Seyahat Merkezi ve SATS-Creuers Seyahat Servisleri

Seyahat Perakendeciliği

"Seyahat perakendeciliği" nispeten yeni bir kavramdır. 1991 yılında Avrupa Birliği'nde gümrüksüz satış rejimindeki bazı sınırlandırmalardan sonra, bu özel satış kanalı kısaca "duty free" olarak isimlendirilmiştir ve esas olarak tütün, alkol gibi ürünleri kapsamaktadır. Bunun aksine günümüzde, seyahat perakendeciliği operatörleri faaliyet alanlarını asıl kategorilerin ötesinde büyük ölçüde genişletmiştir ve son on yıldır yolculara sunulan perakende imkânları lüks tüketim, güzellik ve yiyecek içecek ürünlerini içermektedir.

Seyahat perakendeciliği, havalimanları, deniz limanları, tren istasyonları, gümrük kapıları, uçaklar, vapurlar ve kruvaziyer gemileri de dâhil olmak üzere ulaşımına bağlı değişik satış kanallarıyla esas olarak yolculara malların satışı ya da hizmetlerin sağlanması olarak tanımlanmıştır.

Seyahat perakendeciliği faaliyetinin genel özellikleri

2012 yılında toplam 49,4 milyar ABD Doları sektör büyüklüğü ile seyahat perakendeciliği dünya çapında en fazla büyüyen sektörler arasındadır. Sektör büyüklükleri bölgeden bölgeye göre önemli ölçüde değişmektedir.

Sektördeki satış hacmi ve yolcu trafiği hacmi arasında pozitif yönde güçlü bir ilişki vardır ve buna bağlı olarak, seyahat perakendeciliği piyasası jeopolitik, ekonomik gelişmelere ve uzun dönemli demografik değişikliklere karşı oldukça duyarlıdır. Bunların yanı sıra, sektördeki büyüme, hâlihazırda tesisler içerisinde ve yeni inşa edilecek tesis alanlarını genişletmek suretiyle hızlandırılabilir.

Seyahat perakendeciliği ile iştigal edenler, genellikle yolcu aktarma merkezlerinin sahibi ve işletmecileri ile akdettikleri imtiyaz sözleşmeleri kapsamında faaliyet gösterirler. Bir imtiyaz sözleşmesi genellikle perakende çeşitlerini ve/veya imtiyaz sözleşmesi süresi boyunca operatörün sunmakla yükümlü olduğu yiyecek ve içecek çeşitlerini belirler. Operatör, imtiyaz sağlayan tarafa düzenli bir imtiyaz ücreti öder. Ücret genellikle ilgili mağazadaki satış yüzdesine dayanır ve genellikle asgari imtiyaz ücretine tabidir. Bu imtiyaz sözleşmelerinin koşulları sektöre ve bölgeye bağlı olarak değişiklik gösterebilir.

Kruvaziyer limanı operatörü bakış açısından, belli başlı seyahat perakendecilerine bu imtiyazları tanımak, liman içinde geniş bir perakende ve yiyecek içecek imkânını doğurmaktadır.

Kruvaziyer limanlarındaki seyahat perakendeciliği

Kruvaziyer limanları açısından, seyahat perakendeciliği, kruvaziyer limanlarında (hem gelen yolcu hem giden yolcu bölümlerinde) yapılan tüm satış faaliyetlerini içerir ve aşağıdaki iki alandan birinde konumlanabilir:

- Limanın sadece yetkili personel ve bileti olan, gümrükten ve güvenlikten geçen yolcular tarafından erişilebilen alanları veya
- Limanın halk tarafından erişimi olan alanları

Kruvaziyer limanlardaki seyahat perakendeciliği faaliyeti birkaç ana noktada geleneksel perakende faaliyetinden farklılaşmaktadır:

- Seyahat perakendeciliği müşterisinin satın alma davranışları, geleneksel perakende müşterisinden genellikle farklıdır, çünkü asıl amaçları alışveriş yapmak değil, seyahattir. Satın almalar sıklıkla plansız bir alışveriş şeklinde gerçekleşir ve ayrıca genellikle yolcunun limanda kaldığı sınırlı zaman dilimi içerisinde yapılır.
- Müşterilere sınırsız erişim hakkı olan geleneksel perakendecilerden farklı olarak, kruvaziyer limanı perakendecilerinin, müşteriler ile müşterinin limanda geçirdiği zamanla sınırlı olarak iletişim kurma fırsatları vardır. Ancak bu durum kruvaziyer limanı perakendecilerine, geleneksel perakendecilerden farklı olarak hedef müşteri kitlesinin özellikleriyle ilgili çok daha fazla bilgi sahibi olmaları (varış noktası, uyruk ve satın alma tercihleri) imkânını vermektedir.
- Limanda alışveriş artık seyahat deneyiminin bir parçası haline gelmiş ve yüksek sosyo-ekonomik sınıfa mensup ve alım gücü yüksek, kozmopolit ve farklı bir müşteri kitlesine hitap etmektedir.
- Kruvaziyer limanı mağazaları, açılış saatlerini kruvaziyer gemilerinin geliş saatlerine göre ayarlayabilmelerinin yanında, yolcuların uyuğuna göre çalışanlarının yabancı dil becerilerini de ayarlayabilmektedirler.
- Güvenlik kontrolünün sıklaştırılması yolcuları, seyahatleri için planlanan kalkış saatinden çok önce biniş için gelmeye sevk etmektedir ve bu yolla alışveriş için daha çok zaman ayırmaya başlamışlardır.

Kruvaziyer limanlarındaki seyahat perakendeciliği eğilimleri

Yolcu sayısındaki artış

GSYH'deki ve harcanabilir gelirdeki büyümenin seyahate ilişkin eğilimin artmasına öncülük etmesi ve böylece yolcu sayısını artırması beklenmekte olup, aynı zamanda yiyecek ve içecek ürünlerine ilişkin harcamalarda artışa sebep olması beklenmektedir. Kısa dönemde, gelişen pazarlardaki güçlü ekonomik büyüme ile beraber Avrupa ve Kuzey Amerika'nın ekonomik faaliyetlerindeki düzelmenin bu eğilimin artmasında katkı sağlayan önemli bir etken olması beklenmektedir.

Kruvaziyer yolcusu başına artan ortalama harcama

Seyahat perakendeciliği sektöründeki büyümenin temel nedenlerinden biri, GSYH'deki ve harcanabilir gelirdeki büyüme sonucu, yolcu başına artan ortalama harcamadır. Özellikle, perakende yiyecek ve içecek ürünlerine yönelik yolcu harcamaları, dışarıda yeme alışkanlığına ilişkin genel eğilimi etkilemektedir.

Geniş ve daha sofistike mağazalar

Son yıllarda, yolcu miktarındaki artış kruvaziyer limanı yapılarının inşa edilmesini gerektirmiştir. Kruvaziyer limanı işletmecileri aynı zamanda işletmelerini finanse edebilmek amacıyla, işletmelerinin ticari potansiyeline odaklanmıştır. Kruvaziyer limanları, yolcu deneyimlerinin kapsamını geliştirmek ve kruvaziyer limanlarının ticari gelirlerini artırmak amacıyla perakende ve yiyecek içecek olanaklarının tedariki için gittikçe artan bir alan sunmaktadır.

Bu durum kruvaziyer yolculuğu seyahat perakendeciliğine karşı daha sofistike bir yaklaşım oluşmasını sağlamış ve seyahat perakendeciliğine ayrılan ticari alanlardaki artışa ve liman planlarının yeniden tanımlanmasına (örneğin yolcuların terminale giriş-çıkış yolu üzerindeki mağazalarının açılması) dayanan yeni ticari yaklaşımlar ile sonuçlanmıştır.

Ürün yelpazesindeki değişimler

Geleneksel olarak, uluslararası seyahat perakendeciliği satışları, içki ve tütün gibi yüksek vergilendirmeye tabi ürünlere odaklanmıştır. Son yıllarda, en hareketli kategoriler ise "Güzellik" ve "Yiyecek" olmuştur. Aşağıdaki tablo 2006-2012 yılları arasında seyahat perakendeciliği sektör satışlarının ürün kategorisi bazındaki gelişmesini göstermektedir:

Ürün kategorisine göre seyahat perakendeciliği sektör satışları

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	YBBO 2006- 2012
<i>milyar ABD Doları</i>								
Lüks Ürünler, Moda, Aksesuar ve Diğer	10,4	12,1	12,7	12,1	14,0	16,7	18,3	%10,0
Güzellik	8,6	10,2	11,4	10,6	12,0	14,3	15,4	%10,2
İçecek	5,0	5,8	6,3	5,9	6,5	7,7	8,1	%8,4
Yiyecek	2,5	3,0	3,5	3,2	3,6	4,0	4,1	%9,0
Tütün	2,6	2,9	3,1	2,7	2,9	3,3	3,5	%4,9
Dünya Toplamı	29,0	34,0	37,0	34,5	39,0	46,0	49,4	%9,3

Kaynak: Generation AB WDF prospektüsü

Grup'un Sektördeki Avantaj ve Dezavantajları Hakkında Bilgi

Grup'un Güçlü Olduğu Başlıca Alanlar

Uluslararası kruvaziyer sektörü, özellikle Avrupa ve Asya Pasifik bölgelerinde, ciddi bir büyüme potansiyeline sahiptir

Kruvaziyer sektörü, Cruise Market Watch'a göre, 2003 yılından bu yana %7,9 oranındaki yıllık bileşik büyüme oranıyla uluslararası turizm endüstrisinde en hızlı büyüyen sektördür. Akdeniz bölgesi, Industry News Reports'a göre satış açısından dünyada en hızlı büyüyen bölgelerden biridir. Barcelona'daki kruvaziyer trafiği 2003 yılında bir milyondan biraz daha fazla yolcu sayısına sahip iken, yıllık ortalama %10,44 büyüme oranıyla 2014 yılında 2,4 milyon yolcu sayısına ulaşarak iki katının üzerine çıkmıştır (Kaynak: G.P. Wild (International) and BLI). Barcelona'ya gelen yolcu gemilerinin ortalama yolcu kapasitesinde de artış yaşanarak 2004 yılında 1.629 olan yolcu sayısı 2013 yılında 3.113'e ulaşmıştır. 2012'den önceki 10 yılda, Türkiye'yi ziyaret eden kruvaziyer gemisi yolcularının sayısı, Türkiye'de gerçekleşen GSYH büyüme oranından yaklaşık 3,2 kat daha hızlı artmıştır. European Cruise Council, Cruise Market Watch ve Denizcilik Müsteşarlığı'na göre, 2003 ile 2012 yılları arasında Türkiye'yi ziyaret eden, Avrupa'yı ziyaret eden ve dünya çapındaki kruvaziyer yolcu sayısı, sırasıyla %15,3, %8,8 ve %7,9 yıllık büyüme oranıyla artmıştır. T.C. Ekonomi Bakanlığı'na ve Dünya Bankası'na göre aynı dönemlerde Türkiye'de GSYH büyümesi %5,1 ve küresel GSYH büyümesi %3,1 oranında gerçekleşmiştir.

Yönetim, Grup'un son devralma stratejisinin ve coğrafi çeşitlendirmesinin Grup'un dünya çapında deniz taşımacılığı ve kruvaziyer sektörüne karşı artan talepten yararlanmasına imkân tanıyacağına inanmaktadır.

Global Liman, Avrupa ve Asya'daki varlığı ile dünyanın en geniş kruvaziyer liman ağını işleten tek uluslararası kruvaziyer liman konsolidatörüdür

Türkiye'de önde gelen bir liman işletmecisi olan Grup'un, beş farklı ülkede sekiz limandan oluşan bir portföy ile hem ticari liman faaliyetleri hem de yolcu limanı faaliyetleri bulunmaktadır. Grup, Antalya'da

bir karma kullanımlı ticari ve yolcu limanı ile Kuşadası ve Bodrum'da iki yolcu limanı olmak üzere Türkiye'de üç liman işletmektedir.

2014 yılının Ekim ayında, Grup Barcelona, Lizbon, Malaga ve Singapur kruvaziyer limanlarının işletme paylarını edinmiştir. Global Liman yönetimi Grup'un Akdeniz'deki entegre kruvaziyer liman ağının kruvaziyer gemi işletmecilerine cazip geleceğini ve Grup'un pazarda sahip olduğu durumunu daha da güçlendireceğini düşünmektedir. Akdeniz kruvaziyer sektörü nispeten az sayıda işletmeci tarafından domine edilmiş olup, 2013 gelirlerine göre Carnival Corporation ve RCCL (dünyanın en büyük iki kruvaziyer gemisi işletmecisi) pazar payının %71,2'sini elinde tutmaktadır (Kaynak: Cruise Market Watch Raporu, 2015). Geçmişte, bazı kruvaziyer limanlara yerel belediyeler, bölgesel otoriteler veya tek liman işleten şirketler sahipti ve bu limanlar yerel belediyeler, bölgesel otoriteler veya tek liman işleten şirketler tarafından işletilmekteydi. Akdeniz'de birden fazla limana sahip olan tek işletmeci olarak Grup, Grup'un liman ağının genişlemesinin kruvaziyer gemisi işletmecileriyle müzakerelerdeki pozisyonunu güçlendireceğine ve Grup'un, örneğin birden fazla limana uğrayan gemilere tarife teşvikleri sunulması gibi yöntemlerle, liman portföyünde çekici fiyatlandırma modelleri sunmasını sağlayacağına inanmaktadır. Grup, bu genişlemenin liman faaliyetlerinin katma değerli çapraz satışı için ek fırsatlar sunacağına da inanmaktadır.

Grup, Creuers'i devralarak, gidiş-geliş yolcu sayısı bakımından Avrupa'daki en büyük kruvaziyer limanı olan Barcelona Yolcu Limanı'nın (Avrupa'da) işletme haklarını elde etmiştir. Grup, Creuers'i devralarak rekabet açısından çeşitli güçlü yönler elde etmiştir. Bu devralma, Dünya'nın en büyük entegre yolcu liman ağı işletmecisi olan (pay sahibi olunan limanların sayısı ve söz konusu limanların yolcu hacmi bakımından) Grup'un (Kaynak: 2014-2015 State of the Industry Annual Report, Cruise Activities in Medcruise Ports: Statistics 2014, ilgili limanların ve/veya şirketlerin internet sayfaları (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)) küresel yolcu gemisi işletmecisi müşteri ve tedarikçilerine sunduğu birden fazla entegre liman çözümüyle müzakere gücünü daha da arttırmasına ve pazarlama, finansman, hazine ve bilgi teknolojisi gibi paylaşılan kaynakların merkezileştirilmesi yoluyla operasyon etkinliklerini arttırmasına imkân tanımıştır.

Grup özellikle küresel yolcu gemisi sektöründe ve Akdeniz Bölgesi'nde mevcut yolcu limanı ağını tamamlayacak devralmaları özenle seçerek büyüme sürdürmek istemektedir.

Sınırlı yerel rekabetin bulunduğu üstün coğrafi konuma sahip yolcu gemisi limanları

İspanya, Batı Akdeniz Bölgesi'ndeki diğer turizm merkezlerine olan yakınlığı nedeniyle Avrupa Bölgesi'nin en iyi konumlu yolcu gemisi limanı olarak görülen Barcelona Yolcu Limanı ile Avrupa'nın en önemli deniz seyahati rotalarından biridir. Barcelona Yolcu Limanı'nın bir kısmı olarak Creuers (Barcelona), yolcu gemisi operatörlerinin az sayıda alternatif liman rotasının bulunması, yeni ve yeniden canlandırılan terminalleri ve önemli transfer merkezlerine yakın, büyümekte olan tesisleri sayesinde Batı Akdeniz Bölgesi'nin önde gelen dinlenme limanlarındanır.

Portekiz, gemi seyahati rotaları olan Baltık Denizi, Akdeniz ve Karayipler'in kesişiminde yer alması nedeniyle Avrupa kruvaziyer alanında imtiyazlı bir konuma sahiptir. Ülkenin deniz seyahati endüstrisindeki konumu şehir ve bölgelerindeki çeşitli ve benzersiz turistik rotalarının yüksek turizm potansiyeliyle daha da fazla güçlenmiştir. Lizbon Yolcu Limanı'nın konumu, Akdeniz ve Atlantik Adaları limanları arasında seyahat eden gemiler için hem gidiş hem geliş güzergâhında rahat bir ara liman olarak tercih edilmesine yol açmaktadır. Lizbon Yolcu Limanı 2009-2013 döneminde birçok rakibinin büyüme performansını geçerek yıllık %7,6 oranında bir büyüme kaydetmiştir.

Türkiye, Doğu Akdeniz Bölgesi'nde, Avrupa, Asya ve Afrika arasında bulunan stratejik konumu ve sahip olduğu benzersiz arkeolojik alanları sebebiyle cazip bir turistik varış noktasıdır. Grup'un Türkiye'deki mevcut kruvaziyer limanı faaliyetleri, önemli dünya mirası alanlarının ve arkeolojik sahaların yanı sıra dinlenme ve lüks tatil mekanlarına da kolay erişim sağlamaktadır. Örneğin Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, hâlâ kazı çalışmaları süren önemli bir turistik çekim merkezi olan Efes antik şehrinin ve Meryem Ana Evi'nin yakınındadır. Artemis Tapınağı'na (eski dünyanın yedi harikasından biri) ev sahipliği yapan Efes, Turizm Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğü'ne göre, 2013 yılında 1,9 milyon turist çekmiş ve 2012 yılında ziyaretçi sayısına göre Ege sahilindeki en popüler ve Türkiye'deki üçüncü popüler turistik merkez olmuştur. Karşılaştırma yapıldığında, İtalya'daki Napoli yakınlarında bulunan Roma şehri Pompeii, UNESCO'ya göre, yılda yaklaşık 2,5 milyon turist çekmektedir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın kruvaziyer gemisi işletmecileri için çekici olmasını nedeni, Efes'e bir sonraki en yakın

liman olan İzmir'den otobüsle yaklaşık 80 dakika uzaklıkta olan Efes'e yaklaşık 25 dakika uzaklıkta olmasıdır. Bu yakınlık, yolcuların karaya çıkarak gezmelerini sağlamak ve kruvaziyer gemileri için daha yüksek marjlı gelirler sağlamaktadır. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, 2013 yılında gelen gemi sayısına göre Türkiye'nin en yoğun yolcu limanı (Denizcilik Müsteşarlığı'na göre) ve toplam 583.459 yolcuyla Akdeniz bölgesindeki yirminci en yoğun uğrama limanı (G.P. Wild (International)'a göre) olmuştur. Ege Ports-Kuşadası, 2013'te gemi uğrama sayısına göre Türkiye kruvaziyer gemisi pazarında %27'lik bir pazar payına sahipken, aynı dönemde yolcu sayısına göre Avrupa kruvaziyer gemisi pazarında %9,5 oranında bir pazar payına sahipti. Bunlara ek olarak, 2013 yılında Akdeniz'i ziyaret eden 55 kruvaziyer gemisi şirketinden 41'i Ege Ports – Kuşadası Yolcu Limanı'na uğramıştır.

Grup'un Bodrum ve Antalya'daki yolcu limanları, lüks ve eğlencenin ön plana çıktığı turizm bölgelerindedir. Bodrum, Conde Nast Traveller ve Lonely Planet Magazine gibi önde gelen seyahat dergileri tarafından Türkiye'deki yeni lüks ve eğlence bölgesi olarak gösterilmiş ve Antalya'ya Turizm Bakanlığı'nın 2012 yabancı turizm raporuna göre Türkiye'nin genel olarak birinci tatil beldesi olmuştur. Antalya ayrıca Euromonitor'a göre 2011'de dünyada en çok ziyaret edilen yedinci şehir olmuş ve TÜİK'e göre yolcu sayısı açısından 2012'de Türkiye'yi ziyaret eden deniz yolcuları arasında %19'luk bir pazar payına sahip olmuştur. Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın, yolcu sayısının ve gemilerin düzenli ziyaretlerinin artmasını sağlayan ve ek gelir getiren çeşitli fırsatlar sunan indi-bindi limanı/ana liman faaliyetlerinden faydalanmak için iyi bir konumda olduğunu düşünmektedir.

Barselona Yolcu Limanı'ndaki (başlıca en büyük beş uluslararası gidiş-dönüş limanından biri (Barselona, Miami, Singapur, Hong Kong ve Civitavecchia)) kruvaziyer limanı faaliyetleri ile Creuers'in satın alımını takiben Grup, mevcut durumda Akdeniz kruvaziyer gemisi seferlerinin %75'inin Global Liman tarafından işletilen en az bir limanı ziyaret ettiğini tahmin etmektedir. Grup, yolcu liman ağına entegre yolcu limanı faaliyetinde bulunan tek global yolcu limanı işletmecisi olduğundan, bu durumun kendilerine kruvaziyer gemisi işletmecileriyle ücret müzakerelerinde güçlü bir pozisyon kazandırdığına inanmaktadır. Grup'un sahip olduğu kruvaziyer limanlarının Barselona'daki kruvaziyer liman işletmesi ve Malaga kruvaziyer terminallerinin devralınmasıyla genişlemesi ve Lizbon'daki YİD imtiyazı, Grup'un entegre Akdeniz yolcu gemisi limanı ağı oluşturmasını sağlamış ve temel yolcu gemisi işletmecileriyle ilgili pazarlık gücünü artırmıştır. Kruvaziyer sektörü pazarında küresel yolcu gemisi pazarı gelir payına %76,7 oranında sahip olan üç şirket dikkate alındığında, Grup mevcut ağına yeni yolcu gemisi limanlarının entegre edilmesinin, pazarlık gücünü geliştireceği ve fiyat belirleyen pozisyona geçeceği kanaatinde.

Çekici ve uzun vadeli ticari sektör dinamikleri

Grup'un Türkiye'deki Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda ve Karadağ'daki Adria-Bar Limanı'nda ticari liman faaliyetleri bulunmaktadır. Global Liman'ın ticari liman sektöründe odaklandığı başlıca hedef konteyner limanı olmayan ancak konteyner limanı olma potansiyeli bulunan limanları satın almaktır.

Türkiye'de deniz ulaşımına yönelik talep, ülkenin büyüyen ekonomisi ve yabancı ticaret hacmiyle desteklenerek artmaktadır. Global Liman yönetimi, son yaşanan küresel finansal kriz dönemi boyunca Grup'un gelirlerinin artmasının denizcilik sektörünün gücünü yansıttığına inanmaktadır.

Konteyner ile yük taşımacılığı yönündeki eğilim de Türkiye'de denizciliğin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Konteyner ile yük taşımacılığı, konteynerlerin farklı formlardaki taşıma araçları arasında aktarma yapılabilmesine imkân sağlayan intermodal bir navlun taşıma sistemidir. Ticari limanlar açısından, konteynere yüklenmiş kargo, deniz araçlarıyla taşımayı kolay hale getiren büyük metal konteynerler içerisinde taşınan yüklerdir. Diğer her şeyin aynı kaldığı durumlarda, konteyner ile yük taşımacılığı, konteynerde taşınmamış yük ile karşılaştırıldığında, taşıma masraflarını azaltmakta ve liman tesislerindeki işleme hızını artırmaktadır. Bu da daha büyük kargo hacimlerine ve daha hızlı dönüş sürelerine imkân tanıyarak gelirleri artırmaktadır. Son on yılda, Türkiye'deki tüm limanlarda, konteyner elleçleme hacimleri Türkiye'deki reel GSYH'den yaklaşık 4,4 kat daha hızlı büyümüştür ve UNCTAD'a göre bu trendin artması beklenmektedir. The Economist Intelligence Unit, Denizcilik Müsteşarlığı'na ve TÜİK'e göre, 2001 ile 2012 yılları arasında, Türkiye'deki tüm limanlardaki konteyner elleçleme hacimlerinin yıllık bileşik büyüme oranı %20,6 olmasına rağmen aynı dönemde Türkiye'de GSYH yıllık bileşik büyüme oranı %5,1 ve küresel GSYH yıllık bileşik büyüme oranı %5,4 olarak gerçekleşmiştir. Konteyner ile yük taşımacılığı Türkiye'deki tüm limanlarda ciddi bir şekilde artmış olsa da Türkiye birçok gelişmiş ülkedeki konteyner ile yük taşımacılığı oranına henüz ulaşmamıştır ve bu da daha da büyümek için bir fırsat sunmaktadır. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 2009 yılında hazırladığı Deniz Ulaştırma Yapıları Master Planı, 2025 yılında Türkiye'deki konteyner elleçleme

hacminin 25 milyon TEU olacağı tahmininde bulunmaktadır. Bu tahmin, 2010 ile 2025 yılları arasında Türkiye'deki konteyner elleçleme hacimlerinin %10,3 yıllık bileşik büyüme oranına sahip olacağına işaret etmektedir.

Aynı şekilde, 2013 yılında Avro bölgesinde devam eden durgunluğa rağmen, Karadağ'da beklenenin üzerinde ekonomik büyüme gerçekleşmiştir ve gayri safi yurtiçi hasıla 2013 yılında %3,5 oranında büyümüştür. 2015 ve 2016 yıllarında ihracat sektörünün de Avro bölgesi pazarındaki büyümeden etkilenmesi beklenmektedir.

Sınırlı bölgesel rekabete maruz kalan stratejik olarak konumlanmış ticari limanlar

Grup'un ana ticari liman faaliyetleri stratejik olarak Akdeniz'in önemli nakliye hatlarının yakınında bulunan Antalya'da ve Karadağ'daki Bar kentinde yer almaktadır.

Antalya'nın art bölgesinde mermer ve çimento fabrikaları bulunmakta olup, Çin'e mermer ihracatı, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerine çimento ihracatı ve metal, granit, kömür, alüminyum, kimyasal ve tarım ihracat ve ithalatı yapılmaktadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın merkezinde bulunduğu 300 kilometre yarıçaplı daire içerisinde, birkaç yüz maden işletilmektedir. Hâlihazırda mevcut resmi istatistik bulunmamasına rağmen, Grup, bölgede gözlemlenen faaliyete dayanarak, bu sayının artmaya devam edeceğini tahmin etmektedir. Yakında bulunan Mersin ve İskenderun limanları Antalya'ya sırasıyla 353 ve 492 kilometre uzaklığındadır ve Antalya'nın art bölgesinden bu limanlara önemli nakliye ücretlerinin bulunması doğrudan rekabeti etkin bir biçimde engellemektedir.

Üretilenlerin bu fabrikalardan Port Akdeniz-Antalya Limanı'na getirilmesinin kıyasen daha kolay olması sayesinde Global Liman'ın piyasadaki rakiplerine oranla daha yüksek fiyat uygulayabilmesini sağlamak ve Antalya'nın art bölgesinden diğer limanlara önemli nakliye ücretlerinin bulunması doğrudan rekabeti engellemektedir. Rekabetin olmaması ve fiyatlandırmaya ilişkin bir düzenlemenin bulunmaması sebebiyle Global Liman'ın piyasa sınırları çerçevesinde tarifeleri arttırma imkânı bulunmaktadır.

Konumu ve çevresindeki maden zenginliği ve madencilik faaliyetleri sonucunda, Port Akdeniz-Antalya Limanı, mermer, çimento, klinker, krom ve alüminyum ihracatçıları için farklı küresel piyasalara stratejik bir geçit olarak konumlanmıştır.

Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın bu ürünlerin ihracatından faydalanmaya devam etmek için iyi bir konumda olduğuna inanmaktadır. İstanbul Maden ve Metaller İhracatçıları Birlikleri Genel Sekreterliği'ne göre, Türkiye'nin mermer ihracatının ABD Doları bazındaki değeri, 2010 ile 2012 yılları arasında %8,3 yıllık bileşik büyüme oranıyla artmıştır. Drewry'ye göre, Türkiye, dünyadaki mermer rezervlerinin %40'ına sahiptir ve 200'den fazla ülkeye mermer ihracatı yapmaktadır.

Türkiye ayrıca önemli bir çimento ve inşaat malzemesi ihracatçısıdır. Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği'ne göre, Türkiye'deki çimento sektörü, 2012 yılında üretim açısından Avrupa'da birinci ve dünyada beşinci ve ihracat açısından Avrupa'da birinci ve dünyada dördüncü sıradaydı. Drewry'ye göre, Türkiye dünyadaki ilk on çimento ve klinker ihracatçılarından biridir ve Türkiye'nin çimento ve klinker ihracatının 2012 ile 2033 yılları arasında %4 yıllık bileşik büyüme oranıyla artacağı tahmin edilmektedir. Bunun yanı sıra, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Rusya ve Ukrayna'ya meyve ve sebze ihracatı için giderek daha önemli bir merkez haline gelmektedir. Ayrıca, 2023 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. yılı çerçevesinde tamamlanacak altyapı çalışmaları kapsamında Antalya'nın hızlı tren ağına dâhil edileceği açıklanmıştır. Grup, demiryolu bağlantısı tamamlandığı anda Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın hizmet alanının genişleyeceği görüşündedir. Buna ilaveten, hükümet yetkililerine göre ve mevcut yatırımların ve gelecekteki altyapı projelerinin başlamasının ardından, Global Liman yönetimi makine, ekipman ve diğer teknik materyallerin Port Akdeniz-Antalya Limanı kullanılarak taşınacağını düşünmektedir.

2013 yılının Aralık ayında, Grup Adria-Bar Limanı'nın ticari liman imtiyaz payı edinmiştir. Adria-Bar Limanının devralınması, Grup'un ticari liman faaliyetlerinin coğrafi açıdan çeşitlendirilmesini sağlamıştır. Eskiden Yugoslavya'nın ana limanı olan Adria-Bar Limanı özellikle başkent Belgrad'a hizmet sunan bir liman olması nedeniyle eski Yugoslavya'nın komşu ülkelerine ticaret için önemli bir konumdadır. Serbest Bölge rejiminden yararlanan liman, Belgrad-Bar demiryolu ve otoyol trafik ağıyla entegrasyonu sayesinde, bölgedeki çok türlü taşımacılık zincirinin önemli bir parçasını teşkil etmekte olup, endüstri gelişmiş ve kara ile çevrili Sırbistan'a en yakın limandır.

Yüksek giriş engelleri ve stratejik ortaklıklar nedeniyle güçlü rekabet pozisyonu

Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın konumunun potansiyel rakipler için yüksek bir giriş engeli yarattığına inanmaktadır. En yakın ticari limanlardan Mersin 353 kilometre, İskenderun ise 492 kilometre uzaklıktadır. Bu uzaklık, ürünlerinin taşıma maliyetini artıracak olması nedeniyle yerel üreticiler için bu limanları itici kılmaktadır. Bunlara ek olarak, limanın batısının ve kuzey batısının esas olarak turizm bölgesi olması nedeniyle, Grup, bölgede yeni ve büyük bir ticari liman için çevre onayı verilmesini muhtemel bulmamaktadır. Bunlara ek olarak, bir liman projesi olduğu takdirde, bu limanın inşaatı için yüksek bir yatırıma ve uzun bir süreye ihtiyaç olacaktır. Bunun bir sonucu olarak Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın bölgesi için ana ticari liman olmaya devam edeceğini tahmin etmektedir.

Grup, Akdeniz'de ek yolcu limanı faaliyetlerine girişte yüksek engeller olduğuna da inanmaktadır. Bunun nedeni, kıyaslanabilir liman faaliyetleri için yüksek sermaye gereksiniminin ve uzun inşaat sürelerinin söz konusu olması, liman lisanslarının ve düzenleyici kurum onaylarının alınmasına ilişkin prosedürün uzun olması ve Akdeniz sahil şeridindeki yüksek turizm hacmi nedeniyle liman geliştirmenin sınırlamalara tabi olmasıdır.

Grup, önemli stratejik ortaklarla yerleşmiş bağlarının da rekabet pozisyonunu desteklediğine inanmaktadır. Bu ortaklar arasında, dünya çapındaki yolcu sayısı bakımından %23,1 uluslararası pazar payı ile dünyanın en büyük ikinci yolcu gemisi operatörü RCCL (Kaynak: Cruise Market Watch Raporu, 2015), Türkiye'nin önde gelen yolcu ve seyahat acentesi Setur ve Singapur Hükümetinin sahibi olduğu Temasek firmaları yer almaktadır. Grup, Türkiye dışındaki pazarlara yayılmada RCCL ile olan ilişkisinden faydalanmaya devam etmeyi planlamakta olup, Creuers ve Lizbon Limanı'ndaki son ortak yatırımlarıyla RCCL ile olan ilişkisi daha da güçlenmiştir. Grup ayrıca Temasek ile ortaklığını Asya'daki devralma ve yeni oluşum fırsatlarına erişmek için kullanmayı planlamakta olup, Temasek ile bölgedeki liman devralmalarının keşfi konusunda bir anlaşmaya varmıştır.

Sağlam uzun dönem imtiyaz çerçevesinin operasyon açısından belirlilik ve ticari esneklik sağlaması

Grup birçok imtiyaza sahip olup, bu imtiyazlar dâhilinde tarifelerini kendi takdirine göre belirleyebilmekte ve artık sermaye gideri gereksinimlerine ihtiyaç duymamaktadır. Grup'un Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda 1998 yılında başlayan ve 2028 yılında sona erecek, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda ise 2003 yılında başlayan ve 2033 yılında sona erecek işletme imtiyaz hakkı bulunmaktadır. Fiyat tarifelerinin sınırlamaya tabi olduğu her imtiyaz hakkının ilk beş yılının sonunda, Grup'un her limanın fiyat tarifelerini belirleme konusunda takdir yetkisi bulunmaktadır.

Bodrum Yolcu Limanı'na ilişkin olarak ise, Grup'un 2019 yılında sona eren on iki yıllık bir YİD sözleşmesi bulunmaktadır. YİD, özel sektörün bir altyapı projesini inşa ettiği ve bu projeyi kamu sektörüne devretmeden önce bir süre işlettiği bir düzenlemedir. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na ödenen arsa kullanım ücreti 2007'de 125.000 ABD Dolarıdır ve bu ücret her yıl %3 oranında artarak 2014 yılında 153.735 ABD Doları'na ulaşmıştır. Son devralmalar, Grup'un ortalama imtiyaz süresini 8 yıl uzatmıştır. Barselona, Malaga, Lizbon ve Adria-Bar limanlarının sırasıyla 27, 30, 35 ve 30 yıllık, 2030, 2041, 2049 ve 2043 yıllarında sona erecek imtiyaz haklarıyla devralınması, Grup'un ortalama imtiyaz süresinin artmasını sağlamıştır. Uzun imtiyaz hakkı sürelerindeki fiyatlar yetkili liman makamına danışarak belirlenmektedir. Bununla birlikte, Grup, Lizbon Yolcu Limanı'nda yetkili liman makamından 2015 yılında %10 oranında ve 2016 yılında ilave %20 oranında bir fiyat artışı için onay almıştır.

Grup, Creuers (Barselona) aracılığıyla iki adet yirmi yedi yıllık (otuz yıla uzama potansiyeli ile) imtiyaz hakkını kullanmakta olup, ayrıca WTC rıhtımında 2026 yılında, Adossat rıhtımında ise 2030 yılında sona erecek imtiyaz haklarına ve her yıl yenilenen ve en son 2016'ya kadar yenilenmiş olan işletme lisansına sahiptir. Creuers (Barselona)'da bulunan A ve B Terminal'lerini birleştiren Adossat rıhtımına ilişkin imtiyaz hakkı sözleşmesine göre, eğer Creuers (Barselona) imtiyaz sözleşmesinde yer alan tüm yükümlülüklerini yerine getirir ve de liman hizmetleri sözleşmesi olası ek süreyi de kapsarsa imtiyaz süresi otomatikman üç yıldan otuz yıla kadar uzatılabilir ve 2033 yılında sona erebilir. Bu koşullar dikkate alındığında, Hâlihazırda otomatik uzama koşullarını sağlamasına ve gelecekte de bu koşulları sağlamaya devam etme niyetinde olmasına dayanarak Grup Adossat imtiyaz hakkı süresini 2033 yılına kadar uzatabileceği görüşündedir. Ayrıca, 2014 yılında onaylanan İspanyol kanununa göre imtiyaz hakkı sahipleri, belli koşullar dâhilinde verilen imtiyazın asıl süresinin 2/5'ine kadar süre uzatımı talebinde bulunabilirler. Bunun için son başvuru tarihi 5 Temmuz 2015'tir. İspanyol mevzuatının ikinci bir bölümü

de mevcut imtiyaz süresinin yarısı kadar, 50 yılı aşmayacak şekilde ek bir süre uzatımı hakkı vermektedir. Bu düzenleme hem Creuers (Barselona) hem de Creuers (Málaga)'ya uygulanmakta ve bu sayede imtiyaz süreleri sırasıyla potansiyel olarak 2048 ve 2043'e kadar uzayabilecektir.

İmtiyaz hakkı sürelerinin sona erdiğinde güçlü bir rekabet konumuna sahip liman işletmecisi

Grup, ulusal makamlarla ve yerel yönetimlerle oluşturduğu yakın ilişkilerinin ve portföyünde yer alan sermaye yatırımlarının mevcut imtiyaz hakkı sürelerini yenilerken önemli bir avantaj sağladığını belirtmektedir. Ayrıca bir liman işletmecisi olarak, bu alandaki tecrübesi başvuru sürecini ve yerel düzenleyici rejimleri bilmesi nedeniyle imtiyaz hakkı sürelerini yenilerken, rekabet avantajına sahiptir.

Global Liman limanlarını belirli süreler sonunda yenilenen imtiyaz sözleşmeleriyle işletmektedir, Bodrum Yolcu Limanı için bu süre 2019 yılına kadar, Lizbon Yolcu Limanı için ise 2049 yılına kadardır. Birçok durumda, örneğin İspanya'da kanunlar sorumlu liman işletmecisinin imtiyaz hakkını nakit veya sermaye taahhüdü karşılığında yenileyerek korumaktadır. Genelde tüm limanlarının yüzey ekipman ve makineleri Grup'a ait olduğundan ve imtiyaz hakkıyla bu mülkiyet başkasına geçmediğinden yeni başvuracak olanlar için ayrıca önemli lojistik engeller bulunmaktadır. Hâlihazırda imtiyaz hakkı sahibi olan Grup'un ithalatçılar, ihracatçılar ve yolcu gemileriyle yakın ilişkisi vardır. Buna göre, liman faaliyetlerini daha sınırlı ekipman ve diğer liman kullanıcılarıyla daha sınırlı bir ilişki içerisinde yürütmesi gereken her başka işletmeci, işletmenin devrinde önemli lojistik engellerle karşılaşacaktır.

Ayrıca Bodrum Yolcu Limanı'na ilişkin olarak, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı YİD süresinin 49 yıla kadar uzatılmasını onaylayabilir. Grup, YİD sözleşmesinin uzatılmasının 2018 yılına kadar gerçekleşmesini beklemektedir. Bu durum, Global Liman'ın yerleşik işletmeci olan pozisyonundan ve yakın dönemde alınan yargı kararlarından kaynaklanmaktadır.

Çeşitlendirilmiş ve oturmuş müşteri tabanı

Grup'un hem ticari hem de kruvaziyer limanı faaliyetleri için çeşitlendirilmiş ve oturmuş bir müşteri tabanı vardır. Bu müşteriler arasında, ticari liman faaliyetlerinde Botros & Levante, Mediterranean Shipping Company, ZIM, AS Çimento ve Göltaş, kruvaziyer limanı faaliyetlerinde ise Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Thompson Cruises, Princess Cruises ve Louis Cruise Lines yer almaktadır. Grup, ticari liman müşterileriyle pazar koşullarına uygun ilişkiler sürdürmektedir ve ilk beş ticari müşterisi, 2014 yılında toplam gelirlerinin %31'inden azını ve toplam kargo elleçleme gelirlerinin %53'ünü sağlamıştır. 2014 yılında, ticari müşterilerin ilk beşi, ilk onu ve ilk yirmisi Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın sırasıyla yaklaşık %61'ini, %72'sini ve %82'sini sağlamıştır. Grup'un müşterileri, nakliye şirketlerini ve doğrudan müşterileri (örneğin fabrikalar ve madenler) kapsamakta olup, konteyner bağlantılı trafik nakliye firmalarından ve çimentoyla bağlantılı kargo ise çimento fabrikalarından gelmektedir. Bunlara ek olarak, Türkiye'deki son düzenlemelerle Türk limanları arasında mal taşıma hakkı münhasıran yerel gemilere tanınmıştır (ki önceden bu hak yabancı gemilere de tanınmaktaydı) ve Grup, bunun gemi vasıtasıyla malların yerel olarak taşınmasını artıracığına ve potansiyel müşteri tabanının daha da büyüyeceğine inanmaktadır.

Global Liman'ın yolcu limanı müşterilerinden kruvaziyer markası bakımından ilk beşi, 2014'teki toplam gelirlerinin %20'sinden azını ve toplam yolcu gemisi gelirlerinin %46'sını oluşturmuştur. 2014 yılında, yolcu gemisi müşterilerinden kruvaziyer markası bakımından ilk beşi, onu ve yirmisi sırasıyla Grup'un toplam gelirlerinin yaklaşık %61'ini, %84'ünü ve %97'sini sağlamıştır. Grup'un müşterileri, lüks seyahat sevenlerden bütçeye uygun gezginlere kadar geniş bir yelpazedeki deniz yolcularını çekmek için farklı markalar altında pazarlama yapan yolcu gemisi operatörleridir. Grup, her yolcu gemisi şirketinin farklı pazarları hedefleyen birden fazla marka kapsamında faaliyette bulunması nedeniyle çeşitlendirilmiş müşteri tabanından faydalanmaktadır.

Dirençli ve çeşitlendirilmiş iş modeli ve sabit nakit akışları

Global'in iş modeli temel olarak, ticari limanlardan ve yolcu gemisi limanlarından sağlanan çok yönlü nakit akışı, coğrafi olarak çeşitlendirilmiş liman ağı ve gelirlerinin ve giderlerinin farklı para birimlerine bölünmesi sayesinde oluşan doğal koruma bakımından farklı dinamiklerden faydalanmaktadır. Grup'un çeşitlendirilmiş iş modelleri, hem kargo hem de yolcu faaliyetlerinden nakit akışı yaratmakta ve bu da toplam gelirlerinin ve FVAÖK'ünün direncini artırmaktadır. Grup, 2014 yılındaki gelirlerinin %70'ini ticari liman faaliyetlerinden ve %30'unu kruvaziyer gemisi faaliyetlerinden elde etmiş olup, toplam geliri

90,7 milyon ABD Dolarıdır. Global Liman, Creuers'i devralarak liman portföyünü önemli bir şekilde çeşitlendirmiş ve proforma gelirlerinde yolcu gemisi faaliyetlerinden elde edilen gelirin yüzdesini artırmıştır. Kargo elleçleme gelirleri, esas olarak konteynerlerden ve çimento ve klinker, sert levhalar ve orta yoğunluklu fiber levhalar ile kömür gemilerinin elleçlemesinden elde edilmiştir. 2014 yılında, ticari liman gelirlerinin %84'ü kargo elleçlemeden ve %16'sı liman idaresi faaliyetlerinden elde edilmiştir. Bu dönemde ticari liman geliri 56,6 milyon ABD Doları, toplam konteyner hacmi 228.382 TEU ve toplam genel yük hacmi 1.873.969 ton olmuştur. Kargo elleçleme gelirleri, esas olarak konteynerlerden ve çimento ve klinker, sert levhalar ve orta yoğunluklu fiber levhalar ve kömür gemilerinin elleçlemesinden elde edilmiştir. 2014 yılında, yolcu gemisi gelirlerinin %78'i yolcu hizmetlerinden, %13'ü liman idaresi faaliyetlerinden ve %9'u diğer kaynaklardan elde edilmiştir. Bu dönemde yolcu limanı geliri 2,7 milyon ABD Doları ve toplam hacmi 1.676.670 yolcu olmuştur. Yolcu hizmetleri gelirleri esas olarak kruvaziyer yolcularından alınan ücretlerden, gümrüksüz alışveriş komisyonlarından, feribot yolcularından ve çeşitli diğer kaynaklardan elde edilmiştir. Grup'un gelirleri en fazla ABD Doları cinsinden ve daha az oranda Avro cinsinden olup, bu da Şirket'i Türk Lirasının değer kaybından kaynaklanan risklere karşı etkin bir şekilde korumaktadır.

Güçlü performans geçmişi

İşbu İzahname tarihinden geriye üç yıllık dönemde, Grup istikrarlı bir biçimde güçlü FVAÖK ve FVAÖK marjları elde etmiştir. 2012, 2013 ve 2014 yıllarında Grup'un düzeltilmiş FVAÖK'ü sırasıyla 80,0 milyon TL, 95,8 milyon TL ve 128,6 milyon TL'dir. FVAÖK marjı aynı yıllarda sırasıyla %65,4, %66,7 ve %64,9 olmuştur.

Grup, ticari liman faaliyetlerinde yerel rekabetin düşük seviyede olması ve düzenleyici kurumların tarife sınırlamasında bulunmaması sayesinde, marjlarının sürdürülebilir olduğuna inanmaktadır. Grup, limanlarının daha yüksek marjlı konteyner elleçleme faaliyetleri ile ek uzmanlık ve ekipman gerektiren kargo hizmetleri için ayrıcalıklı tarifeler ve yan liman faaliyetlerinin ek katma değerli çapraz satışı potansiyeline sahip olduğuna da inanmaktadır. Faaliyetteki yüksek oranlı sabit masraflar dikkate alındığında, Global Liman marjlarını geliştirmeye devam etmek için yolcu sayısı ve tarifelerde artış hedeflemektedir.

Grup, Creuers (Barselona)'nın Akdeniz'de mevcut bir dominant bağlama limanı pozisyonundan faydalandığına ve marjlarını sürdürüp iyileştirirken bağlama limanına dönüş sayılarını artırmaya devam edeceğine inanmaktadır.

Operasyon ve strateji mükemmelliğinde geçmişte kanıtlanmış performansa sahip deneyimli yönetim ekibi

Grup'un devam eden operasyon iyileştirmelerinin etkin bir şekilde yönetilmesi ve genişlemenin yönlendirilmesi alanlarında geçmişte güçlü performans göstermiş olan çok deneyimli bir yönetim ekibi bulunmaktadır. Uzun zamandır liman işletmeciliği sektöründe görev alan ve liman devralınması ile işletilmesi alanlarında önemli bir tecrübeye sahip olan Grup'un üst düzey yöneticilerinin sektörel deneyimlerinin toplamı 80 yıldır. Grup'un mevcut liman portföyü ve bölgesel deneyimi, bölgedeki büyüme fırsatlarını en iyi şekilde değerlendirebilmesine ve yapılacak yatırımların kârlılığının yüksek olmasına olanak sağlayabilecektir. Üst yönetim ekibi, önemli sorumlulukları bölüşmekte ve ayrı ekipler kapsamlı trafik izleme, iş geliştirme, operasyon ve bakım, finansman ile teknik ve teknolojik yeterlilikler alanlarına odaklanmaktadır. Bunlara ek olarak, limanlarının çevre halkı ve ekonomileri için sahip olduğu önem nedeniyle, Grup'un ve Grup'un yerel idarelerle, işletmelerle ve yolcu gemisi endüstrisinin yerli ve yabancı üyeleriyle güçlü ve destekleyici ilişkileri bulunmaktadır. Grup, müşterilerinin spesifik ihtiyaçlarını ve beklentilerini karşılamak için müşterileriyle olan ilişkilerini de güçlü bir şekilde sürdürmek istemektedir.

Grup, işletilen limanlara ek olarak, devralma hedeflerinin belirlenmesine de geçmişte güçlü bir performans göstermiştir. Yönetim ekibi, yakın bir geçmişte bir dizi devralmayı başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir ve portföyündeki bu faaliyetlerin entegre edilmesinde geniş deneyime sahiptir; örneğin, Port of Adria-Bar devralımını takip eden yılda, Grup istihdam seviyesini gönüllü bir işten çıkarma programı aracılığıyla yaklaşık %30 oranında azaltmıştır ve 2013 yılında 33.029 TEU olan toplam konteyner sayısını, 2014 yılında 39.036 TEU'ya ve toplam gelirini 2013 yılında 6,7 milyon Avro'dan, 2014 yılında 7,1 milyon Avro'ya yükseltmiştir.

Global Liman'ın Sektörel Dezavantajları

Karayıpler Bölgesi'nde Faaliyetlerinin Bulunmaması

Küresel kruvaziyer seyahat pazarı incelendiğinde, yolcu sayısı ve gemi yanaşma adedi bakımından en önemli bölgenin Karayıpler Bölgesi olduğu görülmektedir. Nitekim ABD'nin Florida eyaletinde yer alan Miami, Canaveral ve Everglades'in 2013 yılındaki toplam kruvaziyer yolcu sayısının 10 milyonun üzerinde gerçekleştiği ve bu üç limanın dünyanın en önemli kruvaziyer limanları olduğu görülmektedir. (Kaynak: 2014-2015 State of the Industry Annual Report, Cruise Activities in Medcruise Ports: Statistics 2014)

Sadece Florida'da yer alan limanlar değil, Karayıpler Bölgesi'ndeki Bahamalar, Jamaika, Porto Riko, St. Maarten, Barbados, Cayman Adaları, Virgin Adaları ve Turks ve Caicos Adaları gibi ülkelerin limanları da dünyanın önemli kruvaziyer limanları listesinde yer almaktadır. Grup, dünya kruvaziyer liman sektöründe her ne kadar çok büyük bir oyuncu olsa da kruvaziyer seyahat pazarında böylesine bir önem arz eden Karayıpler Bölgesi'nde Global Liman'ın faaliyetlerinin bulunmaması, bir dezavantaj olarak değerlendirilebilir.

Ticari Liman Portföyünün Henüz Yeterince Büyük Olmaması

Global Liman, kruvaziyer liman sektöründe oldukça büyük bir şirket olsa da ticari liman portföyü açısından henüz yeterince büyük bir işletmeci değildir. Global Liman'ın dünyanın önemli ticari liman yatırımcıları arasında girebilmesi için ticari liman yatırımlarını ve sahip olduğu liman sayısı ile yük elleçleme kapasitesini artırması gerekmektedir.

Bodrum Yolcu Limanı'na İlişkin Kalan İmtiyaz Süresi

Global Liman'ın portföyünde bulunan limanlar arasında gelirler (proforma mali tablolara göre 2014 yılındaki toplam gelirlerin %2,6'sı) ve yolcu sayısı açısından en küçük liman olan Bodrum Yolcu Limanı'nın imtiyaz sözleşmesi 2019 yılında sona erecektir. Sözleşmenin sona ermesinin ardından yeni bir ihalenin yapılması beklenmekte olup, Global Liman'ın söz konusu limanı portföyünde bulundurmaya devam etmesi için imtiyaz bedeli ödemesi gerekebilecektir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nun Çimento İhracat Pazarlarındaki Daralma

Coğrafi konum açısından Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın en önemli ihracat pazarları arasında yer alan Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri, 2010 yılından beri bölgede sürmekte olan siyasi istikrarsızlık ve beraberinde gelen çatışma ortamı nedeniyle ekonomik açıdan önemlerini kaybetmişlerdir. Özellikle çimento ihracatında önemli yer tutan Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin yeniden siyasi ve ekonomik istikrara kavuşmaları durumunda, Port Akdeniz-Antalya Limanı için söz konusu dezavantaj ortadan kalkacaktır.

7.2.2. İzahname’de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibariyle ihraçının net satış tutarının faaliyet alanına ve pazarın coğrafi yapısına göre dağılımı hakkında bilgi:

Grup’un faaliyet alanına göre 2012-2014 yılları arasında net satışları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

(mn TL)	31 Aralık tarihinde sona eren yıl			
	2012	2013	2014	2014 Proforma
Gelirler				
Port Akdeniz-Antalya Limanı	88,2	107,4	123,8	123,8
<i>Ticari Gelirler</i>	84,7	103,2	119,0	119,0
<i>Yolcu Limanı Gelirleri</i>	3,4	4,3	4,8	4,8
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	29,5	31,3	35,7	35,7
Bodrum Yolcu Limanı	4,7	4,8	6,2	6,2
Adria-Bar Limanı	-	-	20,3	20,3
BPI	-	-	12,3	56,2
Toplam Gelirler	122,4	143,5	198,3	242,1
Gelirler				
Ticari Liman Gelirleri	84,7	103,2	139,3	139,3
Yolcu Limanı Gelirleri	37,7	40,4	59,0	102,9
Toplam Gelirler	122,4	143,5	198,3	242,1

Coğrafi bilgiler

Grup’un liman işletme operasyonları Türkiye dışında Karadağ, İspanya, Portekiz ve Singapur’da faaliyet göstermektedir.

Coğrafi bölümlere göre raporlamada, bölüm hasılatı limanların coğrafi konumlarına göre, bölüm varlıkları ise varlıkların coğrafi konumlarına göre sunulmaktadır.

Hasılat (TL)	2012	2013	2014
Türkiye	122.390.528	143.526.023	165.740.818
Tüm yabancı ülkeler	-	-	32.539.019
Karadağ	-	-	20.257.691
İspanya	-	-	12.281.328
Toplam	122.390.528	143.526.023	198.279.837

Varlıklar (TL)	2012	2013	2014
Türkiye	698.045.361	888.647.531	1.202.481.307
Tüm yabancı ülkeler	-	159.645.185	438.148.328
İspanya	-	55.469.860	283.071.417
Karadağ	-	104.175.325	152.261.606
Singapur	-	-	982.003
Portekiz	-	-	1.883.302
Toplam	698.045.361	1.048.292.716	1.640.629.635

7.3. Madde 7.1.1 ve 7.2.'de sayılan bilgilerin olağanüstü unsurlardan etkilenme durumu hakkında bilgi:

Madde 7.1.1 ve 7.2'de sayılan bilgilerin olağanüstü unsurlardan etkilenme durumunun söz konusu olmadığı düşünülmektedir.

7.4. İhraççının ticari faaliyetleri ve kârlılığı açısından önemli olan patent, lisans, sımai-ticari, finansal vb. anlaşmalar ile ihraççının faaliyetlerinin ve finansal durumunun ne ölçüde bu anlaşmalara bağlı olduğuna ya da yeni üretim süreçlerine ilişkin özet bilgi:

Sözleşmeler

Liman İşletme Hakkı Devri Sözleşmeleri

Port Akdeniz-Antalya Limanı imtiyaz sözleşmesi

Öİ 15 Temmuz 1998 tarihinde TDİ'ye ait olan Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı özelleştirmeye karar vermiştir. Öİ, TDİ ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri arasında 31 Aralık 1998 tarihinde imzalanan Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS uyarınca Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın işletme hakkı 30 yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne verilmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, bu işletme haklarının devri karşılığında 29,0 milyon ABD Doları ödemeyi kabul etmiştir. Bu bedel, bir peşin ödemeye ve bunu takip eden birkaç takside bölünmüştür. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS uyarınca TDİ, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nde bir adet pay sahibi olma hakkına sahiptir. TDİ Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin yönetim kurulu üyelerinden birini de atayabilmektedir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri önceden TDİ'nin onayını almaksızın işletme haklarını üçüncü bir kişiye devredemez. İmtiyaz süresi boyunca, Türk askerî gemilerine sunulan hizmetler için Türk silahlı kuvvetlerine uygulanan tarifeler, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ile Türk Donanması arasındaki ayrı bir sözleşmeye göre belirlenecektir. 2003 yılının Ağustos ayında sona eren Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın tarifeleri imtiyazın ilk beş yılında TDİ'nin onayını gerektiren bazı sınırlamalara tabi olmasına karşın, hâlihazırda Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın liman hizmetlerine ilişkin tarifeleri (Türk askerî gemilerine sağlanan hizmetlere ilişkin tarifeler hariç olmak üzere) TDİ'nin onayına tabi olmaksızın kendi takdirleriyle tespit edebilmektedir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS'nin süresinin sona ermesinden önce yenilenmemesi veya feshedilmesi halinde, Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki gayrimenkul varlıkların TDİ'ye ücretsiz ve her türlü takyidat veya borçtan arı olarak iade edilmesi gereklidir. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS'nin süresi içerisinde Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından eklenen menkul varlıklar Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne ait olacak ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından eklenen gayrimenkul varlıklar Grup'a değil, limana ait olacaktır. Bunlara ek olarak, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, kamu idarelerinin zaman zaman inceleme yapmalarına da izin vermek zorundadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS, taraflardan birinin bu sözleşmenin şartlarını ihlal etmesi ve bu ihlali diğer tarafın yaptığı yazılı ihtarla rağmen 60 gün içerisinde telafi etmemesi halinde feshedilebilir. Port Akdeniz-Antalya Limanı İHDS, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne sürenin sona ermesi üzerine sözleşmeyi yenilemesi için açık bir hak tanımamaktadır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı imtiyaz sözleşmesi

Ege Liman İşletmeleri, 2 Temmuz 2003 tarihinde Öİ ve TDİ ile Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na ilişkin olarak 30 yıllık bir İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("**Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS**") imzalamıştır. Global Liman, 6 Temmuz 2005'te Ege Liman İşletmeleri paylarının %72,50'sini devralmıştır. Ege Liman İşletmeleri'nin diğer pay sahibi RCCL'dir.

Bu sözleşme, Ege Liman İşletmeleri'nin 30 yıllık bir süre boyunca toplamda 24,3 milyon ABD Doları bedelle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı işletmesine imkân sağlamaktadır. Ege Liman İşletmeleri'nin işletme hakları devlete ait olan ya da daha önce limanın işletilmesi için TDİ tarafından kullanılan liman tesislerini, altyapılarını ve tesislerini ve bunların yanı sıra TDİ'nin kiraya verdiği gümrüksüz satış mağazalarını kapsamaktadır. Ege Liman İşletmeleri, TDİ'nin yazılı muvafakatiyle liman sahasında yeni mağazalar inşa etme ve işletme hakkına sahiptir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS'nin şartları uyarınca, TDİ, Ege Liman İşletmeleri'nde bir adet paya sahip olma ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın yönetim kurulu üyelerinden birini aday gösterme hakkına sahiptir. Global Liman yönetim kurulu üyelerinin geri kalanını atamakta ve limanla ilgili tüm işletme kararlarını kontrol etmektedir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, işletme haklarını üçüncü bir kişiye devretme hakkına sahip değildir. Bunlara ek olarak, imtiyazın süresi boyunca, Türk askerî gemilerine sunulan hizmetler için Türk silahlı kuvvetlerine uygulanan tarife, Ege Liman İşletmeleri ve Türk Donanması arasındaki ayrı bir sözleşmeyle belirlenecektir. İmtiyaz süresinin ilk beş yılında (Temmuz 2008'de sona ermiştir.), Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın tarifelerinin bazı limitlere tabi idi ve bu limitleri aşan durumlarda TDİ'nin onayına bağlıydı. Ancak İzahname tarihi itibarıyla Ege Liman İşletmeleri, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın liman hizmetlerine ilişkin tarifeyi TDİ'nin onayı olmaksızın (Türk askerî gemilerine sunulan hizmetlere ilişkin tarifeler hariç olmak üzere) kendisi belirleyebilmektedir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS'nin süresinin sona ermesi veya feshedilmesi halinde, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda bulunan gayrimenkul varlıkların ücretsiz ve her türlü takyitten veya borçtan arı olarak TDİ'ye iade edilmesi gereklidir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS'nin süresi içerisinde Ege Liman İşletmeleri tarafından Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na eklenen menkul varlıklar Ege Liman İşletmeleri'ne ait olacaktır. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İHDS, Ege Liman İşletmeleri'nin bu sözleşmenin şartlarını ihlal etmesi ve yazılı ihtarında bulunulmasından itibaren 60 gün içinde ihlali gidermemesi halinde feshedilebilir.

Bodrum Yolcu Limanı imtiyaz sözleşmesi

Bodrum Yolcu Limanı'na ilişkin YİD sözleşmesinin süresi 13 yıl dört aydır. YİD süresi, bir yıl dört aylık bir yatırım ve inşaat döneminden ve 12 yıllık bir işletme döneminden oluşmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (hâlihazırda Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü olarak bilinmektedir), takdiri kendisine ait olmak üzere, YİD süresinin en fazla 49 yıla çıkartılmasını onaylayabilir. YİD'nin süresinin sona ermesi üzerine, sözleşmenin süresi ancak Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ve Bodrum Liman İşletmeleri arasında bir anlaşmaya varılmasıyla uzatılabilir. İmtiyaz süresinin sona ermesi ve yenilenmemesi halinde, sözleşme şartları uyarınca liman varlıkları Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne iade edilecektir. YİD sözleşmesi uyarınca, Bodrum Yolcu Limanı'nı işleten şirket olan Bodrum Liman İşletmeleri kesin teminat vermiştir. Bodrum Liman İşletmeleri, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün önceden iznini almaksızın, üçüncü kişiler lehine liman veya tesisler üzerinde ipotek ya da tesisler üzerinde ticari işletme rehni veya sair menkul rehni tesis edemez. YİD sözleşmesi, Bodrum Liman İşletmeleri'nin, denizcilik kanunları ve rekabet kanunları gibi geçerli mevzuata riayet etmek kaydıyla, Bodrum Yolcu Limanı'nın liman hizmetlerine ilişkin tarifeleri kendi takdirleriyle belirlemesine izin vermektedir. Örneğin Bodrum Liman İşletmeleri'nin geçerli rekabet kanunlarına göre piyasada hâkim konumda olması halinde, rekabet kanunları, diğer hususların yanı sıra, Bodrum Liman İşletmeleri'nin aşırı, seçici veya yağmacı şekilde fiyatlandırma yapmamasını şart koşacaktır; ancak Bodrum Liman İşletmeleri'nin geçerli rekabet kanunları kapsamında bu tür bir hâkim konuma sahip olmaması halinde, bu kısıtlamalar uygulanmayacaktır.

Bodrum Liman İşletmeleri, işletmenin ilk yılı için Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne 125.000 ABD Doları tutarında bir arazi kullanım ücreti ödemekle yükümlü olup, bu meblağın %90'ını Hazine'ye, %10'unu ise yerel belediyeye ödemiştir. Bu ücret, ABD Doları bazında her yıl %3 oranında artmaktadır. Arazi kullanım ücretinin işletmenin her yılının başlamasından 20 gün önce nakit olarak ödenmesi gerekli olup, bu ödeme zamanında yapılmadığı takdirde gecikme cezası olarak aylık bir faiz işletilecektir. Arazi kullanım ücretinin vadesinden sonra 90 günü aşan bir süre ödenmemesi halinde, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü sözleşmeyi feshedebilecek olup, Bodrum Yolcu Limanı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne iade edilecektir. YİD sözleşmesinin Bodrum Liman İşletmeleri'nin ihlali nedeniyle feshedilmesi halinde, Bodrum Liman İşletmeleri'nin Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne karşı herhangi bir talepte bulunma hakkı olmayacaktır.

Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Bodrum Liman İşletmeleri'ni bir liman işletmecisi olarak denetleme hakkına sahiptir. Denetim sırasında tespit edilen ayıpların Bodrum Liman İşletmeleri tarafından 30 gün içerisinde giderilmemesi halinde, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü sözleşmeyi feshetme ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin kesin teminatını tutma hakkına sahip olacaktır. Bodrum Liman İşletmeleri'nin imar planını veya gerekli çevresel etki değerlendirme çalışmalarını ihlal etmesi ve bu ihlali ihtarından sonraki 30 gün içerisinde gidermemesi halinde Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü sözleşmeyi feshetme hakkına sahiptir. YİD sözleşmesi, Bodrum Liman İşletmeleri'nin iflası, aczi veya

yeniden yapılandırılması halinde de feshedilebilir. Bunlara ek olarak, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü bazı durumlarda liman işletme ruhsatını iptal etmek için mahkeme kararı alabilir. YİD projesiyle bağlantılı olarak bir çevresel etki değerlendirme incelemesi yapılmıştır ve geçerli hukukun gerekli kıldığı şekilde gelecekte de başka incelemeler yapılabilir. Bodrum Liman İşletmeleri'nin YİD sözleşmesinin süresi boyunca tüm liman tesislerine ve sistemlerine ilişkin hazar ve zayırları teminat altına almak üzere tüm rizikolar sigortası, üçüncü kişi mesuliyet sigortası, taşıma sigortası ve ikame sigorta yaptırması da gereklidir.

Bodrum Yolcu Limanı, limandaki yatırımları ve tesisleri rehnetme veya ipotek etme hakkına sahip değildir. YİD sözleşmesinin süresinin sona ermesinden veya feshinden sonra, liman tesisi Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne bedelsiz olarak iade edilecektir.

Creuers (Barselona) imtiyaz sözleşmesi

Creuers, iki adet 27 yıllık liman işletme imtiyazının (otuz yıla uzama potansiyeli ile) %100'üne ve Barselona Yolcu Limanı'ndaki yolcu gemisi terminallerinin her yıl yenilenen işletme ruhsatına sahiptir.

Dünya Ticaret Merkezi (WTC) rıhtımının (N, S ve E Terminalleri) liman işletme hakları 2026 yılında sona erecektir. Creuers del Port de Barcelona ile BLİ arasında 29 Temmuz 1999 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("**Creuers WTC İHDS**") uyarınca, Creuers 27 yıllık işletme dönemi boyunca Barselona'daki Dünya Ticaret Merkezi rıhtımında, deniz limanı niteliğindeki tamamlayıcı ticari faaliyetlerin geliştirilmesinin yanı sıra Barselona Yolcu Limanı'nın turistik yolcu gemisi trafiğine ilişkin liman hizmetlerinin yönetimini üstlenmiştir. Ancak bu imtiyaz süresi, i) Creuers'in liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi ve ii) Creuers'in uzayan dönemde turistik yolcu gemilerine liman hizmetleri vermeye devam etmesi şartıyla kendiliğinden üç yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu iki koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 30 yıl olarak düşünülmektedir. Creuers imtiyaz süresi boyunca Dünya Ticaret Merkezi rıhtımının Kuzey ve Güney terminallerinin bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumludur. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları BLİ'ye teslim edilecektir.

Adossat rıhtımının (A ve C Terminalleri) liman işletme hakları ise 2030 yılında sona erecektir. Creuers ile BLİ arasında 28 Mayıs 2003 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("**Creuers Adossat İHDS**") uyarınca Creuers, 27 yıllık işletme dönemi boyunca Barselona'daki Adossat rıhtımında, deniz limanı niteliğinde tamamlayıcı ticari faaliyetlerin geliştirilmesinin yanı sıra Barselona Yolcu Limanı'nın turistik yolcu gemi trafiğine ilişkin liman hizmetlerinin yönetimini de üstlenmiştir. Ancak bu imtiyaz süresi, i) Creuers'in liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi ve ii) Creuers'in uzayan dönemde turistik yolcu gemilerine liman hizmetleri vermeye devam etmesi şartıyla kendiliğinden üç yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu iki koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 30 yıl olarak düşünülmektedir. Creuers imtiyaz süresi boyunca Adossat Rıhtımının Terminal A, Terminal B ve Terminal C'nin bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumludur. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları Barselona Liman İdaresi'ne teslim edilecektir.

Adossat rıhtımındaki B Terminalinin ise işletme ruhsatı son 13 yılda yıllık olarak yenilenmiş ve mevcut liman otorite ruhsatı 2016'ya uzamıştır. 2014 yılında, Terminal B için sabit imtiyaz ücreti 360.000 Avro ve yolcu başına ilave ücret 0,09 Avro'dur. 2014 yılında Terminal B'den geçen yolcuların sayısı 189.855'tir ve toplam yolcuların %12'sine tekabül etmektedir.

Creuers (Málaga) imtiyaz sözleşmesi

Cruceros Málaga ile Malaga Liman İdaresi arasında 9 Temmuz 2008 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi ("**Malaga Levante İHDS**") kapsamında Cruceros Málaga, Malaga Limanı'ndaki Terminal Levante'nin işletilmesi ve 30 yıl boyunca kullanılabilmesi için idari bir imtiyaz sahibidir. Ancak bu imtiyaz süresi, Cruceros Málaga'nın liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi halinde kendiliğinden beş yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 35 yıl olarak düşünülmektedir. Cruceros Málaga imtiyaz süresi boyunca yolcu hizmetleri ile terminal kullanımı ve bagaj hizmetleri sağlayacak ve Terminal Levante'nin bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumlu olacaktır. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları Malaga Liman İdaresi'ne teslim edilecektir.

Cruceros Málaga ile Malaga Liman İdaresi arasında 11 Aralık 2011 tarihinde imzalanan İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi (**Malaga Palmeral İHDS**) kapsamında Cruceros Málaga, Malaga Limanı'ndaki Terminal El Palmeral'ın işletilmesi ve 30 yıl boyunca kullanılabilmesi için idari bir imtiyaz sahibidir. Ancak bu imtiyaz süresi, Cruceros Málaga'nın liman imtiyazında düzenlenen tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi halinde kendiliğinden beş yıl süreyle uzayacaktır. Bu nedenle, bu koşula tabi olarak, imtiyaz süresi 35 yıl olarak düşünülmektedir. Cruceros Málaga imtiyaz süresi boyunca yolcu hizmetleri ile terminal kullanımı ve bagaj hizmetleri sağlayacak ve Terminal El Palmeral'ın bakımından ve liman teçhizatının iyi ve çalışır durumda bulunmasından sorumlu olacaktır. Sözleşme süresinin sona ermesinin ardından, kullanılan gayrimenkul ve bütünleyici parçaları Malaga Liman İdaresi'ne teslim edilecektir.

Adria-Bar Limanı imtiyaz sözleşmesi

JSC Bar, 2043'te sona ermek üzere 30 yıllığına Adria-Bar Limanını işletme imtiyazına sahiptir. Mülkiyetin ilk üç yılında, Grup'un hisse devir sözleşmesinde ana hatları verilen bazı yatırım programlarını ve sosyal programları uygulaması ve bu dönemde sermaye giderleri için 13,5 milyon Avro yatırım yapması gereklidir. Grup, mülkiyetin ilk yılında, sosyal program kapsamında yerel ve ulusal düzenleyici kurumlara ve sendikalara danışarak, çalışanların eğitimi ve azaltılması için bir program geliştirmiş olup, bu program tamamlanmak üzeredir.

Adria-Bar Limanında sunulan hizmetlere ilişkin tarifeler, Karadağ liman idaresi ile yapılan imtiyaz sözleşmesinin şartları uyarınca düzenlenmekte olup bu tarifeler pazar fiyatlarının altında olabilmektedir ve azami fiyatlar enflasyona uyarlanmaktadır.

Lizbon Yolcu Limanı imtiyaz sözleşmesi

26 Ağustos 2014 tarihinde, konsorsiyum Lizbon Yolcu Limanı'na ilişkin olarak 2049 yılında sona erecek bir YİD sözleşmesi imzalanmıştır.

İhale şartları arasında, yeni yolcu gemisi terminalinin inşaatının tamamlanması için 22 milyon Avro tutarında yatırım yapma taahhüdünde bulunulması ve yeni yolcu gemisi terminali tamamen faaliyete alındıktan sonra yolcu hacminin yıllık en az 550.000 olması yer almaktadır. Lizbon Liman İdaresi (Administracao do Porto de Lisboa, S.A.) ile Lisbon Cruise Terminals, Lda. (konsorsiyum üyeleri tarafından kurulan holding şirketi) arasındaki imtiyaz sözleşmesi 18 Temmuz 2014 tarihinde imzalanmıştır ve imtiyaz alanının Lizbon Liman İdaresi tarafından Lisbon Cruise Terminals, Lda'ya fiziksel teslimi 26 Ağustos 2014 tarihinde gerçekleşmiştir.

İhalenin şartları uyarınca gelecekteki inşaat taahhüdü 22 milyon Avro olarak öngörülmektedir.

Lizbon'daki yatırım harcamaları ile Lizbon Yolcu Terminali içerisindeki mevcut tüm küçük ve yetersiz yolcu limanı terminal binaları, gelişmiş ve modern terminal binalarına dönüştürülecektir. Lizbon Yolcu Terminali, hali hazırda yolcu kapasitesi bakımından küçük yolcu gemileri ile sınırlıdır; çünkü mevcut terminal binası daha geniş araçların girişine imkân vermemektedir. Terminal binasının tamamlanmasıyla, Lizbon Yolcu Limanı'na gelen yolcu kapasitesinin de artması beklenmektedir. Yeni terminalin inşaatı tamamlandıktan sonra, mevcut üç terminal kapatılacaktır.

Global Liman'ın söz konusu taahhüt tutarı içerisindeki payı Lizbon Yolcu Limanı'nda sahip olduğu doğrudan ve dolaylı toplam pay oranı olan %46,2'i ile sınırlıdır. Bu pay oranının %40'lık kısmı doğrudan Global Liman'a aitken geri kalan %6,2'si BPI'nin Creuers'de sahip olduğu %100'lük pay üzerinden Global Liman'ın BPI'de sahip olduğu %62 oranındaki pay nedeniyle dolaylı olarak Global Liman'a aittir. Her ne kadar 18-20 milyon Avro yatırım harcamasının, %46,2'si doğrudan/dolaylı olarak Global Liman'ın taahhüdü olsa da, inşaat projesinin maliyetinin %60'ı dış kaynaklardan finanse edileceği için Global Liman'ın taahhüdünün sermaye gerektiren tutarı yaklaşık olarak 3-4 milyon Avro'dur. Lizbon Yolcu Limanı an itibariyle dışarıdan finansman arayışındadır ve iki büyük Avrupa bankasıyla şartlar hakkında ayrıntılı görüşmelere başlamıştır.

Finansal Kiralama Sözleşmeleri

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı Römorkörüne ilişkin Finansal Kiralama Sözleşmeleri

Ege Liman İşletmeleri 25 Haziran 2014 tarihinde toplam 5,6 milyon Avro tutarındaki bir römorkörün alımını finanse edebilmek için Garanti Finansal ile 72 ay vadeli bir finansal kiralama sözleşmesi akdetmiştir. Finansal Kiralama Sözleşmesi'ndeki anapara 72 taksitte geri ödenecektir. Ege Liman İşletmeleri'nin römorkörü Garanti Finansal'dan 15 Mayıs 2020 tarihinde 2.912 Avro'ya satın alma opsiyonu bulunmaktadır. Garanti Finansal'ın izni olmaksızın satılamayacak veya devredilemeyecek olan römorkör Garanti Finansal'ın lehtar olduğu bir poliçeyle sigorta ettirilmiştir. Ege Liman İşletmeleri finansal kiralama sözleşmesinin süresi boyunca poliçedeki sigorta primlerini ödemeyi kabul etmiştir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı Ekipmanına ilişkin Finansal Kiralama Sözleşmesi

Ege Liman İşletmeleri, 15 Ekim 2014 tarihinde Garanti Finansal ile toplam 46.267,25 ABD Doları tutarında ekipman ve aksesuarların alımını finanse etmek için finansal kiralama sözleşmesi imzalamıştır. Finansal kiralama sözleşmesi bedeli 36 taksit halinde ödenecektir. Ege Liman İşletmeleri'nin 20 Kasım 2017 tarihinde bu ekipmanı Garanti Finansal'dan 750 ABD Doları karşılığında alım hakkı bulunmaktadır. Global Yatırım Holding, Ege Liman İşletmeleri'nin söz konusu finansal kiralama yükümlülüklerinin teminatı olarak 51.000 ABD Doları tutarı için müteselsil kefil olmuştur.

Port Akdeniz-Antalya Limanı Römorkörüne ve Forkliftine ilişkin Finansal Kiralama Sözleşmesi

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri 28 Ağustos 2010 tarihinde toplam 2,04 milyon ABD Doları tutarındaki bir römorkörün alımını finanse edebilmek için Garanti Finansal 62 aylık bir finansal kiralama sözleşmesi akdetmiştir. Finansal kiralama sözleşmesindeki anapara 60 taksitte geri ödenecektir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin 4 Eylül 2015 tarihinde römorkörü Garanti Finansal'dan 1.000 ABD Doları karşılığında satın alma opsiyonu bulunmaktadır. Garanti Finansal'ın izni olmaksızın satılamayacak veya devredilemeyecek olan römorkör, Garanti Finansal'ın lehtar olduğu bir poliçeyle sigorta ettirilmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri finansal kiralama sözleşmesinin süresi boyunca poliçedeki sigorta primlerini ödemeyi kabul etmiştir.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri bir forkliftin finansal kiralama için 3 Mayıs 2013 tarihinde Burgan Finansal Kiralama A.Ş. ile Bali Orman Ürünleri Gemi Acentalığı Liman Hizmetleri Lojistik Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'nin akdetmiş olduğu 49 ay vadeli bir finansal kiralama sözleşmesi kapsamındaki hak ve yükümlülüklerini 1 Temmuz 2013 tarihinde üstlenmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri 2 Haziran 2017 tarihine kadar eşit taksitler halinde geriye kalan 284.519 ABD Doları tutarındaki anaparayı ödemekle yükümlüdür. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin ayrıca forklifti Burgan Finansal Kiralama A.Ş.'den 30 Haziran 2017 tarihinde veya daha sonra belli koşulların yerine getirilmiş olması şartıyla 236 ABD Doları karşılığında (KDV dâhil) satın alma opsiyonu bulunmaktadır.

Kredi Sözleşmeleri

Bodrum Yolcu Limanı yatırımlarının finansmanı için akdedilen kredi sözleşmeleri

Bodrum Yolcu Limanı'na yapılan ek yatırımların miktarı 2008 yılında 1,3 milyon ABD Doları, 2009 yılında 2,2 milyon ABD Doları ve 2010 yılında 2,4 milyon ABD Doları olup bu yatırımların bir kısmı Garanti Bankası'yla 8 Ağustos 2009 tarihinde akdedilen beş yıllık 2,0 milyon ABD Doları tutarındaki kredi sözleşmesinden finanse etmiştir.

2011, 2012, 2013 ve 2014 yılının son altı ayında, Bodrum Liman İşletmeleri, Bodrum Yolcu Limanı'na sırasıyla 1,5 milyon ABD Doları, 0,04 milyon ABD Doları, 0,7 milyon ABD Doları ve 0,02 milyon ABD Doları tutarında yatırım yapmıştır.

Bodrum Liman İşletmeleri, 6 Ağustos 2009 tarihli bir kredi sözleşmesi uyarınca ("**Bodrum Liman Yatırımları Kredisi**") Garanti Bankası'ndan alınan beş yıl vadeli, 2,0 milyon ABD Doları tutarında kredi ile bu yatırımları kısmi olarak finanse etmiştir. Bodrum Limanı Yatırımları Kredisi'nin vadesi beş yıldır ve faiz oranı yılda iki kez ödenmek üzere %7,95'tir.

Bodrum Liman İşletmeleri, 9 Haziran 2011 tarihli bir kredi sözleşmesi uyarınca Garanti Bankası'ndan beş yıl vadeli, 1,3 milyon ABD Doları tutarında kredi ile römorkörün satın alınmasını kısmi olarak finanse etmiştir. Bu kredinin vadesi beş yıldır ve faiz oranı yılda iki kez ödenmek üzere %7,75'tir.

Creuers yatırımlarının finansmanı için kredi sözleşmeleri

30 Eylül 2014 tarihinde, BPI Creuers'teki kalan %57'ye tekabül eden ve Creuers'i tamamen BPI'nin kontrolü altında sokan payları da Vapores Suardiaz (%34) ve World Duty Free Group'dan (%23) satın almıştır. Bu son pay alımı Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), Banco Santander (Santander), CaixaBank (Caixa) ve Demir-Halk Bank (Nederland) (DHB) isimli dört bankanın konsorsiyumu tarafından finanse edilmiştir. BPI bu konsorsiyumdan 60,3 milyon Avro tutarında ve EURIBOR+%4 oranında faizli kredi almıştır.

Fikrî Mülkiyet

“Port Akdeniz-Antalya” logosu, 2007/26836 tescil numarasıyla koruma süresi 17 Mayıs 2007 tarihinden başlamak üzere 10 yıl boyunca Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin markası olarak 2 Mayıs 2008 tarihinde tescil edilmiştir. 2003/18956 tescil numaralı “EGEPORTS” markası 20 Ekim 2004 tarihinde Ege Liman İşletmeleri adına tescil edilmiş ve 21 Temmuz 2013 tarihinden başlamak üzere 10 yıl için yenilenmiştir. 2006/13939 tescil numaralı “ege ports” logosu koruma süresi 6 Nisan 2006 tarihlerinden başlamak üzere 10 yıl boyunca Ege Liman İşletmeleri'nin markası olarak 9 Ekim 2008 tarihinde tescil edilmiştir. “Bodrum Cruise Port” logosu ise, koruma tarihi 11 Ekim 2010 tarihinden başlamak üzere 10 yıl boyunca Bodrum Liman İşletmeleri'nin markası olarak 4 Şubat 2013 tarihinde tescil edilmiştir.

“GPH” logosu koruma süresi 19 Ağustos 2010 tarihinden başlamak üzere on yılına 21 Şubat 2012 tarihinde Global Liman'ın markası olarak tescil edilmiştir ve 2010/36307 numaralı “Global Ports Holding” logosu 7 Ocak 2014 tarihinde tescil edilmiştir. Ayrıca 2010/36308 başvuru numaralı “global ports” ve 2010/36309 başvuru numaralı “global liman işletmeleri” logoları, sırasıyla 8 Eylül 2014 ve 24 Eylül 2014 tarihlerinde Global Liman adına tescil edilmiştir. Ancak söz konusu markalara karşı dava açılmış olup dava süreci devam etmektedir.

22 Ağustos 2014 tarihinde Global Liman “Antalyaglobalrun”, “Barcelonaglobalrun”, “Barglobalrun”, “Bodrumglobalrun”, “globalrun” ve “kusadasiglobalrun” için marka başvurularında bulunmuş olup TPE'nin inceleme ve değerlendirme süreci devam etmektedir.

Sigorta

Grup, hem Loan Market Association'ın sigorta şartlarına hem de Türkiye'deki genel iş uygulamalarına uygun olarak varlıklarını ve çalışanlarını teminat altına alan sigorta poliçelerine sahiptir. Global Liman yönetimi, poliçe şartlarının ve sigorta limitlerinin uygun olduğuna inanmaktadır. Sigortalanan riskler, yangın, yıldırım, sel, hırsızlık, barbarlık, terör, deniz kirlenmesi ve genel sorumluluk risklerini kapsamaktadır. Grup ayrıca sigortalanan gayrimenkule yatırılan sermaye miktarına kadar deprem sigortası da yaptırmaktadır. Bunlara ek olarak, Grup, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı için 10,0 milyon ABD Dolarına ve Port Akdeniz-Antalya Limanı için 60,0 milyon ABD Dolarına kadar zararları teminat altına almak için terminal operatörü sorumluluk sigortasına da sahiptir.

Grup'un mevcut proje finansmanı kredilerine uygun sigorta poliçeleri de bulunmaktadır. Ancak bu krediler tam olarak geri ödendiklerinde, Grup'un bu sigorta poliçelerini mevcut seviyelerde tutma yükümlülüğü kalmamaktadır. Grup'un stratejisi, mevcut sigorta teminatı seviyesini korumak olsa da, bunu yapacağına dair bir güvence verilememektedir.

7.5. İhraçının rekabet konumuna ilişkin olarak yaptığı açıklamaların dayanağı:

Ticari liman ve yolcu limanı işletmeciliği sektörlerine ve Grup'un ortaklarına, müşterilerine ve rakiplerine ilişkin İzahname'de yer alan bazı bilgiler; iç rapor ve çalışmalar ile pazar araştırması, sanayiye ilişkin yayınlar, halka açık bilgiler ve diğer üçüncü kişi kaynaklardan yola çıkarak elde edilmiştir.

İzahname'nin uluslararası deniz taşımacılığı sektörü hakkında bilgi verilen kısımlarında Dünya Ekonomik Durum ve Beklentiler Raporu ve UNCTAD Ticaret ve Kalkınma Raporu, UNCTAD Deniz Ticareti Değerlendirmesi 2013 ve 2014 Raporu ve Qinetiq, Küresel Denizcilik Eğilimleri raporları kullanılmıştır.

İzahname'nin Türkiye deniz taşımacılığı sektörü hakkında bilgi verilen kısımlarda Türk Liman İşletmeleri Birliği, Liman açıklamaları, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri, Economist Intelligence Unit verileri, EIU ve Dünya Bankası Göstergeleri, Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği verileri, TÜİK verileri, Dünya Bankası göstergeleri kullanılmıştır.

Uluslararası kruvaziyer sektörüne genel bakış kısmında Cruise Market Watch - Cruise Pulse™ and Port Pulse™ veritabanları, Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation & plc, NCL Corporation Ltd., CLIA, The Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) ve DVB Bank verileri, Seatrade Insider verileri, mevcut ve tahmini kruvaziyer sektörüne ilişkin olarak Barselona Limanı analizinde G.P. Wild (International) raporu, kruvaziyer sektör haberleri ve Avrupa Kruvaziyer Konseyi verilerinden faydalanılmıştır.

7.6. Personelin ihraççıya fon sağlamasını mümkün kılan her türlü anlaşma hakkında bilgi:

Yoktur.

7.7. Son 12 ayda finansal durumu önemli ölçüde etkilemiş veya etkileyebilecek, işe ara verme haline ilişkin bilgiler:

Yoktur.

8. GRUP HAKKINDA BİLGİLER

8.1. İhraççının dâhil olduğu grup hakkında özet bilgi, grup şirketlerinin faaliyet konuları, ihraççıyla olan ilişkileri ve ihraççının grup içindeki yeri:

Şirket, konsolidasyona tabi bağlı ortaklıkları, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri, Bodrum Liman İşletmeleri, JSC Bar ve BPI ile birlikte bir grup oluşturmaktadır.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Antalya ilinde bulunan Antalya Limanı'nın işletmecisidir. Ege Liman İşletmeleri Aydın, Kuşadası'nda bulunan Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın işletmecisidir. Bodrum Liman İşletmeleri Muğla, Bodrum'da bulunan Bodrum Yolcu Limanı'nın işletmecisidir. JSC Bar Karadağ'ın Bar ilinde bulunan Adria-Bar Ticari Limanı'nın işletmecisidir. BPI ise İspanya'nın Barselona şehrinde bulunan Barselona Yolcu Limanı'nın işletmecisi olan Creuers del Port de Barcelona, S.A.'nın %100 oranında hissesine sahip olan yatırım şirketidir. Global Liman'ın bağlı ortaklıkları olan söz konusu şirketlerin faaliyetleri, İhraççı ile ilişkileri ve İhraççı'nın grup içerisindeki yerine ilişkin detaylı bilgi İzahname'nin 7.1.1. numaralı bölümünde yer almaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin pay sahipleri Şirket ve TDİ olup Şirket'in pay sahipliği oranı %99,9'dur. TDİ'nin yalnızca bir adet payı bulunmaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla Ege Liman'ın pay sahipleri Şirket, RCCL ve TDİ olup Global Liman'ın pay sahipliği oranı %72,5, RCCL'nin pay sahipliği oranı ise %27,49'tur. TDİ'nin yalnızca bir adet payı bulunmaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla Bodrum Liman İşletmeleri'nin pay sahipleri Şirket, Yüksel Çağlar ve Setur olup Şirket'in pay sahipliği oranı %60, Yüksel Çağlar'ın pay sahipliği oranı %30 ve Setur'un pay sahipliği oranı ise %10'dur.

İzahname tarihi itibarıyla Karadağ Borsası'na kote ve halka açık bir şirket olan JSC Bar'ın pay sahipleri Şirket ve diğer halka açık payların malikleri olup Şirket'in pay sahipliği oranı %64,5'tir. Geriye kalan %35,5 oranındaki paylar halka açık paylardır.

İzahname tarihi itibarıyla BPI'nin pay sahipleri Şirket ve RCCL olup Şirket'in pay sahipliği oranı %62 ve RCCL'nin pay sahipliği oranı ise %38'dir.

İzahname tarihi itibarıyla Global Liman'ın pay sahibi Global Yatırım Holding olup pay sahipliği oranı %100'dür. Global Yatırım Holding'in faaliyet konusu; finans, enerji, altyapı ve gayrimenkul alanında kurulmuş veya kurulacak olan şirketlerin sermaye ve yönetimine katılarak bunların yatırım, finansman ve organizasyon ve yönetim meselelerini toplu bir bünye içerisinde ekonomik dalgalanmalara karşı yatırım güvenilirliğini arttırmak ve böylece bu şirketlerin sağlıklı şekilde ve millî ekonominin gereklerine uygun olarak gelişmelerini ve devamlılıklarını teminat altına almak ve bu amaca uygun ticari, sınai ve mali girişimlerde bulunmaktır.

8.2. İhraçının doğrudan veya dolaylı önemli bağlı ortaklıklarının dökümü:

Şirket'in bağlı ortaklıklarına ilişkin bilgiler aşağıda temin edilmiştir:

Ticaret Unvanı	Kurulduğu Ülke ve Merkezi	Faaliyetleri	İştirak Payı ve Sahip Olunan Oy Hakkı	Sermaye Tutarı (TL)	Sermaye Taahhüdü (Ödenmemiş Sermaye Tutarı)	Yedekleri (TL)	Esas Faaliyet Kârı*
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	Türkiye - Antalya	Liman İşletmeciliği	%99,9 - %99,9	22.050.000	--	12.525.585	41.346.026
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Türkiye - Aydın	Liman İşletmeciliği	%72,5 - %72,5	7.250.000	--	5.771.151	22.097.412
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	Türkiye - Muğla	Liman İşletmeciliği	%60 - %60	18.000.000	--	--	(1.003.978)
Container Terminal and General Cargo JSC-Bar	Karadağ - Bar	Liman İşletmeciliği	%64,5 - %64,5	200.970.359 ⁽¹⁾	--	70.518 ⁽¹⁾	(4.183.843)
Barcelona Port Investments SL	İspanya - Madrid	Liman İşletmeciliği	%62 - %62	8.949.799 ⁽¹⁾	--	--	4.486.580 ⁽²⁾
Creuers del Port de Barcelona, S.A.	İspanya - Barselona	Liman İşletmeciliği	%62 - %62	8.476.376 ⁽¹⁾	--	--	3.584.979 ⁽²⁾
Cruceros Málaga, S.A.	İspanya - Malaga	Liman İşletmeciliği	%49,6 - %49,6	21.719.390 ⁽¹⁾	--	--	491.222 ⁽²⁾
Global Depolama A.Ş.	Türkiye - İstanbul	Depolama Hizmetleri	%100 - %100	50.000	--	--	-6.596
Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş. ⁽³⁾	Türkiye - İstanbul	Gayrimenkul Yatırımları	%79,00 - %0	100.000	--	--	--
Randa Denizcilik San. ve Tic. Ltd. Şti. ⁽⁴⁾	Türkiye - Antalya	Deniz Taşıtı Aracı Ticareti	%99,99 - %99,99	250.000	--	--	--

*31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla.

- (1) 1 Euro 2,8207 TL döviz kuru kullanılarak TL'na çevrilmiştir. Bu kur, 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yıl için TCMB'nin ilan ettiği yılsonu Euro döviz kurudur.
- (2) 31 Aralık 2014 tarihi itibarı ile yılsonu finansallarda yer alan esas faaliyet kârı rakamı Barcelona Port Investments SL şirketi içerisinde konsolide olarak verilmiştir.
- (3) Torba, 4 Ocak 2008 tarihi itibarıyla kayyum atanması ve kontrolün Grup'tan çıkması nedeniyle bu tarihten başlayarak konsolidasyon kapsamından çıkarılmıştır.
- (4) Randa, 17 Şubat 2011'de Global Liman tarafından 10.000 Avro karşılığında Global Liman'dan satın alınmıştır. 31 Aralık 2012, 2013 ve 2014 tarihleri itibarıyla, Randa gayriaktif olup konsolidasyon dışında bırakılmıştır.

9. MADDİ DURAN VARLIKLAR HAKKINDA BİLGİLER

9.1. İzahname’de yer alması gereken son finansal tablo tarihi itibarıyla ihraççının finansal kiralama yolu ile edinilmiş bulunanlar dâhil olmak üzere sahip olduğu ve yönetim kurulu kararı uyarınca ihraççı tarafından edinilmesi planlanan önemli maddi duran varlıklara ilişkin bilgi:

Son finansal tablo tarihi itibarıyla Şirket’in sahip olduğu önemli duran varlıklar aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Sahip Olunan Maddi Duran Varlıklara İlişkin Bilgiler								
Cinsi	Edinildiği Yıl	m ²	Mevkii	Net Defter Değeri (TL)	Kullanım Amacı	Kiraya Verildi ise Kiralayan Kişi/ Kurum	Kira Dönemi	Yıllık Kira Tutarı (TL)
BİNALAR								
Merkez Depo	1991	5.947	Bar - Karadağ	3.243.109	Depo	-	-	-
Depo no:1	1991	4.275	Bar - Karadağ	2.039.895	Depo	-	-	-
Depo no:2	1991	4.275	Bar - Karadağ	2.039.895	Depo	-	-	-
Depo no:4	1991	5.463	Bar - Karadağ	2.931.177	Depo	-	-	-
Depo no:5	1991	4.275	Bar - Karadağ	2.331.309	Depo	-	-	-
Depo no:14	1991	8.382	Bar - Karadağ	4.571.001	Depo	-	-	-
Depo no:23	1991	8.382	Bar - Karadağ	4.571.001	Depo	-	-	-
Depo no:19	1991	7.164	Bar - Karadağ	4.199.791	Depo	-	-	-
Depo no:24	1991	8.382	Bar - Karadağ	4.571.001	Depo	-	-	-
Depo no:18	1991	7.164	Bar - Karadağ	3.906.782	Depo	-	-	-
Depo no:17	1991	5.947	Bar - Karadağ	3.486.342	Depo	-	-	-
Depo no:25	1991	7.164	Bar - Karadağ	4.199.791	Depo	-	-	-
Kereste terminali	1993	21.213	Bar - Karadağ	8.676.149	Kereste Terminali	-	-	-
YERALTI YERÜSTÜ DÜZENLEMELERİ								
Liman yeraltı ve yerüstü düzenlemeleri	1991	1.456	Bar - Karadağ	21.226.769	-	-	-	-
ARAZİLER								
Arazi	2009	11.911,8	Bar - Karadağ	2.519.960	-	-	-	-
MAKİNA VE CİHAZLAR								
Yolcu köprüsü ve Köruk	2011	-	Barselona - İspanya	1.988.730	Makine Ekipman	-	-	-
ARAÇLAR								
Römorkör Tekne	2014	-	Kuşadası - Aydın	16.152.878	Deniz Aracı	-	-	-
Deniz Aracı Römorkör - İxus	2014	-	Antalya	6.839.956	Deniz Aracı	-	-	-
Gottwald mobil liman vinci G-HMK 7608	2011	-	Antalya	6.672.274	Makine Ekipman	-	-	-
Gottwald mobil liman vinci G-HMK 6407	2010	-	Antalya	4.877.440	Makine Ekipman	-	-	-
Gottwald mobil liman vinci G-	2006	-	Antalya	3.956.612	Makine Ekipman	-	-	-

HMK 300 E								
Deniz Aracı Römorkör - Portakdeniz 1	2007	-	Antalya	2.019.243	Deniz Aracı	-	-	-
Stacker SMV 4531	2006	-	Antalya	904.691	Makine Ekipman	-	-	-
Stacker Kalmar DRF450 -60S5	2011	-	Antalya	732.687	Makine Ekipman	-	-	-
Stacker Kalmar DRF450 -60S5	2011	-	Antalya	598.031	Makine Ekipman	-	-	-
Stacker Kalmar DRF450 -60S5	2010	-	Antalya	597.350	Makine Ekipman	-	-	-
Boş Konteyner İstif Makinası SMV ECB 90	2013	-	Antalya	591.694	Makine Ekipman	-	-	-
Forklift Kalmar 33 Tonluk	2012	-	Antalya	539.515	Makine Ekipman	-	-	-
Gottwald mobil liman vinci G- HMK 6407	2007	-	Antalya	536.221	Makine Ekipman	-	-	-
Forklift Kalmar 33 Tonluk	2012	-	Antalya	526.254	Makine Ekipman	-	-	-
Stacker Fantuzzi	2013	-	Antalya	502.217	Makine Ekipman	-	-	-
Deniz Aracı Römorkör - Three Angel	2009	-	Bodrum - Muğla	2.439.366	Deniz Aracı	-	-	-

Son finansal tablo tarihi itibarıyla Şirket'in edinilmesi planlanan maddi duran varlıkları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Edinilmesi Planlanan Maddi Duran Varlıklara İlişkin Bilgiler						
Cinsi	Edinileceği Yıl	m²	Mevkii	Yapılan Ödemeler (TL)	Yapılacak Ödemeler (TL)	Kullanım Amacı
Makine Ekipman	2015	--	Bar – Karadağ	--	9.500.000	Makine Ekipman
Makine Ekipman	2016	--	Bar – Karadağ	--	9.500.000	Makine Ekipman
Altyapı yatırımları	2015	--	Antalya	--	4.350.000	Yeraltı Yerüstü Düzenlemeleri
Yeni Makine Ekipman alımı ve renovasyon	2015	--	Antalya	--	2.850.000	Makine Ekipman

Son finansal tablo tarihi itibariyle Şirket'in finansal ya da faaliyet kiralaması yoluyla edinilen maddi duran varlıkları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Finansal ya da Faaliyet Kiralaması Yoluyla Edinilen Maddi Duran Varlıklara İlişkin Bilgiler					
Cinsi	Kira Dönemi	Kiralama Süresi Sonunda Kiralananın Kime Ait Olacağı	Yıllık Kira Tutarı (TL)	Kullanım Amacı	Kimden Kiralandığı
Deniz Aracı Römorkör – Alexander the Great	60 ay	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	1.091.478	Deniz Aracı	Garanti Finansal
Forklift Hyster 32 Tonluk	50 ay	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	188.374	Makine Ekipman	Burgan Finansal Kiralama A.Ş.
Deniz Aracı Römorkör - İxus	72 ay	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	868.665	Deniz Aracı	Garanti Finansal
Forklift Kalmar	60 ay	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	242.740	Makine Ekipman	Garanti Finansal
Sistem panosu	56 ay	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	19.968	Makine Ekipman	Garanti Finansal
Deniz Aracı Römorkör – Palaemon	72 ay	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	1.987.886	Makine Ekipman	Garanti Finansal
Güvenlik ekipmanı	36 ay	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	75.365	Makine Ekipman	Garanti Finansal
Bilişim teknoloji ekipmanları	36 ay	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	33.666	Makine Ekipman	Garanti Finansal
Güvenlik ekipmanı	36 ay	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	141.405	Makine Ekipman	Garanti Finansal

9.2. İhraççının maddi duran varlıklarının kullanımını etkileyecek çevre ile ilgili tüm hususlar hakkında bilgi:

Çevre mevzuatı

Liman işletmecileri, hava ve suya madde tahliye edilmesine, tehlikeli maddelerin ve atıkların yönetimine ve imhasına, kirlenmiş sahaların temizlenmesine ve doğal hayatın korunmasına ilişkin olanlar da dâhil olmak üzere, çevrenin korunması hakkındaki kanunlara, düzenlemelere ve diğer şartlara tabidirler. Çevrenin korunmasını düzenleyen temel düzenleme, (yukarıda açıklanan) Çevre Kanunu'dur. Çevre Kanunu, çevrenin korunması için uygulanacak önlemlerin ve bu şartlara uyulmamasının sonuçlarının genel çerçevesini sunmaktadır. Bir tüzel kişinin faaliyetlerini bu kanuna aykırı şekilde yürütmesi halinde, bu tüzel kişinin faaliyetleri durdurulabilir ya da bu tüzel kişiye ceza uygulanabilir. İlgili makamın kontrolleri sırasında yanlış veya yanıltıcı bilgi sunan kişiler altı aydan bir yıla kadar hapis cezasına çarptırılır. Çevre Kanunu'nda genel yükümlülükler ek olarak limanlara özel hükümler de bulunmaktadır. Dolayısıyla limanlar, Çevre Kanunu'nda yer alan Madde 11 uyarınca, liman faaliyetlerinden kaynaklanan kirliliği engellemek için gerekli önlemleri almak ve atık toplamak, depolamak, taşımak ve bertaraf etmek için gerekli önlemleri almak ve tesisler yapmak veya yaptırmakla yükümlüdürler. İlgili makamların denetimleri, 21 Kasım 2008 tarihli ve 27061 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çevre Denetimi Yönetmeliği'ne göre gerçekleştirilir ve ihlal halinde, 3 Nisan 2007 tarihli ve 26482 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çevre Kanununa Göre Verilecek İdari Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmelik hükümleri uyarınca ceza verilecek ve tahsil edilecektir. ÇED Yönetmeliği, çevresel etki değerlendirmesinin yapılması gerekli olan projelere uygulanarak çevresel etki raporlarının çeşitli türlerini, bu raporların içeriklerini, çevresel etki değerlendirmesi sürecinde geçerli olan idari ve teknik esas ve usulleri, çevresel etki değerlendirmesi sürecinin çevresel yönetime etkin ve kapsamlı bir şekilde uygulanması ve kurumsal yapının güçlendirilmesi için gerekli eğitimleri düzenlemektedir. Yönetmelik, kapsamı dâhilindeki tüzel kişilerin faaliyetlerine başlamadan ya da mevcut faaliyetlerinde herhangi bir değişiklik veya kapasite artırımı yapmadan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın

onayını almalarını gerekli kılmaktadır. "Çevresel etki değerlendirmesi olumlu" kararı alınmaksızın başlanan faaliyetler Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, "ÇED Gerekli Değildir" kararı alınmaksızın başlanan faaliyetler ise mahallin en büyük amiri tarafından süre verilmeksizin durdurulur. Buna ek olarak, Çevre Kanunu'nda yer alan Madde 20(e) uyarınca, ÇED sürecine başlamadan veya bu süreci tamamlamadan inşaata başlayan ya da faaliyete geçenlere yapılan proje bedelinin yüzde ikisi oranında idari para cezası verilir. Cezaya konu olan durumlarda yatırımcı faaliyet alanını eski hale getirmekle yükümlüdür. Bu yönetmelik, yürürlüğe girdiği 7 Şubat 1993 tarihinden önce faaliyetlerine başlayan kuruluşlara uygulanmamaktadır. Antalya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün 7 Eylül 2011 tarihli resmi yazısına göre, Port Akdeniz-Antalya Limanı liman işletmesi faaliyeti ve gemilerin ürettiği atıkların toplandığı atık kabul tesisi ÇED Yönetmeliği kapsamında değildir. Öte yandan, T.C. Antalya Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü tarafından, 12 Ağustos 2008 tarihli ve 6793 numaralı karar ile; Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne ait "Antalya Yat Limanı'na Ait İlave Mendirek projesi" için çevresel etki değerlendirmesi gerekli değildir kararı verilmiştir. Bodrum Liman İşletmeleri'nin 7 Şubat 1993 tarihinden önce yatırım programına dâhil edilmesi ve çevresel etki değerlendirmesi raporu formatının, 23 Haziran 1997 tarihli ve 23028 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin ("Eski ÇED Yönetmeliği") yürürlüğe girdiği 23 Haziran 1997 tarihinden önce sunulması nedeniyle, Bodrum Liman İşletmeleri'nin ilk inşaatı, Eski ÇED Yönetmeliğindeki Geçici Madde 1 uyarınca Eski ÇED Yönetmeliğinin uygulanmasından muaftı. Ancak, Bodrum Liman İşletmeleri'ndeki "Bodrum Yolcu Limanı Bünyesindeki İlave Bağlama Dolfeni projesi" ek inşaatı ile ilgili olarak bir çevresel etki değerlendirmesi yapılmış ve çevresel etki değerlendirmesi olumlu kararı 22 Şubat 2011 tarihinde verilmiştir. T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü tarafından Ege Liman İşletmeleri'ne 8 Nisan 2014 tarihli karar ile; Ege Liman İşletmeleri'ne ait "Kuşadası Yolcu Limanı Geliştirme projesi" hakkında çevresel etki değerlendirmesi gerekli değildir kararı verilmiştir.

Çevre izinleri

29115 sayılı ve 10 Eylül 2014 tarihli Çevre İzin ve Lisans Yönetmeliği, Çevre Kanunu uyarınca alınması gereken çevre izinlerine ve lisanslarına ilişkin prosedürleri ve şartları düzenlemektedir. Bu yönetmelik uyarınca, Ek-1 ve Ek-2'de yer alan işletmelerin ilk olarak geçici faaliyet belgesi almaları ve daha sonra geçici faaliyet belgelerinin tarihini takip eden bir yıl içerisinde bir çevre izni ya da çevre izin ve lisans belgesi almaları zorunludur. Belirli bir tesisin faaliyetleri için gerekli olan tüm çevre izinleri (örneğin emisyon izinleri, atık su deşarj izinleri, gürültü kontrolü izinleri ve tehlikeli atık izinleri gibi), tek bir çevre izni ya da çevre izni ve lisansı kapsamında verilmektedir ve bu iznin sahibinin bu izni veya lisansın tabi olduğu ilgili çevre düzenlemelerinin şartlarının tamamına riayet etmesi zorunludur. İşletmelere verilen çevre izni veya çevre izin ve lisansı, beş yıl süre ile geçerlidir. İlgili faaliyetleri niteliği veya yeri değiştiği takdirde yeni bir izin alınması gereklidir.

Çevre izninin ya da çevre izin ve lisans belgesinin yönetmelikte belirtilen şartlarına riayet edilmemesi olumsuz sonuçlara yol açabilir. İlgili kuruluşa ihlâlini gidermesi için süre (en fazla bir yıl) tanınmasından sonra, Çevre Kanunu kapsamındaki idari yaptırımlar uygulanabilir. İhlâlin devam etmesi halinde, kuruluşun izni veya izin ve lisans belgesi iptal edilebilir.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 8 Nisan 2013 tarihinde Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'ne 8 Nisan 2018 tarihine kadar geçerli olmak üzere 921 numaralı çevre izin ve lisans belgesi verilmiştir. Bu çevre izin ve lisansın konusu hava emisyon ve atık kabul tesisini kapsamaktadır. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 11 Aralık 2012 tarihinde Ege Liman İşletmeleri'ne 11 Aralık 2017 tarihine kadar geçerli olmak üzere 557 numaralı çevre izin ve lisans belgesi verilmiştir. Bu çevre izin ve lisansın konusu atık kabul tesisini kapsamaktadır. Muğla Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından 19 Şubat 2015 tarihinde Bodrum Liman İşletmeleri'ne 19 Şubat 2016 tarihine kadar geçerli olmak üzere geçici faaliyet belgesi verilmiştir. Bu geçici faaliyet belgesinin konusu atık kabul tesisini kapsamaktadır.

Emisyon

Sanayi tesislerinin, 6 Haziran 2008 tarihli ve 26898 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği'nde ve 3 Temmuz 2009 tarihli ve 27277 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği'nde belirtilen emisyon limitlerine riayet etmesi zorunludur.

Atık Su Deşarjı

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği, yerel ve sanayi kaynaklı atık sulara ilişkin sınırlamaları ve atık suyun çevreye, denize veya kanalizasyon sistemine deşarjına ilişkin ilkeleri belirtmektedir. Şirketler, ya (i) atık su deşarjını kapsayan bir çevre izni alarak atık suyu çevreye deşarj etmek ya da (ii) bir bağlantı belgesi alarak varsa mevcut kanalizasyon sistemine bağlanmak zorundadırlar. İnşaat aşamasında ortaya çıkan tüm atık suların, Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği uyarınca yönetilmesi gereklidir. Her tesisin, bu tesisten deşarj edilen atık suyun Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nde belirtilen sınırları aşp aşmadığı önemli olmaksızın, atık su deşarjını kapsayan bir çevre izni alması zorunludur.

Gürültü Kontrolü

4 Haziran 2010 tarihli ve 27601 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği, sanayi tesislerinin neden olduğu çevresel gürültünün engellenmesine yönelik kuralları düzenlemektedir.

Atık yönetimi

İşletmeci (diğer bir deyişle lisans sahibi), inşaat ve işletme aşamasında atık yönetiminden sorumludur. 14 Mart 1991 tarihli ve 20814 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, katı atıkların depolanmasına ve imha edilmesine ilişkin esas ve usulleri düzenlemektedir. Katı atık hem ev kaynaklı atıkları hem de sanayi kaynaklı atıkları kapsamaktadır; ancak tehlikeli atıklar katı atık kavramına dâhil değildir ve Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'ne tabidir. Ev kaynaklı katı atıkların ve ev kaynaklı atık özelliği gösteren sanayi kaynaklı atıkların sanayi kaynaklı atıklardan ayrılması ve hiçbir tehlikeli madde içermemesi zorunludur.

Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, tehlikeli atıkların üretimi, toplanması, geçici olarak depolanması, taşınması, ithali, ihracı, geri kazanılması ve imha edilmesi hakkındaki esas ve usulleri düzenlemektedir. Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, tehlikeli atık elleçleme, depolama ve arıtma tesisleri inşa ederken riayet edilmesi gereken tasarım kriterlerini ve standartlarını da düzenlemektedir. Geçici veya kalıcı depolama tesisleri ve imha tesisleri için bir lisans ve tehlikeli atıklar için bir taşıma lisansı alınması zorunludur. Sadece taşıma lisansı sahibi olan ve bu tür tehlikeli atıkların taşınmasına uygun araçlar kullanan kişiler veya şirketler tehlikeli atık taşıyabilir.

30 Temmuz 2008 tarihli ve 26952 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, atık yağın üretilmesi, depolanması, taşınması ve imha edilmesi hakkındaki standartları düzenlemektedir. Atık yağlar ve atık yağın geri dönüştürülmesi, rafine edilmesi veya yeniden üretilmesiyle ortaya çıkan atıklar, doğrudan veya dolaylı olarak denize, yeraltı sularına, kanalizasyon sistemlerine veya toprağa salınamaz veya deşarj edilemez ya da buralarda değiştirilemez veya depolanamaz ve atık yağların Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliğinde düzenlenen limitleri aşacak şekilde işlenmesi yasaktır. Sadece lisanslı tesisler ticari amaçlarla atık yağları toplayabilir, imha edebilir veya satabilir.

9.3. Maddi duran varlıklar üzerinde yer alan kısıtlamalar, aynı haklar ve ipotek tutarları hakkında bilgi:

Aşağıdaki gösterilenler dışında, Global Liman'ın maddi duran varlıkları üzerinde yer alan herhangi bir kısıtlama, aynı hak veya ipotek bulunmamaktadır.

Maddi Duran Varlıklar Üzerindeki Kısıtlamalar, Aynı Haklar, İpotekler Hakkında Bilgi					
Maddi Duran Varlık Cinsi	Kısıtlamanın/ Aynı Hakkın Türü	Kimin Lehine Verildiği	Nedeni	Veriliş Tarihi	Tutarı
Deniz Aracı Römorkör – Alexander the Great	Gemi ipoteği hakkı	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Forklift Hyster 32 Tonluk	Rehin	Burgan Finansal Kiralama A.Ş.	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Deniz Aracı Römorkör - İxus	Gemi ipoteği hakkı	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Forklift Kalmar	Rehin	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Sistem panosu	Rehin	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Deniz Aracı Römorkör – Palaemon	Gemi ipoteği hakkı	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Güvenlik ekipmanı	Rehin	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Bilişim teknoloji ekipmanları	Rehin	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı
Güvenlik ekipmanı	Rehin	Garanti Finansal	Finansal kiralama	Kira başlangıç	Bedelin Tamamı

9.4. Maddi duran varlıkların rayiç/gerçeğe uygun değerinin bilinmesi halinde rayiç değer ve dayandığı değer tespit raporu hakkında bilgi:

Yoktur.

10. FAALİYETLERE VE FİNANSAL DURUMA İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

10.1. Finansal durum:

10.1.1. İhraççının izahnamede yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibariyle finansal durumu, finansal durumunda yıldan yıla meydana gelen değişiklikler ve bu değişikliklerin nedenleri:

Grup, pay sahibi olduğu sekiz limandan oluşan bir liman portföyü ile sahip olunan liman sayısı ve yolcu hacmi bakımından dünyanın en büyük özel yolcu limanı işletmecisidir (Kaynak: 2014-2015 State of the Industry Annual Report, Cruise Activities in Medcruise Ports: Statistics 2014, ilgili limanların ve/veya şirketlerin internet sayfaları, 2013 verilerine göre (erişim tarihi: 10 Nisan 2015)). Grup'un faaliyet konusu, yolcu (yolcu gemilerine, feribotlara, yatlarla ve mega yatlarla hizmet vererek) limanı ve ticari (konteyner, dökme yük ve genel yük elleçlemede uzmanlaşarak) liman işletmeciliğidir. Grup, Kuşadası, Bodrum, Barselona, Lizbon, Malaga ve Singapur'da yolcu limanları, Antalya'da yük ve yolcu karma kullanımına sahip bir liman ve Karadağ'da bir yük limanı işletmektedir.

Grup kısa zaman önce, Barselona yolcu limanı işletmesinin çoğunluk hissesini devralmıştır. Grup'un ticari liman faaliyetlerinin yıllık toplam kapasitesi yaklaşık 1.500.000 TEU ve 7,5 milyon ton genel ve dökme yüküdür. 2014 yılında, Grup'un toplam gelirlerinin %70'i ticari liman faaliyetlerinden elde edilmiştir. Grup'un yolcu limanı faaliyetlerinin yıllık toplam kapasitesi, 31 Aralık 2014 itibariyle 9.420 gemidir. 2014 yılında, Grup'un toplam gelirlerinin geri kalan %30'u da yolcu limanı faaliyetlerinden elde edilmiştir.

Grup'un ana gelir kaynağı, işlettiği limanlarda verdiği hizmetlere uyguladığı ücretlerden elde edilmektedir. Limanlar, Türkiye'deki operasyonlarında her bir yolcu gemisine yanaşma ücreti ve gemi hizmet ücreti olacak şekilde, yük ve konteyner elleçleme ücretlerini limandan geçen yük ve konteyner miktarına bağlı olarak uygulamaktadır. Limanlar ayrıca sunulan yan hizmetlerden ve gümrüksüz satış mağazaları ve marinaların kiralanmasından gelir elde etmektedir.

Segment Raporlaması

Global Liman, her bir liman faaliyet segmentinin ayrı bir raporlama segmenti oluşturduğunu düşünmektedir. Bu doğrultuda, Grup'un faaliyet gösterdiği segmentler Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Bodrum Yolcu Limanı, Adria-Bar Limanı ve BPI'dir. Grup, gelirlerini yolcu gemisi ve ticari segmentler olarak ayırarak kaydetmemektedir. Bu bölümde Grup'un "yolcu gemisi geliri" veya "ticari gelir" olarak belirttiği gelirler, Grup'un limanlarındaki ticari veya yolcu gemisi faaliyetlerine dayanılarak hesaplanmıştır. Yalnızca Port Akdeniz-Antalya Limanı hem ticari hem de yolcu faaliyetlerinden gelir elde etmektedir.

Likidite ve Sermaye Kaynakları

Geçmiş yıllarda, Grup'un likidite ihtiyaçları ağırlıklı olarak yurtiçi ve yurtdışı yeni liman alımları ve bunlar ve mevcut limanlar ile ilgili her türlü yatırım harcamasını finanse etmek ihtiyacından doğmuştur. Söz konusu dönemlerde, Grup likidite ihtiyaçlarının çoğunu banka kredileri ve esas faaliyetlerinden yarattığı özkaynakları ile finanse etmiştir. Genel olarak, Grup'un ticari müşterileri ve yolcu limanı müşterileri yaklaşık olarak yedi ila on gün öncesinden ödemelerini gerçekleştirmektedir ve Global Liman yönetimi bunun Grup'un likidite ihtiyaçlarının yönetilmesine yardımcı olduğunu düşünmektedir.

Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibariyle özellikle Grup'un yeni yatırımlarının finansmandan kaynaklanan 781 milyon TL tutarında toplam finansal borcu bulunmaktadır. Bu borcun, %97,4'üne tekabül eden kısmı için 761 milyon TL tutarı uzun vadeli borçlanmadır. Grup likidite ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile operasyonlarından yarattığı nakdi yüksek getirili yurtiçi ve yurtdışı fonlarda değerlendirmektedir.

Borçlanmalar

Aşağıdaki tablo Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibariyle almış olduğu kredi ve finansal kiralama borçlarını göstermektedir.

31 Aralık 2014

Kredi Türü	Şirket İsmi	Para Birimi	Vade Tarihi	Faiz Oranı Şekli	Nominal Faiz Oranı %	Ana Para Değeri (TL)	Defter Değeri (TL)
Yatırım ve proje amaçlı kullanılan krediler							
Teminatsız kredi	Global Liman	ABD Doları	2021	Sabit	8,13	579.725.000	585.697.098
Teminatl kredı	Bodrum Liman İşletmeleri	ABD Doları	2016	Sabit	7,75	1.021.875	1.041.014
Teminatl kredı	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	TL	2015	Sabit	11,76	36.805	37.069
Teminatl kredı	BPI	Avro	2022	Değişken	Euribor + 4	144.712.471	144.883.247
Teminatl kredı	Malaga Yolcu Limanı	Avro	2025	Sabit	3,00	20.443.692	20.603.521
Teminatl kredı	Adria-Bar Limanı	Avro	2015	Değişken	Euribor + 6,2	1.186.417	1.186.417
Teminatl kredı	Adria-Bar Limanı	Avro	2017	Sabit	7,80	1.164.554	1.170.320
Yatırım ve Proje Amaçlı Kullanılan Krediler Toplamı						748.290.814	754.618.686

İşletme Faaliyetlerinde Kullanılan Krediler	Şirket İsmi	Para Birimi	Vade Tarihi	Faiz Oranı Şekli	Nominal Faiz Oranı %	Ana Para Değeri (TL)	Defter Değeri (TL)
İşletme Faaliyetlerinde Kullanılan Krediler							
Teminatsız kredi	Bodrum Liman İşletmeleri	TL	2015	Sabit	11,00	1.500.000	1.500.000
Teminatsız kredi	Ege Liman İşletmeleri	ABD Doları	2015	Sabit	6,25	2.318.900	2.318.900
Teminatsız kredi	Ege Liman İşletmeleri	ABD Doları	2016	Sabit	5,20	--	--
	Global Liman	TL	2016	Sabit	11,70	--	--
Teminatl kredı	Barcelona Yolcu Limanı	Avro	2023	Değişken	Euribor + 4	6.766.132	6.766.132
Teminatl kredı	Adria-Bar Limanı	Avro	2017	Sabit	7,62	794.854	813.339
İşletme Faaliyetlerinde Kullanılan Krediler Toplamı						11.379.886	11.398.371

31 Aralık 2014

Kredi Türü	Şirket İsmi	Para Birimi	Vade Tarihi	Faiz Oranı Şekli	Nominal Faiz Oranı %	Ana Para Değeri (TL)	Defter Değeri (TL)
Finansal kiralama borçları							
Finansal kiralama	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	ABD Doları	2015	Sabit	5,92	626.584	626.584
Finansal kiralama	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	ABD Doları	2017	Sabit	5,75	439.898	439.898
Finansal kiralama	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	ABD Doları	2020	Sabit	7,35	3.895.409	3.895.409
Finansal kiralama	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	ABD Doları	2019	Sabit	7,35	908.081	908.081
Finansal kiralama	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	ABD Doları	2019	Sabit	7,35	72.211	72.211
Finansal kiralama	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	ABD Doları	2018	Sabit	7,35	--	--
Finansal kiralama	Ege Liman İşletmeleri	Avro	2020	Sabit	7,75	8.694.737	8.694.737
Finansal kiralama	Ege Liman İşletmeleri	Avro	2017	Sabit	6,50	274.430	274.430
Finansal kiralama	Ege Liman İşletmeleri	Avro	2017	Sabit	5,75	73.192	73.192
Finansal kiralama	Ege Liman İşletmeleri	Avro	2017	Sabit	6,00	144.251	144.251
Finansal Kiralama Borçları Toplamı						15.128.793	15.128.793
KREDİLER VE FİNANSAL KİRALAMA BORÇLARI GENEL TOPLAMI						774.799.493	781.145.850

Aşağıdaki tablo Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla mevcut borçlarını göstermektedir:

Kısa vadeli finansal borçlar	2012	2013	2014
İhraç edilmiş 2021 vadeli tahvil	-	-	44.846.642
-ABD doları cinsinden sabit faizli finansal borçlar	-	-	44.846.642
Kısa vadeli banka kredileri	546.322	2.684.300	5.005.317
-TL Krediler	546.322	550.000	1.500.000
-Döviz Krediler	-	2.134.300	3.505.317
Uzun vadeli finansal borçların kısa vadeli kısımları	31.225.569	63.169.421	16.529.397
-TL Krediler	22.517	48.479	37.069
-Döviz Krediler	31.203.052	63.120.942	16.492.328
Finansal kiralama borçları	1.620.900	1.087.582	3.672.445
Toplam	33.392.791	66.941.303	70.053.801

Uzun vadeli finansal borçlar	2012	2013	2014
İhraç edilmiş 2021 vadeli tahvil	-	-	540.850.456
-ABD doları cinsinden sabit faizli finansal borçlar	-	-	540.850.456
Uzun vadeli banka kredileri	81.828.540	338.621.635	158.785.244
-TL Krediler	-	32.922	-
-Döviz Krediler	81.828.540	338.588.713	158.785.244
Finansal kiralama borçları	1.266.911	981.585	11.456.349
Toplam	83.095.451	339.603.220	711.092.049

Yatırımların ve projelerin finansmanı sağlamak amacıyla kullanılan Global Liman'ın ve garantörlerin kredilerinin geri ödemesi için kullanmış olan 2014 yılında ihraç edilen tahvillerden elde edilen kaynak ve aşağıda detayları belirtilen Grup'un Türk limanlarına yapılan ek yatırım harcamalarının sonucu olarak Grup'un uzun vadeli borçlanmaları 31 Aralık 2013'te 402 milyon TL'den 31 Aralık 2014'te 761 milyon TL'ye artmıştır. Global Liman yönetimi, mevcut borç vadelerinin yeteri kadar uzun olduğunu (tahviller için geriye kalan yedi yıl ve Barcelona Devralma Finansmanı için ağırlıklı ortalama vade altı yıl) düşünmektedir ve bu vadeleri daha fazla uzatmak niyetinde değildir. 2014 yılında ihraç edilen tahviller, Grup'un kısa ve uzun vadeli toplam borçlanmalarının %74,98'ine tekabül etmektedir.

31 Aralık 2014 tarihinden itibaren Grup'un banka kredilerinin faiz oranları Türk Lirası cinsinden yapılan borçlanmalar için %11 ile %11,76 arasında, Avro cinsinden yapılan değişken faizli borçlanmalar için EURIBOR+%1,75 ile EURIBOR+%6,2 arasında, Avro cinsinden yapılan sabit faizli borçlanmalar için %7,75 ve %8,2 arasında ve ABD Doları cinsinden yapılan sabit faizli borçlanmalar için %5,75 ile %8,125 arasındadır.

Creuers yatırımlarının finansmanı

2013 yılının Temmuz ayında, Global Liman, Garanti Bankası ile Libor+%5,35 oranında faiz ile 11,2 milyon ABD Doları tutarında bir kredi sözleşmesi akdetmiştir. Kredinin kullanım amacı, Creuers'in devralınması için, BPI (Global Liman ve RCCL tarafından kurulan bir holding şirketi olan) aracılığıyla Transmediterranea Company'nin sahibi olduğu Creuers'in %23 oranındaki paylarının satın alınmasıdır. 2013 yılının Aralık ayında, Global Liman, BPI tarafından BLI'nin sahibi olduğu Creuers'in %20 oranındaki paylarının satın alımını finanse etmiştir. Bu yatırım, Garanti Bankası tarafından Global Liman'a sağlanan 10,5 milyon ABD Doları tutarında, LIBOR+%5,6 oranında faizli kredi ile Global Liman tarafından finanse edilmiştir. 30 Eylül 2014 tarihinde, BPI Creuers'teki kalan %57'ye tekabül eden ve Creuers'i tamamen BPI'in kontrolü altında sokan payları da Vapores Suardiaz (%34) ve World Duty Free Group'dan (%23) satın almıştır. Bu son pay alımı Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), Banco Santander (Santander), CaixaBank (Caixa) ve Demir-Halk Bank (Nederland) (DHB) isimli dört bankanın konsorsiyumu tarafından finanse edilmiştir. BPI bu konsorsiyumdan 60,3 milyon Avro tutarında ve EURIBOR+%4 oranında faizli kredi almış ve Global Liman ve RCCL, BPI'de sahip oldukları payların %95'ini ve BPI de Creuers (Barcelona)'da sahip olduğu payların %95'ini söz konusu kredinin teminatını teşkil etmek üzere birinci dereceden rehin vermiştir. Aynı zamanda, Global Liman, BPI'deki hissedarlığını %62'ye çıkararak ve BPI'in kontrolünü Global Liman'a veren, RCCL'nin BPI'deki %13 payını satın almıştır. Global Liman'ın BPI'deki %13 payı satın alması, 4,1 milyon Avro ile kendi işletme sermayesinden karşılanmıştır.

Adria-Bar Limanı yatırımlarının finansmanı

30 Aralık 2013 tarihi itibarıyla, Global Liman dolaylı olarak Karadağ Devleti'nden Adria-Bar Limanı'nın özelleştirme sonucu %62,09 oranında paylarının 8,1 milyon Avro karşılığında JSC Bar'ın 30 yıl (2043 yılında sonlanan) işletme imtiyaz hakkını devralma yoluyla satın almıştır. O dönemde, Global Liman, Adria-Bar Limanı ile ilgili bu pay satın alımını, herhangi gelecekteki potansiyel yatırımlarını ve işten çıkarma programlarını finanse etmek için 27,5 milyon ABD Doları tutarında ve LIBOR+%5,60 faizli kredi almıştır.

2014 yılında, Global Liman, Karadağ Borsası'nda gerçekleştirmiş olduğu birkaç işlemi ile JSC Bar'da %2,41 oranında yeni pay satın almış ve Adria-Bar Limanı'ndaki payını %64,5'e yükseltmiştir.

2014 yılında çıkarılan tahviller

7 Kasım 2014 tarihinde Global Liman, 250 milyon ABD Doları tutarında 2021 yılı vadeli ve %8,125 faizli (teminatsız) tahvil ("Tahvil") ihraç etmiştir. Tahvil'in 14 Kasım 2014 tarihinden itibaren tahakkuk eden yıllık %8,125 oranında faizi olup, 14 Mayıs 2015 tarihinden başlayarak altı aylık olarak dönemlerde her Mayıs ve Kasım ayının 14. günü ödenecektir. Tahvil'in vadesi 14 Kasım 2021'dir. Tahvil ihracından elde edilen nakit Türkiye'deki limanların ve Adria-Bar Limanı'nın liman işletim haklarının alımı için kullanılan kredilerin tamamının geri ödenmesi, yatırımlar ve yatırım harcamaları ve VEI Capital'in stratejik ortağı olan Venice Shipping and Logistic S.p.a'nın özel amaçlı iştiraki olan Savina Holding GmbH'in sahip olduğu İhraççı'nın %22,114 payının 95,9 milyon ABD Doları karşılığında 24 Aralık 2012 tarihinde satın alınması için kullanılmış olup, 56,4 milyon Avro tutarındaki Barselona Devralma Finansmanı, Tahvil ihracından elde edilen nakit ile ödenmemiştir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı yatırımlarının finansmanı

2011, 2012 ve 2013 ve 2014 yılında, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Port Akdeniz-Antalya Limanı'na sırasıyla 8,9 milyon ABD Doları, 2,4 milyon ABD Doları, 5,2 milyon ABD Doları ve 3,1 milyon ABD Doları tutarında yatırım yapmıştır.

12 Temmuz 2014 tarihinde, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri bir liman römorkörü için 16 Temmuz 2020 vadeli ve %7,35 faiz oranına sahip bir finansal kiralama sözleşmesi akdetmiştir. 27 Temmuz 2014 tarihinde, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri bir liman forklifti için 16 Ağustos 2019 vadeli ve %7,35 faiz oranına sahip bir finansal kiralama sözleşmesi akdetmiştir.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri bir forkliftin finansal kiralama için 3 Mayıs 2013 tarihinde Burgan Finansal Kiralama A.Ş. ile Bali Orman Ürünleri Gemi Acentalığı Liman Hizmetleri Lojistik Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'nin akdetmiş olduğu 49 ay vadeli bir finansal kiralama sözleşmesi kapsamındaki hak ve yükümlülüklerini 1 Temmuz 2013 tarihinde üstlenmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri 2 Haziran 2017 tarihine kadar eşit taksitler halinde geriye kalan 284.519 ABD Doları tutarındaki anaparayı ödemekle yükümlüdür. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin ayrıca forklifti Burgan Finansal Kiralama A.Ş.'den 30 Haziran 2017 tarihinde veya daha sonra belli koşulların yerine getirilmiş olması şartıyla 236 ABD Doları karşılığında (KDV dâhil) satın alma opsiyonu bulunmaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı 2013 yılındaki yatırımları finanse edebilmek için Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Garanti Bankası'nın Malta Şubesi'yle 24 Mayıs 2013 tarihinde, 4.000.000 ABD Doları tutarında, 6 yıl vadeli bir kredi sözleşmesi akdetmiştir. Sözleşmedeki faiz oranı %5,65'tir. İmzalanan kredi sözleşmesi uyarınca, temerrüt halinde, bu kredi ile satın alınan vinç ve diğer makineler bankaya rehnedilecektir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı 28 Ağustos 2010 tarihinde toplam 2,04 milyon ABD Doları tutarındaki bir römorkörün alımını finanse edebilmek için Garanti Finansal 62 aylık bir finansal kiralama sözleşmesi akdetmiştir. Finansal kiralama sözleşmesindeki anapara 60 taksitte geri ödenecektir. Akdeniz-Antalya Limanı'nın 4 Eylül 2015 tarihinde römorkörü Garanti Finansal'dan 1.000 ABD Doları karşılığında satın alma opsiyonu bulunmaktadır. Garanti Finansal'ın izni olmaksızın satılamayacak veya devredilemeyecek olan römorkör, Garanti Finansal'ın lehtar olduğu bir poliçeyle sigorta ettirilmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri finansal kiralama sözleşmesinin süresi boyunca poliçedeki sigorta primlerini ödemeyi kabul etmiştir.

18 Haziran 2008 tarihinde, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Garanti Bankası lehine, hâlihazırda tamamı geri ödenmiş olan 24 Mayıs 2007 tarihli genel kredi sözleşmesi uyarınca azami 17.303.000 TL

tutarında bir ticari işletme rehni kurmuştur. Bu ticari işletme rehni 8 Haziran 2011 tarihinde tadil edilmiş ve Garanti Bankası ile imzalanan 13 Ekim 2010 tarihli ek genel kredi sözleşmesi sebebiyle ticari işletme rehninin değeri 31.503.000 TL'ye yükseltilmiştir. Tadil edilen ticari işletme rehni 12 Haziran 2014 tarihinde bir kez daha tadil edilmiş ve Garanti Bankası lehine, 13 Ekim 2010 ve 23 Mayıs 2013 tarihli genel kredi sözleşmelerinin teminatını oluşturmak amacıyla değeri azami 33.631.090 TL'ye çıkarılmıştır. Ticari işletme rehni ile Garanti Bankası lehine Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın tüm menkul malları, ekipmanı, makineleri, taşıtları, ticaret unvanı, fikrî hakları üzerinde rehin kurulmuştur.

Söz konusu kredi sözleşmesi kapsamındaki tüm borçlar ödenmiş ve kredi kapatılmış olup, bu kapsamda verilmiş olan ticari işletme rehni de dâhil olmak üzere tüm rehinler kaldırılmıştır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı yatırımlarının finansmanı

Ege Liman İşletmeleri 25 Haziran 2014 tarihinde toplam 5,6 milyon Avro tutarındaki bir römorkörün alımını finanse edebilmek için Garanti Finansal ile 72 ay vadeli bir finansal kiralama sözleşmesi akdetmiştir. Finansal Kiralama Sözleşmesi'ndeki anapara 72 taksitte geri ödenecektir. Ege Liman İşletmeleri'nin römorkörü Garanti Finansal'dan 15 Mayıs 2020 tarihinde 2.912 Avro'ya satın alma opsiyonu bulunmaktadır. Garanti Finansal'ın izni olmaksızın satılamayacak veya devredilemeyecek olan römorkör Garanti Finansal'ın lehtar olduğu bir poliçeyle sigorta ettirilmiştir. Ege Liman İşletmeleri finansal kiralama sözleşmesinin süresi boyunca poliçedeki sigorta primlerini ödemeyi kabul etmiştir.

Bodrum Yolcu Limanı yatırımlarının finansmanı

2011, 2012, 2013 ve 2014 yılının son altı ayında, Bodrum Liman İşletmeleri, Bodrum Yolcu Limanı'na sırasıyla 1,5 milyon ABD Doları, 0,04 milyon ABD Doları, 0,7 milyon ABD Doları ve 0,02 milyon ABD Doları tutarında yatırım yapmıştır.

Bodrum Liman İşletmeleri, 6 Ağustos 2009 tarihli bir kredi sözleşmesi uyarınca ("**Bodrum Liman Yatırımları Kredisi**") Garanti Bankası'ndan alınan beş yıl vadeli, 2,0 milyon ABD Doları tutarında kredi ile bu yatırımları kısmi olarak finanse etmiştir. Bodrum Limanı Yatırımları Kredisi'nin vadesi beş yıldır ve faiz oranı yılda iki kez ödenmek üzere %7,95'tir.

Bodrum Liman İşletmeleri, 9 Haziran 2011 tarihli bir kredi sözleşmesi uyarınca Garanti Bankası'ndan beş yıl vadeli, 1,3 milyon ABD Doları tutarında kredi ile römorkörün satın alınmasını kısmi olarak finanse etmiştir. Bu kredinin vadesi beş yıldır ve faiz oranı yılda iki kez ödenmek üzere %7,75'tir.

Cruceros Málaga yatırımlarının finansmanı

12 Ocak 2010 tarihinde Cruceros Málaga, yeni terminalin yapımının finansmanı için Unicaja'dan 9 milyon Avro tutarında kredi almıştır. Kredi 18 ay ana para geri ödemesiz olup, EURIBOR bazlı değişken faizli ve kredi sözleşmesinin imzalanma tarihinden itibaren 180 ay vadelidir. Ana para ve tahakkuk eden faizin geri ödemesinin teminatı olarak idari imtiyaz sözleşmesi üzerinde ipotek alınmıştır.

Nakit akışları

Aşağıdaki tabloda 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 dönemleri için Grup'un nakit akışı gösterilmektedir.

	Özel Bağımsız denetimden geçmiş	Özel Bağımsız denetimden geçmiş (Yeniden düzenlenmiş) (*)	Özel Bağımsız denetimden geçmiş
	2012	2013	2014
Esas Faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışları			
Net Dönem Kârı/Zararı	33.881.154	93.243.416	52.600.362
Esas faaliyetlerden sağlanan net nakit ile vergi öncesi kâr/ zararın mutabakatı			
Amortisman ve İtfa Gideri ile İlgili Düzeltmeler	41.936.894	44.909.386	67.209.518
Pazarlıklı Alım Satım Kazancı	-	(52.645.518)	(13.065.544)
Özkaynak Yöntemi ile muhasebeleştirilen yatırımlar üzerinden elde edilen kazanç	-	(9.771.231)	(42.244.652)
Faiz Gelirleri ve Giderleri ile İlgili Düzeltmeler	7.871.610	15.085.373	34.163.010
Gerçekleşmemiş Yabancı Para Çevrim Farkları ile İlgili Düzeltmeler	(8.464.461)	5.695.002	63.947.402
Vergi Gideri/Geliri ile İlgili Düzeltmeler	3.596.562	4.948.184	4.297.403
Yatırım ya da Finansman Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışlarına Neden Olan Diğer Kalemlere İlişkin Düzeltmeler	7.755.578	(8.353.630)	-
İşletme Sermayesindeki Değişim Öncesi Faaliyetlerden Elde Edilen Kâr	86.577.337	93.110.982	166.907.499
Ticari Alacaklardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	(276.148)	(3.256.461)	(7.923.730)
Faaliyetlerle İlgili Diğer Alacaklardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	(4.615.277)	(4.604.352)	(21.791.600)
Ticari Borçlardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	395.307	(824.411)	6.031.515
Faaliyetlerle İlgili Diğer Borçlardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	9.139.623	425.386	15.440.565
Ödenen vergi	(9.423.057)	(8.375.223)	(12.332.504)
İşletme Sermayesinde Gerçekleşen Değişimler	(4.779.552)	(16.635.061)	(20.575.754)
İşletme Faaliyetlerinde (Kullanılan) / Sağlanan Net Nakit	81.797.785	76.475.921	146.331.745
Yatırım Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akımı			
Maddi Duran Varlıkların Alımından Kaynaklanan Nakit Çıkışları	(6.643.845)	(15.126.493)	(28.671.048)
Maddi Olmayan Duran Varlık Alımından Kaynaklanan Nakit Çıkışları	(80.834)	(197.215)	(444.493)
Maddi Duran Varlıklar Çıkışları	-	1.999.505	-
Finansal Yatırımlardaki Değişim	-	-	(1.908.126)
Verilen Nakit Avanslar	(3.041.688)	(547.549)	(907.316)
Bağlı Ortaklık Hisse Alımı Nakit Etkisi, Net	-	(65.051.921)	56.094.552
Yatırım Faaliyetlerinde Kullanılan Net Nakit	(9.766.367)	(78.923.673)	24.163.569
Finansman Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akımı			
Sermaye Azalışı	-	(18.746.900)	-
Ortaklara borçlardaki artış / (azalış)	-	-	(107.464.540)
Borçlanmadan Kaynaklanan Nakit Girişleri	477.812	135.736.791	678.929.671
Borç Ödemelerine İlişkin Nakit Çıkışları	(29.399.321)	(33.359.823)	(564.981.519)
Nakit Ödenen Temettüleri	(37.573.884)	(7.854.647)	(31.084.035)
Ödenen Faiz	(8.226.223)	(7.033.065)	(28.411.691)
Finansman Faaliyetlerinde Kullanılan Net Nakit	(74.721.616)	68.742.356	(53.012.114)
Nakit ve nakit benzerleri üzerindeki kur farkları	(12.606.408)	(45.882.446)	(56.593.694)
Nakit ve nakit benzerlerinde meydana gelen net artış/(azalış)	(15.296.606)	20.412.158	60.889.506
Dönem başı nakit ve nakit benzerleri	37.509.914	22.213.308	42.625.466
Dönem sonu nakit ve nakit benzerleri	22.213.308	42.625.466	103.514.972

Esas faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışı

Genel olarak, Grup'un müşterileri tarife ve ücretleri peşinen ödemekte ve bu da Grup'un işletme sermayesi için bir fon kaynağı oluşturmaktadır. 2014'te esas faaliyetlerde kullanılan nakit akışı, 2013'teki esas faaliyetlerden sağlanan 76,5 milyon TL'lik nakit akışına göre 69,8 milyon TL'lik bir artış ile 146,3 milyon TL'lik bir net nakit girişi oluşturmuştur. Bu artış, özellikle işletme sermayesindeki değişim öncesi faaliyetlerden elde edilen kârdaki 73,8 milyon TL'lik artışı yansıtmakta olup esasen dördüncü çeyrekteki Creuers'in konsolidasyonunun sonucu olarak esas faaliyetlerden elde edilen 2 milyon TL net nakit ile dengelenen 4 milyon TL tutarındaki ek gelir vergisi ödemesinden kaynaklanan, söz konusu dönemde toplamda 2 milyon TL tutarında işletme sermayesi katkılarındaki düşüş ile dengelenmiştir. İşletme sermayesindeki değişim öncesi faaliyetlerden elde edilen kâr artışı ağırlıklı olarak gerçekleşmemiş yabancı para çevrim farklarındaki artıştan kaynaklanmaktadır. Bu artışın ana sebebi 2014 yılında yabancı kaynaklı finansman ile yapmış olduğu satın alım ve mevcut borç yükünün ABD Doları cinsinden tahvil çıkartılarak refinansmanından kaynaklanmıştır. Diğer etkenler amortisman giderlerindeki (2014 yılında 67,2 milyon TL olarak gerçekleşen 2014 amortismanlarında Adria-Bar Limanı ve Barselona Yolcu Limanı'nın etkisi, sırasıyla 5,1 milyon ve 6,9 milyon TL iken her iki limanında 2013 yılı gelir tablosuna bir amortisman etkisi bulunmamaktadır) ve faiz giderlerindeki artışlardır. 2014 yılında işletme sermayesinde 4 milyon TL'lik bir azalma gerçekleşmiştir. Bu azalma yeni liman satın alımları ile şirketin bilanço yapısında oluşan değişimin etkisidir.

2012 yılında 81,8 milyon TL olarak gerçekleşen esas faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışı 5,3 milyon TL veya %6,5 azalış ile 2013 yılında 76,5 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. İşletme sermayesindeki değişim öncesi faaliyetlerden elde edilen kâr 2013 yılında 2012 yılına kıyasla 6,5 milyon TL artış gösterirken iki yıl arasındaki azalışın ana sebebi işletme sermayesinde gerçekleşen 11,8 milyon TL tutarındaki düşüştür. Büyük kısmı kredi ve borçlara ilişkin gerçekleşmemiş döviz kuru farklarından kaynaklanan 14,1 milyon TL ve faiz giderlerine ilişkin 7,2 milyon TL'den kaynaklanan, işletme sermayesindeki değişim öncesi faaliyetlerden elde edilen kâr, diğer parasal olmayan kalemlerden kaynaklanan 16,1 milyon TL azalış ile işletme sermayesi değişimleri öncesi pozitif bir katkı oluşturmuştur. 2013 yılında gerçekleşmemiş döviz kuru farkı artışı ABD Doları ve Türk Lirası arasındaki dalgalanmalar ve Grup borçlanmalarının artışı sonucu faiz giderlerinde artış meydana gelmiştir. Bu artışlar, 2013 yılsonu itibari ile konsolidasyona tabi olan Adria-Bar Limanı'nın bilançosunun etkisi sonucu 12 milyon TL'lik bir düşüş ile dengelenmiştir. Adria-Bar Limanı satın alım öncesinde devlet tarafından işletilen bir limandır. Negatif işletme sermayesi akışının başlıca sebebi 1970'li yıllara dayanan geçmişinde şirket personeline vermiş olduğu uzun vadeli ev alım kredileri, vermiş olduğu hizmetler sonrası yaşadığı tahsilat sıkıntıları ve normalin üzerinde personel yükü ile açıklanabilir. 2012 yılı ile karşılaştırıldığında 2013 yılı için düşük net kâr arttıran krediler ve borçlanmalarla ilgili gerçekleşmemiş döviz kuru farklarından kaynaklanmış ve Adria-Bar Limanı'nın pazarlıklı satın alım kazancı ile dengelenmiştir.

Yatırım faaliyetlerinde kullanılan nakit

Grup 2013 yılında 78,9 milyon TL'lik yatırım faaliyetleri ile ilgili nakit çıkışı gerçekleştirmiş olmasına karşın 2014 yılında 103,1 milyon TL'lik bir değişim ile 24,2 milyon TL'lik yatırım faaliyetlerinden nakit girişi sağlamıştır. Değişim özellikle, 2013 yılında gerçekleşen toplam 65 milyon TL tutarındaki satın alımlara kıyasen, 2014 yılındaki BPI satın alımında vermiş olduğu 12 milyon TL'lik nakde karşın bu satın alım sonucunda yönetim hissesini elde ettiği şirkette var olan 68 milyon TL'lik nakdin etkisinden kaynaklanmış ve 121 milyon TL nakitlerinde artış yaratmıştır. 2014 yılında operasyonel yatırımlara ilaveten yayımlanmış olan regülasyon dolayısı ile Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda yapılmış olan bir römorkör tekne alımından dolayı satın alımlarda yaratılan pozitif etki kısmen azalmıştır.

2013 yılında yatırım faaliyetlerinde kullanılan nakit 78,9 milyon TL olup, 9,8 milyon TL olan 2012 yılı ile karşılaştırıldığında iki dönem arasında 69,2 milyon TL'lik bir artış meydana gelmiştir. Artış ağırlıklı olarak 2013 yılında yapılan BPI'deki azınlık hisse alımı ile Adria-Bar Liman hisse alımında kullanılan 65,1 milyon TL'lik nakitten kaynaklanmaktadır. Ayrıca Port Akdeniz-Antalya Limanı operasyonlarını geliştirmek için yapılan alt ve üst yapı yatırımları ile Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı altyapı renovasyonu için yapılan ilave yatırımlar da bu iki yıl arasındaki nakit çıkışını artırmıştır.

Finansal faaliyetlerden elde edilen/finansal faaliyetlerde kullanılan net nakit

2014'te finansman faaliyetlerinde kullanılan nakit, 2013 yılındaki yaratılan 68,7 milyon TL'lik girişe kıyasla, 121,7 milyon TL'lik bir azalış göstermiş ve 2014 yılında 53 milyon TL nakit çıkışı gerçekleşmiştir. Global Liman tarafından yatırım amaçlı yapılan 37,05 milyon ABD Doları tutarındaki yeni borçlanmalar ve 2014 yılında kredilerin yeniden finanse edilmesi ve yeni liman yatırımları için nakit artışı amacıyla ihraç edilen tahviller, 2014 süresince yapılan finansal faaliyetlerden kaynaklanan nakit girişini artırmış, 2013'teki satın alımlar esnasında yapılan 49,25 milyon ABD Doları tutarındaki yeni borçlanmalar nedeniyle meydana gelen nakit girişi ile paralel bir artışa sebep olmuş ve bu artış Global Liman'ın kendi paylarının geri alınması sebebiyle 18,7 milyon TL tutarı ile bağlantılı olarak pay sahiplerine yapılan ödemeler ile dengelenmiştir. 2014 yılında yapılan 31,1 milyon TL tutarında nakit temettü ödemesi ve yıl içerisinde ödenen avans temettüleri, 2013 yılında yapılan 7,9 milyon TL tutarında nakit temettü ödemesine kıyasla finansmandan sağlanan nakit girişlerindeki düşüşü açıklamaktadır.

2012 yılında finansal faaliyetlerde kullanılan net nakit çıkışı 74,7 milyon TL'ye kıyasen, 2013 yılında finansal faaliyetlerden sağlanan net nakit girişi 68,7 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. 2013 yılı içinde, Global Liman ve Adonia, Global Liman adı altında birleşmişlerdir. Birleşme sonucunda, Global Liman, Garanti Bankası'ndan aldığı 83,7 milyon TL'lik bir banka kredisi ile kendi paylarının %22,11'ini satın almıştır. Türk Ticaret Kanunu hükümlerine uymak için, Global Liman'ın sermayesi 18,7 milyon TL azaltılmıştır. Bu işlem finansal faaliyetlerden nakit çıkışlarına sebep olmuştur. Yatırım faaliyetleri için alınan yeni krediler 2013 yılı boyunca finansal faaliyetlerdeki nakit girişini arttırmış olup, Grup'un 2012 yılında yeni bir alım yapmadığı ve işletme sermayesindeki genel pozitif akış operasyonel yatırımlarını karşılayabilecek seviyede olduğu için finansman ihtiyacı oluşmamıştır. 2012 yılında 37,6 milyon TL tutarında nakit temettü ödemesi olmasına karşın, 2013 yılında sadece 7,9 milyon TL tutarında nakit temettü ödenmiş olması, finansal faaliyetlerden yaratılan nakit girişindeki artışı desteklemiştir.

Nakit ve nakit benzerlerindeki değişim

Grup'un net nakdi ve nakit benzerleri 2013 yılının sonundan itibaren 2014 yılının sonuna kadar 42,6 milyon TL'den 103,5 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak, yeni alınan limanların nakit pozisyonlarının yüksek olması ve artan operasyonlarından oluşturduğu nakit girişlerine bağlıdır.

Grup'un net nakdi ve nakit benzerleri 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla 22,2 milyon TL iken, 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla 42,6 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artışın öncelikli nedeni Adria-Bar Limanı'nın satın alınması ve yatırım gereklilikleri için 30 Aralık 2013 tarihinde alınmış bir kredidir; ancak bu kredi 2013 yılı sonu itibarıyla tamamiyle kullanılmamıştır. 2012 yılının üçüncü çeyreğinde (32,4 milyon TL) satışa uygun finansal varlıkların satılması ve 2012 yılının dördüncü çeyreğindeki geri alım, toplam artışı dengelemiştir.

Hazine Operasyonları

Grup'un hazine operasyonu, Global Yatırım Holding'in kontrol ettiği tüm şirketlerin nakit yönetimi, aktif ve pasif yönetimi ve risk yönetiminden sorumlu olan Global Yatırım Holding nezdindeki merkezi Hazine Departmanı'nın bir parçasıdır.

Satılmaya hazır finansal varlıklar

Grup'un 31 Aralık 2014, 2013 ve 2012 tarihleri itibarıyla paylarının %79'una sahip olduğu ancak kontrol gücüne sahip olmadığı Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş. ("Torba") iştiraki ve paylarının %99,9 sahip olduğu ancak gayriaktif olan Randa Denizcilik San. ve Tic. Ltd. Şti. ("Randa") konsolidasyon kapsamı dışında bırakılmış ve TMS 39 – "Finansal Araçlar: Muhasebeleştirme ve Ölçme" standardına uygun olarak satılmaya hazır finansal varlıklar içinde maliyet bedellerinden eğer varsa kalıcı değer kayıpları düşülerek gösterilmişlerdir. Satılmaya hazır finansal varlıklar için aktif bir piyasa bulunmadığı için maliyet bedelinden ölçülmüştür.

Genel Kredi Sözleşmeleri

Garanti Bankası da dâhil olmak üzere, Türk bankaları ile birtakım genel kredi sözleşmeleri akdedilmiştir.

Söz konusu sözleşmeler, borç alan tarafın belirlenmiş azami bir tutara kadar çeşitli nakdi ve gayrinakdi kredi kullanmasını mümkün kılmaktadır. Borç alan tarafın azami tutara ulaşması halinde, borç veren taraf tutarı, takdiri kendisine ait olmak üzere, arttırabilir. Genel kredi sözleşmeleri genellikle belirsiz süreli olarak akdedilmektedir.

Genel kredi sözleşmeleri standart formlar bazında akdedilmekte olup, söz konusu standart formlar bankadan bankaya benzerlik göstermektedir. Anılan standart formlar borç veren bankaya, krediyi herhangi bir zamanda, müşterinin onayı olmaksızın, tamamen ya da kısmen kat etmeye ve geri çağırmaya; müşterinin katlanması gereken ücretleri ve komisyonları tek başına belirlemeye; müşterinin, ipotek, hesap rehni ve taşınır rehni ile alacak temlik de dâhil olmak üzere, her türlü teminat sunmasını talep etmeye yönelik geniş haklar tanımaktadır.

Aşağıda yer verilen hususlar, genel kredi sözleşmelerinin esaslı hükümlerinin özetidir:

- Grup'un erişimi olan nakit kredi olanakları arasında yabancı para kredisi, cari hesap kredisi, vadeli kredi, prefinansman kredisi, ihracat kredisi, ithalat kredisi gibi kredi türleri yer almaktadır.
- Gayrinakdi krediler kapsamında teminat mektupları, akreditif (stand-by akreditif de dâhil olmak üzere), garantiler, kontrgaranti, kefalet ve kabul kredisi de yer almaktadır.
- Sözleşmeler tahtında, bankalar (i) Grup için bir veya birden çok cari hesap açmaya; (ii) sözleşme kapsamında sağlanan her bir kredinin vadesini belirlemeye; (iii) her bir cari hesabın limitini artırmaya veya azaltmaya ve (iv) kredi limitlerini artırmaya ve azaltmaya yetkililerdir.
- Sözleşmelerin müzakere edilmesi, akdedilmesi ve ifa edilmesine ilişkin tüm masraf ve vergiler Grup tarafından üstlenilmektedir.
- Kredi veren tarafın, sözleşmeler kapsamında Grup'un yükümlülüklerinin yerine getirilmesi neticesinde maruz kaldığı tüm döviz kuru riskleri Grup tarafından üstlenilmektedir.
- Kredi veren tarafın sözleşmelere ilişkin olarak Grup aleyhine yasal takibat başlatması durumunda, avukatlık ücretleri de dâhil olmak üzere, tüm yasal masrafları Grup üstlenmektedir.
- Kredi veren tarafın defter ve kayıtları, sözleşmeye ilişkin uyumsuzluklarda kesin delil teşkil edecektir.

Genel kredi sözleşmeleri ABD Doları, Türk Lirası ve Avro olmak üzere çeşitli para birimlerinde akdedilmiştir. Genel kredi sözleşmeleri genellikle, tipik olarak Grup'a ödenen avanslar için müşterilere sunulan kesin teminat mektupları ve ilgili gayrinakdi krediler için kullanılmaktadır. Aşağıda verilen tablo, Grup'un genel kredi sözleşmeleri kapsamında toplam kredi limitleri ile 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla ödenmemiş olan ilgili toplam tutarları yansıtmaktadır.

Global Liman

BANKA	KREDİ LİMİTİ		KULLANILAN MİKTAR		KULLANILABİLİR MİKTAR	
	ABD DOLARI	TL	ABD DOLARI	TL	ABD DOLARI	TL
Garanti Bankası	6.100.000	2.300.000	820.000	1.640.703	5.280.000	659.297
TEB	--	2.500.000	--	2.500.000	--	--
Toplam:	6.100.000	4.800.000	820.000	4.140.703	5.280.000	659.297

Faaliyet Kiralamaları

Kiracı olarak Grup

Grup, çeşitli faaliyet kiralama sözleşmelerine taraf olmuştur. Grup'un 31 Aralık 2012, 2013 ve 2014 tarihleri itibarıyla sözleşmelere dayanan faaliyet kiralaması yükümlülükleri aşağıdaki gibidir:

	<u>31 Aralık 2012</u>	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2014</u>
1 yıldan az	245.241	182.476	721.601
1-5 yıl arası	1.261.410	-	1.168.997
5 yıldan fazla	266.812	-	-
	<u>1.773.463</u>	<u>182.476</u>	<u>1.890.598</u>

Grup'un kiracı olarak en önemli faaliyet kiralamaları; 2019 yılında sona erecek olan Bodrum Liman İşletmeleri arazi kullanım kira sözleşmesidir.

31 Aralık 2014 tarihinde sona eren hesap döneminde faaliyet kiralamaları nedeniyle 1.319.603 TL (2013: 888.040 TL 2012: 370.627 TL) kira gideri konsolide finansal tablolara yansıtılmıştır.

Kiralayan olarak Grup

Grup'un 31 Aralık 2012, 2013 ve 2014 tarihleri itibarıyla sözleşmelere dayanan faaliyet kiralaması alacakları aşağıdaki gibidir:

	<u>31 Aralık 2012</u>	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2014</u>
1 yıldan az	7.427.827	5.761.431	7.080.839
1-5 yıl arası	9.468.281	18.319.814	18.910.234
5 yıldan fazla	16.225.426	16.698.741	14.389.315
	<u>33.121.534</u>	<u>40.779.986</u>	<u>40.380.388</u>

Kiraya veren olarak Grup'un önemli sözleşmeleri; Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin yaptığı 2028 yılında sona erecek olan marina sözleşmesi ve 5 yıla kadar sürelerle imzalanan Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri mağaza ve dükkan kiralardır.

31 Aralık 2014 tarihinde sona eren hesap döneminde, faaliyet kiralamaları kaynaklı 14.681.278 TL (2013: 10.679.500 TL 2012: 10.472.524 TL) kira geliri konsolide finansal tablolara yansıtılmıştır.

Sözleşmesel Yükümlülükler

Aşağıdaki tablo Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla finansal yükümlülüklerinin sözleşmeye dayalı iskonto edilmemiş ödemelerin (tahakkuk eden faizler dâhil) vadelerine göre durumunu göstermektedir.

<u>31 Aralık 2014</u>						
<u>SÖZLEŞMEYE BAĞLI VADELER</u>	<u>Defter Değeri</u>	<u>Sözleşme uyarınca nakit çıkışlar toplamı</u>	<u>3 aydan kısa</u>	<u>3-12 ay arası</u>	<u>1-5 yıl arası</u>	<u>5 yıldan uzun</u>
<u>TÜREV OLMAYAN FİNANSAL YÜKÜMLÜLÜKLER</u>						
Banka kredileri	766.017.056	1.126.457.108	1.105.125	173.719.428	247.995.009	703.637.546
Finansal Kiralama Borçları	15.128.794	16.532.196	1.162.239	2.965.338	9.959.971	2.444.648
Ticari borçlar	11.723.849	11.723.849	936.357	10.787.492	-	-
Diğer borçlar	16.765.797	17.888.548	1.554.221	16.334.327	-	-
İlişkili taraflara borçlar	1.118.840	1.118.840	-	1.118.840	-	-
<u>TÜREV FİNANSAL YÜKÜMLÜLÜKLER, NET</u>	2.689.102	7.162.948	484.636	939.533	2.919.078	2.819.701

Bilanço Dışı Düzenlemeler ve Diğer Sarta Bağlı Yükümlülükler

Teminat, Rehin ve İpotekler

Grup'un 31 Aralık 2012, 2013 ve 2014 tarihleri itibarıyla vermiş olduğu Teminat, Rehin ve İpotekler ("TRİ")'ler aşağıdaki gibidir:

<u>Verilen teminatlar</u>	2012	2013	2014
Özelleştirme idaresine verilenler	971.788	1.163.518	6.818.046
Bakanlığa verilenler	-	350.000	-
Elektrik dağıtım şirketleri	29.184	289.184	534.793
Mahkemelere verilenler	-	154.590	154.590
Diğer	356.991	445.560	738.284
Toplam verilen teminatlar	1.357.963	2.402.852	8.245.713

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin kullandığı kredilere istinaden Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin maddi duran varlıkları üzerinde 31.503.000 TL tutarında ticari işletme rehini bulunmaktadır (31 Aralık 2013: 31.503.000 TL, 31 Aralık 2012: 31.747.000 TL).

Global Liman, Ege Liman İşletmeleri ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin kullandıkları ve detayları Not 8'de açıklanan kredilere istinaden rehnedilen Global Liman'ın Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ve Ege Liman İşletmeleri'ndeki hisselerinin nominal değerleri toplamı 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla 22.005.897 TL (31 Aralık 2013: 22.005.897 TL, 31 Aralık 2012: 27.262.145 TL)'dir. Grup, 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla devam eden davalar ile ilgili 10.200.000 ABD Doları (21.769.860 TL) (31 Aralık 2012: 18.182.520 TL) nominal değerinde menkul kıymeti ve 26.818 TL (31 Aralık 2012: 22.405 TL) tutarındaki hisseleri teminat olarak vermiştir. Söz konusu teminatların son durumu için "Borçlanmalar" başlığına bakınız.

Çalışanlara Sağlanan Faydalar

Türkiye'deki mevcut iş kanunu gereğince, Grup, bir yılını doldurmuş çalışanların emeklilik, askerlik ya da ölüm gibi nedenlerden işten ayrılmaları durumunda çalışanlarına belirli miktarlarda ödeme yapmakla yükümlüdür. Kıdem tazminatı karşılığı 30 gün bazında Grup'un çalışanlarının emekli olması durumunda gelecekteki tahmini muhtemel yükümlülüğünün bugünkü değerini ifade etmektedir. Kıdem tazminatı karşılığı, tüm çalışanlar bu tür bir ödemeye tabi tutulacakmış gibi hesaplanmış olup konsolide finansal tablolarda tahakkuk esası ile yansıtılmıştır. Kıdem tazminatı karşılığı, Hükümet tarafından açıklanan kıdem tazminatı tavanına göre hesaplanmıştır.

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla kıdem tazminatı tavanı 3.438,22 TL'dir (31 Aralık 2013: 3.254 TL 31 Aralık 2012: 3.034 TL).

10.2. Faaliyet sonuçları:

10.2.1. İhraççının İzahname'de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibarıyla faaliyet sonuçlarına ilişkin bilgi:

Faaliyetlerin Sonuçları

Grup'un belirtilen dönemlerdeki, TL cinsinden ve gelire oran olarak belirtilen konsolide sonuçları aşağıda yer almaktadır.

31 Aralık tarihinde sona eren yıla ait

	2012		2013		2014	
	(TL '000)	(%) ⁽¹⁾	(TL '000)	(%) ⁽¹⁾	(TL '000)	(%) ⁽¹⁾
Hasılat:						
Port Akdeniz-Antalya Limanı.						
Ticari gelirler	84.730	96,1	103.169	96,0	119.004	96,1
Yolcu gelirleri	3.443	3,9	4.252	4,0	4.804	3,9
Toplam Port Akdeniz-Antalya Limanı	88.173	72,0	107.421	74,8	123.808	62,4
Creuers	—	—	—	—	12.281	6,2
Ege Ports-Kuşadası Limanı	29.476	24,1	31.314	21,8	35.749	18,0
Bodrum Yolcu Limanı	4.741	3,9	4.791	3,3	6.184	3,1
Adria-Bar Limanı	—	—	—	—	20.258	10,2
Toplam Gelirler	122.391	100,0	143.526	100,0	198.280	100,0
Satışların Maliyeti:						
Port Akdeniz- Antalya Limanı	60.114	83,9	66.188	84,2	76.713	63,5
Creuers	—	—	—	—	12.275	10,1
Ege Ports-Kuşadası Limanı	6.815	9,5	7.695	9,8	9.474	7,8
Bodrum Yolcu Limanı	4.686	6,5	4.732	6,0	5.988	5,0
Adria-Bar Limanı	—	—	—	—	18.629	15,1
Toplam satışların maliyeti	71.615	100,0	78.615	100,0	123.079	100,0
Brüt Kâr	50.776	41,5	64.911	45,2	75.201	37,9
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	154	0,1	53.123	37,0	14.416	7,3
Pazarlama giderleri	519	0,4	490	0,3	1.028	0,5
Genel yönetim giderleri	11.164	9,1	12.992	9,1	22.007	11,1
Esas faaliyetlerden diğer giderler ⁽²⁾	1.147	0,9	1.042	0,7	15.274	7,7
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Kârlarından Paylar	--	--	9.771	6,8	42.245	21,3
Esas faaliyet kârı	38.099	31,1	113.281	78,9	93.553	47,2
Yatırım faaliyetlerinden gelirler	3.684		3.096		4.939	
Yatırım faaliyetlerinden giderler	4.589		50		817	
Finansman gelirleri/giderleri öncesi faaliyet kârı	37.193		116.330		97.674	
Finansman gelirleri	18.820		21.869		77.057	
Finansman giderleri	18.536		40.006		117.833	
Vergi öncesi kâr	37.478	30,6	98.192		56.898	28,7
Vergi gideri	3.597	2,9	4.948	3,4	4.297	2,2
Dönem kârı	33.881	27,7	84.194	58,7	52.600	26,5
Toplam FVAÖK	80.016	65,4	158.192	110,2	160.762	81,1
Port Akdeniz-Antalya Limanı	56.177	45,9	75.132	52,3	87.175	44,0
BPI	—	—	—	—	6.104	3,1
Ege Ports-Kuşadası Limanı	21.621	17,7	24.041	16,8	27.266	13,8
Bodrum Yolcu Limanı	2.505	2,0	2.540	1,8	3.078	1,6
Adria-Bar Limanı	—	—	—	—	962	0,5
Diğer	(287)	(0,2)	56.479	32,5	36.178	18,2
FVAÖK Düzeltmeleri ⁽³⁾	—	—	(62.417)	(36,7)	(32.156)	(16,2)
Toplam Düzeltilmiş FVAÖK	80.016	65,4	95.775	66,7	128.606	64,9

(1) Hasılat ve satışların maliyeti kalemlerinin dağılımını göstermektedir. Brüt kâr, esas faaliyet kârı, vergi öncesi kâr ve FVAÖK kalemleri ve ilgili alt kalemlerinin toplam gelirlere oranını göstermektedir.

- (2) Proje masrafları, imtiyaz bedeli giderleri, karşılık giderleri, bağış ve yardımlar ve benzeri diğer giderleri içermektedir.
- (3) İşin olağan akışı ile ilgili yapılmayan bir kerelik giderler düzeltilmiştir.

Gelirler

31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihlerinde sona eren yıllar

Grup'un gelirleri ağırlıklı olarak, dökme yük ve genel yük için brüt tonaj ve konteyner sayısı üzerinden hesaplanan konteyner ve yük taşıma ücretlerinden oluşmaktadır. Grup'un gelirleri arasında, limana yapılan sefer sayısı, GRT ve yolcu sayısı üzerinden hesaplanan yolcu limanı ücretleri de bulunmaktadır. Ayrıca, Grup'un gemi yükleme boşaltma ve feribot hizmeti ücretleri, Setur'dan Kuşadası Yolcu Limanı gümrüksüz satış işlemleri ve Kuşadası'nda bulunan Scala Nuova alışveriş merkezi ve Antalya'daki Marina'dan elde edilen kira gelirleri bulunmaktadır.

Aşağıdaki tablo Grup'un belirtilen dönemlerdeki gelirini göstermektedir.

	2012	2013	2014
Konteyner gelirleri	49.181.099	67.138.200	85.412.514
Liman hizmet gelirleri	30.530.794	34.941.955	45.983.839
Kargo gelirleri	17.964.312	17.861.618	26.943.045
Ayakbastı ücretleri	10.359.959	11.124.887	21.548.312
Kira gelirleri	7.786.028	7.619.694	11.581.477
Setur kira gelirleri	2.675.714	3.059.806	3.099.801
Yurtiçi su satışları	1.253.507	1.044.954	1.426.038
Diğer gelirler	2.639.115	734.909	2.284.811
Toplam	122.390.528	143.526.023	198.279.837

31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 Tarihlerinde Sona Eren Yıllar

Grup'un toplam gelirleri 2014 yılında 54,8 milyon TL veya %38,2 oranında artış göstermiş ve 2013 yılında 143,5 milyon TL'den 2014 yılında 198,3 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu artış esas olarak Adria Bar Limanı'nın 30 Aralık 2013'te devralınarak Grup ile birleşmesi sonucu oluşan 20,3 milyon TL tutarındaki ek gelirden, Creuers'in 30 Eylül 2014 tarihinde devralınmasının tamamlanması sonucu 2014'te elde edilen 12,3 milyon TL tutarındaki ek gelirlerden, Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndan elde edilen gelirlerde %15,3 artıştan, Ege Ports Kuşadası Yolcu Limanı gelirlerindeki %14,2 artıştan ve Bodrum Yolcu Limanı gelirlerindeki %29,1 artıştan kaynaklanmaktadır. Grup gelirlerinin büyük miktarının ABD Doları cinsinden olması nedeniyle ABD Doları'nın Türk Lirası karşısındaki değer artışı, özellikle Türkiye'deki limanların gelirlerinde artışa yol açmıştır. 2013 yılında 1 ABD Doları ortalama 1,9013 Türk Lirası iken, 2014 yılında %15,1 oranında artış ile 1 ABD Doları ortalama 2,1879 Türk Lirası'na yükselmiştir.

Grup'un ticari gelirleri 2014 yılında 36,1 milyon TL veya %35,0 oranında artış göstermiş ve 2013 yılında 103,2 milyon TL'den 2014 yılında 139,3 milyon TL'ye ulaşmıştır. 2014 yılındaki ticari gelirlerin 119 milyon TL veya %85,4'lük kısmı Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın gelirlerinden kaynaklanmaktadır. 20,3 milyon Türk Lirası tutarındaki artış Adria-Bar Limanı'ndan kaynaklanmaktadır. 2013 yılı verilerinde yer almayan Adria-Bar Limanı'nın alınmasının etkisi dâhil edilmediğinde, 2014 yılındaki artış 15,8 milyon TL tutarında veya %15,3 oranındadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda elleçlenen konteyner sayısı 2013 yılında 217.384 TEU iken, 2014 yılında konteyner sayısında 28.039 TEU tutarında ve %12,8 oranında düşüş gerçekleşerek elleçlenen konteyner sayısı 189.345 TEU olmuştur. Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki birim TEU fiyatı 2013'te 162 ABD Doları'ndan 2014'te ek ücretlerdeki %10'luk bir artışın sonucu olarak ile 178 ABD Doları'na yükselmiştir. Söz konusu azalma ve artışın birbirini dengelemesi sonucu toplam konteyner geliri Port Akdeniz-Antalya Limanı için aynı seviyede kalmıştır. 2013 ve 2014 yılları arasında, Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki genel kargo hacmi %10,6 oranında veya 118 bin ton azalmışken, "birim ton" fiyatı aynı kalmıştır. Öte yandan, dökme kargo hacmi 2013 yılına kıyasla 2014 yılında %5,6 oranında veya

34.274 ton artarak 651.169 tona ulaşmıştır. Dökme kargo "birim ton" fiyatları da aynı dönemde %29 oranında veya 1,5 ABD Doları artarak 2013'te 5,1 ABD Doları iken 2014'te 6,6 ABD Doları'na yükselmiştir. Birim fiyatların artması esas olarak, bu kargoların önemli bir kısmının ek hizmetler için daha yüksek miktarda ek ücrete tabi olması, çevreye duyarlı materyallerin kullanımını düzenleyen yeni yönetmeliklerin çıkmasının sonucu olarak ek hizmetlerin alınması ve bu yönetmelikteki gereklilikleri yerine getirmek için çevreye duyarlı materyallerin bulunduğu sevkiyatların işlenmesinin daha fazla işgücü gerektirmesi ve bunun sonucunda da adet başı fiyatlarının artması ile ilgilidir.

Adria-Bar Limanı 2014 yılında 39.037 TEU konteyner elleçlerken, 2013 yılında 32.029 TEU elleçlemiştir. Adria-Bar Limanı'nda elleçlenen genel kargo hacmi 2014 yılında 229.072 tondur ve ortalama birim ton fiyatı ise 7,1 Avro (9,4 ABD Doları)'dır. Global Liman, Adria-Bar Limanı'nda 30 Aralık 2013 tarihi itibarıyla pay sahibi olduğundan, 2013 yılı Adria-Bar Limanı verileri sadece karşılaştırma içindir.

Yolcu gemisi gelirleri 2014 yılında 18,7 milyon TL veya %46,2 artış ile 2013 yılında 40,4 milyon TL'den 2014 yılında 59,0 milyon TL'ye ulaşmıştır. 2014 yılındaki 12,3 milyon TL tutarındaki artış ağırlıklı olarak BPI'nin devralınmasından kaynaklanmaktadır. Yolcu gemilerinden elde edilen gelirin büyük bir kısmı ABD Doları cinsinden olduğu için ABD Doları'nın Türk Lirası karşısındaki değer artışından olumlu etkilenmiştir. ABD Doları'nın diğer para birimlerine karşı değer kazanması yolcu sayısının düşüşünden kaynaklanan olumsuz etkiyi fazlasıyla telafi etmiştir. Global Liman yönetimi yolcu sayısındaki düşüşü esas olarak 13 Ocak 2012 tarihinde İtalya'nın Isola del Giglio adasında Costa Concordia adlı yolcu gemisinin yapmış olduğu kazanın devam eden etkisine bağlamaktadır. Bu kaza Akdeniz bölgesinde deniz yolculuğuna olan talebi azaltmış, gemi şirketleri arasındaki rekabeti artırmış ve kâr marjlarını düşürmüştür. Sonuçta, birçok önde gelen yolcu gemisi işletmecisi gemilerini Asya bölgesine dağıtmıştır. Global Liman yönetimi Costa Concordia kazasının etkisinin azalması sonucu, Global Liman tarafından 2015 yılında alınan rezervasyon sayısındaki artışı yansıtan bir eğilim olarak birçok yolcu gemisi işletmecisinin gemilerini yakın gelecekte Akdeniz bölgesine taşımayı planlandığını anlamaktadır.

Ege Ports-Kuşadası Limanı'ndaki toplam yolcu sayısı 2013 yılında 583.459 iken, 2014 yılında 30.228 veya %5,2 oranında azalarak 553.231'ye gerilemiştir. Global Liman'ın Creuers (Barselona)'daki payları 30 Eylül 2014 tarihinde elde ettiği düşünülürse, Creuers (Barselona)'ya ilişkin 2013 ve 2014 verileri yalnızca karşılaştırma amacıyla dâhil edilmiştir.

Creuers Barselona'daki yolcu gemisi seferi sayısı 2013 yılında 612 iken 2014 yılında 96 adet veya %16 oranında artış/azalış göstermiş ve 516'ya gerilemiştir. Yolcu sayısı 2013 yılında 301.434, %16 oranında azalarak 1.888.903'ten, 2014 yılında 1.587.469'a gerilemiştir.

Bodrum Yolcu Gemisi Limanı'ndaki yolcu gemisi seferi sayısı 2013 yılında 136 iken 2014 %40 oranında azalış göstermiş ve 82'ye gerilemiştir. Yolcu sayısı 2013 yılında 4.322, %14,9 oranında artarak 29.085'den, 2014 yılında 33.407'ye yükselmiştir. 2013 yılında toplam brüt tonaj 1.278.888, 2014 yılında ise 1.335.884'tür. 2014 yılında gemi seferi sayısında ve brüt tonajda düşüş yaşanmasına rağmen yolcu sayısındaki artış esas olarak, Bodrum Yolcu Limanı'nın yeni bir pazarlama yaklaşımı takip ederek, lüks yolcu gemisi operatörleri (gemi başına daha az yolcu ama daha fazla gelir) yerine ekonomik ve bütçeye uygun yolcu gemisi operatörlerine (daha fazla yolcu ve daha az sayıda ama daha büyük gemiler) odaklanmasından kaynaklanmaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı gemi seferi sayısı 2013 yılında 68 iken, 2014 yılında %7 oranında azalarak 65 olmuştur. Yolcu sayısı da 2013 yılında 167.794 olup, 7.480 adet veya %4 oranında artışla, 2014 yılında 175.274 olmuştur.

Global Liman, yolcu limanlarında bulunan alışveriş merkezlerindeki genel satışlar ve gümrüksüz satışlardan gelen perakende gelirleri de elde etmektedir. 2014 yılında, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki perakende gelirleri, gümrüksüz satış mağazası işleten ile akdedilmiş imtiyaz sözleşmesi kapsamındaki 0,8 milyon ABD Doları tutarındaki sabit ödeme ve limandaki gümrüksüz satışlardan elde edilen gelirden bu sözleşme kapsamında hak kazandığı %30 oranındaki kısmı da dâhil olmak üzere 3,4 milyon ABD Doları'dır. Perakende gelirlerinin 2,1 milyon ABD Doları'na ulaştığı Bodrum Yolcu Limanı için de benzer bir sözleşme mevcuttur. 2014 yılında Creuers (Barselona) perakende alanı, liman terminalini kullanan her yolcu başına toplamda 1,1 ABD Doları gelire tekabül eden, yolcu başına 0,9 Avro ile aylık ortalama 25.000 Avro tutarında kira ödeyen bir acenteye kiralanmıştır. Creuers (Málaga)'da da 2014 yılında, kiracı acentenin liman terminalini kullanan her yolcu başına toplamda 1,05 ABD Doları

gelire tekabül eden, yolcu başına 0,9 Avro ile aylık ortalama 5.000 Avro tutarında kira oranında kira ödediği benzer bir sözleşme mevcuttur.

31 Aralık 2012 ve 31 Aralık 2013 Tarihlerinde Sona Eren Yıllar

Grup'un geliri 21,1 milyon TL veya %17,2 artış ile 2012 yılında 122,4 milyon TL'den 2013 yılında 143,5 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu artış esasen, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın gelirlerinin %21,8, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın gelirlerinin %6,2 ve Bodrum Yolcu Limanı'nın gelirlerinin %1,1 oranında artmasına dayanmaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın ticari gelirleri, 18,4 milyon TL artış ile 2012 yılında 84,7 milyon TL'den 2013 yılında 103,2 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu değişiklik, dökme yük ve genel yükten, Konteyner taşımacılığı ve ilgili hizmetlerine geçişi ve limanın art bölgesindeki madencilik ürünlerine yönelik artan uluslararası talebi yansıtmaktadır.

2012 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda elleçlenen toplam konteyner sayısı 186.463 TEU iken bu rakam 2013 yılında %17 oranında artış ile 30.921 TEU artmış ve 217.384 TEU'ya ulaşmıştır ve 2012 yılından 2013 yılına TEU başına uygulanan birim ücret de yükselmiştir.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda 2012 yılından 2013 yılına kadar olan dönemde, dökme yük ve genel yük hacimleri sırasıyla %43 ve %16 oranlarında azalmıştır. Ancak, genel kargo gelirleri %15 oranında artmıştır. Dökme yük gelirleri, dökme yük ve genel yük ortalama birim fiyatlarının sırasıyla %46 ve %25 oranında artırılması ve esasen bu yüklerin önemli bir kısmının çevresel olarak hassas nitelikte olmaları sonucunda daha yüksek ek ücretlerle taşınması sebebiyle sadece %17 oranında azalmıştır.

Yolcu taşımacılığı bölümünden elde edilen gelir, 2,7 milyon veya %7,2 oranında artış ile 2012 yılında 37,7 milyon TL'den 2013 yılında 40,4 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu artış esasen, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na uğrayan toplam yolcu sayısında gerçekleşen 8.904 veya %3 oranında artış neticesinde 2012 yılında 564.555 yolcudan, 2013 yılı için toplam 583.459 yolcuya ulaşılmasına dayanmaktadır. Bu artışın gelirlere etkisi, söz konusu dönemde, gemi kapasitelerinin artması, gemi sayısının azalması ve Arap Baharı sonrasında Akdeniz güzergâhlarının azalması sebebiyle limana uğrayan toplam gemi sayısının 489'dan 451'e düşmesiyle kısmen daha az olmuştur.

Gemilerin Bodrum Yolcu Limanına gerçekleştirdiği sefer sayısı 5 adet veya %4 oranında azalarak 2012 yılında 141 seferden, 2013 yılında 136 sefere düşmüştür. Toplam yolcu sayısı, 24.395 adet veya %46 oranında azalarak 2012 yılında 53.480 yolcudan, 2013 yılında 29.085 yolcuya düşmüştür. 2012 yılında, toplam brüt tonaj 1.794.289 iken, 2013 yılında 1.278.888 olmuştur. Gemi seferleri, yolcu sayısı ve brüt tonajdaki azalma esasen, 2012 yılında limana uğrayan büyük deniz yolculuğu şirketlerinin, Bodrum'un gittikçe lüks tatil pazarına hitap etmesi sebebiyle, 2013 yılında limana uğramamalarına dayanmaktadır.

Port Akdeniz-Antalya Limanı'na gerçekleştirilen seferlerin sayısı 12 adet veya %21 oranında artarak 2012 yılında 60 seferden 2013 yılında toplam 68 sefere ulaşmıştır. Toplam yolcu sayısı 10.676 adet veya %7 oranında artarak, 2012 yılında 157.118 yolcudan, 2013 yılında 167.794 yolcuya ulaşmıştır.

Limanların Gelirleri

Aşağıdaki tablo İhraççı'nın segment bazında elde ettiği gelirlere ilişkin bilgileri içermektedir:

	31 Aralık tarihinde sona eren yıllar					
	2012		2013		2014	
	(bin TL)	Toplam gelire oranı	(bin TL)	Toplam gelire oranı	(bin TL)	Toplam gelire oranı
Limanların Gelirleri:						
Port Akdeniz-Antalya Limanı						
Ticari Gelir	84.730	%96,1	103.169	%96,0	119.004	%96,1
Yolcu Gemisi Geliri	3.443	%3,9	4.252	%4,0	4.804	%3,9
Port Akdeniz-Antalya Limanı Toplam Gelir	88.173	%72,0	107.421	%74,8	123.808	%62,4
Creuers	—	—	—	—	12.281	%6,2
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	29.476	%24,1	31.314	%21,8	35.749	%18,0
Bodrum Yolcu Limanı	4.741	%3,9	4.791	%3,3	6.184	%3,1
Adria-Bar Limanı	—	—	—	—	20.258	%10,2

Port Akdeniz-Antalya Limanı

31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılın harici gelirleri 107,4 milyon TL olup 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yılda ise harici gelirlerde 16,4 milyon TL tutarında veya %15,3 oranında bir artış olmuş ve Port Akdeniz-Antalya Limanı 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yıl için 123,8 milyon TL harici gelir elde etmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında güçlenmiş olmasından ve ticari gelirlerdeki artıştan kaynaklanmıştır. Ticari gelirdeki artışın sebebi ise ek hizmetler için alınan daha yüksek ek ücretler sebebiyle birim ücretlerde meydana gelen artış ve çevreye duyarlı materyallerin elleçlenmesine ilişkin yeni yönetmeliklerin sonucu olarak sağlanan ek hizmetlerdir (bu yönetmeliklerin gerektirdiği şartları yerine getirebilmek adına çevreye duyarlı yükler için gerekli birim fiyatlarını ve yükün işlenmesi için gereken iş yükünü artırmıştır).

31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yılın harici gelirleri 88,1 milyon TL olup 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılda ise harici gelir tutarında 19,3 milyon TL tutarında veya %21,9 oranında artış olmuş ve Port Akdeniz-Antalya Limanı 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yıl için 107,4 milyon TL tutarında harici gelir kaydedilmiştir. Bu artış, daha çok dökme yük ve genel yükten konteyner taşımacılığına doğru gerçekleşen yönelme ve ilgili hizmetlerden ve Türkiye'nin art bölgesinde çıkan maden ürünlerine ilişkin artan uluslararası talep kaynaklı olarak ağırlıklı olarak ticari gelirlerdeki artıştan kaynaklanmıştır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı

31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılın harici gelirleri 31,3 milyon TL olup 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yılda ise harici gelirlerde 4,4 milyon TL tutarında veya %14,1 oranında artış olmuş ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yıl için 35,7 milyon TL harici gelir elde etmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında güçlenmiş olmasından kaynaklanmıştır.

31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yılın harici gelirleri 29,4 milyon TL olup 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılın harici gelirlerinde 1,9 milyon TL tutarında veya %6,5 oranında artış olmuş ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılda 31,3 milyon TL harici gelir elde etmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak 2013 yılında Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı ziyaret eden yolcu sayısında meydana gelen artıştan ve ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında güçlenmiş olmasından kaynaklanmıştır.

Bodrum Yolcu Limanı

31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılın harici gelirleri 4,8 milyon TL olup 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yılın harici gelirlerinde 1,4 milyon TL tutarında veya %27,1 oranında artış olmuş ve Bodrum Yolcu Limanı 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yılda 6,2 milyon TL harici gelir elde etmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında güçlenmiş olmasından ve limanın daha uygun fiyatlı yolcu

limanı işletmeleri portföyüne odaklanmasından kaynaklanmakta ve bu durum Bodrum Yolcu Limanı'nın 2014 yılında izlemiş olduğu yeni pazarlama yaklaşımını yansıtmaktadır: Lüks yolcu gemisi işletmelerinden ziyade (gemi başına daha az yolcu sayısı ve daha fazla gelir sağlayan) daha ekonomik ve uygun yolcu gemisi işletmelerine (daha fazla yolcu sayısı ve daha az ama daha büyük gemiler sağlayan) yönelmiştir.

31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yılın harici gelirleri 4,7 milyon TL olup 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılın harici gelirlerinde 0,1 milyon TL tutarında veya %2,1 oranında artış olmuş ve Bodrum Yolcu Limanı 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılda 4,8 milyon TL harici gelir elde etmiştir. Bu artış, 2013 yılında Bodrum'un daha çok lüks tatil piyasasına hitap etmesi sebebiyle yolcu başına düşen gelirdeki artıştan kaynaklanmış ve yolcu sayısındaki düşüş sonucu dengelenmiştir.

Adria-Bar Limanı

Adria-Bar Limanı, Global Liman'ın yıllık finansal tablolarına tamamen konsolide olduğu ilk yıl olan 2014 yılında, 20,3 milyon TL harici gelir elde etmiştir.

BPI

Barcelona Yolcu Limanı, Malaga Yolcu Limanı ve Lizbon ve Singapur'un öz kaynaklarını konsolide eden Barcelona Ports Investment, Global Liman'ın yıllık finansal tablolarına tamamen konsolide olduğu ilk yıl olan 2014 yılında 12,3 milyon TL gelir elde etmiştir.

Satışların Maliyeti

Satışların maliyeti özellikle, liman işletme haklarının amortismanı, personel ücretleri, malvarlığındaki yıpranma, altyüklenici vinç ve sigorta giderleri ve idari yetkililere verilen komisyon ücretlerinden oluşmaktadır.

Aşağıdaki tablo Grup'un belirtilen dönemlerdeki satışlarının maliyetini göstermektedir.

	2012	2013	2014
Amortisman ve itfa payları	41.279.465	44.016.326	65.271.549
Personel giderleri	11.329.277	12.742.929	28.285.134
Taşeron vinç ve konteyner servis giderleri	6.450.774	7.507.084	7.757.679
Yakıt giderleri	2.129.468	2.388.664	2.761.524
Devlet kurumlarına ödenen komisyonlar ve pilotaj giderleri	1.469.662	1.585.959	2.625.694
Güvenlik giderleri	1.074.405	1.184.119	2.408.857
Tamir, bakım ve onarım giderleri	1.215.671	1.551.156	2.269.322
Konteyner nakliyesi giderleri	1.536.517	1.994.541	1.871.907
Sigorta giderleri	1.063.351	1.121.126	1.558.069
Elektrik giderleri	1.152.566	1.090.886	1.373.609
Römorkör kira gideri	-	-	984.612
Liman kira gideri	257.193	751.740	754.695
Vidanjör ve atık alım gelirleri ödemesi	-	591.659	699.013
Temiz su giderleri	232.825	234.572	623.395
Alışveriş merkezi giderleri	735.208	845.720	307.624
Diğer giderler	1.688.478	1.008.124	3.526.353
Toplam	71.614.860	78.614.605	123.079.036

31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 Tarihlerinde Sona Eren Yıllar

Grup'un toplam satış maliyeti 2013 yılında 78,6 milyon TL iken 2014'te 123,1 milyon TL olmak üzere, 44,4 milyon TL veya %56,4 oranında artmıştır. Adria-Bar Limanı ve Barcelona Yolcu Liman yatırımlarının Grup ile konsolidasyonu 2014'teki satış maliyetlerinde, esasen artan istihdam maliyetlerinin sonucu olarak, sırasıyla 18,6 milyon TL ve 12,2 milyon TL artışa sebep olmuştur. Adria-Bar Limanı ve BPI'nin konsolidasyon etkileri çıkarıldığında, toplam artış 13,6 milyon TL, veya %17,3 oranında olup, büyük kısmı Port-Akdeniz Antalya Limanı'nın gerçekleşen maliyetlerindeki 10,6 milyon TL artışa

bağlıdır ve bu artış da esas olarak ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında değer kazanmasından kaynaklanan amortisman ve itfa giderlerindeki artışın bir sonucu olmuştur (ABD Doları üzerinden hesaplanmaktadır). İstihdam harcamaları da, ağırlıklı olarak Creuers ve Adria-Bar Limanı alımları sebebiyle 15,6 milyon TL veya %122,8 oranında artış göstererek 2013 yılında 12,7 milyon TL'den 2014 yılında 28,3 milyon TL'ye yükselmiştir ve bu artış Grup'un Türkiye'deki limanları ile kıyaslandığında, göreceli olarak bu limanlardaki yüksek seviyeli çalışan istihdamını ve ödenecek ücretlerin Türkiye'ye kıyasen İspanya'da daha yüksek olmasını yansıtmaktadır. Geri kalan artış Ege Ports-Kuşadası Limanı satış maliyetinde gerçekleşen 1,8 milyon TL artış ile Bodrum Yolcu Limanı satış maliyetindeki 1,3 milyon TL tutarındaki artışa bağlıdır ve bu artışlar amortisman ve itfa payı etkisi ile Global Liman'ın limanlarındaki gemilerin (römorkör ve kılavuz botlarının) bakım ve onarımlarının sonucudur.

31 Aralık 2012 ve 31 Aralık 2013 Tarihlerinde Sona Eren Yıllar

Grup'un satışlarının toplam maliyeti 7,0 milyon TL veya %8,9 oranında artış ile 2012 yılında 71,6 milyon TL'den 2013 yılında 78,6 milyon TL'ye yükselmiştir. Söz konusu artış daha çok Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki satışların maliyetinde gerçekleşen 6 milyon TL'lik artıştan kaynaklanmıştır. Bu artışın sebebi de amortisman giderleri, itfa giderleri, personel ücretleri ve alt yüklenici giderlerinde meydana gelen artıştır.

Segment Raporlaması

Aşağıdaki tablo, segment bazında satışların maliyetine ilişkin bilgiyi içermektedir.

	31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yıllar					
	2012		2013		2014	
	(bin TL)	(Toplama oranı)	(bin TL)	(Toplama oranı)	(bin TL)	(Toplama oranı)
Limn bazında satışların maliyeti:						
Port Akdeniz-Antalya Limanı	60.114	%83,9	66.188	%84,2	76.766	%67,1
Creuers	—	—	—	—	12.275	%5,2
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	6.815	%9,5	7.695	%9,8	9.421	%8,3
Bodrum Yolcu Limanı	4.686	%6,5	4.732	%6,0	5.988	%5,2
Adria-Bar Limanı	—	—	—	—	18.629	%14,4
Toplam	71.615	%100	78.615	%100	123.079	%100

Port Akdeniz-Antalya Limanı

Ağırlıklı olarak Amerikan Doları'nın Türk Lirası karşısında değer kazanması ile birlikte amortisman ve itfa giderlerindeki artış sebebiyle, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın satışlarının maliyeti, 10,6 milyon TL veya %16 oranında artarak, 2013 yılında 66,2 milyon TL'den 2014 yılında 76,8 milyon TL'ye yükselmiştir. Çevreye duyarlı materyallerin elleçlenmesine ilişkin yeni yönetmelikler tarafından getirilen birim konteyner taşımacılığındaki fiyat artışları da bir etkidir.

2013 yılında satışların maliyeti, 6,1 milyon TL veya %10,1 oranında artarak, 2012 yılında 60,1 milyon TL'den 2013 yılında 66,2 milyon TL'ye yükselmiştir. 2013 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki satışların maliyetindeki artışın bir kısmı, esasen ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında değer kazanmasından kaynaklanan amortisman ve itfa giderlerindeki artış (ABD Doları üzerinden hesaplanan) sonucu gerçekleşmiştir. 2013 yılında Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki satışların artan maliyetinin bir kısmı da personel giderlerindeki artış sonucu gerçekleşmiştir. Port Akdeniz-Antalya Limanı'ndaki personel sayısı 31 Aralık 2012 tarihinde 131'den 31 Aralık 2013'te 177'ye çıkmıştır. Bu artışın sebebi genel olarak personel sayısındaki artışla beraber yüklenicilerin de personele dâhil edilmesi olmuştur. Bu artış aynı zamanda, konteyner yükünün 30.921 TEU'luk veya %17'lik artış oranı ile 2012'de 186.463 TEU'dan 2013'te 217.384 TEU'ya yükselmesiyle doğru orantılı olarak artan alt yüklenici giderleri, konteyner taşıma giderleri ve komisyon bedelleri gibi değişken maliyetlerden de kaynaklanmıştır.

Creuers

Creuers'daki satışların maliyeti 2014 yılında 12,3 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki satışların maliyeti, amortisman ve itfa giderlerindeki artış sebebiyle ve Global Liman'ın deniz taşıtlarının 5 yıllık tamir ve bakım muayenelerinin etkisi ile, 1,7 milyon TL tutarında veya %22,1 oranında artarak, 2013 yılında 7,7 milyon TL'den 2014 yılında 9,4 milyon TL'ye yükselmiştir.

2013 yılında satışların maliyeti, ağırlıklı olarak çalışan maaşlarında gerçekleşen %6,2 oranında enflasyon ile alakalı artış ve 2013 yılında dağıtılan maaş primleri sonucunda istihdam harcamalarındaki artış sebebiyle 0,9 milyon TL tutarında veya %13,2 oranında artarak, 2012 yılında 6,8 milyon TL'den, 2013 yılında 7,7 milyon TL'ye yükselmiştir.

Bodrum Yolcu Limanı

Bodrum Yolcu Limanı'ndaki satışların maliyeti, amortisman ve itfa giderlerindeki artış sebebiyle ve Global Liman'ın deniz taşıtlarının 5 yıllık tamir ve bakım muayenelerinin etkisi ile, 1,3 milyon TL veya %27,7 oranında artarak 2013 yılında 4,7 milyon TL'den 2014 yılında 6 milyon TL'ye yükselmiştir.

Satışların maliyeti, 2010 ve 2013 yılları arasında 4,7 milyonda tamamen sabit kalmıştır.

Adria-Bar Limanı

Adria-Bar Limanı'nın 2014 yılında satışlarının maliyeti 18,6 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Brüt Kâr

Grup'un brüt kârı, 10,3 milyon TL veya %15,9 oranında artış ile 2013 yılında 64,9 milyon TL'den, 2014 yılında 75,2 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak Creuers ve Adria-Bar Limanı'nın Grup'un konsolide finansal tablolarına dâhil edilmesinden ve ABD Doları'ndaki artışın Grup'un gelirleri üzerindeki etkisinden kaynaklanmaktadır. 2013 yılında %45,2 olan brüt kârın gelirlere oranı, ağırlıklı olarak Creuers ve Adria-Bar Limanı işletme giderlerinin Grup'un Türkiye'deki limanlarına kıyasla, göreceli olarak daha yüksek olması sebebiyle, 2014 yılında %37,9'a düşmüştür.

Grup'un brüt kârı, 14,1 milyon TL veya %27,8 oranında artış ile 2012 yılında 50,8 milyon TL'den, 2013 yılında 64,9 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış, ağırlıklı olarak Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın gelirlerinin %21,8 oranında artmasına bağlıdır. Brüt kârın gelirlere oranı 2012 yılında %41,5'den 2013 yılında %45,2'ye yükselmiştir.

Segment Raporlaması

Aşağıdaki tablo, segment bazında brüt kâra ilişkin bilgiyi içermektedir.

	31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yıllar					
	2012		2013		2014	
	(bin TL)	(Toplama oranı)	(bin TL)	(Toplama oranı)	(bin TL)	(Toplama oranı)
Liman bazında brüt kâr:						
Port Akdeniz-Antalya Limanı	28.059	%55,3	41.232	%63,5	47.095	%62,6
Creuers	—	—	—	—	6	%0,0
Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı	22.661	%44,6	23.619	%36,4	26.275	%34,9
Bodrum Yolcu Limanı	55	%0,1	59	%0,1	196	%0,3
Adria-Bar Limanı	—	—	—	—	1.629	%2,2
Toplam	50.776	%100	64.911	%100	75.201	%100

Port Akdeniz-Antalya Limanı

Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın brüt kârı 5,9 milyon TL veya %14,3 oranında artarak 2013 yılında 41,2 milyon TL'den, 2014 yılında 47,1 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış, Global Liman'ın Port Akdeniz-Antalya Limanı 2013 yılı gelirlerinde 2014 yılına kıyasla gerçekleşen %15,3 oranındaki artışın, Port Akdeniz-Antalya Limanı 2013 yılı satışlarının maliyetinin gelire yüzdesinin %61,2'den 2014 yılında %62,0'a yükselmesi ile dengelenmesinden kaynaklanmaktadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın brüt kârının gelirlere oranı 2012 yılında %38,4'den 2013 yılında %38,0'a düşmüştür. Brüt kârın gelirlere oranındaki bu düşüşün asıl sebebi, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda elleçlenen toplam konteyner sayısının 28.038 TEU veya %12,8 oranında bir düşüş ile 2013 yılında 217.384 TEU'dan 2014 yılında 189.346 TEU'ya azalmasının, ilave ücretlerdeki %10'luk artış sebebiyle Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda TEU başına ücretin 2013 yılında 162 ABD Doları'ndan 2014 yılında 178 ABD Doları'na artması ile kısmen dengelenmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın brüt kârı, 13,1 milyon TL veya %46,6 oranında artarak 2012 yılında 28,1 milyon TL'den 2013 yılında 41,2 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış, Global Liman'ın Port Akdeniz-Antalya Limanı 2012 yılı gelirlerinde 2013 yılına kıyasla gerçekleşen %28,1 oranındaki artışın, Port Akdeniz-Antalya Limanı 2012 yılı satışlarının maliyetinin gelirlere oranının %68,2'den 2013 yılında %61,2'ye olan düşüş ile dengelenmesinden kaynaklanmaktadır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın gelirleri ve satışlarının maliyetindeki artış ve düşüşlere ilişkin detaylar yukarıda sunulmaktadır.

Creuers

Creuers'in 2014 yılının son çeyreğinde brüt kârı 6 bin TL olarak gerçekleşmiştir. Creuers'in 2014 yılının son çeyreğindeki brüt kârının gelirlere oranı, liman işletme hakkına ilişkin 5,3 milyon TL'lik amortisman bedeli sebebi ile %0,05'dir. Bu bedelin etkisi çıkarıldığında, Creuers'in 2014 yılının son çeyreğindeki brüt kârı 5,3 milyon TL ve brüt kârının gelirlere oranı ise %42,8'dir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı brüt kâr oranı 2,6 milyon TL veya %11 oranında artarak 2013 yılında 23,7 milyon TL'den 2014 yılında 26,3 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış, Global Liman'ın Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 2013 yılı gelirlerinde 2014 yılına kıyasla gerçekleşen %14,1 oranındaki artışın, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 2013 yılı satışlarının maliyetinin gelire yüzdesinin %24,6'dan 2014 yılında %26,4'e yükselmesi ile dengelenmesinden kaynaklanmaktadır. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 2013 yılı brüt kârının gelirlere oranı %66,1'den 2014 yılında %74,5'e yükselmiştir. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı brüt kârı 1,0 milyon TL veya %4,4 oranında artarak 2012 yılında 22,7 milyon TL'den 2013 yılında 23,7 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış, Global Liman'ın Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 2012 yılı gelirlerinde 2013 yılına kıyasla gerçekleşen %6,5 oranındaki artışın, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı 2012 yılı satışlarının maliyetinin gelirlere yüzdesinin %23,1'den 2013 yılında %24,6'ya yükselmesi ile dengelenmesinden kaynaklanmaktadır. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı brüt kârının gelirlere oranı, 2012 yılında %76,9'dan 2013 yılında %66,1'e düşmüştür. Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın gelirleri ve satışlarının maliyetindeki eğilimlere ilişkin detaylar yukarıda sunulmaktadır.

Bodrum Yolcu Limanı

Bodrum Yolcu Limanı'nın brüt kârı 0,1 milyon TL veya %100 oranında artarak 2013 yılında 0,1 milyon TL'den 2014 yılında 0,2 milyon TL'ye yükselmiştir. Görece olarak düşük kârlılık, 2014 yılında 4,1 milyon TL ve 2013 yılında 3,1 milyon TL tutarlarında gerçekleşen yüksek itfa bedellerinden kaynaklanmaktadır. Bu artış, Global Liman'ın Bodrum Yolcu Limanı 2013 yılı gelirlerinde 2014 yılına kıyasla gerçekleşen %29,1 oranındaki artışın, Bodrum Yolcu Limanı 2013 yılı satışlarının maliyetinin gelirlere yüzdesinin %98,8'den 2014 yılında %96,8'e düşmesi ile dengelenmesinden kaynaklanmaktadır. Bodrum Yolcu Limanı'nın brüt kârının gelirlere oranı 2013 yılında %1,2'den 2014 yılında %3,2'ye yükselmiştir. Bodrum Yolcu Limanı'nın brüt kârı 2012 ve 2013 yıllarında 0,1 milyonda sabit kalmıştır. Bodrum Yolcu Limanı'nın gelirleri ve satış maliyetlerindeki eğilimlere ilişkin detaylar yukarıda sunulmaktadır.

Adria-Bar Limanı

Adria-Bar Limanı'nın 2014 yılı brüt kârı 1,6 milyon TL'dir. Adria-Bar Limanı'nın 2014 yılı brüt kârının gelirlere oranı %8,0'dır.

Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler

Diğer gelirler öncelikle gerçekleştirilen devralmalardaki pazarlıklı satın alım kazancı, karşılıkların geri çevrilmesi ve varlıkların yeniden değerlendirilmesinden elde edilen kazanımları kapsar. Bir devralmada alış fiyatının alınan net varlıkların rayiç değerinin altında olması halinde, aradaki farka pazarlıklı satın alım kazancı denir.

	2012	2013	2014
Pazarlıklı satın alım kazancı	-	52.645.518	13.065.544
Geri çevrilen dava karşılık giderleri	48.310	163.012	244.937
Diğer	105.252	314.591	1.106.010
Toplam	153.562	53.123.121	14.416.491

Grup 2013 yılındaki 53,1 milyon TL tutarındaki diğer gelire kıyasla 2014 yılında 14,4 milyon TL tutarında diğer gelir kaydetmiştir ve bu iki dönem arasında 38,7 milyon TL tutarında azalış gerçekleşmiştir. Söz konusu azalış esas olarak Grup'un 2013 yılındaki satın almalarının (BPI ve Adria-Bar Limanı) esas faaliyetlerden diğer gelirler altında muhasebeleşen pazarlıklı satın alım kazancı ile ilgilidir ancak 2014 yılı için Global Liman'ın önceki dönemde BPI'de sahip olduğu hisselerden elde ettiği 38,9 milyon TL tutarın 2014 yıllık finansal tablolarında "Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Kârlarından/Zararlarından Paylar" olarak yeniden sınıflandırılmasının etkisi ile Global Liman'ın BPI'deki pay oranının %49'dan %62'ye yükselmesini (ve BPI'in Creuers'i satın almasını tamamlamasını) dikkate almaktadır.

Esas faaliyetlerden diğer gelirdeki artış temel olarak Adria-Bar Limanı'ndaki Karadağ'daki yeni çalışanlara ilişkin düzenlemeleri hükümlerine göre işsizlik döneminde ödenen çalışan sosyal yardımlarının kısmen Karadağ Devleti'nden alınması dolayısıyla gelirindeki artıştan kaynaklanmaktadır.

Grup 2012'de kaydedilen 0,2 milyon TL diğer gelire kıyasen, 2013'te 53,1 milyon TL diğer gelir kaydetmiş olup, iki yıl arasında diğer gelirler 53 milyon TL'lik bir artış göstermektedir. Söz konusu değişim 2013 yılında pazarlıklı satın alım kazancı olarak kaydedilen 52,7 milyon TL ile sonuçlanan, Adria-Bar Limanı'nın satın alınması ile ilgilidir.

Satış ve Pazarlama Giderleri

Satış ve pazarlama giderleri, satış ve pazarlamaya ilişkin personel maliyetleri ile reklam ve tanıtım, danışmanlık ve seyahat giderleri dâhil diğer giderleri kapsamaktadır.

2013 yılında 0,5 milyon TL tutarında olan satış ve pazarlama harcamaları 2014 yılında 1,0 milyon TL tutarındadır. Satış ve pazarlama giderleri temel olarak, Global Run, BPI alımı tamamlandıktan sonra Barcelona'ya yapılan basın gezisi gibi Şirket'in piyasadaki bilinirliğinin artırılması için üstlenilen yeni projelerle ve 2014 yılındaki tahvil ihracı ile alakalı faaliyetlerle bağlantılıdır.

2012'deki satış ve pazarlama giderleri 0,5 milyon TL olup, 2013'teki satış ve pazarlama giderleri de 2012 ile tutarlı olarak 0,5 milyon TL'dir.

Genel Yönetim Giderleri

Genel yönetim giderleri; personel giderleri, danışmanlık giderleri, amortisman ve itfa, iletişim, ofis işletim ve diğer giderleri kapsamaktadır.

	2012	2013	2014
Personel giderleri	6.435.479	7.880.968	11.074.568
Danışmanlık giderleri	1.840.226	1.096.824	2.800.878
Amortisman ve itfa payları	651.835	893.060	1.937.969
Şüpheli ticari alacaklar karşılığı	-	35.216	1.617.685
Bina yönetim giderleri	139.541	132.302	882.463
Seyahat giderleri	537.034	622.736	643.268
Bilgi sistemleri gideri	58.278	284.209	589.354
Temsil ve ağırlama giderleri	326.607	401.963	401.399
Haberleşme giderleri	196.405	215.095	338.494
Taşıt giderleri	206.466	232.623	294.796
Kırtasiye giderleri	64.204	131.455	177.115
Vergi, resim ve harç giderleri	178.701	176.778	153.146
Bakım onarım giderleri	55.618	63.609	135.999
Kira giderleri	24.620	42.320	27.367
Diğer giderler	449.014	782.376	932.921
Toplam	11.164.028	12.991.534	22.007.422

2013 yılında 13 milyon TL tutarındaki idari harcamalara kıyasen 2014 yılında idari harcamalar 22,0 milyon TL tutarındadır ve bu durum iki dönem arasında gerçekleşen 9 milyon TL tutarındaki veya %69,2 oranındaki artışı göstermektedir. Söz konusu artış esasen amortisman ve itfa giderlerinde gerçekleşen 1,1 milyon TL tutarındaki artışa ve personel harcamalarındaki 3,2 milyon TL tutarındaki (2,4 milyon TL'si Adria-Bar Limanı ek personel harcamaları) artışa bağlıdır. Amortisman ve itfa giderlerinde meydana gelen artış esas olarak 0,7 milyon TL tutarındaki itfa gideri ile Adria-Bar Limanı'nın (tüm yıl için) ve Creuers'in (dördüncü çeyrek için) Grup ile konsolidasyonu ile ilgilidir. Global Liman'ın danışmanlık ve seyahat harcamalarında 1,7 milyon TL tutarında bir artış meydana gelmiştir. Danışmanlık harcamalarındaki belirgin artışın sebebi, işletmesel faaliyetleri ve çalışanların seviyelerini Grup'un Türkiye'deki limanları ile aynı seviyeye getirmek için yeniden yapılandırma süreci ve personel alımı için yüklenilen danışmanlık hizmetleri ile bağlantılıdır. Ayrıca 1,6 milyon TL tutarındaki Adria-Bar Limanı ile ilgili olarak ayrılmış olan şüpheli ticari alacaklar da bu artışa sebep olmaktadır.

2012'deki yönetim giderleri 11,2 milyon TL olup, 2013'te yönetim giderleri 12,9 milyon TL olmuştur ve iki yıl arasında yönetim giderleri 1,7 milyon TL veya %15,1 oranında bir artış göstermektedir. Söz konusu artış, artan konteyner yükünden dolayı artan talebi karşılamak amacıyla gerçekleştirilen personel artışı, Global Liman yönetimi ve personeline verilen ikramiyeler ve ücretlerdeki enflasyon artışından dolayı personel giderlerinde meydana gelen 1,4 milyon TL veya %22,5 oranında bir artıştan kaynaklanmıştır.

Diğer Giderler

Diğer giderler karşılık giderlerinin yanı sıra değer düşüklüğünden doğan zararlar, hayır amaçlı bağışlar, KDV alacak ödenekleri ve işin olağan akışı dışında meydana gelen diğer giderleri de kapsamaktadır.

	2012	2013	2014
Proje giderleri	152.537	406.970	11.212.520
Kısmi istisna yüklenim giderleri	331.809	-	1.532.448
Liman imtiyaz bedeli giderleri	-	-	1.306.890
Karşılık giderleri	12.410	-	447.373
Bağış ve yardımlar	108.390	-	-
Vergi affı gideri	27.867	-	-
Diğer	513.735	634.895	774.394
Toplam	1.146.748	1.041.865	15.273.625

Grup'un proje giderleri 2013 ve 2014 döneminde 10,8 milyon TL veya %2.700 oranında artış göstererek; 2013 yılında 0,4 milyon TL'den 2014 yılında 11,2 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artış esas olarak 2014 yılında bono ihracına ilişkin yapılan masraflar sebebiyle oluşmuştur.

2014 yılının karşılık giderleri 0,4 milyon TL'yi bulmuş ve Adria-Bar Limanı imtiyaz sözleşmesi kapsamında Karadağ Hükümeti'ne ödenecek tutarların ayrılmasına ilişkindir.

Grup 2013 yılında 1,0 milyon TL'yi diğer gider olarak kaydederken, 2014 yılında 14,2 milyon TL veya %1420 oranında artış yaşayarak 15,3 milyon TL olarak kaydetmiştir. Artış esas olarak, 2014 yılında Creuers'in alınması sırasındaki proje finansmanı ve danışmanlık giderlerinin sonucu olarak 2014 yılında gerçekleşen proje giderlerindeki artıştan kaynaklanmaktadır. Ayrıca Adria-Bar Limanı liman imtiyaz bedeline ilişkin 2014 yılına tahakkuk eden 450.000 Avro tutarındaki gider ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nde gemilere verilmekte olan deniz hizmetleri ile ilgili olarak tahsil edilemeyecek nitelikte olup giderleştirilen kısmi istisna yüklenim giderleri de bu artışın sebepleri arasındadır.

Grup tarafından 2012 yılında diğer gider olarak kaydedilen 1,1 milyon TL, 2013 yılında kaydedilen 1 milyon TL ile uyumludur.

Esas Faaliyet Kârı

Global Liman'ın 2013 yılındaki esas faaliyet kârı 103,5 milyon TL iken, 52,2 milyon TL veya %50,4 oranında düşüşle 2014 yılında 51,3 milyon TL olmuştur. Düşüş ağırlıklı olarak, ilk olarak her ne kadar sadece 13,1 milyon TL Creuers'in pazarlıklı satın alımı kazancı esas faaliyetlerden diğer gelirler altında kaydedilmiş olsa da 2013 yılındaki "Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler" altında kaydedilen Adria-Bar Limanı pazarlıklı satın alım kazancından ve ikinci olarak Grup ile Creuers (dördüncü çeyrek için) ve Adria-Bar Limanı'nın (tüm yıl için) konsolidasyonu, yeni projelerin geliştirilmesi ve 2014 yılında gerçekleştirilen tahvil ihracı için yapılan danışmanlık giderleri ile bağlantılı olarak 2014 yılında kaydedilen yüksek yönetim giderleri ve işletme giderlerinden kaynaklanmaktadır.

Global Liman'ın 2012 yılındaki esas faaliyet kârı 38,1 milyon TL iken, 2013 yılında 65,4 milyon TL veya %171,7 oranında artışla 103,5 milyon TL olmuştur. Artış, diğer gelirlerdeki (bakınız "Diğer Gelirler") ve brüt kârdaki (bakınız "Brüt Kazanç") 2013 yılındaki artıştan kaynaklanmaktadır.

Net Finansman Maliyetleri

Net finansman maliyetleri kur farkı kazancı/kaybı, faiz geliri/gideri, garanti mektuplarında görülen temettü geliri komisyonunu ve finansal varlıkların rayiç değerine ilişkin kazancı/kaybı içerir.

Grup'un net finansman maliyetlerinin toplamı 2014 yılında 40,7 milyon TL, 2013 yılında ise 18,1 milyon TL'dir ve iki dönem arasındaki artış 22,6 milyon TL'dir. 2014 yılında faiz giderleri, 2013 yılında gerçekleşen 15,1 milyon TL'lik faiz giderlerine kıyasla 22,8 milyon TL artarak 37,9 milyon TL'ye ulaşmıştır. 2014 yılındaki borçlanmalarda meydana gelen artış ağırlıklı olarak 2014 yılında ihraç edilen tahvillere (Grup'un mevcut borçlarının yeniden finansmanı amacıyla) ve bunun yanı sıra Creuers'deki geriye kalan payların alınmasının finanse edilmesi için BPI tarafından kullanılan 60 milyon Avro tutarındaki devralma finansmanına (geri ödemesiz borç) ("**Barselona Devralma Finansmanı**") ilişkindir. Ek olarak, finansman giderleri, Grup'un banka kredilerinin çoğunluğunun, 2014 yılında ihraç edilen tahviller kullanılarak kapatılması esnasında ödenen 8,5 milyon TL komisyon giderleri sebebiyle artmıştır.

Grup, 2014 yılında, 2013 yılındaki 3,2 milyon TL tutarındaki kur farkı giderine karşılık olarak 0,7 milyon TL veya %21,9 oranında bir düşüş ile 2,5 milyon TL tutarında net kur farkı geliri sağlamıştır. Kur farkı işlemlerine ilişkin net kazanç, 2014 yılında ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında değer kazanması, satışlar sebebiyle toplam ABD Doları miktarındaki artış ve Grup'un ABD Doları cinsinden borçlarının (Türk Lirası cinsinden olanlara kıyasen) artmasından etkilenmektedir. Faiz gelirleri, 2014 yılının Kasım ayında ihraç edilen tahviller sayesinde artan nakit tutarı sonucu 2013 yılından 2014 yılına 3,9 milyon TL tutarında artış göstermiştir.

Grup'un 2012 yılındaki 0,3 milyon TL'lik finansman maliyetlerine kıyasen, 2013'teki finansman maliyetleri 18,1 milyon TL olup, iki yıl arasındaki finansman maliyeti 17,8 milyon TL'lik bir artış göstermektedir. Faiz gideri 7,2 milyon TL veya %91,1 oranında bir artış ile 2012'de 7,9 milyon TL'den 2013'te 15,1 milyon TL'ye yükselmiştir. 2013 yılındaki borçlanmalarda meydana gelen artış ağırlıklı olarak VEI Capital'den 96 milyon ABD Doları tutarındaki Global Liman paylarının alınmasına ilişkin,

10,5 milyon ABD Doları tutarında Creuers paylarının alınmasına ilişkin ve 27,6 milyon ABD Doları tutarında Adria-Bar Limanı'nın alınmasına ilişkin finansmanlardan kaynaklanmıştır. Grup 2012'de 4,9 milyon TL tutarında kur farkı geliri elde etmişken, 2013'te gerçekleşen 3,2 milyon TL tutarındaki kur farkı gideri finansman giderlerini olumsuz etkilemiştir. Grup'un borçlarının büyük çoğunluğu ABD Doları cinsinden olduğundan, 2012 yılındaki kur farkı gelirinin 2013 yılında kur farkı giderine dönüşmesinde Türk Lirasına kıyasen ABD Doları'nın güçlenmesi etkili olmuştur. Grup'un elinde bulundurduğu nakdindeki azalış dolayısı ile banka ve diğer faiz gelirinde 2013 yılında 3,1 milyon TL düşüş gerçekleşmiştir.

Gelir Vergisi Gideri

2014 tarihinde, toplam vergi gideri, 0,6 milyon veya %12,2 oranında düşüş ile 2013 yılında 4,9 milyon TL'den, 2014 yılında 4,3 milyon TL'ye gerilemiştir. Grup'un kurumlar vergisi 2013 yılında 9,9 milyon TL'den, 2014 yılında daha fazla vergilendirilebilir geliri olması sebebiyle 2,1 milyon TL daha artarak, 2014 yılında 12 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Ertelemiş vergi gelirlerinin 2013 yılında 4,9 milyon TL'den, 7,7 milyon TL'ye yükselmesi ile toplam vergi gideri dengelenmiştir.

2012'deki 3,6 milyon TL toplam vergi giderine kıyasen, 2013'te toplam vergi gideri 4,9 milyon TL olmuştur ve iki yıl arasındaki vergi gideri 1,3 milyon TL'lik bir artış göstermiştir. Grup'un 2012'deki kurumlar vergisi 10,4 milyon TL tutarında olup, 2013'teki kurumlar vergisi ise 2012'deki kurumlar vergisinden 0,5 milyon TL daha düşüktür ve 9,9 milyon TL tutarındadır. Toplam vergi giderinde 2013 yılında yaşanan artışın ana sebebi 2012'de 6,8 milyon TL tutarındaki ertelenmiş vergi gelirinin 2013'te 4,9 milyon TL'ye düşmesidir. Ertelemiş vergi gelirinin elde edildiği temel kalemler doğrudan ABD Doları/TL döviz kurundaki dalgalanmalardan etkilenmektedir. ABD Doları TL karşısında değer kazandığında, ertelenmiş vergi geliri düşmektedir.

Dönem Kârı

Global Liman'ın 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılda dönem kârı 93,2 milyon TL iken, 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yılda, 40,6 milyon TL veya %43,6 oranında azalarak 52,6 milyon TL'ye düşmüştür. Düşüş ağırlıklı olarak, yüksek yönetim ve satışların maliyeti giderlerinden kaynaklanmaktadır. Bu giderler ise başlıca Adria-Bar Limanı'nın Grup ile konsolidasyonu ve uzun süreli operasyonel yetersizlikleri gidermek amacıyla Adria-Bar Limanı'nın yeniden yapılanması, yeni projelerin geliştirilmesi ve 2014 yılında gerçekleştirilen tahvil ihracı için yapılan danışmanlık giderleri ve ağırlıklı olarak yeni proje finansmanı ve mevcut borç finansmanına ilişkin 2014 yılında yapılan net finansman giderleri ile ilgilidir.

Global Liman'ın 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yılda dönem kârı 33,9 milyon TL iken, 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yılda, 59,3 milyon TL veya %174,9 oranında artarak 93,2 milyon TL'ye yükselmiştir. Artış ağırlıklı olarak, 2013 yılında Adria-Bar Limanı alımından elde edilen pazarlıklı satın alım kazancı ve bu kazancın "esas faaliyetlerden diğer gelirler" altında kaydedilmesinden kaynaklanmaktadır. (bakınız "Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler")

Gelir Vergisi Etkilerinden Arındırılmış Dönemdeki Diğer Kapsamlı Gelir/(Gider)

Grup'un gelir vergisinden arındırılmış kapsamlı gelir miktarı 2013 yılında 71,3 milyon TL iken, 67,2 milyon TL veya %94,2 oranında düşüşle 2014 yılında 4,1 milyon TL olmuştur. Bu düşüşün temel nedeni ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında 2013 yılında gerçekleşen %20 oranındaki değer artışına kıyasla 2014 yılında daha düşük bir oranda, %9 oranında değer kazanmasıdır. Grup'un finansal tabloları, Global Liman'ın fonksiyonel para birimi olan Türk Lirası cinsinden sunulmakta olup, Ege Liman İşletmeleri, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin ABD Doları cinsinden gelir elde etmesinin sonucu olarak ABD Doları/Türk Lirası döviz kuru, Grup'un kapsamlı gelir miktarını önemli bir biçimde etkilemektedir. Dolayısıyla, Global Liman'ın iştiraklerinin fonksiyonel para birimi ABD Doları olsa da, geçerli muhasebe standartları uyarınca bunlar Grup'un konsolide hesaplarında Türk Lirası'na dönüştürülmektedir. Ayrıca Grup faaliyetlerini Avro cinsinden gerçekleştiren operasyonlar da satın alması ile 2014 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında %4 değer kaybetmesi, sonucu döviz çevrim farkları üzerinde olumsuz etkiye yol açmıştır. Buna ek olarak, net yatırıma ilişkin finansal korumadaki değişim ve net zararın 2013 yılında 16,0 milyon TL'den 2014 yılında 44,7 milyon TL artması, BPI'nin, Creuers'deki kalan payların satın alımı için kullandığı sendikasyon kredisinin faiz oranı riskinden korunmak için kullandığı finansal korumadan kaynaklanmaktadır.

2013 yılında, Grup'un gelir vergisi etkilerinden arındırılmış kapsamlı diğer geliri 71,3 milyon TL olup, 2012 yılında 33,5 milyon TL zarar ile karşılaştırıldığında 104,8 milyon TL tutarında bir artış söz konusudur. Bu artışın sebebi 2012 yılında ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında %6 değer kaybederken, 2013 yılında %20 değer kazanmasıdır.

10.2.2. Finansal durum ve faaliyet sonuçlarına ilişkin diğer (önemli) hususlar:

Grup'un finansal durum ve faaliyet sonuçlarına ilişkin diğer önemli hususların bulunmadığı düşünülmektedir.

10.2.3. İhraçının, İzahname'de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibariyle meydana gelen faaliyetlerini doğrudan veya dolaylı olarak önemli derecede etkilemiş veya etkileyebilecek kamusal, ekonomik, finansal veya parasal politikalar hakkında bilgiler:

Faaliyetlerin Konsolide Sonuçlarını Etkileyen Önemli Faktörler

Grup'un konsolide finansal tablolarına etki eden önemli faktörler aşağıdaki gibidir:

Ticari ve yolcu liman hizmetlerine ilişkin talep

Grup'un faaliyetlerinin sonuçları, her bir limanın verdiği hizmetlere yönelik talebe bağlıdır.

Ticari liman faaliyetleri, Grup'un incelenen dönemlerdeki toplam gelirinin büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır. Ağırlıklı olarak, limana yakın bölgelerde üretilen ve ticari değeri olan inşaat malzemelerinin ihracatına ilişkin konteyner taşımacılığı, kuru dökme yük taşımacılığı, genel yük taşımacılığı ve deniz taşımacılığından gelir elde edilmektedir. Ayrıca Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın liman idaresi sıfatıyla, römorkaj, kılavuzluk, sığınma ve bağlama ücretleri dâhil olmak üzere gelir elde etmektedir. Ticari liman gelirlerinin en önemli kısmını, küresel pazarlara gerçekleştirilen mermer ve özellikle Çin'e gerçekleştirilen blok mermer ihracatı oluşturmaktadır. Gelirinin önemli bir kısmı da Orta Doğu, Kuzey Afrika, Batı Afrika ve Güney Amerika'ya gerçekleştirilen çimento ve ağırlıklı olarak çelik işleme ve krom kaplama için Kuzey Avrupa'ya gerçekleştirilen krom ve Rusya'ya gerçekleştirilen tarım ürünleri ihracatından ve Türkiye içerisinde çeşitli ürünlerin taşımacılığından elde edilmektedir. Global Liman yönetimi Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın beklenen büyüme oranının ağırlıklı olarak, hacimsel bazda büyümeye yönelik olacağı düşüncesindedir. Bu büyüme belirli yatırımları da beraberinde getirecektir.

Ticari liman gelirleri, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın art bölgesinde üretilen ürünlere yönelik talepten etkilenmektedir. Talep, özellikle blok mermerin Çin'de (çoğunlukla lüks inşaat projelerinde kullanılmakla birlikte genel inşaat projelerindeki kullanımı artmaktadır), çimentonun Orta Doğu'da ve kromun Kuzey Avrupa'da kullanılması (genel inşaat amacıyla büyük ölçüde kullanılmaktadır) sebebiyle, diğer etkenlerin yanı sıra genel ekonomik koşullardaki değişikliklere duyarlı olan inşaat faaliyetlerinin seyirinden de etkilenmektedir. Arap Baharı sebebiyle yaşanan ekonomik dalgalanma, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'daki inşaat faaliyetleri ve bu bölgelere gerçekleştirilen çimento ihracatı üzerinde önemli ölçüde olumsuz etki yaratmıştır. Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın art bölgesinde üretilen ürünlere yönelik talep, bu ürünlerin diğer bölgelerdeki tedarikçilerinin sunduğu fiyatlardan da etkilenmektedir.

Ticari liman hizmet gelirlerine etki eden diğer unsurlar, ticari gemicilik hatlarının taşımacılık rotasında yapılan değişiklikler (ağırlıklı olarak, liman çevresinde bulunan ve ticari değer arz eden emtiaya yönelik talep ve limanların ihracat ve ithalat kapasitesinden etkilenmektedir) ve Grup için yüksek kâr marjlı olması sebebiyle de Türkiye'de ve küresel düzeyde konteyner ile yük taşımacılığıdır. Küresel eğilimle doğru orantılı olarak, Türkiye'de konteyner ile yük taşımacılığı artmakta olsa da küresel ortalamanın altındadır. Global Liman, daha düşük maliyetli ve daha hızlı olması sebebiyle Türkiye'de ve küresel düzeyde, konteyner ile yük taşımacılığının artacağını ve bu artış sebebiyle Port Akdeniz-Antalya Limanı üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık hacminin de büyüyeceğini öngörmektedir.

2014 yılı Ekim ayından itibaren, Port Akdeniz-Antalya Limanı Antalya çıkışlı taze meyve ve sebze ihracatına yönelerek yeni bir gelir kaynağına odaklanmış ve hizmet sağladığı ürün portföyünü genişletmiştir. Grup'a ayrıca 1 Ocak 2015 tarihinde mobilya ihracatı yapma izni verilmiştir.

Grup'un Creuers'i satın alması ve ardından Creuers'den elde edilen gelirlerin Grup'un 2014 finansal tablolarına eklenmesi sonucunda, yolcu limanı gelirleri, Grup'un 2013 yılı toplam gelirinin %28,1'ine ve 2014 yılındaki toplam gelirinin %30'una tekabül etmektedir. Grup'un yolcu limanları, özellikle yolcu gemisi, feribot, yat ve mega yat seferleri başta olmak üzere, temel olarak turizm faaliyetlerinden gelir elde etmektedir. 2014 yılında, Grup'un yolcu limanlarına gerçekleştirilen toplam gemi seferlerinin yaklaşık %48'i yolcu gemisi ve %52'si feribot, yat ve mega yat iken, Grup'un yolcu limanına uğrayan yolcuların %90'ı yolcu gemileri ve %10'u feribot, yat ve mega yatlar aracılığıyla gelmiştir. Grup ayrıca, Setur'dan Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki gümrüksüz satış işlemleri aracılığıyla gelir ve Kuşadası'nda yer alan Scala Nuovo alışveriş merkezinden ise kira geliri elde etmektedir. Global Liman yönetimi yolcu limanlarının müşterilerinin çeşitlilik arz ettiğini düşünmekte ve limanlara gelen yolculara yönelik yakın civardaki aktivitelerin Şirket limanlarına olan talebi olumlu yönde etkilemeye devam edeceğini düşünmektedir. Örneğin, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı, Turizm Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğü'ne göre 2014 yılında 1,9 milyon ziyaretçi alan Efes antik şehri yakınındadır. Ayrıca, Creuers (Barselona), RCCL'nin sahibi olduğu "Allure of the Seas" ve "Oasis of the Seas" gibi dünyanın en büyük yolcu gemilerine bağlama limanı olarak hizmet verebilecek tesislere sahip Akdeniz'deki tek yolcu limanıdır. Creuers (Barselona), Eylül 2014'te "Oasis of the Seas" gemisine üç kez bağlama limanı olarak hizmet vermiştir.

Ayrıca, yolcu gemisi hizmetlerine ilişkin talep, yolcu gemilerinin seyahat programlarına hangi limanları ve bölgeleri ekleyeceklerine ilişkin aldıkları kararlardan etkilenecektir. Örneğin, Creuers (Barselona)'ya 2013 yılının ilk altı ayında 276 sefer gerçekleştirilmiş olup, 2014 yılının ilk altı ayında ise 220 sefer gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde sefer sayısında %20'lik bir düşüş gerçekleşmiştir. Bu düşüşün temel nedeni, RCCL'nin bazı yolcu gemilerinin seyahat programlarını Uzak Doğu olarak değiştirmesi sonucu RCCL tarafından düzenlenen sefer sayısındaki azalıştır.

Talep, tüketicilerin deniz seyahatini tercih etmeleri ve Türkiye'nin turistik olarak popülerliği ile doğrudan ilişki içerisindedir. Talep ayrıca, genellikle küresel ekonomik koşullardan, özellikle de deniz yolcularının kendi ülkelerindeki ekonomik koşullardan etkilenmektedir. Temel etkenlerden birisi, turistik amaçlar için ayrılan harcanabilir kişisel gelir seviyesidir. UNWTO'ya göre, Türkiye'de turizmin büyüme oranının, Avrupa ve Kuzey Amerika'daki ekonomik belirsizlikler ve Arap Baharı'nın Türkiye'deki turizm üzerinde devam eden kısa vadedeki olumsuz etkilerine rağmen, 2030 yılına kadar küresel turizmin büyüme oranını aşacağı öngörülmektedir. Kruvaziyer gemi işletmeciliğinde, seferlerin ilanının ve yolcu rezervasyonlarının yolculuktan uzun süre önce gerçekleştirilmesi sebebiyle, ekonomideki genel bir toparlanma ile Türkiye'ye daha fazla gemi yolcusu gelmesinin arasında gecikme olabilecektir.

Büyük yolcu gemisi şirketleri, toplam yakıt giderlerini azaltmak için lüks yolcu gemisi şirketlerine nazaran gemilerinin büyüklüğünü ve yolcu kapasitelerini artırmaktadırlar. Bu eğilim, son yıllarda Port Akdeniz-Antalya Limanı ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na yönelik sefer sayısının azalmasına rağmen gelen yolcu sayısının artmasına sebep olmuştur. Böylece, Grup'un yolcu limanı gelirleri artmıştır. Grup, uluslararası bir havalimanına ve birçok otele yakınlığı nedeniyle Port Akdeniz-Antalya Limanı'nı yolcu gemisi bağlama limanı olarak tanıtmaya devam etmektedir. Yolcu gemisi bağlama limanına olan talep, yerel altyapı (otel ve havalimanı kapasitesi, ulaşım), güvenlik ve planlanan uğrama limanına yakınlık ile ilgilidir.

Grup'un limanlarının faaliyet sonuçları, rekabetten ve gemilerin büyüklüklerinin artmaya devam etmesiyle daha da önemli olabilecek kapasite sınırlamalarından etkilenebilecektir. Ancak Global Liman yönetimi, büyüme planları sayesinde Grup'un bu sorunlara çözüm bulabileceğini düşünmektedir.

Fiyatlandırma

Grup'un hizmetleri için uyguladığı tarife, Grup'un konsolide gelirlerini ve kârlılığını etkilemektedir. Grup'un ana limanlarında sunduğu hizmetlere ilişkin tarifelerinin, 1998, 2003, 2007 ve 2013 yıllarından itibaren sırasıyla, Port Akdeniz-Antalya Limanı İşletme Haklarının Devri Sözleşmesi, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İşletme Haklarının Devri Sözleşmesi, Bodrum Yolcu Limanı Yap İşlet Devret Sözleşmesi ve Adria-Bar Limanı İşletme Haklarının Devri Sözleşmesi tarafından düzenlenmesine rağmen, mevcut durumda Grup'un genel rekabet hukuku kuralları kapsamındaki kısıtlamalara da tabi olarak kendi hizmetleri için tarife belirlemeye izni vardır. Global Liman'ın diğer Avrupa kruvaziyer limanı faaliyetleri için ilgili tarifeler, (i) yolcu gemilerine yeni hizmetler sunma, (ii) tarife düzeylerine ilişkin müzakerelere katılma ve (iii) tarife düzeylerinde artış talep etme imkânı sağlayarak, ilgili liman idareleri tarafından limanlarının yönetim ekiplerine danışarak belirlenmektedir.

Grup'un hizmetlerine uygulanabilecek tarifeler, bir taban ücret ve taahhüt edilen ekipman, tesis veya zamana bağlı olarak belirlenen ek hizmet ücretini içermektedir. Grup, ticari liman ve yolcu limanı işletmelerinin her ikisi için de önceden yıllık tarife belirlemektedir. Ayrıca Grup, müşterilerini limanlarından birine daha fazla yük veya yolcu yönlendirmeye teşvik etmek için bazı hizmetlerine hacme bağlı indirim uygulamaktadır. Grup, 2014 yılında ve öncesindeki 3 yılın her birinde tarifelere, ticari ve yolcu limanı talebi doğrultusunda değişiklik uygulamıştır. 2012, 2013 ve 2014 yıllarında, Grup'un gelirleri: konteynerler için, her bir TEU başına, sırasıyla, 147,2 ABD Doları, 162,4 ABD Doları ve 171,0 ABD Doları; genel yükler için, her bir TEU başına, sırasıyla, 4,4 ABD Doları, 5,6 ABD Doları ve 8,0 ABD Doları; dökme yük için, her bir ton başına, sırasıyla, 3,5 ABD Doları, 5,0 ABD Doları ve 6,8 ABD Doları; yolcu gemisi faaliyetleri için, yolcu başına, sırasıyla, 16,6 ABD Doları, 19,2 ABD Doları ve 21,2 ABD Doları; feribot faaliyetleri için, yolcu başına, sırasıyla, 3,0 ABD Doları, 2,5 ABD Doları ve 5,7 ABD Doları'dır. Yat ve mega yatlar için uygulanan tarife, sektör sınıflandırmalarına göre ve yolcu sayısından bağımsız bir şekilde, geminin uzunluğuna ve genişliğine bağlıdır.

Ayrıca, limanlar, gemilere sunulan yan hizmetler ile gümrüksüz satış mağazalarının ve marinaların kiraya verilmesinden de gelir elde etmektedir. Özelleştirme hükümlerinin sadece liman terminali hizmetlerini kapsadığı Grup'un Avrupa'daki limanlarındaki ve diğer özelleştirilmiş limanlardaki durumun aksine; Grup, Türkiye'deki limanlarında römorkaj (kılavuzluk, sığınma, demirleme), yakıt ikmal ve diğer gemi hizmetlerinde liman idaresi gibi hizmet ücreti belirleyip alabilmesi sebebiyle, alışılmamış bir duruma sahiptir.

Devralmalar

Grup'un faaliyetlerinin sonuçları devralmalardan da etkilenmektedir.

Global Liman, 2013 yılının Haziran ayında, Creuers'i devralmak amacıyla, RCCL ile birlikte, BPI adında bir holding şirketi kurmuştur. Başlangıçta Global Liman, BPI paylarının %49'una sahipti ve buna ek olarak RCCL'den %1 ilave pay satın alma opsiyonuna sahipti. BPI, 26 Temmuz 2013 tarihinde, 16,7 milyon Avro karşılığında, Creuers'in paylarının %23'üne tekabül eden payı, 30 Aralık 2013 tarihinde ise 14,5 milyon Avro karşılığında Creuers'in paylarının %20'sine tekabül eden payı devralarak Creuers'deki payını %43'e çıkarmıştır. Böylece, Global Liman'ın Creuers'deki toplam payı BPI aracılığıyla %21,07'ye çıkmıştır. 20 Haziran 2014 tarihinde, Global Liman, Vapores Suardiaz'ın Creuers'deki %34 ve World Duty Free Group'un %23 oranındaki paylarını satın almak için sözleşme imzalamıştır. Hemen ardından, Global Liman bu haklarını BPI'ya devretmiştir. Dolayısıyla, 30 Eylül 2014 tarihinde BPI, Vapores Suardiaz'ın ve World Duty Free Group'un Creuers'in paylarının %57'sine tekabül eden paylarını devralarak, Creuers'in tüm paylarını elde etmiştir. Aynı zamanda, Global Liman, RCCL'nin BPI'daki paylarının %13'ünü devralarak, BPI'daki pay sahipliğini %62 oranına yükseltmiş ve BPI'nin kontrolünü eline almıştır.

12 Aralık 2013 tarihinde, Global Liman, ortakları RCCL, Creuers ve Grupo Sousa - Investimentos SGPS LDA ("Grupo Sousa") ile birlikte Lizbon Yolcu Limanı'nda kurulacak yeni bir yolcu terminalinin inşası ve işletilmesi için teklif verdiğini duyurmuştur. Global Liman, holding şirketi olan Lisbon Cruise Terminals Lda'nın paylarının %40'ına ve RCCL, Creuers ve Grupo Sousa ise sırasıyla %20, %10 ve %30'una sahiptir. 17 Ocak 2014 tarihinde, Global Liman, ihale komisyonunun, konsorsiyumu ihalenin kazananı olarak belirlediğini duyurmuştur. 26 Ağustos 2014 tarihinde, konsorsiyum Lisbon Cruise Terminals Lda'ya mevcut üç adet terminal üzerinde 15 yıllık münhasır işletme hakkı imtiyazı veren kısmi imtiyaz sözleşmesini ve yeni inşa edilecek terminal üzerinde 15 yıllık işletme hakkı imtiyazı veren Yap İşlet Devret Sözleşmesini imzalamıştır. Global Liman yönetimine göre, yeni terminalin inşasının 2016 yılında tamamlanması beklenmektedir. Grup, yatırım stratejisiyle paralel olarak Lisbon Cruise Terminals Lda'daki payını artırmak niyetindedir.

Global Liman, 1 Temmuz 2013 tarihinde, Adria-Bar Limanında yer alan yük terminalinin özelleştirilmesine katılmış ve 30 Aralık 2013'te, JSC Bar aracılığıyla Adria-Bar Limanı'nın %62,09 oranındaki paylarını, 8,1 milyon ABD Doları karşılığında Karadağ Hükümeti'nden satın almıştır. JSC Bar'ın imtiyaz süresi 30 yıllık olup, 2043 yılında sona erecektir. 2014 yılında Global Liman, Karadağ Borsası'nda gerçekleştirmiş olduğu birkaç işlemi ile JSC Bar'da %2,41 oranında yeni pay satın almış ve Adria-Bar Limanı'ndaki payını %64,5'e yükseltmiştir.

Sahip olduğu liman sayısı ve yolcu hacmiyle dünyanın en büyük yolcu limanı işletmecilerinden biri olan Grup, yolcu ve tedarikçilerle artan pazarlık gücü sağlayan önemli bir hacme sahiptir. Global Liman, yolcu

gemisi işletmecileriyle fiyat pazarlığı yaparken sahip olduğu güçlü pozisyonu sağlamlaştırarak, Akdeniz yolcu gemisi seferlerine Global Liman tarafından işletilen en az bir limanı eklemek için yeni liman ağları satın almayı hedeflemektedir.

Global Liman, birçok potansiyel satın alma hedefi ve kaynağı belirlemiştir. Bunlara, bütçe açıkları ve düzenlemeler gereği ülkesel ve bölgesel yetkililer tarafından yapılan özelleştirmeler, uzun süreli imtiyazlar ve/veya yanaşma yeri karşılığında limanların deniz yolculuğu şirketleri tarafından yapılan satışlar ve yeni gemi kapasitesi ve boyutları ile uluslararası yolcu gemisi sipariş listesinde devam eden genişlemeyi karşılamak için mevcut limanlara yeni geliştirmeler yapılması gereksinimi dâhildir.

Global Liman, yolcu gemisi faaliyetlerini küresel olarak genişletme stratejisinin bir parçası olarak, dünyadaki potansiyel özel sektör ve kamu sektörü potansiyel devralma imkânlarını sürekli olarak takip etmektedir. Global Liman, Barselona Yolcu Limanı'ndaki altı terminalden beşinin işleticisi olarak yolcu hacmi bakımından Akdeniz'deki en büyük yolcu limanı olan Creuers'i çok uzun bir süre önce devralmayı hedeflemiştir. Creuers'in kontrolünün devralınması, daha yüksek müzakere gücü, paket teklif sunma imkânı ve paylaşılan kaynakların merkezileştirilmesi açısından Global Liman için sinerji fırsatlarını arttırmıştır.

Global Liman'ın, büyüme stratejisi (i) gelecek vaat eden (örneğin, dikkat çekici turistik ve tarihi bölgeler) ancak düşük değer biçilen veya başarılı yönetilemeyen bölgelere ve/veya (ii) Global Liman'ın mevcut liman ağını tamamlayacak olan fırsatlara (Avrupa ve Asya odaklı olarak - özellikle SATS Creuers işbirliği aracılığıyla Güney Doğu Asya'daki Temasek Holdings ile işbirliği fırsatları) odaklanmaktadır. Yolcu limanı fırsatlarının belirlenmesinin önemli bir unsuru, yolcu deneyimini iyileştirme ve sunulan hizmetleri genişletme fırsatları sunan varlıkların belirlenmesidir. Global Liman, ek gelir kaynakları yaratmak üzere alışveriş ve eğlence merkezleri inşa ederek bunu başarmayı hedeflemektedir. Global Liman ayrıca kiralık perakende alanlarının optimizasyonu ve gümrüksüz satış gelirlerinin artırılması için geçmiş tecrübelerinden faydalanılacaktır.

Mevsimsellik

Ticari liman işletmeciliğinden ziyade yolcu limanı işletmeciliği için mevsimsellikten söz etmek daha mümkün olmakla beraber, genellikle, kış ayları olan Aralık-Şubat döneminde yılın diğer aylarına oranla, yolcu gemilerinin limanlara gerçekleştirdiği sefer sayıları ve yük gemilerinin taşıma hacimleri azalmaktadır. Yılın üçüncü çeyreği, sonbahar havasının serin ve kuru olması ve bu vesileyle turistler için daha çekici olması sebebiyle yolcu gemisi seferleri açısından en yoğun zaman dilimidir. 2012, 2013 ve 2014 yıllarının üçüncü çeyreklerinde, limanlara yapılan toplam yolcu gemisi sefer sayısı sırasıyla 307, 270 ve 327 iken aynı yılların dördüncü çeyreklerinde sırasıyla 147, 138 ve 404'tür. 2014 yılının dördüncü çeyreğindeki bu yüksek sefer sayısının büyük bir kısmı, 2014 yılının Eylül ayındaki Creuers'in devralınmasının tamamlanmasının etkilerini (2014 yılının dördüncü çeyreğindeki 220 seferi) yansıtmaktadır. Creuers (Barselona) ve Creuers (Málaga) için en yoğun dönem yılın üçüncü çeyreği olmakla birlikte, bu limanlar Grup'un portföyünde yer alan Türkiye'deki limanlardan sefer sayısı bakımından daha az mevsimseldir. Örneğin, yılın üçüncü çeyreğinde Creuers (Barselona) ve Creuers (Málaga)'da birlikte toplam 221 sefer gerçekleşirken, dördüncü çeyrekte 220 sefer gerçekleşmiştir.

Grup an itibarıyla tarifelerini mevsimsel olarak değiştirmemektedir (örneğin kış aylarında daha düşük fiyatlar uygulamamaktadır). Ancak yolcu limanında fazla kapasite bulunan günlerde, sınırlı sayıda yolcu gemisi şirketlerine indirimler uygulamaktadır. Grup hâlihazırda yıl içerisindeki ziyaret taleplerini düzenlemek amacıyla tarifeleri Grup limanlarının kapasiteleriyle ilişkilendiren, daha dinamik bir fiyatlandırma modeli geliştirmek için çalışmaktadır.

Gelecekteki sermaye gereksinimleri ve taahhütleri

Grup, işletme verimliliğine ve altyapıya ilişkin yatırım harcamalarına (yıllık bakıma ilişkin yatırım harcamaları dâhil olmak üzere) bütçe ayırmaktadır ve ayırmaya devam edecektir. Bu bölümde, Grup'un işbu İzahname tarihinde planlanmış yatırım harcamaları açıklanmaktadır.

Lizbon Yolcu Limanı'nın ihale şartnamesi kapsamındaki inşaat taahhütleri 18-20 milyon Avro olarak öngörülmektedir ve bu meblağın %46,2'si dolaylı olarak Global Liman'ın taahhüdüdür. Lisbon Cruise Terminals, Lda hâlihazırda dış finansman imkânı aramakta olup, iki büyük Avrupa bankası ile detaylı ön protokol müzakerelerine başlamıştır. İnşaat projesinin %60'ının dış kaynaklar aracılığıyla finanse

edilmesi planlanmaktadır. Bu durumda Global Liman'ın taahhüt tutarı 3,0 ile 4,0 milyon Avro arasında olacaktır.

Creuers (Barselona)'nın, 2014 finansal tablolarınının 28 numaralı dipnotunda belirtildiği üzere, bazı bakım ve onarım yükümlülükleri bulunmaktadır. 2014'ün sonlarında, Creuers (Barselona)'da yeni bir yolcu körüğü inşası ile B Terminali'nin yenilenmesi ve yeniden düzenlenmesine ilişkin bir yatırım planı başlatmıştır. Bu yatırımların Mayıs 2105'te tamamlanması beklenmektedir. Bu yatırım planınının Barselona Yolcu Limanı'na hem B hem de C terminallerinde, RCCL'nin sahibi olduğu Oasis sınıfı *Oasis of the Seas* gibi 160.000 GRT üzerindeki yolcu gemilerini kabul etmesine imkân verecek bir kapasite sağlaması beklenmektedir. Yatırımın, bakım ve güvenlik için ek bir 0,1 milyon Avroluk yatırımla beraber ve Creuers (Barselona)'daki perakende satış alanınının yeniden organizasyonuna ayrılacak 0,2 milyon Avro dâhil olmak üzere meblağı 1,7 milyon Avro olarak öngörülmüştür. Planlanan yatırımın tamamı Creuers'in nakit akışından karşılanacaktır.

Grup bütçesinde Adria-Bar Limanı için çoğunlukla soğuk hava deposu kapasitesinin artırılması ve çimento torbalama için depo kiralanması dâhil olmak üzere üstyapı yatırımları, ekipman yatırımı olmak üzere, imtiyaz sözleşmesinin koşulları uyarınca mobil liman vinçleri, rıhtımın güçlendirilmesi ve limanın 500 TEU yük elleçleyebilmesi için 2017 yılına kadar 13,7 milyon Avro yatırım sermayesi ayrılmıştır.

Grup'un yıllık bakıma ilişkin yatırım harcamaları şu şekildedir: Türkiye'deki limanların mevcut durumlarının korunabilmesi için yıllık 1,5 milyon ABD Doları tutarında yatırım harcaması, Creuers (Barselona) ve Creuers (Málaga) için yıllık 0,5 milyon Avro (0,6 milyon ABD Doları) ve Adria-Bar Limanı için 1,0 milyon Avro (1,2 milyon ABD Doları).

Şu anda, Grup'un başka herhangi bir planlanmış yatırım harcaması taahhüdü bulunmamaktadır. Grup, faaliyetlerinin ihtiyaçlarına göre çeşitli zamanlarda henüz bütçede yer verilmemiş olan yatırım harcamaları yapabilecektir. 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla Grup, 12,5 milyon ABD Doları bütçede planlanmış yatırım harcamasını gerçekleştirmiştir.

Global Liman yönetimi, işbu İzahname'de açıklananlar saklı kalmak üzere, mevcut liman operasyonlarındaki gelir ve nakit akışı seviyelerini korumak için asgari yatırım harcaması yapılması gerektiğini ve planlanan bir satın almanın koşullarınca gerekecek mevcut satın alma hedeflerinin de asgari yatırım harcaması gerektireceğini düşünmektedir. Satın alınacak olan hedefin faaliyetlerinin düzeltilmesi için ilave yatırım harcamasına gereksinim duyulması muhtemeldir. Finansman imkân ve maliyetlerine göre, Global Liman yatırım harcamalarını ve devralmalarını yerel kaynaklardan varlık seviyesinde finanse edebilir. Eğer yatırımlar ve devralmalar varlık bazlı olarak finanse edilecekse, finansman yapısı proje finansmanı şeklinde olacaktır.

Döviz kurları

Grup'un giderlerinin çoğunluğu Türk Lirası cinsinden oluşmakta ve ödenmekte olmakla birlikte, gelirinin borçlanmalarının büyük çoğunluğu ABD Doları cinsindedir. Dolayısıyla, Türk Lirası ve ABD Doları arasındaki dalgalanmalar faaliyetlerin sonuçlarına etki etmektedir. Grup'un Avrupa'daki limanları Avro cinsinden ve Türkiye'deki limanları ABD Doları cinsinden gelir elde ederken, Grup'un 2014 yılındaki toplam operasyonel giderlerinin %50'si Türk Lirası cinsinden, %18'i ABD Doları cinsinden ve %32'si Avro cinsinden (parasal olmayan giderler hariç) gerçekleşmiştir.

Vergilendirme

Grup, Türk vergi kanunları uyarınca vergilendirmeye tabidir. Kurumlar vergisi oranı söz konusu finansal tablo dönemleri için %20'dir. Türkiye'de vergilendirmede grup konsolidasyonu yapılmamaktadır. Buna ek olarak, Türkiye'deki vergi mevzuatı uyarınca, bir ana şirketin, iştiraklerinin ve ortaklıklarının konsolide gelir vergisi beyannamesi sunmasına izin verilmemektedir. Her bir iştirak, kendi bireysel kâr ve zararına göre vergilendirilmektedir. Creuers İspanya'da kurumlar vergisine tabidir. İspanya'da kurumlar vergisi oranı 2013 ve 2014 yıllarında %30'dur. Bu oran 2015 yılında %28'e ve 2016 yılında ise %25'e düşecektir. Ayrıca Grup'un diğer yurt dışı iştirakleri ve bağlı şirketleri faaliyet gösterdikleri ülkelerde vergiye tabidir.

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu, Türkiye'de gemi tescillerinin yapılmasına ilişkin vergi teşvikleri sunarak Türk denizcilik sektörünün gelişiminin hızlandırılması amacıyla düzenlenmiştir. Söz konusu

kanun, Türkiye'de gemilerin tescil edilmesi için teşvik sunulmasına ek olarak, Türkiye limanlarında Türk bayraklı gemilere sunulan hizmetleri vergiden muaf tutmaktadır. Bu bağlamda Grup, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nda, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda ve Bodrum Yolcu Limanı'nda Türk gemilerine sağlanan hizmetler sebebiyle KDV ödememektedir.

10.3. İhraççının borçluluk durumu

Borçluluk Durumu	31.12.2014 Tutar (TL)
Kısa vadeli yükümlülükler	70.053.801
Garantili	44.846.642
Teminatlı	21.388.259
Garantisiz/Teminatsız	3.818.900
Uzun vadeli yükümlülükler (uzun vadeli borçların kısa vadeli kısımları hariç)	711.092.050
Garantili	540.850.456
Teminatlı	170.241.594
Garantisiz/Teminatsız	--
Kısa ve Uzun Vadeli Yükümlülükler Toplamı	781.145.851
Özkaynaklar	557.063.952
Ödenmiş/çıkarılmış sermaye	66.253.100
Yasal yedekler	21.705.317
Diğer yedekler	469.105.535
TOPLAM KAYNAKLAR	1.640.629.635
Net Borçluluk Durumu	
A. Nakit	104.570.431
B. Nakit Benzerleri	--
C. Alım Satım Amaçlı Finansal Varlıklar	34.953.397
D. Likidite (A+B+C)	139.523.828
E. Kısa Vadeli Finansal Alacaklar	--
F. Kısa Vadeli Banka Kredileri	5.005.317
G. Uzun Vadeli Banka Kredilerinin Kısa Vadeli Kısım	61.376.039
H. Diğer Kısa Vadeli Finansal Borçlar	3.672.445
I. Kısa Vadeli Finansal Borçlar (F+G+H)	70.053.801
J. Kısa Vadeli Net Finansal Borçluluk (I-E-D)	(69.470.027)
K. Uzun Vadeli Banka Kredileri	158.785.244
L. Tahviller	540.850.456
M. Diğer Uzun Vadeli Krediler	11.456.349
N. Uzun Vadeli Finansal Borçluluk (K+L+M)	711.092.049
O. Net Finansal Borçluluk (J+N)	641.622.022

Son durum itibarı ile ihraççının borçluluk durumunda önemli bir değişiklik yoktur.

11. İHRAÇÇININ FON KAYNAKLARI

11.1. İhraççının kısa ve uzun vadeli fon kaynakları hakkında bilgi:

Mevcut durumda Şirket'in kısa ve uzun vadeli fon kaynakları temel olarak, işbu İzahname'nin 10.1.1. bölümünde Borçlanmalar başlığı altında detayları belirtilen, finans kuruluşlarından TL ve yabancı para cinsinden kullanılan kredilerden, Kasım 2014 tarihinde ihraç etmiş olduğu ABD Doları cinsinden tahvillerden, finansal kiralamalardan, satıcılara olan kısa vadeli ticari borçlardan ve özkaynaklardan oluşmaktadır.

11.2. Nakit akımlarına ilişkin değerlendirme:

Konsolide nakit akışları tablosu aşağıda sunulmaktadır. Şirket'in 2012, 2013, 2014 yılsonları itibarıyla nakit ve nakit benzerleri tutarları sırasıyla 22,2 milyon TL, 42,6 milyon TL ve 103,5 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

	Özel Bağımsız denetimden geçmiş 2012	Özel Bağımsız denetimden geçmiş (Yeniden düzenlenmiş) 2013	Özel Bağımsız denetimden geçmiş 2014
Net Dönem Kârı/Zararı	33.881.154	93.243.416	52.600.362
Esas faaliyetlerden sağlanan net nakit ile vergi öncesi kâr/ zararın mutabakatı			
Amortisman ve İtfâ Gideri ile İlgili Düzeltmeler	41.936.894	44.909.386	67.209.518
Pazarlıklı Alım Satım Kazancı	-	(52.645.518)	(13.065.544)
Özkaynak Yöntemi ile muhasebeleştirilen yatırımlar üzerinden elde edilen kazanç	-	(9.771.231)	(42.244.652)
Faiz Gelirleri ve Giderleri ile İlgili Düzeltmeler	7.871.610	15.085.373	34.163.010
Gerçekleşmemiş Yabancı Para Çevrim Farkları ile İlgili Düzeltmeler	(8.464.461)	5.695.002	63.947.402
Vergi Gideri/Geliri ile İlgili Düzeltmeler	3.596.562	4.948.184	4.297.403
Yatırım ya da Finansman Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışlarına Neden Olan Diğer Kalemlere İlişkin Düzeltmeler	7.755.578	(8.353.630)	-
İşletme Sermayesindeki Değişim Öncesi Faaliyetlerden Elde Edilen Kâr	86.577.337	93.110.982	166.907.499
Ticari Alacaklardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	(276.148)	(3.256.461)	(7.923.730)
Faaliyetlerle İlgili Diğer Alacaklardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	(4.615.277)	(4.604.352)	(21.791.600)
Ticari Borçlardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	395.307	(824.411)	6.031.515
Faaliyetlerle İlgili Diğer Borçlardaki Artış/Azalışla İlgili Düzeltmeler	9.139.623	425.386	15.440.565
Ödenen vergi	(9.423.057)	(8.375.223)	(12.332.504)
İşletme Sermayesinde Gerçekleşen Değişimler	(4.779.552)	(16.635.061)	(20.575.754)
İşletme Faaliyetlerinde (Kullanılan) / Sağ. Net Nakit	81.797.785	76.475.921	146.331.745
Yatırım Faaliyetlerinde Kullanılan Net Nakit	(9.766.367)	(78.923.673)	24.163.569
Finansman Faaliyetlerinde Kullanılan Net Nakit	(74.721.616)	68.742.356	(53.012.114)
Nakit ve nakit benzerleri üzerindeki kur farkları	(12.606.408)	(45.882.446)	(56.593.694)
Nakit ve nakit benzerlerinde meydana gelen net artış/(azalış)	(15.296.606)	20.412.158	60.889.506
Dönem başı nakit ve nakit benzerleri	37.509.914	22.213.308	42.625.466
Dönem sonu nakit ve nakit benzerleri	22.213.308	42.625.466	103.514.972

Döneme ilişkin nakit akışları, esas faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışı, yatırım faaliyetlerinden kaynaklanan nakit akışı ve finansman faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışı olarak kategorize edilmektedir.

Esas faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışları Grup'un ana operasyonlarından elde edilen nakit akışlarıdır. Grup, esas faaliyetlerden sağlanan nakit akışlarını, toplam kâr/zarardan gelen nakit giriş ve çıkışlarını, diğer nakit olmayan işlemleri, geçmiş veya gelecekteki işlemleri veya ertelemelerin tahakkuklarını düzeltme gibi dolaylı yöntemler kullanarak sunmaktadır.

Yatırım faaliyetlerine ilişkin nakit akışı, yatırım faaliyetlerinden sağlanan veya bu faaliyetlerde kullanılan nakit akışlarını (maddi veya maddi olmayan varlıkların satın alınması ile bağlı ortaklık ve diğer yatırımların iktisabını) ifade etmektedir.

Finansman faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışı, dönem boyunca kullanılan fonları ve fonların geri ödemesi ile ilişkili şirketlerle olan hareketlerini ifade etmektedir.

Nakit akışı açıklamalarının hazırlanması amacıyla nakit ve nakit benzerleri; elde tutulan nakit mevcudu, banka mevduatları ve vadesi üç aya kadar olan hiçbir değer düşüklüğü riskine maruz olmayan yüksek derecede likit yatırımlarını kapsamaktadır.

11.3. Fon durumu ve borçlanma ihtiyacı hakkında değerlendirme:

Şirket'in, operasyonel yatırım harcamaları ve operasyonel planları göz önüne alındığında 2014 yılı için 103,5 milyon TL tutarında nakit ve nakit benzerleri mevcut olup herhangi bir nakit sıkıntısı ve borç ihtiyacı görülmemektedir. Fakat inorganik büyüme hedefi değerlendirildiğinde sektöründe tek konsolidasyon yapan yolcu liman işletmecisi olarak büyüme hedefleri doğrultusunda yapmayı planladığı yeni yolcu liman alım ve yatırımları için fonlama ihtiyacı oluşacağı düşünülmektedir.

11.4. İşletme sermayesi beyanı:

Şirket'in İzahname tarihinden itibaren en az 12 aylık bir dönem için yeterli işletme sermayesi bulunmaktadır.

Şirket'in geçmiş üç yıllık (2012, 2013, 2014) döneminde net işletme sermayesi pozitif seyretmiştir. Şirket'in 31 Aralık 2014, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihleri itibariyle net işletme sermayesi 189.265.965 TL, 2.122.793 TL ve 3.367.041 TL olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılındaki net işletme sermayesi, BPI'nin satın alımı esnasında şirket içerisinde bulunan nakit dolayısı ile artış göstermiştir.

Şirket, yıllık olarak operasyonel ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeyde işletme sermayesi yaratabilmektedir. Halka arzdan elde edilmesi planlanan kaynak, gelecek birkaç yıllık dönemde öngördüğü yeni liman yatırımlarını gerçekleştirebilmesi ve yolcu limanı işletmeciliği sektöründe dünya çapında birinci olan pozisyonunu koruyarak pekiştirebilmesi ve Şirket'in faaliyetlerinin büyütülmesinde kullanılacaktır.

11.5. Faaliyetlerini doğrudan veya dolaylı olarak önemli derecede etkilemiş veya etkileyebilecek fon kaynaklarının kullanımına ilişkin sınırlamalar hakkında bilgi:

Yoktur.

11.6. Yönetim kurulunca karara bağlanmış olan planlanan yatırımlar ile finansal kiralama yolu ile edinilmiş bulunanlar dâhil olmak üzere mevcut ve edinilmesi planlanan önemli maddi duran varlıklar için öngörülen fon kaynakları hakkında bilgi:

Yoktur.

12. ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME, PATENT VE LİSANSLAR

12.1. İzahname’de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibariyle ihracçının araştırma ve geliştirme politikaları ile sponsorluk yaptığı araştırma ve geliştirme etkinlikleri için harcanan tutarlar da dâhil olmak üzere bu etkinlikler için yapılan ödemeler hakkında bilgi:

Yoktur.

13. EĞİLİM BİLGİLERİ

13.1. Üretim, satış, stoklar, maliyetler ve satış fiyatlarında görülen önemli en son eğilimler hakkında bilgi:

Grup’un 2015 yılının ilk üç ayındaki mali performansı yönetimin beklentilerine uygundur. Yılın ilk çeyreği yolcu gemisi segmenti için en az yoğun olan dönemdir ancak özellikle Barselona’da sezonun erken başlaması nedeniyle yolcu ve sefer sayısında olumlu bir artış görülmektedir. Mevcut teyit edilen rezervasyonlara göre, Global Liman yönetimi yolcu gemisi hizmetlerinin 2015 mali yılının devamında da artacağını düşünmektedir. Özellikle Türkiye’de sahibi olunan kruvaziyer limanlarının gelirlerinin ABD Doları olması dolayısı ile ABD Doları’nın yılın ilk yarısındaki artışı, ve bu artışın devam etmesi sonucu kruvaziyer liman gelirlerinde pozitif bir etki gözlenmiş ve bu etkinin devam etmesi beklenmektedir. Grup’un sahibi olduğu Türkiye’deki kruvaziyer limanlarının operasyonel giderlerinde ilk 3 aylık periyotta Türk ekonomisinde öngörülen enflasyon seviyesinde artış olmuş, normal operasyonel giderler dışında bir gider oluşmamış ve oluşması beklenmemektedir. Avrupa’da yer alan limanlarda ise operasyonel giderlerde enflasyon artış etkileri dışında bir artış oluşmamıştır.

Grup 2015 yılının ilk çeyreğinde, genel ve dökme kargo hacminde önemli bir artış yaşamıştır, bu artışın temel nedeni de Adria-Bar Limanı’nın gelişen performansıdır. Port Akdeniz-Antalya Limanı’nda yılın ilk çeyreğinde TEU iş hacminde az miktarda düşüş gerçekleşmiştir. 2015 yılının ilk çeyreğinde, Grup’un ticari limanlarının toplam hacmi 50.209 TEU olarak gerçekleşmiştir. Grup ticari limanlarının operasyonel giderlerinde öngörülen dışında bir gider oluşmamış olup, operasyonel artışlara paralel olarak değişken giderlerinde artış oluşmuştur.

Grup’un 2015 yılının ilk çeyreğindeki FVAÖK’ünde, Avro’nun ABD Doları karşısında değer kaybetmesi sebebiyle düşüş gözlemlenmiş, fakat Türk kargo faaliyetlerinden elde edilen verim ile (TEU cinsinden konteyner nakliye hacmindeki düşüş ile dengelenen) Port Akdeniz-Antalya Limanı’nın nispeten iyi geçen ilk çeyreği ve Adria-Bar Limanı’nın katkısının daha yüksek olması sonucu söz konusu düşüş dengelenmiştir.

Grup’un gelirlerinin büyük çoğunluğunu ticari gelirler oluşturmaktadır. Ticari liman gelirlerinin en önemli kısmını, küresel pazarlara gerçekleştirilen mermer ve Çin’e gerçekleştirilen blok mermer ihracatı oluşturmaktadır. Gelirlerin diğer bir kısmını da Orta Doğu, Kuzey Afrika, Batı Afrika ve Güney Amerika’ya gerçekleştirilen çimento, çelik işleme, krom ihracatı, Kuzey Avrupa’ya gerçekleştirilen krom ihracatı ve Rusya’ya gerçekleştirilen tarım ürünleri ihracatı ve Türkiye içerisinde çeşitli ürünlerin taşımacılığı oluşturmaktadır.

Dolayısıyla ticari liman gelirleri Çin’de blok mermere, Orta Doğu’da çimentoya, Kuzey Avrupa’da ise kroma olan talepten ve de genel ekonomik koşullara duyarlı olan inşaat faaliyetlerinin seyrinden etkilenmektedir. Arap Baharı sebebiyle yaşanan ekonomik dalgalanma, Orta Doğu ve Kuzey Afrika’daki inşaat faaliyetleri ve bu bölgelere gerçekleştirilen çimento ihracatı üzerinde önemli ölçüde olumsuz etki yaratmıştır.

Ticari liman hizmet gelirlerine etki eden diğer unsurlar ise ticari gemicilik hatlarının taşımacılık rotasında yapılan değişiklikler ve Grup için yüksek kâr marjlı olması sebebiyle de Türkiye’de ve küresel düzeyde konteyner ile yük taşımacılığıdır.

Yolcu limanı gelirlerine ilişkin olarak, limanlara gelen yolculara yönelik yakın civardaki aktivitelerin Şirket limanlarına olan talebi olumlu yönde etkilemeye devam edebileceği öngörülebilmektedir. Yolcu gemisi hizmetlerine ilişkin talep, yolcu gemilerinin seyahat programlarına hangi limanları ve bölgeleri ekleyeceklerine ilişkin aldıkları kararlardan etkilenmektedir. Turistik amaçlar için ayrılan harcanabilir kişisel

gelir seviyesi de küresel ve deniz yolcularının kendi ülkelerindeki ekonomik koşullar ile bağlantılıdır ve Grup'un yolcu limanı faaliyetlerini etkilemektedir.

13.2. İhraççının beklentilerini önemli ölçüde etkileyebilecek eğilimler, belirsizlikler, talepler, taahhütler veya olaylar hakkında bilgiler:

Uluslararası deniz ticaretindeki temel eğilimler:

- Gelişmekte olan ülkeler, deniz yoluyla yapılan ticarete hem büyüme hem de hacimsel olarak büyük oranda katkı sağlamaktadırlar. 2013 yılında, dünya deniz ticaretinin %61'i gelişmekte olan ülke limanlarından yüklenmiş ve %60'ı da bu ülkelerde boşaltılmıştır. Ancak gelişmekte olan ülkelerin deniz yoluyla yapılan ticarete tek başlarına katkıları, küresel ticaret ağlarına ve tedarik zincirlerine entegrasyon seviyelerine göre farklılık göstermektedir (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu 2014 ve 2013).
- Çin'in yatırıma dayalı ekonomiden tüketime dayalı ekonomi yönünde ilerlemesi ve ekonomik büyümesinin yavaşlamasına rağmen, yurtiçinde artan talep, ülkede devam eden kentselleşme ve altyapı geliştirme gereksinimlerinin de etkisiyle, dünyada deniz yoluyla yapılan ticaret hacminin büyümesine katkıda bulunmaya devam etmektedir. Ancak Çin ekonomisindeki bir daralma ve/veya ekonomik büyümesinin önemli ölçüde zayıflaması, Çin'e olan ihracatı ve bu ülkeden yapılan ithalatları olumsuz olarak etkileyecek, bu daralmanın deniz yoluyla yapılan ticarete yansımaları olacaktır. Ayrıca, Asya içindeki ve diğer gelişmekte olan ülkelerin ticaret akımları da gelişime katkı sağlayan önemli etkenlerdendir. (Kaynak: UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu 2014 ve 2013).
- Qinetiq tarafından 2013 yılında hazırlanan, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 Raporu'na göre, 2013 yılı itibarıyla bölgelerin içindeki mal ticaret hacmi, farklı bölgeler arasındaki ticaret hacminden daha büyüktür. Aynı rapora göre bölgeler arasında oluşturulan ticaret bloklarının artmasının önümüzdeki 20 yıllık süre zarfında bölgeler içindeki ticaretin büyümesini destekleyeceği tahmin edilmektedir. Uluslararası deniz ticaretine yön verecek temel ticaret yollarının ise Uzak Doğu içinde, Okyanusya ile Uzak Doğu arasında, Uzak Doğu ile Latin Amerika arasında ve Uzak Doğu ile Orta Doğu arasındakiler olduğu öngörülmektedir.
- 2008 ve 2009 yıllarında etkisini hissettiren küresel finansal krizin gemi inşaatı sektörü üzerindeki etkilerinin daha geç ortaya çıkması sebebiyle, 2012 yılında uluslararası gemi siparişleri zirveye ulaşmış iken; 2013 yılında dünya gemi filosundaki yıllık büyüme son 10 yıldaki en düşük orana sahip olmuştur. Buna karşılık, sonraki yıllarda teslim edilecek gemi sayılarında az miktarda artış yaşanmıştır. Çin'in 2010 yılında %15 olan dünya gemi filosu içerisindeki payının 2030 yılında %19-%24 aralığına yükselerek Yunanistan ve Avrupa'nın geri kalanı ile rekabet edebilir bir seviyeye yükseleceği öngörülmektedir. Japonya'nın 2010 yılında %12 olan dünya gemi filosu içerisindeki payının ise 2030 yılında %5,6-%6,7 aralığına düşmesi beklenmektedir. (Kaynak: Qinetiq, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 raporu, 2013 ve UNCTAD, Deniz Ticareti Değerlendirme Raporu, 2014).

Konteynerizasyon, dünyada konteynerlerle taşınan mallara olan talebin artması ve önceden konteynerlerle taşınmayan malların günümüzde konteyner taşımacılığına kaymasıyla önem kazanmıştır.

Konteyner pazarındaki temel gelişmeler:

- Artış gösteren konteyner gemisi ölçüleri (örneğin 19.000 TEU kapasitesiyle CSCL Globe (Hyundai Heavy Industries) ve 18.000 TEU kapasitesiyle Maersk Triple E-Class): Bu gemiler daha az yakıt harcamakta ve ölçek ekonomisi yaratmaktadır. Ancak büyüyen gemi boyutları limanlardaki su derinliğinin uzun vadede yeterli kalmamasına yol açabilecek, liman işletmecileri ve liman idareleri limanlarda derinleştirme çalışmaları yapmak zorunda kalabilecek ve bu durum liman maliyetlerini olumsuz olarak etkileyebilecektir.
- Qinetiq tarafından 2013 yılında hazırlanan, Küresel Denizcilik Eğilimleri 2030 Raporu'na göre, önümüzdeki yirmi yıl boyunca, Uzak Doğu-Orta Doğu ticaret hattının konteyner ticaretinde en hızlı gelişmeyi göstermesi beklenmektedir. Hint Okyanusu ve Asya Pasifik bölgelerinin küresel konteyner

pazarının merkezi olacağı düşünülmektedir. Ayrıca Uzak Doğu ve Latin Amerika arasındaki ticaretle de önemli bir büyüme olacaktır.

- 2013 yılında konteyner faaliyetleri açısından dünyanın 20 önde gelen konteyner limanından 15'ini barındıran Asya'nın konteyner liman hizmetleri konusundaki liderliği devam etmekte olup, büyümesi yavaşlamaktadır. Ancak, gemi adedinin fazla oluşu ve düşen nakliye bedellerinden etkilenen gemi taşımacılığı ile kıyaslandığında, konteyner liman faaliyetleri büyümektedir (Kaynak: Containerization International, 2013).

Türkiye deniz taşımacılığı sektörünün güçlü yanları ve sektörü etkileyen önemli eğilimler aşağıdaki gibidir.

- Türkiye'deki Gayri Safi Yurtiçi Hasıla ve Deniz Ticaretindeki Büyüme
- Türkiye'de Konteyner ile Yük Taşımacılığı Eğilimi

Uluslararası kruvaziyer sektördeki son gelişmeler ve temel eğilimler aşağıdaki gibidir:

- Uluslararası turizmdeki büyüme
- Uluslararası kruvaziyer şirketlerinin yapacağı yatırımlar ile devam eden ekonomik ve çevresel zorluklara rağmen sektörün geleceğinin daha olumlu bir tablo sergilemesi

Öte yandan kruvaziyer limanlarındaki seyahat perakendeciliği eğilimleri aşağıdaki gibidir.

- Yolcu sayısındaki artış
- Kruvaziyer yolcusu başına artan ortalama harcama
- Geniş ve daha sofistike mağazalar
- Ürün yelpazesindeki değişimler.

Çin ve diğer uzak doğu ekonomilerinin gelişmesi ile paralel, bu bölgelerdeki kişi başına gelir artmıştır ve bu gelir artışının tüketime yönelmesi beklenmektedir. Tüketim artışı ile paralel büyüyen kruvaziyer talebi, kruvaziyer şirketlerinin gemilerini bu bölgeye kaydırmalarına yol açabilecektir ve bu gelişmeden ana pazarlar olan Karayipler ve Akdeniz olumsuz etkilenebilecektir.

İhraççı'nın beklentilerini etkileyebilecek temel belirsizlikler aşağıda sıralanmıştır.

- İzahname'nin ilgili bölümlerinde anlatıldığı üzere, Global Liman'ın mevcut ve devralarak bünyesine katmayı hedeflediği kruvaziyer limanları, ağırlıklı olarak Akdeniz'de yer almaktadır. Öte yandan, İzahname'nin 7.2.1 numaralı bölümünde değinildiği üzere, küresel kruvaziyer seyahat sektöründe Karayipler Bölgesi'nin oldukça önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Kruvaziyer seyahat gemi işletmecilerinin veya kruvaziyer gemileriyle seyahat etmek isteyen yolcuların eğilim olarak Akdeniz yerine Karayipler Bölgesi'ni daha fazla tercih etme yönünde bir eğilim göstermesi durumunda, İhraççı'nın Akdeniz'de gerçekleştirmiş olduğu yatırımlardan beklentileri olumsuz etkilenebilir.
- Önemli ticaret yolları üzerinde bulunan Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin bir kısmında siyasi iç karışıklıklar ve beraberinde gelen çatışma ortamı mevcuttur. Söz konusu çatışma ortamı, Global Liman'ın bünyesinde yer alan Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın çimento ihracat pazarında da daralmaya sebep olmuştur. Siyasi iç karışıklıkların ne zaman sona ereceği ve bu ülkelerin ekonomik açıdan yeniden ne zaman önem kazanabilecekleri hususları, henüz belirsizliğini korumaktadır.
- Bodrum Yolcu Limanı'nın imtiyaz sözleşmesi 2019 yılında sona erecektir. Sözleşmenin sona ermesinin ardından yeni bir ihalenin yapılması beklenebilir. Global Liman'ın 2019 yılından

sonra Bodrum Yolcu Limanı'nı bünyesinde bulundurmaya devam edip etmeyeceği hususu, belirsizdir.

14. KÂR TAHMİNLERİ VE BEKLENTİLERİ

14.1. İhraççının kâr beklentileri ile içinde bulunulan ya da takip eden hesap dönemlerine ilişkin kâr tahminleri:

Yoktur.

14.2. İhraççının kâr tahminleri ve beklentilerine esas teşkil eden varsayımlar:

Yoktur.

14.3. Kâr tahmin ve beklentilerine ilişkin bağımsız güvence raporu:

Yoktur.

14.4. Kâr tahmini veya beklentilerinin, geçmiş finansal bilgilerle karşılaştırılabilecek şekilde hazırlandığına ilişkin açıklama:

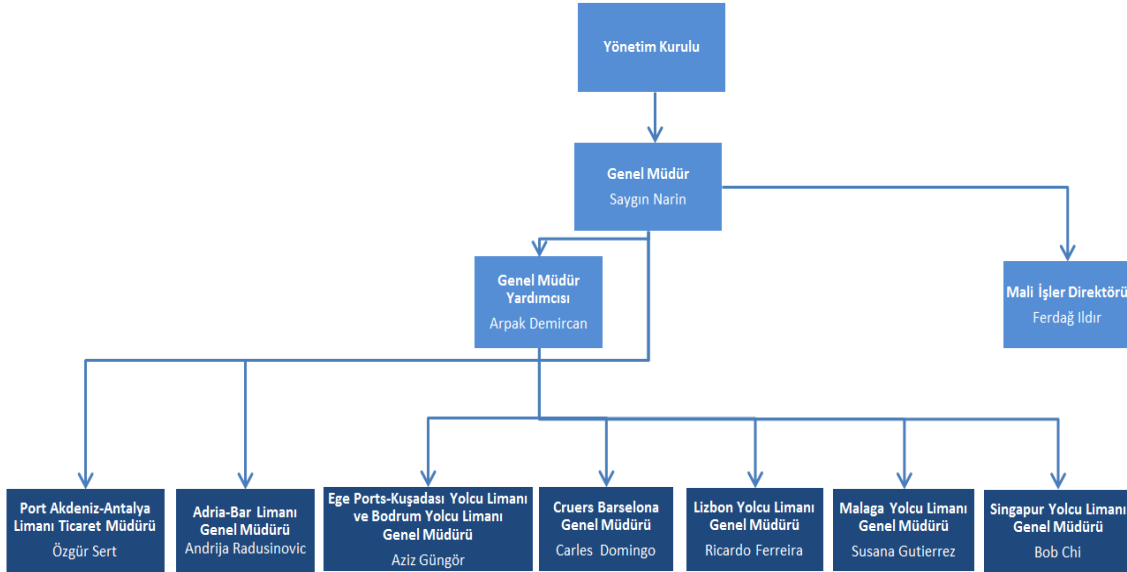
Yoktur.

14.5. Daha önce yapılmış kâr tahminleri ile bu tahminlerin işbu izahname tarihi itibarıyla hala doğru olup olmadığı hakkında bilgi:

Yoktur.

15. İDARİ YAPI, YÖNETİM ORGANLARI VE ÜST DÜZEY YÖNETİCİLER

15.1. İhraççının genel organizasyon şeması:



15.2. İdari yapı:

15.2.1. İhraççının yönetim kurulu üyeleri hakkında bilgi:

Esas Sözleşme'nin 11. maddesi uyarınca, Şirket'in işleri ve idaresi, Genel Kurul tarafından TTK hükümleri, sermaye piyasası mevzuatı ve Esas Sözleşme dairesinde seçilecek en çok 7 (yedi) üyeden oluşan bir Yönetim Kurulu tarafından yürütülür.

Yönetim Kurulunda görev alacak icrada görevli olmayan üyelerin sayısı ve nitelikleri Kurul'un kurumsal yönetime ilişkin düzenlemelerine göre tespit edilir.

Yönetim Kurulu üyelerinden en az 2'si bağımsız üye olup bu üyeler hissedarların göstereceği adaylar arasından Genel Kurul tarafından seçilir.

Yönetim Kurulu üyeleri, seçilmelerini izleyen ilk toplantıda, Yönetim Kurulu toplantılarına başkanlık etmek üzere, üyeleri arasından bir Başkan ve onun yokluğunda başkanlık etmek üzere bir Başkan Vekili seçer.

Sermaye Piyasası Kurulu'nca açıklanan Kurumsal Yönetim Kurulunun toplantı nisabı ilkeleri gereğince yıllık faaliyet raporunda bağımsız Yönetim Kurulu üyelerinin çoğunluğunun bağımsızlığına ilişkin açıklama yer alır.

Bağımsız Yönetim Kurulu üyelerinin Kurul'un kurumsal yönetim ilkelerinde belirlenmiş nitelikleri haiz bağımsız üyelerden oluşması zorunludur.

Yönetim Kurulu üyeleri en çok üçer yıllık süreler için seçilirler. Seçim süreleri sona eren Yönetim Kurulu üyeleri yeniden seçilebilirler. Görev süresinin devamı sırasında bir Yönetim Kurulu üyeliği açıldığında veya bağımsız Yönetim Kurulu üyesinin bağımsızlık niteliğini kaybetmesi durumunda, onun yerine geri kalan görev süresini tamamlamak üzere Yönetim Kurulu tarafından TTK ve Kurul'un kurumsal yönetim ilkelerinde belirtilen şartlara uygun olarak geçici bir üye atanır. Bu şekilde seçilen üye TTK'nın ilgili hükmü uyarınca ilk toplanacak genel kurulun onayına sunulur.

Bir tüzel kişi Yönetim Kurulu'na üye seçildiği takdirde, tüzel kişiyle birlikte, tüzel kişi adına, tüzel kişi tarafından belirlenen, sadece bir gerçek kişi de tescil ve ilan olunur; ayrıca, tescil ve ilanın yapılmış olduğu, Şirket'in internet sitesinde derhal duyurulur. Tüzel kişi adına sadece, bu tescil edilmiş kişi toplantılara katılıp oy kullanabilir. Görev süresi sona eren üye yeniden seçilebilir.

Yönetim Kurulu, Kurul'un uygulanması zorunlu kurumsal yönetim mevzuatı hükümlerine uyulması kaydıyla üye tam sayısının çoğunluğu ile toplanır ve kararlarını, Kurul'un uygulanması zorunlu kurumsal yönetim mevzuatı hükümlerine uygun olarak katılanların oy çokluğu ile alır.

Yönetim kurulu, Şirket'in işleri gerektirdikçe Başkanın veya (yokluğunda) Başkan Yardımcısının daveti ile, uygun gördükleri zamanlarda veya herhangi bir yönetim kurulu üyesinin isteği üzerine yönetim kurulu başkanı tarafından yönetim kurulu başkanının yönetim kurulu başkan vekili ile danışarak belirleyeceği, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ya da dışında herhangi bir yerde ve zamanda toplanır. Toplantı çağrısı toplantı tarihinden en az bir hafta önce üyelere ulaştırılır.

Yönetim Kurulu üyelerinin aylık ücret veya huzur hakları TTK ve sermaye piyasası mevzuatına uygun olarak Genel Kurulca tespit olunur. Bağımsız Yönetim Kurulu üyelerinin ücretlendirmesinde pay senedi opsiyonları veya Şirket'in performansına dayalı ödeme planları kullanılmaz.

Sermaye Piyasası mevzuatı uyarınca hazırlanması gereken Şirket politika ve kuralları Yönetim Kurulu tarafından hazırlanır, gereken hallerde Genel Kurul'un bilgisine veya onayına sunulur ve ilan edilir.

Yönetim Kurulunun görev ve sorumluluklarını sağlıklı olarak yerine getirmesini teminen, Kurul'un Kurumsal Yönetim Tebliği uyarınca "Denetimden Sorumlu Komite", "Riskin Erken Saptanması Komitesi", "Kurumsal Yönetim Komitesi", "Aday Gösterme Komitesi", "Ücret Komitesi" ve sermaye piyasası mevzuatının zorunlu kıldığı diğer komiteleri kurar. Yönetim Kurulu'nun yapılması gereği "Aday Gösterme Komitesi" ve "Ücret Komitesi" kurulamaması durumunda, "Kurumsal Yönetim Komitesi" bu komitelerin görevlerini yerine getirir. Komitelerin en az iki üyeden oluşması gerekir. İki üyeden oluşması halinde her ikisinin, ikiden fazla üyesinin bulunması halinde üyelerin çoğunluğunun, icrada görevli olmayan yönetim kurulu üyelerinden oluşması zorunludur. Komitelerin başkanları, bağımsız yönetim kurulu üyeleri arasından seçilir. Denetimden sorumlu komitelerin tüm üyelerinin bağımsız yönetim kurulu üyesi niteliğinde olması gerekir. Yönetim Kurulu komitelerin görev ve çalışma esaslarını belirler.

Şirket'in İzahname tarihi itibarıyla mevcut Yönetim Kurulu üyelerine ilişkin bilgi aşağıda temin edilmektedir.

Yönetim Kurulu Üyeleri

Adı-Soyadı	Görevi	İş Adresi	Son 5 Yılda Ortaklıkta Üstlendiği Görevler	Görev Süresi (yıl) /Kalan Görev Süresi	Sermaye Payı	
					(TL)	(%)
Mehmet Kutman	Yönetim Kurulu Başkanı	Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul	Yönetim Kurulu Başkanı, Yönetim Kurulu Başkan Vekili, Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/2015 mali yılına ilişkin olağan genel kurul toplantısına kadar	0	0
Ayşegül Bense	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul	Yönetim Kurulu Başkan Vekili, Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/2015 mali yılına ilişkin olağan genel kurul toplantısına kadar	0	0
Serdar Kırmaz	Yönetim Kurulu Üyesi	Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul	Yönetim Kurulu Başkan Vekili, Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/2015 mali yılına ilişkin olağan genel kurul toplantısına kadar	0	0
Ayhan Paksoy	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi, Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/2015 mali yılına ilişkin olağan genel kurul toplantısına kadar	0	0
Saygın Narin	Yönetim Kurulu Üyesi	Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul	Yönetim Kurulu Üyesi / Genel Müdür	1 yıl/2015 mali yılına ilişkin olağan genel kurul toplantısına kadar	0	0
Romain Beryl Py	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi, Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/2015 mali yılına ilişkin olağan genel kurul toplantısına kadar	0	0
Cesare Calari	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi, Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/2015 mali yılına ilişkin olağan genel kurul toplantısına kadar	0	0

Yönetim kurulu üyelerinin son durum da dâhil olmak üzere son beş yılda, yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu bütün şirketlerin unvanları, bu şirketlerdeki sermaye payları ve bu yönetim ve denetim kurullarındaki üyeliğinin veya ortaklığının hâlen devam edip etmediğine dair bilgi 15.4 numaralı bölümde temin edilmektedir. Yönetim kurulu üyelerinin varsa ihraççı dışında yürüttükleri görevlere ilişkin bilgi 15.3 numaralı bölümde temin edilmektedir.

15.2.2. Yönetimde söz sahibi olan personel hakkında bilgi:

Adı-Soyadı	Görevi	Son 5 Yılda Ortaklıkta Üstlendiği Görevler	Sermaye Payı	
			(TL)	(%)
Saygın Narin	Genel Müdür (CEO)	Yönetim Kurulu Üyesi/Genel Müdür	0	0
Arpak Demircan	Genel Müdür Yardımcısı (CEO Yardımcısı)	İş Geliştirme Başkan Yardımcısı, Genel Müdür Yardımcısı	0	0
Ferdağ Ildır	Mali İşler Direktörü	Mali İşler Direktörü	0	0
Aziz Güngör	Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı Genel Müdürü ve Bodrum Yolcu Limanı Genel Müdürü	Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı Genel Müdürü ve Bodrum Yolcu Limanı Genel Müdürü	0	0
Özgür Sert	Port Akdeniz-Antalya Limanı Genel Müdürü	Ticaret Müdürü, İş Geliştirme Müdürü	0	0
Carles Domingo Pages	Creuers (Barselona) Genel Müdürü	-	0	0
Andrija Radusinovic	Bar Limanı Genel Müdürü	-	0	0
Ricardo Ferreira	Lizbon Yolcu Limanı Genel Müdürü	-	0	0
Susana Gutierrez	Malaga Yolcu Limanı Genel Müdürü	-	0	0
Bob Chi	Singapur Yolcu Limanı Genel Müdürü	-	0	0

Yönetimde söz sahibi olan personelin son durum da dâhil olmak üzere son beş yılda, yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu bütün şirketlerin unvanları, bu şirketlerdeki sermaye payları ve bu yönetim ve denetim kurullarındaki üyeliğinin veya ortaklığının hâlen devam edip etmediğine dair bilgi 15.4 numaralı bölümde temin edilmektedir.

15.2.3. İhraççı son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise ihraççının kurucuları hakkında bilgi:

Global Liman 2004 yılında kurulmuştur.

15.2.4. İhraççının mevcut yönetim kurulu üyeleri ve yönetimde söz sahibi olan personel ile ihraççı son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise kurucuların birbiriyle akrabalık ilişkileri hakkında bilgi:

Global Liman'ın Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman ile Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ayşegül Bensele kardeşlerdir.

15.3. İhraççının yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin yönetim ve uzmanlık deneyimleri hakkında bilgi:

Yönetim Kurulu Üyeleri

Mehmet Kutman

Sayın Kutman, Nisan 2012 tarihinden bu yana Global Liman'ın Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmaktadır. 12 Mart 2015 tarihli Global Liman olağan genel kurulunda, sonraki yılın olağan genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere yeniden Global Yönetim Kuruluna atanmıştır. Sayın Kutman, Global Menkul Değerler Anonim Şirketi ve Global Yatırım Holding'in kurucu hissedarıdır ve daha önce Global Menkul Değerler Anonim Şirketi'nin genel müdürü (CEO) olarak görev yapmıştır. Sayın Kutman, işlem bazında Global Liman'ın iş geliştirme ve proje yönetimine aktif olarak katılmasına ek olarak, Global Yatırım Holding, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri yönetim kurullarının da başkanıdır. Sayın Kutman, 1990 yılında Global Menkul Değerler Anonim Şirketi'ni kurmadan önce, 1989'dan 1990'a kadar, turizm sektöründe ve bağlantılı sektörlerde faaliyette bulunan bir Türk şirketler grubunun holding şirketi olan Net Holding A.Ş.'nin Proje Müdürü olarak çalışmıştır. 1984 ile 1989 yılları arasındaysa Amerika Birleşik Devletleri'nde ikamet etmiş ve orada da North Carolina National Bank, Sexton Roses Inc. ve Philip Bush & Associates'in Başkan Yardımcısı olarak görev yapmıştır. Sayın Kutman, Boğaziçi Üniversitesi'nden lisans derecesi (onur öğrencisi) ve University of Texas'tan yüksek lisans derecesi almıştır.

Ayşegül Bensele

Sayın Bensele, Nisan 2004 tarihinden bu yana Yönetim Kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. 12 Mart 2015 tarihli Global Liman olağan genel kurulunda, sonraki yılın olağan genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere yeniden Global Liman Yönetim Kuruluna atanmıştır. Sayın Bensele, Global Yatırım Holding, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin Yönetim Kurulu üyesidir ve Global Yatırım Holding'in Gayrimenkul Bölümünün müdürüdür. Bunlara ek olarak Dağören Enerji A.Ş., Global Enerji Hizmetleri ve İşletmeciliği A.Ş., Global Hayat Sigorta Anonim Şirketi, Mavi Bayrak Tehlikeli Atık İmha Sistemleri San. ve Tic. A.Ş. ve Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.'nin yönetim kurulu üyesi olarak ve Salıpazarı İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin yönetim kurulu başkanı olarak görev yapmaktadır. Sayın Bensele, Global Hayat Sigorta Anonim Şirketi'nin 2005 yılında satışına kadar Global Hayat Sigorta Anonim Şirketi yönetim kurulu üyeliği görevini üstlenmiştir ve 2003 yılında kuruluşundan itibaren bu şirketin genel müdürü (CEO) olarak görev yapmıştır. Sayın Bensele, Global Menkul Değerler Anonim Şirketi'nin 2004 yılında kuruluşundan bu yana yönetim kurulu üyesidir. Bunlara ek olarak, Pera Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'nin de genel müdürlüğünü (CEO) yapmıştır. Daha önce Sayın Bensele 1998'den 1999'a kadar Global Menkul Değerler Anonim Şirketi'nde Araştırma Müdürlüğü, 1993'ten 1998'e kadar ise Araştırma Müdür Yardımcılığı yapmıştır. Sayın Bensele, 1991 yılında Global Menkul Değerler Anonim Şirketi'ne sermaye araştırma analisti olarak katılmadan önce, Türk bankacılık sektöründe kambiyo işlemleri yöneticisiydi. Sayın Bensele, Hacettepe Üniversitesi İşletme ve Finans Bölümü mezunudur.

Serdar Kırmaz

Sayın Kırmaz, 1987 yılında Ortadoğu Teknik Üniversitesi İşletme Bölümü'nden mezun olmuştur. Kısa bir süre Ankara'daki OYAK Grubu'nda çalıştıktan sonra, 1988 yılında Pricewaterhouse Coopers ("PWC") Türkiye'ye katılmıştır ve 1996 yılında ortak olmuştur. 1997 yılına kadar PWC Macaristan ve PWC Türkiye'de görev almıştır. Sayın Kırmaz 1997 ile 1999 yılları arasında serbest müşavir olarak çeşitli Türk şirketlerine danışmanlık yapmıştır. Kariyerine 1999'dan 2005'e kadar STFA Grubu'nda, 2005'ten 2007'ye kadar Global Yatırım Holding'de ve daha sonra 2007'den 2010'a kadar Doğan Grubu'nda finans müdürü olarak devam etmiştir. Sayın Kırmaz'ın birleşmeler ve devralmalar ve şirket yapılandırılmalarının yanı sıra şirket yönetimi konusunda da engin deneyimi bulunmaktadır. Sayın Kırmaz Global Yatırım Holding'e Haziran 2010'da yeniden katılmış olup, holdingin ve çeşitli iştiraklerinin Yönetim Kurulu üyesidir. 12 Mart 2015 tarihli Global Liman olağan genel kurulunda, sonraki yılın olağan genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere yeniden Global Liman Yönetim Kuruluna atanmıştır.

Saygın Narin

Sayın Narin 2010 yılından bu yana Global Liman'ın genel müdürü (CEO) olarak görev yapmaktadır ve Yönetim Kurulu üyesidir. 2009 - 2011 yılları arasında Global Yatırım Holding yönetim kurulu üyeliği yapmıştır. 2011 yılından itibaren Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin yönetim kurulu üyesi olarak görev almaktadır. 12 Mart 2015 tarihli Global Liman olağan genel kurulunda, sonraki yılın olağan genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere yeniden Global Liman Yönetim Kuruluna atanmıştır. Sayın Narin daha önce 2009'dan 2010'a kadar yenilenebilir enerji üretimi alanında Avrupa pazarının lideri olan Statkraft A.S.'nin Türkiye birimi müdürü olarak görev yapmıştır. Startkraft A.S.'ye katılmadan önce, 2007 ile 2009 yılları arasında Sayın Narin Global Yatırım Holding'in Enerji Biriminin şefliğini yapmış ve burada Enerji Biriminin 1.000 MWlık lisanslı portföyünden oluşan enerji üretim varlıklarının iktisabını, finansmanını, lisanslamasını, mühendisliğini ve inşasını yönetmiştir. Sayın Narin ayrıca 1999 ile 2007 yılları arasında Türkiye, Birleşik Krallık ve Güneydoğu Asya'da RWE – Thames Water'da çeşitli pozisyonlarda bulunmuştur. 2005'den 2007'ye kadar, Londra'daki metro istasyonlarının çoğunun iyileştirilmesine yönelik bir kamu/özel ortaklığı sürecinde kurulan özel amaçlı bir şirket olan Trans4M'in, Hong Kong'daki China Water Company'nin ve Tayland'daki RWE Thames Water'ın icra görevi olmayan yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmıştır. Sayın Narin kariyerine 1996 yılında PWC'de başlamıştır. Boğaziçi Üniversitesi İşletme bölümü mezunudur.

Dr. Ayhan Paksoy

Dr. Paksoy Eylül 2010'dan bu yana Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev yapmaktadır. 12 Mart 2015 tarihli Global Liman olağan genel kurulunda, sonraki yılın olağan genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere yeniden Global Liman Yönetim Kuruluna atanmıştır. Dr. Paksoy, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nde de yönetim kurulu üyeliği yapmaktadır. Dr. Paksoy, Grup dışında Avrupa Hazır Beton Birliği'nin ve Türkiye Hazır Beton Birliği'nin yönetim kurulu üyeliğini yapmakta ve TDİ'de de komisyon üyeliği yapmaktadır. Dr. Paksoy, Yönetim Kurulu üyeliğine atanmadan önce, 1990 - 2004 yılları arasında Kumport Limanı'nın yönetim kurulu başkanı ve başkan yardımcısı görevlerini üstlenmiştir. Aynı dönemde (1983'de kurduğu Alyans ve Paksoy Yapı da dâhil olmak üzere) denizcilik ve inşaat sektörlerindeki çeşitli şirketlerde de yönetim kurulu başkanlığı yapmıştır. Dr. Paksoy, Cerrahpaşa Tıp Fakültesi mezunudur.

Cesare Calari

Sayın Calari, Wolfensohn Fund Management, L.P.'nin ("WFM") genel müdürüdür. İtalya Merkez Bankası'nda çalıştıktan ve özel avukatlık yaptıktan sonra 1981'de katıldığı Dünya Bankası Grup'unda ve Uluslararası Finans Kurumu'nda uzun bir kariyere sahiptir. Sayın Calari, 2001 yılından 2006 yılına kadar Dünya Bankası Grup'unun Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Finans Sektörü Şefi olarak görev almıştır. Ayrıca gelişmekte olan piyasalarda finans sektörü reformunu desteklemeye yönelik uluslararası bir fon olan First Initiative'in başkanlığını ve mikrofinansmanın desteklenmesine yönelik küresel bir kredi olan Consultative Group to Assist the Poor'un başkanlığını yapmıştır. Sayın Calari, Washington D.C.'de bulunan Johns Hopkins School of Advanced Studies'de (SAIS) misafir öğretim görevlisi ve Bretton Woods Komitesi üyesidir. Georgetown Üniversitesi McDonough İşletme Fakültesi'nin Sermaye Piyasaları Danışma Kurulunda ve Asia Society Danışma Kurulunda görev yapmaktadır. Sayın Calari, Assicurazioni Generali, SpA (İtalya), Meritum Bank, Polonya ve diğer bazı finans kuruluşlarının da yönetim kurulu üyeliğini yapmıştır. Hâlihazırda Terna SpA'nın (İtalya) yönetim kurulu üyesidir. Sayın Calari 1977 yılında Bologna Üniversitesi'nden hukuk lisans derecesi ve Johns Hopkins SAIS'ten 1979 yılında Ekonomi ve Uluslararası İlişkiler yüksek lisans derecesi almıştır. 12 Mart 2015 tarihli Global Liman olağan genel kurulunda, sonraki yılın olağan genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere yeniden Global Liman Yönetim Kuruluna atanmıştır.

Romain Beryl Py

Sayın Py, Baobab Capital Ltd.'nin Murahhas Azasıdır ve J.P. Morgan Asset Management'in Altyapı Yatırımları Grup'unda ("IIG") 2007 yılından Temmuz 2013'e kadar İcra Heyeti Üyesi olarak görev yapmıştır. 2007'den bu yana Londra'daki J.P. Morgan Asset Management'in bir üyesi olarak, çeşitli altyapı sektörlerinde ve ülkelerde işlemlerin belirlenmesinden ve uygulanmasından ve portföy yatırımlarının aktif bir şekilde yönetilmesi görevlerini üstlenmiştir. İngiltere'de Electricity Northwest'in, Avustralya'da Cairns & Mackay havalimanlarının ve İspanya'daki Dragados SPL'nin (yeni unvanı:

Noatum Ports) devralınmasının da dâhil olduğu bir takım işlemlerin liderliğini yapmıştır. Sayın Py, Noatum Ports ve Marmedsa'nın yönetim kurullarında ve J.P. Morgan IIG'nin risk komitesinde görev yapmıştır. Daha önce HSBC Bank ve Société Générale'de de çalışmış olup bu şirketlerde hem danışman hem de düzenleyici sıfatıyla çeşitli altyapı sektörlerindeki işlemlerde görev almıştır. EM Lyon İşletme Fakültesi'nden lisans derecesine ve Paris-Dauphine Üniversitesi'nden Uluslararası Ekonomi alanında lisans derecesine sahiptir. 12 Mart 2015 tarihli Global Liman olağan genel kurulunda, sonraki yılın olağan genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere yeniden Global Liman Yönetim Kuruluna atanmıştır.

Yönetimde Söz Sahibi Olan Personel

Saygın Narin

Sayın Narin'in mesleki özgeçmişi için yukarıdaki 15.3 "Yönetim Kurulu Üyeleri" başlığına bakınız.

Arpak Demircan

Sayın Demircan, 2010 yılının Ekim ayından beri Global Liman'ın genel müdür yardımcısı olarak görev yapmaktadır. Sayın Demircan, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin yanı sıra Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.'nin de yönetim kurulu üyesidir. 2008 yılından genel müdür yardımcısı olarak atanmasına kadar, Global Yatırım Holding'in İş Geliştirme Departmanı Başkan Yardımcılığını yapmıştır. 2004 ile 2008 yılları arasında Sayın Demircan İş Geliştirme Departmanında çeşitli pozisyonlarda bulunmuş ve Global Liman'ın liman portföyünün oluşturulmasında, yurtiçinde ve yurtdışında inşaat ve ulaştırma sektörlerinde çeşitli birleşme ve devralma işlemlerinde ve önemli özelleştirme işlemlerinde görev almıştır. Sayın Demircan, Doğu Akdeniz Üniversitesi'nden Endüstri Mühendisliği lisans derecesine ve ABD International Üniversitesi'nden finans yüksek lisans derecesine sahiptir.

Ferdağ Ildır

Sayın Ildır, 2010 yılının Eylül ayından itibaren Global Liman'ın Finans Müdürü olarak görev yapmaktadır. Ayrıca, 2005 yılından itibaren Ege Liman İşletmeleri'nin, 2007 yılından itibaren Bodrum Liman İşletmeleri'nin ve 2010 yılından itibaren Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin Finans Müdürü olarak görev almaktadır. Sayın Ildır, Grup'a katılmadan önce 2004 - 2005 yılları arasında Teba Grubu Muhasebe Birimi Yöneticisi olarak çalışmıştır ve Arthur Andersen ve Yaşar Muhasebe firmasında çeşitli pozisyonlarda görev almıştır. Sayın Ildır, Dokuz Eylül Üniversitesi'nden ekonomi lisans derecesine sahiptir.

Özgür Sert

Sayın Sert, 2012 yılından bu yana Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin Genel Müdürü olarak görev yapmaktadır. Daha önce, Global Liman'ın İş Geliştirme Müdürü olarak görev almıştır. 2000 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi'nden Açık Deniz Kaptanı Lisansı almıştır. 2000 ile 2007 yılları arasında ticaret gemisi filolarında, 2009 ile 2011 yılları arasında ise Gemi Yönetimi, Acente ve Konteyner Terminalleri için faaliyet müdürü olarak çalışmıştır.

Aziz Güngör

Sayın Güngör 2006 yılından bu yana Ege Liman İşletmeleri'nin Genel Müdürü olarak görev yapmaktadır. Sayın Güngör Grup dışında Deniz Turizmi Birliği Derneği'nin yönetim kurulu üyesi olarak görev almaktadır ve Türkiye Liman İşletmecileri Derneği üyesidir. 2004 ile 2006 yılları arasında Setur Kuşadası Marina Müdürü olarak görev almıştır. Bunlara ek olarak, 2003 ve 2006 yılları arasında, Grup'un stratejik ortaklarından birisi ve Koç Holding iştiraki olan Setur Marinalarının Satış ve Pazarlama Müdürlüğü görevini üstlenmiştir. Sayın Güngör, Akdeniz Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik bölümünden lisans derecesine sahiptir.

Creuers, Adria-Bar Limanı ve Lizbon'un Üst Yönetimi

Carles Domingo Pages

Sayın Domingo Pages, 1999 yılından bu yana Creuers (Barselona)'nın Genel Müdürü olarak görev yapmaktadır. Daha önce, ABB Spain S.A.'da Standart Elektrikli Malzemeler Başkan Yardımcısı ve İsviçre menşeli Brown Boveri'nin İspanya'daki bir iştiraki olan Metron S.A.'nın Genel Müdürü görevlerini üstlenmiştir. Sayın Domingo Pages, Escola Superior d'Enginyers Industrials de Barcelona'dan Mühendislik doktorasına sahiptir ve Barselona'daki IESE İşletme Okulu'nda Yönetim Geliştirme Programını tamamlamıştır. Sayın Domingo Pages, Barselona limanında konteyner elleçleme ve lojistik şirketi olarak faaliyet gösteren Mapor S.A.'da Genel Müdür olarak başlamıştır ve İspanya'daki uydu izleme istasyonlarının NASA bileşenlerinin sahaya taşınması içinde özel yüklenicilik yapmıştır.

Andrija Radusinovic

Sayın Radusinovic, Ekim 2009'dan bu yana "Container Terminal and General Cargo" JSC Bar genel müdürüdür. Sayın Radusinovic, Podgorica'daki Ekonomi Fakültesinden mezun olmuştur. Sayın Radusinovic, konteyner terminalleri hakkındaki araştırmalara katılmış, bölgesel lojistik araştırmaları yapmış ve Malta-Bar konteyner gemisi araştırmasında çalışmıştır. 1999'dan 2001 yılına kadar, Sayın Radusinovic Podgorica'daki tütün şirketinde çalışmıştır. Sayın Radusinovic, Adria-Bar Limanında çalıştığı süre içerisinde satış uzmanlığından piyasa araştırmacılığına, oradan da pazarlama yöneticiliğine yükselmiştir.

Ricardo Ferreira

Sayın Ferreira, Haziran 2014'ten bu yana Lizbon Yolcu Limanı Genel Müdürü olarak görev yapmaktadır. Sayın Ferreira daha önce Kasım 2013'ten Haziran 2014'e kadar Praia D'El Rey Marriott Golf & Beach Resort'ta Otel ve Tatil Köyü Faaliyetleri Müdürü (Genel Müdür Yardımcısı) ve 2013 yılının Ocak ve Ekim ayları arasında Sonae Turismo, Troiaresort'ta Faaliyet Müdürü olarak görev almıştır. Sayın Ferreira, 2011 yılında Lizbon İşletme ve Ekonomi Fakültesi İşletme Programından PGG derecesi ve 2009 yılında Universidade Fernando Pessoa'dan Kurumsal Bilimler derecesi almıştır.

Susana Gutierrez

Sayın Susana Gutierrez, 2008 yılından bu yana Cruceros Málaga'nın Genel Müdürü olarak görev yapmaktadır. Malaga Limanı'nın yolcu terminalinden sorumludur. Sayın Susana Gutierrez University of Málaga'dan Mütercim Tercümanlık derecesi almış, University of Cambridge'da Yolcu Gemisi Endüstrisi yüksek lisans programını tamamlamış ve Med Cruise Association'dan profesyonel yolcu gemisi eğitimini tamamlayarak Universidad Politècnica de Catalunya'dan Liman Tesisleri Güvenlik Yetkilisi unvanını almıştır. Üç yıl boyunca Málagaport'un planlama ve koordine müdürü olarak çalışmış ve aynı zamanda Malaga Liman Hizmetleri'nin tanıtımı ve ticarileştirilmesi faaliyetlerini koordine etmiştir.

Bob Chi

Sayın Bob Chi, Temmuz 2014'ten bu yana Singapur Yolcu Limanı Genel Müdürü olarak görev yapmaktadır. Sayın Bob Chi, SATS-Creuers Cruise Services Pte. Ltd.'de 26 yıllık kariyerinin ilk yarısını Yiyecek Bölümü'nde İdari Yetkili olarak ve sonrasında pazarlama departmanında çalışarak geçirmiştir. 1 Temmuz 2014 tarihinde Singapur Yolcu Limanı'ndaki mevcut görevinde çalışmaya başlamasından önce, Changi Havalimanı'nın beş terminalinden sorumlu Kargo Hizmetleri Başkan Yardımcısı olarak görev almış, SATS-Creuers Cruise Services Pte. Ltd.'nin iştiraki olan Asia Pacific Star'da Genel Müdür olarak çalışmış ve bunun dışında Pazarlama ve Kargo Servislerinde çeşitli yönetici pozisyonlarında görev almıştır. National University of Malaysia'dan Gıda Bilimi ve Beslenme derecesine ve Leicester University UK İşletme Programından master derecesine sahiptir.

15.4. Yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin son durum da dâhil olmak üzere son beş yılda, yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu bütün şirketlerin unvanları, bu şirketlerdeki sermaye payları ve bu yönetim ve denetim kurullarındaki üyeliğinin veya ortaklığının hâlen devam edip etmediğine dair bilgi:

Yönetim Kurulu Üyeleri

Mehmet Kutman

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi	%0,0002	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	%0,000006	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Consus Enerji İşletmeciliği ve Hizmetleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
CTGC-Container Terminal and General Cargo JSC Bar	-	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Dağören Enerji A.Ş./Özarsu Elektrik Enerji Üretim A.Ş.	%0,07	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Doğal Enerji Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.	%0,001	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Ege Global Madencilik San. ve Tic. A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	%0,000014	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Galata Enerji Üretim San. ve Tic. A.Ş.	%0,000002	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
GES Enerji A.Ş.	%0,00001	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Global Depolama A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Global Enerji Hizmetleri ve İşletmeciliği A.Ş.	%0,00001	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Global Gemicilik ve Nakliyat	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam

Hizmetleri A.Ş.				etmektedir.
Global Menkul Değerler A.Ş.	%0,000003	-	-	Ortaklığı devam etmektedir. / Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Global Ticari Emlak Yatırımları A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Yatırım Holding A.Ş.	%29,15	Yönetim Kurulu Başkanı-Genel Müdür	-	Ortaklığı devam etmektedir / Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Mavibayrak Enerji Üretim A.Ş. (eski-Mavibayrak Tehlikeli Atık İmha Sistemleri San. Ve Tic. A.Ş.)	%0,001	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Naturel Gaz Sanayi ve Ticaret A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Neptune Denizcilik Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. (eski-Doğu Maden İşletmeleri A.Ş.)	%0,002	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	%0,1	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Randa Denizcilik San. Ve Tic. Ltd. Şti.	%0,04	-	-	Ortaklığı devam etmektedir.
Salıpazarı İnşaat, Taahhüt, Bina Yönetim ve Servis Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş. (eski-Kuzey Maden İşletmeleri A.Ş., Salıpazarı İnşaat San. ve Tic. A.Ş.)	%0,001	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Straton Maden Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. (eski unvan: Ra Doğu Madencilik A.Ş. Ve Hades Maden Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş.)	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Sümerpark Gıda	%0,002	Yönetim Kurulu	-	Yönetim Kurulu

İşletmeciliği A.Ş.		Başkanı		Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Turkcom Turizm Enerji İnşaat Gıda Yatırımları A.Ş. (eski ünvanı-Turkcom İletişim Hizmetleri A.Ş.)	%100,00	-	-	Ortaklığı devam etmektedir. / Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Azimet Global Portföy Yönetimi A.Ş.	%0,01	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Ra Güneş Enerjisi Üretim San. Ve Tic. A.Ş.	%0,0003	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Tora Yayıncılık A.Ş.	%1,00	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Global Sigorta Aracılık Hizmetleri A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Güney Maden İşletmeleri A.Ş.	%0,002	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Nesa Madencilik San. Ve Tic. A.Ş.	%0,002	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Enerji Yatırım Holding A.Ş.	%0,0002	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.	%0,000004	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Osmanlı Enerji A.Ş.	%0,01	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Pera Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.

Ayşegül Bensel

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi	%0,0002	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	%0,000006	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
CTGC-Container Terminal and General Cargo JSC Bar	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ege Global Madencilik San. ve Tic. A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Ortaklığı devam etmektedir. / Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.-
Global Enerji Hizmetleri ve İşletmeciliği A.Ş.	%0,00001	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Global Gemicilik ve Nakliyat Hizmetleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Menkul Değerler A.Ş.	%0,000003	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Ortaklığı devam etmektedir. / Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Sigorta Aracılık Hizmetleri A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Global Ticari Emlak Yatırımları A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Yatırım Holding A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Maya Turizm Ltd	-	Direktör	-	-
Neptune Denizcilik Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. (eski-Doğu Maden İşletmeleri A.Ş.)	%0,002	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	%0,000005	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Pera Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Salıpazarı İnşaat, Taahhüt, Bina	%0,001	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam

Yönetim ve Servis Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş. (eski-Kuzey Maden İşletmeleri A.Ş., Salıpazarı İnşaat San. ve Tic. A.Ş.)				etmektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Azimet Global Portföy Yönetimi A.Ş.	%0,02	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Ra Güneş Enerjisi Üretim San. Ve Tic. A.Ş.	%0,0003	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır/Ortaklığı devam etmemektedir.
Dağören Enerji A.Ş./Özarsu Elektrik Enerji Üretim A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Doğal Enerji Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.	%0,001	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	%0,000014	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır/Ortaklığı devam etmemektedir.
Galata Enerji Üretim San. ve Tic. A.Ş.	%0,000002	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
GES Enerji A.Ş.	%0,00001	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Global Depolama A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Üyesi		Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Güney Maden İşletmeleri A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.	%0,000004	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Mavibayrak Enerji Üretim A.Ş. (eski-Mavibayrak Tehlikeli Atık	%0,001	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.

İmha Sistemleri San. Ve Tic. A.Ş.)				
Nesa Madencilik San. Ve Tic. A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Sümerpark Gıda İşletmeciliği A.Ş.	%0,002	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Turkcom Turizm Enerji İnşaat Gıda Yatırımları A.Ş. (eski ünvanı-Turkcom İletişim Hizmetleri A.Ş.)	%0,000003	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
Osmanlı Enerji A.Ş.	%0,01	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.

Serdar Kırmaz

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı	Yönetim Kurulu Üyeliği	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi	-	Yönetim Kurulu Üyesi	Denetim Komitesi Üyesi	Yönetim Kurulu ve Denetim Komitesi Üyeliği devam etmektedir.
Consus Enerji İşletmeciliği ve Hizmetleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Dağören Enerji A.Ş./Özarsu Elektrik Enerji Üretim A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Doğal Enerji Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Galata Enerji Üretim San. ve Tic. A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
GES Enerji A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Global Depolama A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili		Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Gemicilik ve Nakliyat Hizmetleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Sigorta Aracılık Hizmetleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Ticari Emlak Yatırımları	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam

A.Ş.				etmektedir.
Global Yatırım Holding A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Güney Maden İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Mavibayrak Enerji Üretim A.Ş. (eski-Mavibayrak Tehlikeli Atık İmha Sistemleri San. Ve Tic. A.Ş.)	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Naturelgaz Sanayi ve Ticaret A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Neptune Denizcilik Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. (eski-Doğu Maden İşletmeleri A.Ş.)	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Nesa Madencilik San. Ve Tic. A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Pera Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Straton Maden Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. (eski unvan: Ra Doğu Madencilik A.Ş. Ve Hades Maden Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş.)	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Sümerpark Gıda İşletmeciliği A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Tres Enerji Hizmetleri San. Ve Tic. A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ra Güneş Enerjisi Üretim San. Ve Tic. A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Başkanı	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Enerji Yatırım Holding A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.

Ayhan Paksoy

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi	-	Yönetim Kurulu Üyesi	Denetim Komitesi Başkanı	Yönetim Kurulu ve Denetim Komitesi Üyeliği devam etmektedir.
CTGC-Container Terminal and General Cargo JSC Bar	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.

Saygın Narin

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Barcelona Port Investments, S.L. (Creuers Del Port De Barcelona, S.A., Cruceros Malaga S.A., Sats-Creuers Cruise Services Pte. Ltd.-Singapore)	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
CTGC-Container Terminal and General Cargo JSC Bar	-	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Global Depolama A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Dağören Enerji A.Ş./Özarsu Elektrik Enerji Üretim A.Ş.	%0,07	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir/Ortaklığı devam etmemektedir.
İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
GES Enerji A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.

Global Yatırım Holding A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Güney Maden İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Mavibayrak Enerji Üretim A.Ş. (eski-Mavibayrak Tehlikeli Atık İmha Sistemleri San. Ve Tic. A.Ş.)	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Neptune Denizcilik Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. (eski-Doğu Maden İşletmeleri A.Ş.)	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Nesa Madencilik San. Ve Tic. A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Salıpazarı İnşaat, Taahhüt, Bina Yönetim ve Servis Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş. (eski-Kuzey Maden İşletmeleri A.Ş., Salıpazarı İnşaat San. ve Tic. A.Ş.)	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.

Romain Beryl Py

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.

Cesare Calari

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği/Şirket Müdürlüğü	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi	-	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Assicurazioni Generali S.p.A	-	Yönetim Kurulu Üyesi	Denetim Komitesi Üyesi	Yönetim Kurulu Üyeliği Devam Etmemektedir. Denetim Kurulu Üyeliği Devam Etmektedir.
Meritum Bank	-	Yönetim Kurulu	Denetim	Yönetim Kurulu

		Üyesi	Komitesi Üyesi	Üyeliği Devam Etmemektedir. Denetim Kurulu Üyeliği Devam Etmektedir.
Terna S.p.A	-	Yönetim Kurulu Üyesi	Denetim Komitesi Başkanı	Devam Etmektedir.

Yönetimde Söz Sahibi Olan Personel

Saygın Narin

Sayın Narin'in son durum da dâhil olmak üzere son beş yılda, yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu bütün şirketlerin unvanları, bu şirketlerdeki sermaye payları ve bu yönetim ve denetim kurullarındaki üyeliğinin veya ortaklığının hâlen devam edip etmediğine dair bilgi için yukarıdaki 15.3 “Yönetim Kurulu Üyeleri” başlığına bakınız.

Arpak Demircan

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği/Şirket Müdürlüğü	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Genel Müdür Yardımcısı	-	Ortaklığı / Üyeliği bulunmamaktadır.
Bodrum Yolcu Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Yönetim Kurulu Üyesi	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
Randa Denizcilik San. Ve Tic. Ltd. Şti.	-	Şirket Müdürü	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.
İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.	-	-	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.
Global Yatırım Holding A.Ş.	-	Grup Başkan Yardımcısı, İş Geliştirme	-	Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmemektedir.

Ferdağ İldır

Şirket Unvanı	Şirket Ortaklığı & Sermaye Payı	Yönetim Kurulu Üyeliği/Şirket Müdürlüğü	Denetim Kurulu Üyeliği	Ortaklığın/Üyeliğin Devam Edip Etmediğine Dair Bilgi
Global Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Mali İşler Müdürü	Denetim Komitesi Üyesi	Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır. Denetim komitesi üyeliği devam etmektedir.
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	-	Mali İşler Müdürü	-	Ortaklığı / Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Mali İşler Müdürü	-	Ortaklığı / Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır.
Naturelgaz Sanayi ve Ticaret A.Ş.	-	Mali İşler Müdürü	-	Ortaklığı / Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır.
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	-	Mali İşler Müdürü	-	Ortaklığı / Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır.
Global Depolama A.Ş.	-	-	-	Ortaklığı / Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır.
İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.	-	-	-	Ortaklığı / Yönetim Kurulu Üyeliği bulunmamaktadır.

Özgür Sert

Sayın Özgür Sert'in son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu Şirket bulunmamaktadır.

Aziz Güngör

Sayın Aziz Güngör'ün son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu Şirket bulunmamaktadır.

Creuers, Adria-Bar Limanı ve Lizbon'un Üst Yönetimi**Carles Domingo Pages**

Sayın Carles Domingo Pages'in son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu Şirket bulunmamaktadır.

Andrija Radusinovic

Sayın Andrija Radusinovic'in son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu Şirket bulunmamaktadır.

Ricardo Ferreira

Sayın Ricardo Ferreira'nın son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu Şirket bulunmamaktadır.

Susana Gutierrez

Sayın Susana Gutierrez'in son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu Şirket bulunmamaktadır.

Bob Chi

Sayın Bob Chi'nin son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu Şirket bulunmamaktadır.

15.5. Son 5 yılda, ihraççının yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde yetkili olan personelden alınan, ilgili kişiler hakkında sermaye piyasası mevzuatı, 5411 sayılı Bankacılık Kanunu ve/veya Türk Ceza Kanununun 53 üncü maddesinde belirtilen süreler geçmiş olsa bile; kasten işlenen bir suçtan dolayı beş yıl veya daha fazla süreyle hapis cezasına ya da zimmet, irtikâp, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflas, ihaleye fesat karıştırma, verileri yok etme veya değiştirme, banka veya kredi kartlarının kötüye kullanılması, kaçakçılık, vergi kaçakçılığı veya haksız mal edinme suçlarından dolayı alınmış cezai kovuşturma ve/veya hükümlülüğünün ve ortaklık işleri ile ilgili olarak taraf olunan dava konusu hukuki uyumsuzluk ve/veya kesinleşmiş hüküm bulunup bulunmadığına dair bilgi:

Yoktur.

15.6. Son 5 yılda, ihraççının mevcut yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personele ilişkin yargı makamlarınca, kamu idarelerince veya meslek kuruluşlarınca kamuya duyurulmuş davalar/suç duyuruları ve yaptırımlar hakkında bilgi:

Global Yatırım Holding'in 30 Haziran 2008 ve 30 Eylül 2008 tarihlerinde sona eren ara hesap dönemlerine ve 31 Aralık 2008 tarihinde sona eren hesap dönemine ait konsolide finansal raporlarının; TMS 1 Standardının 27. ve 28. paragrafları, TMS 16 Standardının 74-a paragrafı, TMS 24 Standardının 17. ve 18. paragrafları ile TFRS 7 Standardının 14. paragrafında yer alan hükümlere aykırı düzenlenmesi sonucunda Kurul'un Seri: XI, No:29 Tebliği'nin 5. maddesinin ihlal edilmesi nedeniyle, SPKn'nun 47/A maddesi uyarınca, ilgili finansal raporlara ilişkin sorumluluk beyanında bulunan Global Yatırım Holding yönetim kurulu başkanı Mehmet Kutman hakkında, üç finansal raporlama dönemindeki aykırılıklar için ayrı ayrı 2008 yılı için Kurul tarafından uygulanan azami para cezası meblağına karşılık gelen 100.000 TL olmak üzere, toplam 300.000 TL tutarında idari para cezası uygulanmasına karar verilmiştir.

Bu alınan karar doğrultusunda, Kurul'un B.02.1.SP.K.1.60-663.09-61-2348 sayılı ve 28 Şubat 2011 tarihli yazısı ile hali hazırda Global Liman Yönetim Kurulu Başkanı olan Mehmet Kutman adına bir tutanak düzenlenmiş olup, ceza erken ödeme indirimi ile kapatılmıştır.

15.7. Son 5 yılda, ortaklığın mevcut yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin, yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olduğu şirketlerin iflas, kayyuma devir ve tasfiyeleri hakkında ayrıntılı bilgi:

Yoktur.

15.8. Son 5 yılda, ortaklığın mevcut yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin herhangi bir ortaklıktaki yönetim ve denetim kurulu üyeliğine veya ihraççidaki diğer yönetim görevlerine, mahkemeler veya kamu otoriteleri tarafından son verilip verilmediğine dair ayrıntılı bilgi:

Yoktur.

15.9. Yönetim kurulu üyeleri, yönetimde söz sahibi personel ile ihraççı son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise kurucuların ihraççıya karşı görevleri ile şahsi çıkarları arasındaki çıkar çatışmalarına ilişkin bilgi:

Yoktur.

15.9.1. Yönetim kurulu üyeleri, yönetimde söz sahibi personel ile ihraççı son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise kurucuların yönetim kurulunda veya üst yönetimde görev almaları için, ana hissedarlar, müşteriler, tedarikçiler veya başka kişilerle yapılan anlaşmalar hakkında bilgi:

Yoktur.

15.9.2. İhraççının çıkardığı ve yönetim kurulu üyeleri, yönetimde söz sahibi personel ile ihraççı son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise kurucuların sahip olduğu sermaye piyasası araçlarının satışı konusunda belirli bir süre için bu kişilere getirilmiş sınırlamalar hakkında ayrıntılı bilgi:

Yoktur.

16. ÜCRET VE BENZERİ MENFAATLER

16.1. Son yıllık hesap dönemi itibariyle ihraççının yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi personelinin; ihraççı ve bağlı ortaklıklarına verdikleri her türlü hizmetler için söz konusu kişilere ödenen ücretler (şarta bağlı veya ertelenmiş ödemeler dâhil) ve sağlanan benzeri menfaatler:

31 Aralık 2014, tarihi itibariyle yönetim kurulu üyeleri ile üst yönetime sağlanan fayda, menfaatler ve ödenen primler tutarı toplamı 10.299.359 TL'dir. Bu tutarlar ana olarak kısa vadeli faydalardan oluşmaktadır. 2015 yılı itibariyle Global Liman Yönetim Kurulu üyelerine aylık net 1.500 TL ücret ödenmektedir.

Global Liman, yönetim kurulu üyelerinden herhangi birine borç vermemiş veya yönetim kurulu üyelerinden herhangi birinin borcunu garanti etmemiştir.

16.2. Son yıllık hesap dönemi itibariyle ihraççının yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi personeline emeklilik aylığı, kıdem tazminatı veya benzeri menfaatleri ödeyebilmek için ihraççının veya bağlı ortaklıklarının ayırmış olduğu veya tahakkuk ettirdikleri toplam tutarlar:

Grup'un, Türkiye'deki mevcut iş kanunu gereğince, istifa halinde ve işçinin kötü davranışı dışındaki nedenlerle (emeklilik, askerlik, yaş dışındaki emeklilik şartlarının sağlanması veya işverence tek taraflı fesih gibi) işten ayrılan veya çıkarılan personele kıdem tazminatı ödemekle yükümlüdür. Ödenecek tazminat her hizmet yılı için bir aylık maaş tutarı kadar olup, altı aylık dönemler itibariyle açıklanan tavan ile sınırlandırılmıştır. Bu miktar 31 Aralık 2014 tarihi itibariyle, 3.438 TL'dir. (31 Aralık 2013 -3.254 TL). Yönetimde söz sahibi personele kıdem tazminatı yükümlülüğü için karşılık ayrılmamaktadır.

Yönetim Kurulu üyelerine emeklilik aylığı, kıdem tazminatı veya benzeri menfaatleri ödeyebilmek için ayrılmış olan veya tahakkuk ettirilen herhangi bir tutar yoktur.

17. YÖNETİM KURULU UYGULAMALARI

17.1. İhraççının yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin görev süresi ile bu görevde bulunduğu döneme ilişkin bilgiler:

Şirket'in İzahname tarihi itibarıyla mevcut Yönetim Kurulu üyelerine ilişkin bilgi aşağıda temin edilmektedir.

Yönetim Kurulu Üyeleri

Adı Soyadı	Son 5 Yılda İhraççıda Üstlendiği Görevler	Görev Süresi (yıl) / Kalan Görev Süresi (ay) ³
Mehmet Kutman	Yönetim Kurulu Başkanı	1 yıl/12 ay
Ayşegül Bensel	Yönetim Kurulu Üyesi, Yönetim Kurulu Başkan Vekili	1 yıl/12 ay
Serdar Kırmaz	Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/12 ay
Ayhan Paksoy	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/12 ay
Saygın Narin	Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/12 ay
Romain Beryl Py	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/12 ay
Cesare Calari	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl/12 ay

Yönetimde Söz Sahibi Olan Personel

Adı Soyadı	Son 5 Yılda İhraççıda Üstlendiği Görevler	Görev Süresi (yıl) / Kalan Görev Süresi (ay)
Saygın Narin	Genel Müdür (CEO)	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Arpak Demircan	Genel Müdür Yardımcısı (CEO Yardımcısı) ve İş Geliştirme Başkan Yardımcısı	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Ferdağ Ildır	Mali İşler Direktörü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Aziz Güngör	Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı Genel Müdürü ve Bodrum Yolcu Limanı Genel Müdürü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Özgür Sert	Port Akdeniz-Antalya Genel Müdürü, Ticaret Müdürü ve İş Geliştirme Müdürü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Carles Domingo Pages	Creuers (Barselona) Genel Müdürü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Andrija Radusinovic	Adria-Bar Limanı Genel Müdürü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Ricardo Ferreira	Lizbon Yolcu Limanı Genel Müdürü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Susana Gutierrez	Malaga Yolcu Limanı Genel Müdürü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır
Bob Chi	Singapur Yolcu Limanı Genel Müdürü	Süre sınırlaması bulunmamaktadır

³ Yönetim Kurulu üyelerinin tamamı Şirket'in 12 Mart 2015'te yapılan 2014 yılı Olağan Genel Kurulu'nda müteakip olağan genel kurula kadar bir yıl süreyle seçilmiş olup, üyeler her halükarda 2015 yılı faaliyet ve hesaplarının görüşüleceği Olağan Genel Kurulu'na kadar görevlerine devam edecektir. 2015 yılı Olağan Genel Kurulu'nun bu tarihe kadar yapılmaması durumunda, Yönetim Kurulu üyelerinin kalan görev süreleri yukarıda belirtilen sürelerden uzun olabilecektir.

17.2. Son yıllık hesap dönemi itibariyle ihraççı ve bağlı ortaklıkları tarafından, yönetim kurulu üyelerine ve yönetimde söz sahibi personele, iş ilişkisi sona erdirildiğinde yapılacak ödemelere/sağlanacak faydalara ilişkin sözleşmeler hakkında bilgi:

Yoktur.

17.3. İhraççının denetimden sorumlu komite üyeleri ile diğer komite üyelerinin adı, soyadı ve bu komitelerin görev tanımları:

Şirket'in İzahname tarihi itibariyle mevcut Yönetim Kurulu üyelerine ilişkin bilgi yukarıda temin edilmektedir. Komitelere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmaktadır.

Kurumsal Yönetim Komitesi

Şirket'in kurumsal yönetim ilkelerine uyumu, ücret, ödül ve performans değerlemesi, kariyer planlaması ve kamuyu aydınlatma konularında çalışmalar yapmak suretiyle Yönetim Kuruluna destek verecektir. Kurumsal yönetim komitesi ayrıca yatırımcı ilişkilerini düzenleyecek ve Yönetim Kuruluna kurumsal yönetim uygulamalarını iyileştirme hususlarında destek sağlayacaktır. Şirket'in 30 Temmuz 2013 tarih ve 144 toplantı numaralı Yönetim Kurulu kararı uyarınca kurumsal yönetim komitesi kurulmuş ve bu komiteye Ayhan Paksoy (Başkan), Serdar Kırmaz (Üye) ve Arpak Demircan'ın (Üye) atanmasına karar verilmiştir.

Ücret Komitesi

Ücret komitesi, üst yönetim ve müdürlerin maaş ve yan haklarını inceler ve Yönetim Kurulu'na bu kişilerin ücretlerine ilişkin olarak önerilerde bulunur. Ücret komitesi aynı zamanda, yönetici ve kıdemli müdürlerin performans bazlı değişken ücretlerini de inceler. Şirket'in 30 Temmuz 2013 tarih ve 144 toplantı numaralı Yönetim Kurulu kararı uyarınca kurulmuş olan ücretlendirme komitesine, 18 Şubat 2015 tarih ve 166 toplantı numaralı Yönetim Kurulu kararı ile Cesare Calari (Üye), Romain Py (Üye), Ayşegül Bense (Üye) ve Ayhan Paksoy'un (Başkan) atanmasına karar verilmiştir.

Denetimden Sorumlu Komite

Denetimden sorumlu komite, muhasebe sistem ve süreçlerinin ve iç kontrol sisteminin gözetimini sağlamak amacıyla Yönetim Kurulu'na destek verecektir. Denetimden sorumlu komite aynı zamanda, Grup'un denetimlerinin kalitesini de gözetimini de yerine getirecektir. Denetimden sorumlu komite ayrıca, riskin erken saptanması politikalarını düzenli olarak gözden geçirmekte ve çalışanların çeşitli ülke hukuklarına göre Grup'a uygulanan kanun ve yönetmeliklere uygunluğunun gözetimini de sağlamaktadır. Şirket'in 30 Temmuz 2013 tarih ve 144 toplantı numaralı Yönetim Kurulu kararı uyarınca kurulmuş olan denetim komitesine, 18 Şubat 2015 tarih ve 166 toplantı numaralı Yönetim Kurulu kararı ile Cesare Calari (Üye), Romain Py (Üye), Serdar Kırmaz (Üye) ve Ayhan Paksoy'un (Başkan) atanmasına karar verilmiştir.

Riskin Erken Saptanması Komitesi

Riskin erken saptanması komitesi, Şirket'in maruz kalabileceği risklerin erken tespiti ve değerlendirilmesinden sorumlu olacaktır. Riskin erken saptanması komitesi bulgularına ilişkin olarak, önlem alınması amacıyla Yönetim Kurulu'na rapor vermekle sorumludur.

Yönetim Kurulu yapılanması gereği ayrı bir aday gösterme komitesi ve ücret komitesi oluşturulamaması durumunda, kurumsal yönetim komitesi bu komitelerin görevlerini yerine getirir. Komitelerin oluşturması, karar alma süreci görev ve çalışma esasları, Kurumsal Yönetim Tebliği ve Esas Sözleşme hükümlerine uygun olarak Yönetim Kurulu tarafından belirlenir ve kamuya açıklanır. Yönetim Kurulu her zaman komitelerin görev ve çalışma alanlarını yeniden belirleyebileceği gibi üyeliklerinde de gerekli gördüğü değişiklikleri yapabilir. Şirket'in 30 Temmuz 2013 tarih ve 144 toplantı numaralı Yönetim Kurulu kararı uyarınca risk komitesi kurulmuş ve bu komiteye Ayhan Paksoy (Başkan), Serdar Kırmaz (Üye) ve Ferdağ İldir'in (Üye) atanmasına karar verilmiştir.

17.4. İhraççının Kurulun kurumsal yönetim ilkeleri karşısındaki durumunun değerlendirilmesi hakkında açıklama:

Kurumsal Yönetim Tebliği uyarınca, payları ilk kez halka arz edilmesi için Kurul'a başvuran ortaklıkların, Kurul tarafından grupların belirlenmesine ilişkin listenin ilanına kadar üçüncü grupta yer alan ortaklıkların yükümlülüklerine tabi olacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla Şirket, Kurul'ca yeni listenin ilanına kadar üçüncü gruptaki ortaklıkların yükümlülüklerine tabi olacaktır. Kurumsal Yönetim Tebliği kapsamındaki söz konusu yükümlülüklerle Şirket'in paylarının borsada işlem görmeye başlaması sonrasında yapılacak ilk genel kurul tarihi itibarıyla gerekli uyumu sağlaması gerekmektedir. Bu bağlamda, Şirket, paylarının borsada işlem görmeye başlamasından sonra yapılacak ilk genel kurul itibarıyla Kurumsal Yönetim Tebliği'ne uyum sürecini tamamlamış olacaktır.

Global Liman, sermaye piyasası mevzuatına aykırı olmamak ve şirketin uyması gereken diğer mevzuata uygun olmak kaydıyla ticari sır niteliğinde ve/veya henüz kamuya açıklanmamış bilgiler hariç olmak üzere, Şirket ile ilgili tüm önemli bilgileri zamanında, doğru, eksiksiz, anlaşılabilir, yorumlanabilir, düşük maliyetle kolay erişilebilir bir şekilde kamuya duyurulması konusunda tüm hassasiyeti gösterecektir.

Esas Sözleşme'de yapılan değişikliklerle kurumsal yönetim ilkelerine uyum çalışmaları başlamıştır. Şirket ve organları Kurul tarafından yayınlanan Kurumsal Yönetim Tebliği'ne titizlikle uymaya gayret edecektir. Kurumsal Yönetim Tebliği'nde belirlenen ilkelerin tam olarak uygulanamaması halinde bunun gerekçesi ve sonuçları Kurul mevzuatı gereği her yıl hazırlanacak Kurumsal Yönetim İlkeleri Uyum Raporu ile kamuoyuna açıklanacaktır.

17.5. Kurul düzenlemeleri uyarınca kurulması zorunlu olan ihraççının pay sahipleri ile ilişkiler biriminin faaliyetleri ile bu birimin yöneticisi hakkında bilgi:

Pay Sahipleri ile İlişkiler Biriminin başlıca görevleri (i) yatırımcılar ile Şirket arasında yapılan yazışmalar ile diğer bilgi ve belgelere ilişkin kayıtların sağlıklı, güvenli ve güncel olarak tutulmasını sağlamak, (ii) Şirket pay sahiplerinin Şirket ile ilgili yazılı bilgi taleplerini yanıtlamak, (iii) genel kurul toplantısı ile ilgili olarak pay sahiplerinin bilgi ve incelemesine sunulması gereken dokümanları hazırlamak ve genel kurul toplantısının ilgili mevzuata, esas sözleşmeye ve diğer Şirket içi düzenlemelere uygun olarak yapılmasını sağlayacak tedbirleri almak ve (iv) Kurumsal yönetim ve kamuyu aydınlatma ile ilgili her türlü husus da dâhil olmak üzere sermaye piyasası mevzuatından kaynaklanan yükümlülüklerin yerine getirilmesini gözetmek ve izlemek olacaktır.

Şirket'in pay sahipleri ile ilişkiler biriminin yöneticisi Aslı Su Ata'dır. Aslı Su Ata'ya ilişkin bilgiler aşağıda sunulmaktadır.

Adı Soyadı	Görev	Öğrenim Durumu	Sermaye Piyasası Lisans Türü	Adres	Telefon/Faks	E-Posta
Aslı Su Ata	Yatırımcı İlişkileri Müdürü	Yüksek Lisans Mezunu	Sermaye Piyasası Faaliyetleri İleri Düzey Lisans Belgesi	Rıhtım Caddesi No: 51 Karaköy, İstanbul	0212 244 44 40	aslisua@globalports.com.tr

18. PERSONEL HAKKINDA BİLGİLER

18.1. İzahname’de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibariyle personel sayısı, belli başlı faaliyet alanları ve coğrafi bölge itibariyle dağılımı ile bu sayıda görülen önemli değişiklikler hakkında açıklama:

31 Aralık 2014 itibarıyla, Grup’un, operasyonel personel ve diğer personelinden oluşan toplam 679 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı, bölgeye göre dağılım ve eğitim durumuna göre dağılım bazında sahip olunan Grup çalışanlarının dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Faaliyet Kategorilerine Göre Personel Kadrosu	2012		2013		2014	
	31.12.2012	Ortalama	31.12.2013	Ortalama*	31.12.2014	Ortalama*
Operasyon	104	105,58	651	568,9	514	550,5
İdari	64	82,58	137	124,4	120	139,9
Diğer	30	30,57	39	37	45	43
Ortalama Geçici	--		18		15	
Toplam	198		827		679	

**2014 senesindeki ortalama ve yıl sonu rakamlarındaki fark, yıl içerisinde yapılan sosyal programlar sonrasında ayrılan çalışan sayısından kaynaklanmaktadır.*

Grup’un toplam personel sayısında 2012 yılına kıyasla 2013 yılında yaşanan artışın temel sebebi, 2013 yılında Adria-Bar Limanı’nın devralınmasıdır. 31.12.2013 tarihi itibarıyla Adria-Bar’ın toplam 513 adet personeli Grup’a dâhil olmuştur. Ayrıca, aynı dönemde faaliyetlerden doğan gereksinin sebebiyle Port Akdeniz- Antalya Limanı’nın da çalışan sayısı bir miktar artmıştır. 2013 yılından 2014 yılına Grup’un toplam personel sayısında yaşanan düşüş ise Adria-Bar Limanı’nda yıl içerisinde yapılan sosyal programlar sonrasında ayrılan çalışanlardan kaynaklanmaktadır.

Bölgeye Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Global Liman	21	14	15
Port Akdeniz-Antalya Limanı	130	177	187
Bodrum Yolcu Limanı	12	11	13
Ege Ports-Kuşadası Limanı	35	35	36
Adria-Bar Limanı	--	513	408
Malaga Yolcu Limanı	--	8*	9
Barselona Yolcu Limanı	--	15*	11

**2013 yılı itibari ile BPI şirketin bağlı ortaklığı pozisyonunda olmadığı için toplam personel sayısına dâhil edilmemiştir.*

Eğitim Durumuna Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Doktora ve Üzeri	--	--	1
Yüksek Lisans	1	8	11
Lisans	63	120	127
Yüksek Okul	10	74	63
Meslek Lisesi	18	91	71
Lise ve Altı	106	457	406

Belirtilen tarihler itibarıyla Global Liman'ın bağlı ortaklıklarının çalışanlarının dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Personeli

31 Aralık 2014 itibarıyla, Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın operasyonel ve idari personeli ile diğer personelinden oluşan toplam 187 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı, bölgeye göre dağılım ve eğitim durumuna göre dağılım bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Faaliyet Kategorilerine Göre Personel Kadrosu	2012		2013		2014	
	31.12.2012	Ortalama	31.12.2013	Ortalama	31.12.2014	Ortalama
Operasyon	78	80	111	103	112	112
İdari	23	21	29	27	31	29
Diğer	29	27	37	36	44	42
Toplam	130		177		187	

Bölgeye Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Yerel	130	177	187

Eğitim Durumuna Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Lisans	28	36	43
Yüksek Okul	9	17	15
Meslek Lisesi	10	21	27
Lise ve Altı	83	103	102

Ege Liman İşletmeleri Personeli

31 Aralık 2014 itibarıyla, Ege Liman İşletmeleri'nin operasyonel ve idari personelinden oluşan toplam 34 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı, bölgeye göre dağılım ve eğitim durumuna göre dağılım bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Faaliyet Kategorilerine Göre Personel Kadrosu	2012		2013		2014	
	31.12.2012	Ortalama	31.12.2013	Ortalama	31.12.2014	Ortalama
Operasyon	18	17,58	16	17	17	18
İdari	17	16,58	19	17	17	17
Diğer	1	3,57	--	--	--	--
Toplam	36		35		34	

Bölgeye Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Yerel	36	35	34

Eğitim Durumuna G6re Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Lisans	13	13	11
Yüksek Okul	1	1	3
Meslek Lisesi	6	6	6
Lise ve Altı	16	15	14

Bodrum Liman İşletmeleri Personeli:

31 Aralık 2014 itibarıyla, Bodrum Liman İşletmeleri'nin operasyonel ve idari personelinden oluşan toplam 13 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı, bölgeye göre dağılım ve eğitim durumuna göre dağılım bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Faaliyet Kategorilerine G6re Personel Kadrosu	2012		2013		2014	
	31.12.2012	Ortalama	31.12.2013	Ortalama	31.12.2014	Ortalama
Operasyon	8	8	7	7,9	8	7,5
İdari	4	4,5	4	4,4	5	4,9
Toplam	12		11		13	

Bölgeye G6re Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Yerel	12	11	13

Eğitim Durumuna G6re Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Lisans	2	2	2
Meslek Lisesi	2	2	1
Lise ve Altı	8	7	10

Adria-Bar Limanı Personeli

31 Aralık 2014 itibarıyla, Adria-Bar Limanı'nın, operasyonel ve idari personelinden oluşan toplam 408 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı, bölgeye göre dağılım ve eğitim durumuna göre dağılım bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Faaliyet Kategorilerine G6re Personel Kadrosu	2012		2013		2014	
	31.12.2012	Ortalama	31.12.2013	Ortalama	31.12.2014	Ortalama
Operasyon	--	--	435	--	346	--
İdari	--	--	78	--	62	--
Ortalama Geçici	--		--		--	
Toplam	--		513		408	

Bölgeye Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Yerel	--	--	408

Eğitim Durumuna Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Yüksek Lisans	--	7	6
Lisans	--	56	47
Yüksek Okul	--	56	42
Meslek Lisesi	--	62	37
Lise ve Altı	--	332	276

Malaga Yolcu Limanı Personeli:

31 Aralık 2014 itibarıyla, Malaga Yolcu Limanı'nın operasyonel ve idari personeli ile diğer personelden oluşan toplam 9 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı, bölgeye göre dağılım ve eğitim durumuna göre dağılım bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Faaliyet Kategorilerine Göre Personel Kadrosu	2012		2013		2014	
	31.12.2012	Ortalama	31.12.2013	Ortalama	31.12.2014	Ortalama
Operasyon	--	--	6	--	6	6
İdari	--	--	1	--	1	1
Diğer	--	--	1	--	1	1
Ortalama Geçici	--		--		1	
Toplam	--		8		9	

Bölgeye Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Yerel	--	8	9

Eğitim Durumuna Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Doktora ve Üzeri	--	2	3
Lisans	--	1	1
Yüksek Okul	--	1	1
Lise ve Altı	--	4	4

Barselona Yolcu Limanı Personeli:

31 Aralık 2014 itibarıyla, Barselona Yolcu Limanı'nın toplam 11 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı, bölgeye göre dağılım ve eğitim durumuna göre dağılım bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Faaliyet Kategorilerine Göre Personel Kadrosu	2012		2013		2014	
	31.12.2012	Ortalama	31.12.2013	Ortalama	31.12.2014	Ortalama
Operasyon	--	--	8	8	8	8
İdari	--	--	1	1	1	1
Diğer	--	--	--	--	--	--
Ortalama Geçici	--		6		2	
Toplam	--		15		11	

Bölgeye Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Yerel	--	15	11

Eğitim Durumuna Göre Dağılım	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Doktora ve üzeri	--	1	1
Yüksek Lisans	--	1	1
Lisans	--	9	7
Yüksek Okul	--	4	2

18.2. Pay sahipliği ve pay opsiyonları:

18.2.1. Yönetim kurulu üyelerinin ihraççının paylarına yönelik sahip oldukları opsiyonlar hakkında bilgi:

Yoktur.

18.2.2. Yönetimde söz sahibi olan personelin ihraççının paylarına yönelik sahip oldukları opsiyonlar hakkında bilgi:

Yoktur.

18.2.3. Personelin ihraççıya fon sağlamasını mümkün kılan her türlü anlaşma hakkında bilgi:

Yoktur.

19. ANA PAY SAHİPLERİ

19.1. Son genel kurul toplantısı ve son durum itibariyle sermayedeki veya toplam oy hakkı içindeki payları doğrudan veya dolaylı olarak %5 ve fazlası olan gerçek ve tüzel kişiler ayrı olarak gösterilmek kaydıyla ortaklık yapısı:

Son genel kurul toplantısı ve son durum itibariyle sermayedeki veya toplam oy hakkı içindeki payları doğrudan veya dolaylı olarak %5 ve fazlası olan tüzel kişilere ilişkin bilgi aşağıda temin edilmektedir. Son durum itibariyle, Global Liman'ın tüm sermayesi ve oy hakları sadece bir tüzel kişiye aittir.

Global Liman İşletmeleri A.Ş. Pay Sahipliği Yapısı

Doğrudan Pay Sahipliğine İlişkin Bilgi				
Ortağın;	Sermaye Payı / Oy Hakkı			
Ticaret Unvanı	Son Olağan Genel Kurul Toplantısı tarihi itibariyle (12.03.2015)		Son durum itibariyle	
	(TL)	(%)	(TL)	(%)
Global Yatırım Holding A.Ş.	66.253.100	100	66.253.100	100

Global Yatırım Holding A.Ş. Pay Sahipliği Yapısı

Doğrudan Pay Sahipliğine İlişkin Bilgi				
Ortağın;	Sermaye Payı / Oy Hakkı			
Ticaret Unvanı / Adı Soyadı	Son Olağan Genel Kurul Toplantısı tarihi itibariyle (12.03.2015)****		Son durum itibariyle	
	(TL)	(%)	(TL)	(%)
Mehmet Kutman*	59.529.890	29,15	59.529.890	29,15
Global Yatırım Holding A.Ş.**	37.197.443	18,22	37.197.443	18,22
Diğer***	107.484.590	52,63	107.484.590	52,63
TOPLAM	204.211.922	100,00	204.211.922	100,00

*Mehmet Kutman'ın sahibi olduğu Turkcom Turizm Enerji İnşaat Gıda Yatırımlar A.Ş.'deki hisseler ile birlikte gösterilmiştir.

**Global Yatırım Holding A.Ş. Borsa İstanbul'da işlem görmekte olan paylarının bir kısmını satın almıştır.

***Halka arz edilen ve dolaşımdaki diğer paylardır. Söz konusu ortaklar arasında, sermayede doğrudan %5 veya daha fazla paya veya oy hakkına sahip gerçek ve tüzel kişi bulunmamaktadır.

****Global Liman'ın son olağan genel kurul tarihidir.

Global Yatırım Holding A.Ş. Üzerinden Dolaylı Pay Sahipliği

Global Yatırım Holding A.Ş.'nin Global Liman'daki %100 oranındaki pay sahipliği dikkate alınarak oluşturulan Global Liman'ın dolaylı pay sahipliği yapısı aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Dolaylı Pay Sahipliğine İlişkin Bilgi				
Ortağın;	Sermaye Payı / Oy Hakkı			
Ticaret Unvanı / Adı Soyadı	Son Olağan Genel Kurul Toplantısı tarihi itibariyle (12.03.2015)		Son durum itibariyle	
	(TL)	(%)	(TL)	(%)
Mehmet Kutman*	23.614.957	35,64	23.614.957	35,64
Diğer	42.638.143	64,36	42.638.143	64,36
TOPLAM	66.253.100	100,00	66.253.100	100,00

*Global Yatırım Holding A.Ş.'nin kendi sermayesinde sahip olduğu %18,22 oranındaki pay içerisinde Mehmet Kutman'ın sahip olduğu %28,77 oranındaki pay da dâhil edilmiştir.

19.2. Sermayedeki veya toplam oy hakkı içindeki payları %5 ve fazlası olan gerçek kişi ortakların birbiriyle akrabalık ilişkileri:

Global Liman sermayesinde veya toplam oy hakkı içinde payları %5 veya fazla olan gerçek kişi ortak bulunmamaktadır.

19.3. Sermayeyi temsil eden paylar hakkında bilgi:

Grubu	Nama/ Hamiline Olduğu	İmtiyazların Türü (Kimin sahip olduğu)	Bir Payın Nominal Değeri (TL)	Toplam (TL)	Sermaye Oranı (%)
Yok	Nama	Yoktur. Payların tamamının maliki Global Yatırım Holding A.Ş.'dir.	1,00	66.253.100	100
			TOPLAM	66.253.100	100

19.4. İhraççının yönetim hâkimiyetine sahip olanların adı, soyadı, ticaret unvanı, yönetim hâkimiyetinin kaynağı ve bu gücün kötüye kullanılmasını engellemek için alınan tedbirler:

İzahname'nin 19.1 numaralı maddesinde belirtilen Şirket ortağı Global Liman'ın yönetim hâkimiyetine sahiptir. Söz konusu tüzel kişinin yönetim hâkimiyetine sahip olmasının kaynağı, payların tamamına sahip olmasıdır.

Esas Sözleşmenin 11. maddesi uyarınca, Şirket, yedi (7) üyeden meydana gelen Yönetim Kurulu tarafından yönetilir. Bu üyelerin en az ikisi sermaye piyasası mevzuatı uyarınca Kurumsal Yönetim İlkelerinde belirlenmiş bağımsızlık nitelikleri haiz kişiler arasından Genel Kurul tarafından seçilecek bağımsız üyelerden oluşur. Geri kalan Yönetim Kurulu üyeleri pay sahiplerinin göstereceği adaylar arasından Genel Kurul tarafından seçilir.

Esas Sözleşmenin 11. maddesi uyarınca, Yönetim kurulu üyeleri, seçilmelerini izleyen ilk toplantıda, Yönetim Kurulu toplantılarına başkanlık etmek üzere, üyeleri arasından bir Başkan ve onun yokluğunda başkanlık etmek üzere bir Başkan Vekili seçer.

Esas Sözleşmenin 11. maddesi uyarınca, Yönetim Kurulu, Kurul'un uygulanması zorunlu kurumsal yönetim mevzuatı hükümlerine uyulması kaydıyla üye tam sayısının çoğunluğu ile toplanır ve kararlarını Kurul'un uygulanması zorunlu kurumsal yönetim mevzuatı hükümlerine uygun olarak toplantıda hazır bulunan üyelerin çoğunluğu ile alır.

Esas Sözleşme'nin 9. maddesi uyarınca, Yönetim Kurulu, SPKn hükümlerine uygun olarak gerekli gördüğü zamanlarda kayıtlı sermaye tavanına kadar, TTK'nın esas sermayenin artırılmasına ilişkin hükümlerine bağlı kalmaksızın, yeni pay ihraç ederek çıkarılmış sermayeyi arttırmaya ve pay sahiplerinin yeni pay alma hakkının sınırlandırılması ile nominal değerinin üzerinde primli pay ihracı konularında karar almaya yetkilidir. Ayrıca, rüçhan hakkı kullandırıldıktan sonra kalan paylar, ya da rüçhan hakkı kullanımının kısıtlandığı durumlarda yeni ihraç edilen tüm paylar piyasa fiyatı ile halka arz edilir.

Hâkimiyetin kötüye kullanılmasını engellemek adına, Esas Sözleşme'de hüküm bulunmamaktadır. İhraççının yönetim hâkimiyetinin kötüye kullanılması engelleyici bir tedbir alınmamıştır. Ancak, esas sözleşmede yer alan ve aşağıda verilen hükümlerin hâkimiyetin kötüye kullanılmasının engellemesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir:

Esas Sözleşmenin;

- 11. maddesi gereğince;
 - Yedi üyeden oluşan Yönetim Kurulu'nda icrada görevli olmayan üyelerin sayısının ve niteliklerinin Kurul'un kurumsal yönetim ilkelerine ilişkin düzenlemeleri ve ilgili mevzuat hükümlerine göre tespit edilmesi,
 - Yönetim Kurulu üyelerinin en az ikisi Kurul'un kurumsal yönetim ilkelerinde belirlenmiş bağımsızlık nitelikleri haiz kişiler arasından Genel Kurul tarafından seçilecek bağımsız üyelerden oluşması.
- 11. maddesi gereğince Yönetim Kurulu'nun görev ve sorumluluklarının sağlıklı bir biçimde yerine getirmesini teminen Denetimden Sorumlu Komite, Kurumsal Yönetim Komitesi, Aday Gösterme Komitesi, Riskin Erken Saptanması Komitesi ve Ücret Komitesi oluşturulması.
- 13. maddesi uyarınca Şirket'in denetimi, denetçi seçimi, görevden alınması ve ilgili tüm hususların TTK, SPKn ve ilgili mevzuat hükümlerine göre yürütülmesi,

Ayrıca, paylar Borsa'da işlem görmeye başladıktan sonra, Şirket'in halka açılmanın getireceği denetimlere tabi olması da kontrol gücünün kötüye kullanımını engelleyecek etkenler arasında olduğu düşünülmektedir.

19.5. İhraççının yönetim hâkimiyetinde değişikliğe yol açabilecek anlaşmalar/düzenlemeler hakkında bilgi:

Yoktur.

20. İLİŞKİLİ TARAFLAR VE İLİŞKİLİ TARAFLARLA YAPILAN İŞLEMLER HAKKINDA BİLGİLER

20.1. İzahname’de yer alan hesap dönemleri ve son durum itibarıyla ilişkili taraflarla yapılan işlemler hakkında UMS 24 çerçevesinde ayrıntılı açıklama:

İlişkili taraf açıklamalarında yer alan ilişkili taraflar ile Grup’un bu taraflarla olan ilişkisi aşağıdaki gibidir:

İlişkili taraf	İlişkinin niteliği
Mehmet Kutman	Hissedar
Global Yatırım Holding A.Ş.	Ana ortak
IEG Kurumsal Finansal Danışmanlık A.Ş.	Ana ortaklığın bağlı ortaklığı
Adonia	Ana ortaklığın bağlı ortaklığı
Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.	Finansal yatırım
Turkcom Turizm Enerji İnşaat Gıda Yatırımları A.Ş.	Hissedarın bağlı ortaklığı
Randa Denizcilik San. ve Tic. Ltd. Şti.	Ana ortaklığın bağlı ortaklığı
Global Sigorta Aracılık Hizmetleri A.Ş.	Ana ortaklığın bağlı ortaklığı
Global Menkul Değerler A.Ş.	Ana ortaklığın bağlı ortaklığı
İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.*	Bağlı Ortaklık
Naturel Gaz Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Ana ortaklığın bağlı ortaklığı

*23.06.2014 tarihli ve 157 toplantı numaralı Yönetim Kurulu Kararı uyarınca, İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş.’nin Global Liman tarafından devralınması suretiyle, Global Liman ve İzmir Liman İşletmeciliği A.Ş. Global Liman bünyesinde birleşmiştir.

İlişkili taraflardan alacaklar

31 Aralık 2014, 2013 ve 2012 tarihleri itibarıyla ilişkili taraflardan kısa vadeli alacaklar aşağıdaki gibidir:

	2012	2013	2014
Global Yatırım Holding (*)	468.534	18.385.541	103.412.152
Adonia (**)	-	1.509.494	3.833.034
IEG Kurumsal Finansal Danışmanlık A.Ş. (**)	-	-	1.306.468
Naturel Gaz Sanayi ve Ticaret A.Ş. (**)	181.922	274.622	274.622
Mehmet Kutman	42.761	300.508	207.952
Global Sigorta Aracılık Hizmetleri A.Ş.	-	-	85.795
Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.	59.644	74.774	85.667
Randa Denizcilik San. ve Tic. Ltd. Şti.	-	51.163	67.669
Turkcom Turizm Enerji İnşaat Gıda Yatırımları A.Ş.	2.993.000	-	-
Diğer	72.189	105.229	392.995
Toplam	3.818.050	20.701.331	109.666.354

(*) Global Liman, konsolide mali tablolarında yeterli düzeyde birikmiş kârları olmasına rağmen Türk Ticaret Kanunu’na göre kâr payını Vergi Usul Kanunu’na göre hazırlanmış mali tabloları baz alınarak dağıtabilmektedir. Global Yatırım Holding’ten alacaklar mahsup edilmiş kâr paylarının tutarlarını da içermektedir.

(**) Söz konusu bakiyeler iş avansları ile ilgilidir. (Faiz oranı: 31 Aralık 2014: %10,50; 31 Aralık 2013: %11,75; 31 Aralık 2012: %11,75).

31 Aralık 2014, 2013 ve 2012 tarihleri itibarıyla ilişkili taraflardan uzun vadeli diğer alacaklar aşağıdaki gibidir:

İlişkili taraflardan uzun vadeli alacaklar	2012	2013	2014
Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş. (*)	5.029.659	5.029.659	5.029.659
Toplam	5.029.659	5.029.659	5.029.659

(*) Söz konusu bakiye, geliştirilmekte olan bir gayrimenkul projesi için verilmiş olan avans niteliğinde olup teminatı yoktur. Söz konusu alacak üzerinden Torba İnşaat ve Turistik Yatırımlar A.Ş.'nin kontrolünü kaybettiği tarihe kadar faiz işletilmiştir.

Finansal yatırımlar

Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla satılmaya hazır finansal varlıklar olarak sınıflanan 14.750.000 ABD Doları nominal tutarlı 31.881.979 TL değerinde Global Yatırım Holding tahvilleri bulunmaktadır (2013: 15.050.000 ABD Doları nominal tutarlı 29.054.619 TL, 2012: 15.515.000 ABD Doları nominal tutarlı 24.691.641 TL). Global Yatırım Holding tahvillerinin koşulları uyarınca, Global Yatırım Holding (i) Global Liman'ın paylarının %65'ine doğrudan veya dolaylı olarak sahibi olması veya oy haklarının doğrudan veya dolaylı olarak %65'ini kontrol etmesi; (ii) Global Liman'ın Yönetim Kurulu üyelerinin çoğunluğunu atamaya yetecek oy hakkına veya sermayeye doğrudan veya dolaylı olarak sahip olması veya Yönetim Kurulu üyelerinin çoğunluğunu doğrudan atamaya hakkı olması veya (iii) Global Liman veya iştiraklerinin yönetim ve politikalarını belirleme yetisi sona ererse; her bir tahvil hamilinin Global Yatırım Holding'den talep gününe kadar işlemiş olan faizi ile birlikte hamili olduğu tahvillerin anapara bedelinin %101'ini istemeye hakkı olacaktır. İşbu İzahname tarihi itibarıyla, Grup'un 14.750.000 ABD Doları nominal tutarlı Global Yatırım Holding tahvilleri bulunmaktadır. İşbu halka arz sonucunda yukarıda sözü edilen ihtimallerden biri gerçekleşirse Grup, Global Yatırım Holding'den hamili olduğu tahvillere ilişkin yukarıda anlatılan bedeli isteme hakkını kullanamayacaktır. Böyle bir durumda, TTK'nın 202. maddesi kapsamında Global Liman tarafından denkleştirmenin gerçekleştirileceğine ilişkin bir taahhütte bulunması koşuluyla Grup'un maruz kaldığı herhangi bir zararın tazminini talep etmesinin önüne geçilebilecektir. 31 Aralık 2013 ve 2012 tarihi itibarıyla tahakkuk etmiş faiz bulunmamaktadır.

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla, Grup'un Global Yatırım Holding hisse senedi bulunmamaktadır. (2013: 3.030.562 TL nominal tutarlı 3.990.652 TL, 2012: yoktur).

İlişkili taraflara borçlar

31 Aralık 2014, 2013 ve 2012 tarihleri itibarıyla ilişkili taraflara kısa vadeli borçlar aşağıdaki gibidir:

İlişkili taraflara kısa vadeli borçlar	2012	2013	2014
Mehmet Kutman	-	739.854	739.854
Global Sigorta Aracılık Hizmetleri A.Ş. (*)	47.152	210.884	311.490
Global Menkul Değerler A.Ş. (*)	29.432	42.601	38.431
Global Yatırım Holding	753.092	18.621.871	-
Diğer	110.220	3.149	29.065
Toplam	939.896	19.618.359	1.118.840

(*) Söz konusu bakiyeler alınan danışmanlık hizmetleri ile ilgilidir (Faiz oranı: 31 Aralık 2014: %10,50; 31 Aralık 2013: %11,75; 31 Aralık 2012: %11,75).

Üst düzey yöneticiler ile yapılan işlemler

31 Aralık 2014, 2013 ve 2012 tarihlerinde sona eren yıllarda üst düzey yöneticilere sağlanan menfaatlerin detayı aşağıdaki gibidir:

	2012	2013	2014
Maaş	1.520.221	1.894.775	6.127.843
Primler	449.679	644.427	1.913.573
Huzur hakları	250.383	126.745	1.089.710
Kıdem tazminat ödeme giderleri (ödeme ve karşılıklar dâhil)	38.919	9.760	1.016.572
Diğer	7.138	964	151.661
Toplam	2.266.340	2.676.671	10.299.359

20.2. İlişkili taraflarla yapılan işlerin ihraççının net satış hasılatı içindeki payı hakkında bilgi:

Global Liman'ın ilişkili tarafları ile satış hasılatı oluşmasına sebebiyet verecek herhangi bir işlemi olmamakla birlikte, 31 Aralık 2014, 2013 ve 2012 tarihlerinde sona eren hesap dönemlerinde ilişkili kuruluşlarla önemli işlemler aşağıdaki gibidir:

	2012		2013		2014	
	Faiz Geliri	Diğer	Faiz Geliri	Diğer	Faiz Geliri	Diğer
Global Yatırım Holding	13.519.030	-	716.840	169.492	4.509.631	-
Global Menkul Değerler A.Ş.	1.368	-	-	-	-	-
Adonia	-	-	-	16.314	-	-
Toplam	13.520.398	-	716.840	185.806	4.509.631	-

	2012		2013		2014	
	Faiz Gideri	Diğer	Faiz Gideri	Diğer	Faiz Gideri	Diğer
Global Yatırım Holding	193.384	110.693	394.139	71.507	68.546	7.200
Global Menkul Değerler A.Ş.	-	-	3.049	88.810	4.816	118.920
Toplam	193.384	110.693	397.188	160.317	73.362	126.120

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla Global Yatırım Holding tahvillerinin nominal tutarı 14.750.000 ABD Doları ve değeri 31.881.979 TL'dir (31 Aralık 2013: nominal tutarı 15.050.000 ABD Doları ve değeri 29.054.619 TL, 31 Aralık 2012: nominal tutarı 15.515.000 ve değeri 24.691.641 TL).

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla, Grup'un söz konusu tahvillere ilişkin faiz geliri 4.500.911 TL olarak gerçekleşmiştir (2013: 2.963.857 TL ve 2012: 1.351.307 TL). 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yıla ait etkin faiz oranı %14,95'tir (2013: % 14,95 ve 2012: % 13,78).

2014 yılında, Grup, Global Yatırım Holding'in hisse senetleri alım ve satışlarından 379.795 TL tutarında zarar etmiştir (2013: 132.543 TL ve 2012: 2.332.438 TL).

21. DİĞER BİLGİLER

21.1. Sermaye Hakkında Bilgiler

İzahname tarihi itibarıyla, Şirket'in çıkarılmış sermayesi 66.253.100 TL'dir.

21.2. Kayıtlı Sermaye Tavanı:

Şirket'in kayıtlı sermaye tavanı 200.000.000 TL'dir.

21.3. İzahname'de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibarıyla sermayenin %10'undan fazlası aynı olarak ödenmişse konu hakkında bilgi:

Yoktur.

21.4. Sermayeyi temsil etmeyen kurucu ve intifa senetleri vb. hisselerin sayısı ve niteliği hakkında bilgi:

Yoktur.

21.5. İhraççının paylarından, kendisi tarafından bizzat tutulan veya onun adına tutulan veya bağlı ortaklıklarının sahip oldukları ihraççı paylarının adedi, defter değeri ve nominal değeri:

Yoktur.

21.6. Varanlı sermaye piyasası araçları, paya dönüştürülebilir tahvil, pay ile değiştirilebilir tahvil vb. sermaye piyasası araçlarının miktarı ve dönüştürme, değişim veya talep edilme esaslarına ilişkin bilgi:

Yoktur.

21.7. Grup şirketlerinin opsiyona konu olan veya koşullu ya da koşulsuz bir anlaşma ile opsiyona konu olması kararlaştırılmış sermaye piyasası araçları ve söz konusu opsiyon hakkında ilişkili kişileri de içeren bilgi:

Yoktur.

21.8. İzahname’de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibariyle yapılan sermaye artırımları ve kaynakları ile sermaye azaltımları, yaratılan/iptal edilen pay grupları ve pay sayısında değişikliğe yol açan diğer işlemlere ilişkin bilgi:

Global Liman, 2012, 2013 ve 2014 yılları içinde sermaye artırımını yapmamıştır, ancak bir defa sermaye azaltımı gerçekleştirmiştir. Sermaye azaltımı ile Şirket'in 85.000.000 TL olan sermayesi, 25 Kasım 2013 tarihli Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı sonucunda 66.253.100 TL'ye azaltılmıştır. Sermaye azaltımı 5 Aralık 2013 tarihinde tescil edilmiş olup ilgili Genel Kurul kararı 11 Aralık 2013 tarih ve 8462 sayılı Türkiye Ticaret Sicil Gazetesi'nde ilan edilmiştir.

Yukarıdaki paragrafta belirtilen 5 Aralık 2013 tarihinde tescil edilen Genel Kurul kararı ile Şirket, Adonia ile TTK hükümleri uyarınca Adonia'nın Şirket tarafından devralma suretiyle birleşmesi sonucunda külli halefiyet uyarınca Adonia'nın aktifinde bulunan Şirket'in sermayesini temsil eden 18.796.900 TL nominal değerindeki 18.796.900 adet B grubu paylarının da Şirket bünyesine geçtiği, bu durumda TTK'nın 379 ve devamı maddeleri uyarınca Şirket'in %10 oranının üzerinde kendi payının maliki durumuna geldiği için 18.746.900 TL nominal değerindeki 18.746.900 adet B grubu paylarının sermaye azaltımı suretiyle itfa edilmesine ve pay gruplarının kaldırılmasına karar verilmiştir.

21.9. İhraççının son on iki ay içinde halka arz, tahsisli veya nitelikli yatırımcıya satış suretiyle pay ihracının bulunması halinde, bu işlemlerin niteliğine, bu işlemlere konu olan payların tutarı ve niteliklerine ilişkin açıklamalar:

Yoktur.

21.10. İhraççının mevcut durum itibariyle paylarının borsada işlem görmesi durumunda hangi payların borsada işlem gördüğüne veya bu hususlara ilişkin bir başvurusunun bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi:

Yoktur.

21.11. İzahname'nin hazırlandığı yıl ve bir önceki yılda eğer ihraççı hâlihazırda halka açık bir ortaklık ise ihraççının payları üzerinde üçüncü kişiler tarafından gerçekleştirilen ele geçirme teklifleri ile söz konusu tekliflerin fiyat ve sonuçları hakkında bilgi:

Yoktur.

21.12. Esas sözleşme ve iç yönergeye ilişkin önemli bilgiler:

Global Liman Esas Sözleşmesi'nin tam metni **Ek 1**'de temin edilmektedir.

Global Liman Genel Kurul İç Yönergesi'nin tam metni **Ek 2**'de temin edilmektedir.

Global Liman Yönetim Kurulu İç Yönergesi'nin tam metni **Ek 3**'te temin edilmektedir.

21.13. Esas sözleşmenin ilgili maddesinin referans verilmesi suretiyle ihraççının amaç ve faaliyetleri:

Esas Sözleşmenin 3. maddesinde belirtildiği üzere, Şirket'in işletme konusu mülkiyet, kira, işletme hakkı, irtifak hakkı ve benzeri şekilde kullanım haklarına sahip olduğu liman ve marinaları kârlılık ve verimlilik anlayışı içinde çalıştırmak, bu liman ve marinalardaki hizmetleri iyileştirmek ve çeşitlendirmek, bu liman ve marinalardaki iş kapasitesini arttırmak, liman ve marina işletmeciliği konusunda kurulmuş ve kurulacak şirketlere iştirak etmek, bunkercilik (akaryakıtçılık) yapmak, akaryakıt depolama faaliyeti yapmak, ham petrol, her türlü kimyasal madde ve ham petrolün rafine edilmesinden elde edilen tüm ürünlerin yurt içinde ve yurt dışında gümrüklü veya gümrüksüz alımı satımı, depolanması ve her türlü ticareti yapmak, deniz ticareti ve işletmeciliği alanında her çeşit yolcu ve yük taşıma işleri yapmak; gemiler, terminaller ve terminallere bağlı kara ulaşım hatlarında yolcu ve yük trafiğinin gerçekleşmesini sağlayıcı her çeşit yan hizmetleri vermek; her çeşit liman ikmal ve tedarik işleri yapmaktır.

Şirket, bu yukarıda belirtilen işleri ile ilgili olarak liman ve marina sahası içinde yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye işleri yapmakta, bu işler için kurulu tesisleri işletmekte, liman ve marina sahası içinde gemilere su verme, yakıtları yükleme, boşaltma, aktarma işlerini yapmakta, deniz kıyısında veya geri sahalarda antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalara, yolcu salonları kurup işletmekte, liman ve marina sahası içinde her cins yakıt ve akaryakıtın depolama, yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye işlerini yapmakta, gemilere ilişkin olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmeti vermektedir.

21.14. Yönetim kuruluna ve komitelere ilişkin önemli hükümlerin özetleri:

Esas Sözleşmenin 11. maddesi uyarınca, Şirket, yedi (7) üyeden meydana gelen Yönetim Kurulu tarafından yönetilir. Bu üyelerin en az ikisi sermaye piyasası mevzuatı uyarınca yeterli bağımsızlık şartlarını sağlayan kişiler arasından Genel Kurul tarafından seçilecek bağımsız üyelerden oluşur. Geri kalan Yönetim Kurulu üyeleri pay sahiplerinin göstereceği adaylar arasından Genel Kurul tarafından seçilir.

Yönetim Kurulu üyeleri en çok üçer yıllık süreler için seçilirler. Seçim süreleri sona eren Yönetim Kurulu üyeleri yeniden seçilebilirler.

Yönetim Kurulu üyeleri, seçilmelerini izleyen ilk toplantıda, Yönetim Kurulu toplantılarına başkanlık etmek üzere, üyeleri arasından bir Başkan ve onun yokluğunda başkanlık etmek üzere bir Başkan Vekili seçer. Yönetim kurulu, Şirketin işleri gerektirdikçe Başkanın veya (yokluğunda) Başkan Yardımcısının daveti ile, uygun gördükleri zamanlarda veya herhangi bir yönetim kurulu üyesinin isteği üzerine yönetim kurulu başkanı tarafından yönetim kurulu başkanının yönetim kurulu başkan vekili ile danışarak belirleyeceği, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ya da dışında herhangi bir yerde ve zamanda toplanır. Toplantı çağrısı toplantı tarihinden en az bir hafta önce üyelere ulaştırılır.

Esas Sözleşmenin 11. maddesi uyarınca, Yönetim Kurulu toplantı nisabı üye tam sayısının çoğunluğu ve karar nisabı ise toplantıda hazır bulunan üyelerin çoğunluğudur. Kurul'un uygulanması zorunlu kurumsal yönetim mevzuatı hükümleri saklıdır.

Yönetim Kurulunun görev ve sorumluluklarını yerine getirmesini teminen, Kurumsal Yönetim Tebliği uyarınca "Denetimden Sorumlu Komite", "Riskin Erken Saptanması Komitesi", "Kurumsal Yönetim Komitesi", "Aday Gösterme Komitesi", "Ücret Komitesi" ve Sermaye Piyasası Mevzuatının zorunlu kıldığı diğer komiteleri kurar. Yönetim Kurulunun yapılanması gereği "Aday Gösterme Komitesi" ve "Ücret Komitesi" kurulamaması durumunda, "Kurumsal Yönetim Komitesi" bu komitelerin görevlerini yerine getirir. Komitelerin en az iki üyeden oluşması gerekir. İki üyeden oluşması halinde her ikisinin, ikiden fazla üyesinin bulunması halinde üyelerin çoğunluğunun, icrada görevli olmayan yönetim kurulu üyelerinden oluşması zorunludur. Komitelerin başkanları, bağımsız yönetim kurulu üyeleri arasından seçilir. Denetimden sorumlu komitelerin tüm üyelerinin bağımsız yönetim kurulu üyesi niteliğinde olması gerekir.

Esas Sözleşme'nin 9. maddesi uyarınca, Yönetim Kurulu, kayıtlı sermaye tavanına kadar, yeni pay ihraç ederek çıkarılmış sermayeyi arttırmaya ve pay sahiplerinin yeni pay alma hakkının sınırlandırılması ile nominal değerinin üzerinde primli pay ihracı konularında karar almaya yetkilidir. Ayrıca, rüçhan hakkı

kullandırıldıktan sonra kalan paylar, ya da rüçhan hakkı kullanımının kısıtlandığı durumlarda yeni ihraç edilen tüm paylar piyasa fiyatı ile halka arz edilir.

Esas Sözleşme'nin 12. maddesi uyarınca, Şirket'in yönetimi ve dışarıya karşı temsili Yönetim Kurulu'na aittir. Şirket tarafından verilecek bütün belgelerin ve yapılacak sözleşmelerin geçerli olabilmesi için, bunların Şirket'in unvanı altına konmuş ve Şirket'i temsil ve ilzama yetkili kılındıkları Yönetim Kurulu tarafından çıkartılacak imza sirküleri ile tespit, tescil ve ilan edilecek kişi veya kişilerin imzalarını taşıması gereklidir.

Yönetim Kurulu kendisine yüklenen görev ve sorumlulukları yerine getirirken, hazırlayacağı bir iç yönerge ile yönetimi kısmen veya tamamen yönetim kurulu üyesi olan veya olmayan bir veya birkaç kişiye (murahasalara) devretmeye yetkilidir. Şirket Yönetim Kurulu İç Yönergesi'nin tam metni **Ek 3**'te temin edilmektedir.

Yönetim Kurulu temsil yetkisini Yönetim Kurulu üyesi olan veya pay sahibi ya da yönetim kurulu üyesi olmaları zaruri bulunmayan bir veya birkaç kişiye bırakabilir. Ancak böyle bir durumda en az bir yönetim kurulu üyesinin temsil yetkisinin olması şarttır.

Yönetim Kurulu, uygun göreceği konularda kendi üyeleri ve/veya üyesi olmayan kişilerden oluşan danışma, koordinasyon, iç denetim ve benzeri nitelikte komiteler veya alt komiteler oluşturulabilir.

21.15. Her bir pay grubunun sahip olduğu imtiyazlar, bağlam ve sınırlamalar hakkında bilgi:

Yoktur.

21.16. Pay sahiplerinin haklarının ve imtiyazlarının değiştirilmesine ilişkin esaslar:

Yoktur.

21.17. Olağan ve olağanüstü genel kurul toplantısının yapılmasına ilişkin usuller ile toplantılara katılım koşulları hakkında bilgi:

Genel kurul toplantısının işleyiş şekli ayrıca, bir iç yönerge ile düzenlenir. Şirket Genel Kurul İç Yönergesi'nin tam metni **Ek 2**'de temin edilmektedir. Genel Kurul toplantısı TTK ve SPKn hükümleri, ilgili mevzuat hükümleri ile Genel Kurul iç yönergesine uygun olarak yürütülür.

Esas Sözleşme'nin 14. maddesi uyarınca Genel Kurul toplantılarında aşağıdaki hükümler uygulanacaktır.

a) Davet Şekli:

Genel Kurullar, TTK'ya uygun olarak Yönetim Kurulu tarafından hazırlanmış ve Genel Kurul tarafından onaylanmış olan Şirket genel kurul iç yönergesi hükümlerine uygun olarak, olağan veya olağanüstü olarak toplanır. Bu toplantılara davette düzenleme bulunan hallerde SPKn'nun ilgili hükümleri öncelikli olmak üzere TTK'nın ilgili hükümleri uygulanır.

b) Toplantı Vakti:

Olağan Genel Kurul, Şirketin hesap devresinin sonundan itibaren üç ay içerisinde ve senede en az bir defa; Olağanüstü Genel Kurullar ise şirket işlerinin icap ettirdiği hallerde ve zamanlarda toplanır.

c) Genel kurul toplantısına elektronik ortamda katılım:

Şirketin Genel Kurul toplantılarına katılma hakkı bulunan hak sahipleri bu toplantılara, TTK'nın 1527 nci maddesi uyarınca elektronik ortamda da katılabilir. Şirket, Anonim Şirketlerde Elektronik Ortamda Yapılacak Genel Kurullara İlişkin Yönetmelik hükümleri uyarınca hak sahiplerinin genel kurul toplantılarına elektronik ortamda katılmalarına, görüş açıklamalarına, öneride bulunmalarına ve oy kullanmalarına imkân tanyacak elektronik genel kurul sistemini kurabileceği gibi bu amaç için oluşturulmuş sistemlerden de hizmet satın alabilir. Yapılacak tüm Genel Kurul toplantılarında Esas

Sözleşme'nin bu hükmü uyarınca, kurulmuş olan sistem üzerinden hak sahiplerinin ve temsilcilerinin, anılan yönetmelik hükümlerinde belirtilen haklarını kullanabilmesi sağlanır.

d) Rey Verme ve Vekil Tayini:

Olağan ve Olağanüstü Genel Kurul toplantılarında hazır bulunan pay sahiplerinin veya vekillerinin bir pay için bir oyu vardır.

Genel Kurul toplantılarında pay sahipleri kendilerini diğer pay sahipleri ve hariçten tayin edecekleri vekil vasıtasıyla temsil ettirebilirler. Şirkete pay sahibi olan vekiller kendi oylarından başka temsil ettikleri pay sahibinin sahip olduğu oyları kullanmağa yetkilidirler.

Kurul'un vekaleten oy kullanılmasına ilişkin düzenlemesine uyulacaktır.

Vekaletnamelerin şeklini SPKn ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak Yönetim Kurulu tayin ve ilan eder.

e) Müzakerelerin Yapılması ve Karar Nisabı:

Şirket genel kurul toplantılarında TTK'nın ilgili maddesinde yazılı hususlar müzakere edilerek gerekli kararlar alınır. Genel Kurul toplantı nisabı ve toplantılardaki karar nisabı, SPKn'daki düzenlemelere öncelikle uyulmak kaydıyla TTK hükümlerine tabidir.

İlişkili taraflarla yapılan işlemlerde ve üçüncü kişiler lehine teminat, rehin ve ipotek verilmesinde sermaye piyasası mevzuatı uyarınca Genel Kurul onayının gerekmesi halinde, söz konusu Genel Kurul toplantısında ilişkili taraflar oy kullanmaz, bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için yapılacak Genel Kurul toplantılarında toplantı nisabı aranmaz ve karar, oy hakkı bulunanların adi çoğunluğu ile alınır.

f) Toplantı Yeri:

Genel Kurul toplantıları Şirketin yönetim merkezi binasında veya Yönetim Kurulu kararı ile kararlaştırılacak olan İstanbul ili sınırları içerisinde uygun bir yerde toplanır.

g) Toplantı Başkanı ve Başkanlık Divanı:

Şirket Genel Kurul Toplantısı Yönetim Kurulu Başkanı tarafından açılır. Yönetim Kurulu Başkanı yokluğunda Yönetim Kurulu Başkan Vekili Genel Kurul Toplantı Başkanlığını üstlenir. Başkan Vekili de yoksa Genel Kurul toplantı başkanını seçer. Toplantı Başkanı tarafından en az bir tutanak yazmanı ve gerekli görülürse oy toplama memuru görevlendirilir.

Esas Sözleşme'nin 16. maddesi gereğince Şirkete ait ilanlar, TTK ile sermaye piyasası mevzuatı düzenlemelerinde öngörülen vasıtalar ve zamanlarda yapılır. Ancak Genel Kurulun toplantıya çağırılmasına ait TTK'nın ve SPKn'nun ilgili hükümleri gereğince ilan ve toplantı günleri hariç olmak üzere en az üç hafta evvel yapılması zorunludur. Sermayenin azaltılmasına ve tasfiyeye ait ilanlar için TTK'nın ilgili maddeleri uygulanır. Sermaye piyasası faaliyetleri ile ilgili ilanlar TTK, SPKn ve ilgili tebliğdeki usul ve esaslar çerçevesinde yapılır. Sermaye piyasası mevzuatından kaynaklanan sair ilan ve bilgi verme hükümleri saklıdır.

21.18. İhraççının yönetim hâkimiyetinin el değiştirmesinde gecikmeye, ertelemeye ve engellemeye neden olabilecek hükümler hakkında bilgi:

Şirket esas sözleşmesine göre yönetim hâkimiyetinin el değiştirmesine ilişkin herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. TTK ve SPKn başta olmak üzere Şirket'in bağlı olduğu ilgili mevzuat hükümleri geçerlidir.

21.19. Payların devrine ilişkin esaslar:

Esas Sözleşme'nin 7. maddesi Şirket paylarının devrine ilişkin hükümleri içermektedir. Bu kapsamda, nama yazılı paylar, ciro ve zilyetliğin geçirilmesi ile devredilir. Yönetim Kurulu, borsada gerçekleştirilen

işlemler neticesinde devredilen paylar da dâhil olmak üzere payların devrini onamaktan ve pay defterine kaydetmekten kaçınmaz.

21.20. Sermayenin artırılmasına ve azaltılmasına ilişkin esas sözleşmede öngörülen koşulların yasanın gerektirdiğinden daha ağır olması halinde söz konusu hükümler hakkında bilgi:

Esas Sözleşme'de sermayenin artırılmasına veya azaltılmasına ilişkin olarak TTK ve SPKn'dan daha ağır koşullar öngörülmemiştir.

Şirket'in sermayesi gerektiğinde TTK ve sermaye piyasası mevzuatı hükümleri çerçevesinde arttırılabilir veya azaltılabilir.

Yönetim Kurulu, SPKn hükümlerine uygun olarak gerekli gördüğü zamanlarda kayıtlı sermaye tavanına kadar, TTK'nın esas sermayenin artırılmasına ilişkin hükümlerine bağlı kalmaksızın, yeni pay ihraç ederek çıkarılmış sermayeyi arttırmaya ve pay sahiplerinin yeni pay alma hakkının sınırlandırılması ile nominal değerinin üzerinde primli pay ihracı konularında karar almaya yetkilidir. Çıkarılan paylar tamamen satılarak bedelleri ödenmedikçe yeni pay çıkarılamaz.

Çıkarılmış sermaye miktarının Şirket unvanının kullanıldığı belgelerde gösterilmesi zorunludur.

Rüçhan hakkı kullandırdıktan sonra kalan paylar, ya da rüçhan hakkı kullanımının kısıtlandığı durumlarda yeni ihraç edilen tüm paylar piyasa fiyatı ile halka arz edilir.

Sermaye artırımı ile ilgili işlemlerde SPKn kayıtlı sermaye sistemine ilişkin hükümleri ile, Kurulca bu konuda çıkarılmış ve çıkarılacak tebliğ hükümleri ve TTK'nın SPKn hükümlerine aykırı olmayan hükümleri saklıdır.

22. ÖNEMLİ SÖZLEŞMELER

Global Liman'ın taraf olduğu, olağan ticari faaliyetleri nedeniyle imzalanan sözleşmeler hariç olmak üzere, önemli sözleşmeler genel kredi sözleşmeleridir.

Genel Kredi Sözleşmeleri

Garanti Bankası ve Türk Ekonomi Bankası A.Ş. ile genel kredi sözleşmesi akdetmiş bulunmaktadır. Garanti Bankası ve Türk Ekonomi Bankası A.Ş.'nin genel kredi sözleşmeleri de Türkiye'deki genel bankacılık uygulamasına paralel olarak diğer Türk bankalarının genel kredi sözleşmelerine benzer hükümler içermektedir. Türk bankaları, müşterileri ile nakdi ve gayri nakdi kredilerin her çeşidini kapsayan ve müşterilerin, sözleşmede belirtilen belli bir üst limite kadar nakdi ve gayri nakdi her çeşit krediyi kullanmaya imkânı olan kredi sözleşmeleri imzalamaktadır.

Bu genel kredi sözleşmeleri, standart bir formda hazırlanmakta olup, birbirleri ile önemli ölçüde benzerlikler göstermektedir. Bu sözleşmeler bankalara, (i) müşterinin onayını almaksızın herhangi bir zamanda, kredinin tamamını veya bir bölümünü kat etmeye, geri çağırmaya, durdurmaya veya iptal etmeye; (ii) müşterinin katlanmak zorunda olduğu ücret ve komisyon oranlarını tek taraflı olarak belirlemeye ve uygulamaya; (iii) ipotek, hesap ve taşınır rehni, alacağın temlik dâhil olmak üzere her çeşit teminatın sağlanmış olmasını talep etmeye ve (iv) herhangi bir zamanda ek teminatlar istemeye yetkili olmalarını sağlayan üstün haklar tanımaktadır.

Grup'un genel kredi sözleşmelerinin önemli hükümleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Sözleşmeler, nakdi ve gayri nakdi kredileri kapsamaktadır. Şirket'e sağlanabilecek nakdi krediler arasında; yabancı para cinsinden nakdi krediler, cari hesap nakdi kredileri, vadeli nakdi krediler, prefinansman nakdi kredileri, ihracat kredileri, ithalat kredileri ve faktoring kredileri yer almaktadır. Gayri nakdi krediler kapsamında ise, teminat mektupları, akreditifler (teminat akreditifleri de dâhildir), garantiler, kontrgarantiler, avaller, kabul senetleri, teminat senetleri ve ciro edilebilir senetler yer almaktadır.

- Sözleşmeler kapsamında, bankalar (i) şirkete bir veya birden çok cari hesap açmaya; (ii) sözleşme kapsamında sağlanan her bir kredinin vadesini belirlemeye; (iii) her bir cari hesabın limitini artırmaya veya azaltmaya; (iv) kredinin tamamını veya bir bölümünü kesmeye, geri çağırmaya, durdurmaya veya iptal etmeye ve (v) kredi limitlerini artırmaya ve azaltmaya yetkililerdir.
- Bankalar, şirkete uygulanacak ücret ve komisyonların oranlarını belirleme ve değiştirme hakkına sahiptir.
- Şirket, sözleşmelerin müzakerelerinden, imzalanmasından ve ifasından doğabilecek her türlü masraf ve vergilerden sorumludur.
- Sözleşmeler uyarınca bankalar; hesap rehni, nakit blokajı, taşınır rehni, teminat, ciro edilebilir senetlerin temlikli veya rehnedilmesi, ticari işletme rehni ve alacağın temlikli ve rehni de dâhil olmak üzere şirketin sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerinin temini amacıyla her çeşit teminatın verilmesini isteyebilirler. Ayrıca, bankalar müşterilerinden ek teminatların sunulmasını da talep edebilecektir.
- Şirket, sözleşmeler kapsamında yükümlülüklerinin yerine getirilmesinin sonucu olarak, bankaların maruz kalabileceği tüm yabancı para risklerine katlanmak durumundadır.
- Sözleşmeler ile ilgili olarak kendisine karşı yasal takiplerin başlatılması durumunda şirket, avukatların ücretleri dâhil tüm yasal harcamalara katlanmak durumundadır.
- Bankaların kayıt ve defterleri, sözleşmeler ile ilgili bir uyumsuzluk olduğunda, şirket aleyhine kesin delil oluşturacaktır.

Bu sözleşmeler, belli bir süre ile sınırlı olmaksızın akdedilirler. Ancak, krediler sözleşmede öngörülen üst limitlerle sınırlı olmak kaydıyla kullanılabilir. Söz konusu limitlere ulaşıldığı takdirde, Grup'un kredibilitesine göre ek limit açıp açmamaya bankalar karar verecektir.

23. İHRAÇÇININ FİNANSAL DURUMU VE FAALİYET SONUÇLARI HAKKINDA BİLGİLER

23.1. İhraççının Kurulun muhasebe/finansal raporlama standartları uyarınca hazırlanan ve İzahname'de yer alması gereken finansal tabloları ile bunlara ilişkin bağımsız denetim raporları:

Ortaklığın Kurulun muhasebe/finansal raporlama standartları uyarınca hazırlanan 31.12.2012, 31.12.2013 ve 31.12.2014 tarihli son üç yıllık finansal tabloları ile bunlara ilişkin özel bağımsız denetim raporları Ek 4'te ve www.globalports.com.tr adresinde yer almaktadır.

23.2. İzahname'de yer alması gereken finansal tablo dönemlerinde bağımsız denetimi gerçekleştiren kuruluşların unvanları, bağımsız denetim görüşü ve denetim kuruluşunun/sorumlu ortak baş denetçinin değişmiş olması halinde nedenleri hakkında bilgi:

Hesap Dönemleri	Bağımsız Denetim Şirketi	Görüş
31 Aralık 2014	Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.	Olumlu Görüş
31 Aralık 2013	Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.	Olumlu Görüş
31 Aralık 2012	Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.	Olumlu Görüş

Şirket'in bağımsız denetim kuruluşu Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. (KPMG International Cooperative üyesi)'dir. Söz konusu bağımsız denetim kuruluşunun adresi Rüzgarlı Bahçe Mah. Kavak Sok. No: 29 Kat: 4-3-2-1-Zemin-2 Kavacık Beykoz, İstanbul'dur. Sorumlu ortak baş denetçi Serkan Erçin'dir.

Bağımsız denetim kuruluşunun görevden alınması, görevden çekilmesi ya da değişmesi söz konusu olmamıştır. Sorumlu ortak baş denetçi denetim firmasının 2014 yılında değiştirilmiştir. Sorumlu ortak baş denetçi 2014 yılı denetiminde Serkan Erçin, 2013 ve 2012 yılları denetimlerinde Orhan Akova'dır. Orhan Akova'nın Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. içerisinde sorumlulukları değişmiş olup, denetim bölümünden danışmanlık bölümüne geçmiş, süregelen çalışmaları dolayısı ile Grup'un denetimini bir süre daha devam ettirmiş, iş yoğunluğu ve yeni projeler nedeni ile Grup denetim ortağı pozisyonunu Serkan Erçin'e devretmiştir.

23.3. Son finansal tablo tarihinden sonra meydana gelen, ihraççının ve/veya grubun finansal durumu veya ticari konumu üzerinde etkili olabilecek önemli değişiklikler (üretim, satış, stoklar, siparişler, maliyet ve satış fiyatları hakkındaki gelişmeleri de içermelidir):

Dubrovnik

2014 yılında, Global Liman, Hırvatistan, Dubrovnik'te bulunan bir yolcu limanının işletme imtiyazını 40 yıl süreyle alabilmek amacıyla ihaleye girebilmek için Bouygues S.A. ile, %75 paya sahip olduğu bir ortaklık kurmuştur. 2015 yılı başlarında, Global Liman-Bouygues tek teklif veren katılımcı olarak ön yeterlilik aşamasından geçmiştir ve ihalenin kazanılmasına ilişkin kararın 2015 yılının 3. çeyreğinde açıklanacağı duyurulmuştur. Yeni imtiyaz sözleşmesi, yeni bir terminal ve alışveriş kompleksi kurulmasını taahhüdünü de kapsayacaktır. Dubrovnik, Adriyatik Denizi için kilit bir noktadır ve 2014 yılında mevcut liman tesislerinden 1,3 milyon yolcunun geçmiş olmasıyla, Global Liman'ın Akdeniz ağı için bütünleyici bir rol teşkil etmektedir.

İspanya'da 2014 yılında çıkarılan düzenlemelere istinaden, Grup, Creuers del port de Barcelona ve Cruceros Málaga'nın imtiyaz süresini iki farklı şekilde uzatma ve genişletme seçeneğine sahip olduğunu öğrenmiştir. Asıl sözleşmede, imtiyaz döneminin 1/2'si kadar veya 2/5'i kadar maksimum 50 yıl olmak üzere imtiyaz süresinin uzatılmasına, ayrıca 65 yıla kadar uzatmanın Liman Kamu Kurumu ve Yönetimi otoritelerince ("Puertos Del Estado") özel müsaade ile mümkün olduğu belirtilmiştir. Creuers, belirtilen bu iki seçenektan eş zamanlı olarak yararlanabilmektedir. Şirket Yönetim Kurulu bu konuda herhangi bir çalışma yapmamış ve bir karar vermemiştir.

Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası Ana Çerçeve Sözleşmesi

Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası ("AİKB") halka arz edilecek payların bir bölümünü satın alma niyetinde olup, sözleşme müzakereleri devam etmektedir. Eğer AİKB, Global Liman paylarının halka arzında halka arz edilen payların herhangi bir kısmını satın almaya karar verirse, satın alma nihai halka arz fiyatından gerçekleşecektir. AİKB ve Global Liman arasında imzalanması planlanan çerçeve sözleşme uyarınca, Global Liman, kurumsal yönetim uygulamalarını söz konusu çerçeve sözleşmede belirtilen, Şirket'in komitelerinin ve organlarının işleyişini kolaylaştırmak adına bir Şirket sekreteryası pozisyonu oluşturmak ve iç denetim mekanizmalarını artırmak için gerekli adımları atmak gibi ek kurumsal yönetim ilkelerine uygun olarak gerçekleştirecektir.

23.4. Proforma finansal bilgiler:

1. İşlemler

Denetlenmemiş proforma konsolide kâr veya zarar tablosu ile proforma konsolide net varlık tablosu ("proforma konsolide finansal bilgiler") aşağıdaki işlemin etkilerini yansıtmak amacıyla hazırlanmıştır.

- Şirket, 30 Eylül 2014 tarihi itibarı ile Creuers del Port de Barcelona, S.A. şirketinin çoğunluk hissesini satın almıştır.

2. Proforma konsolide finansal bilgilerin sunumuna ilişkin esaslar

Denetlenmemiş proforma konsolide finansal bilgiler Grup'un 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla Türkiye Muhasebe Standartları'na uygun olarak hazırlanan konsolide finansal tabloları baz alınarak hazırlanmıştır.

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla denetlenmemiş Proforma Konsolide Net Varlık Tablosu ve 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren yıla ait denetlenmemiş Proforma Konsolide Kâr veya Zarar ve Diğer Kapsamlı Gelir Tablosu sadece tamamlayıcı amaç ile sunulmuştur. Şirket'in Creuers del Port de Barcelona, S.A.'yı 30 Eylül 2014 itibarıyla satın alması sonucunda oluşacak etkileri proforma konsolide finansal bilgilerinde gösterme zorunluluğu yoktur.

1. maddede yer verilen işlemin, 1 Ocak 2014 tarihi itibarı ile gerçekleştiği varsayılarak ekteki proforma konsolide finansal bilgilere etkisi yansıtılmıştır.

3. Proforma düzeltme kayıtları

Proforma düzeltme kayıtları mevcut bilgilere göre hazırlanmıştır ve Şirket yönetiminin makul bulduğu belirli varsayımları ve düzeltmeleri kapsamaktadır. Bu düzeltmeler 1. maddede açıklandığı üzere Barcelona Port Investments, S.L. ("BPI") yatırımının konsolide finansal tablolar üzerinde bir yıllık konsolidasyon etkisini yansıtmak amaçlıdır.

Proforma düzeltme kaydı (Düzeltilme 1);

- Barselona Limanı ve Bağlı Ortaklıkları'nın 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla ve aynı tarihte sona eren yıla ait bağımsız denetimden geçmiş konsolide finansal tabloları proforma konsolide finansal bilgiler içinde konsolide edilmiştir.

Proforma düzeltme kaydı (Düzeltilme 2);

- Global Liman İşletmeleri A.Ş. ve Bağlı Ortaklıkları'nın 31 Aralık 2014 tarihi itibarı ile ve aynı tarihte sona eren yıla ait denetlenmiş konsolide finansal tablolarının içerisinde 30 Eylül 2014 tarihinden itibaren konsolidasyona tabi tutulan Barselona Limanı ve Bağlı Ortaklıkları'nın 30 Eylül 2014 ile 31 Aralık 2014 tarihleri arasındaki etkileri elimine edilmiştir.

Proforma düzeltme kaydı (Düzeltilme 3);

- Global Liman İşletmeleri A.Ş. ve Bağlı Ortaklıkları'nın 31 Aralık 2014 tarihi itibarı ile ve aynı tarihte sona eren yıla ait denetlenmiş konsolide finansal tablolarının içerisinde 30 Eylül 2014 tarihinden itibaren konsolidasyona tabi tutulan Barselona Limanı ve Bağlı Ortaklıkları'nın 1 Ocak 2014 ile 30 Eylül 2014 tarihleri arasındaki konsolidasyona baz hesaplanması gereken liman işletim haklarının amortismanı itfa edilmiştir.

4. FVAÖK düzeltmeleri

Şirket'in bağımsız denetimden geçmiş 31 Aralık 2014 tarihli finansal tablolarında işletme birleşmeleri muhasebesinde oluşan 51.890.318 TL pazarlıklı satın alım kazancı parasal olmayan gelir kalemi olması dolayısı ile, ayrıca 2014 yılı içerisinde gerçekleşen finansman ve satın alım projelerinden dolayı liman işletme operasyonları dışı oluşan giderler ile yasal düzenlemeler gereği oluşturulan parasal olmayan karşılık giderleri ve satın alımlar esnasında yapılan yönetim değişimi tazminat giderleri, düzeltilmiş FVAÖK hesaplamalarında elimine edilmiştir.

	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş	Düzeltilme #1 Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş Konsolide Creuers	Düzeltilme #2	Düzeltilme #3	Bağımsız Denetimden Geçmemiş Proforma
	1 Ocak - 31 Aralık 2014	1 Ocak - 31 Aralık 2014			1 Ocak - 31 Aralık 2014
Hasılat	198.279.837	56.146.239	(12.281.327)	--	242.144.749
Satışların Maliyeti (-)	(123.079.036)	(29.949.223)	7.023.041	(14.802.058)	(160.807.276)
Ticari faaliyetlerden brüt kâr	75.200.801	26.197.016	(5.258.286)	(14.802.058)	81.337.473
BRÜT KÂR	75.200.801	26.197.016	(5.258.286)	(14.802.058)	81.337.473
Pazarlama Giderleri (-)	(1.028.494)	(403.202)	170.404	--	(1.261.292)
Genel Yönetim Giderleri (-)	(22.007.422)	(6.262.158)	(57.285)	--	(28.326.865)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	14.416.491	421.786	(32.120)	--	14.806.157
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	(15.273.625)	(746.167)	1.101.087	--	(14.918.705)
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından Paylar	42.244.652	(513.651)	(3.352.883)	--	38.378.118
ESAS FAALİYET KÂRI	93.552.403	18.693.624	(7.429.083)	(14.802.058)	90.014.886
Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	4.938.853	--	--	--	4.938.853
Yatırım Faaliyetlerinden Giderler (-)	(817.238)	--	--	--	(817.238)
FİNANSMAN GELİRLERİ/GİDERLERİ ÖNCESİ FAALİYET KÂRI	97.673.518	18.693.624	(7.429.083)	(14.802.058)	94.136.001
Finansman Gelirleri	77.057.089	261.814	(13.104)	--	77.305.799
Finansman Giderleri (-)	(117.832.842)	(1.657.308)	580.096	--	(118.910.054)
VERGİ ÖNCESİ KÂR	56.897.765	17.298.130	(6.862.091)	(14.802.058)	52.531.746
Vergi Gelir/Gideri	(4.297.403)	(7.635.691)	1.744.129	4.440.617	(5.748.348)
DÖNEM KÂRI	52.600.362	9.662.439	(5.117.962)	(10.361.441)	46.783.398
FAVÖK	160.761.921	25.143.510	(9.046.406)	--	176.859.025
FAVÖK Marjı	%81,1	%44,8	%73,7	--	%73,0
Düzeltilmeler	(32.155.936)	10.354.248	(2.212.657)	446.658	(23.567.687)
Düzeltilmiş FAVÖK	128.605.985	35.497.758	(11.259.063)	446.658	153.291.338
Düzeltilmiş FAVÖK Marjı	%64,9	%63,2	%91,7	--	%63,3
Nakit ve Nakit Benzerleri (Finansal yatırımlar dâhil)	139.523.828	25.613.516	(25.613.516)	--	139.523.828
Dönen Varlıklar	297.304.164	39.299.651	(39.299.651)	--	297.304.164
Toplam Varlıklar	1.640.629.635	143.530.228	(143.530.228)	(14.802.058)	1.625.827.577
Toplam borçlanmalar (operasyonel ve finansal kiralama dâhil)	781.145.850	26.920.284	(26.920.284)	--	781.145.850
Net Borçlanmalar (operasyonel ve finansal kiralama dâhil)	641.622.022	1.306.768	(1.306.768)	--	641.622.022
Özkaynaklar	557.063.953	86.898.997	(86.898.997)	(10.361.441)	546.702.511

23.5. Proforma finansal bilgilere ilişkin bağımsız güvence raporu:

Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. tarafından hazırlanan 31 Aralık 2014 Tarihi İtibarıyla ve Aynı Tarihte Sona Eren Yıla Ait Denetlenmemiş Proforma Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Güvence Raporu İzahname'nin **Ek 7**'sinde sunulmaktadır.

23.6. İhraççının esas sözleşmesi ile kamuya açıkladığı diğer bilgi ve belgelerde yer alan kâr payı dağıtım esasları ile İzahname’de yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibarıyla kâr dağıtım konusunda almış olduğu kararlara ilişkin bilgi:

Şirket’in halka açık ortaklık statüsünü kazanmasından sonra, kâr dağıtım yapıp yapılmayacağı ve yapılacak ise hangi miktarda yapılacağı hususunun, Esas Sözleşme’nin 20. maddesi kapsamında önceki hesap döneminde ödenen kâr payı avansları mahsup edilmeden ilave kâr payı avansı verilmesine ve kâr payı dağıtılmasına karar verilemeyeceğine dair hükmüne tabi olmak üzere, mevcut yasal düzenlemeler çerçevesinde yıllık bazda değerlendirileceği öngörülmektedir. Kâr dağıtım, Kurul düzenlemeleri, Esas Sözleşme ve diğer yasal gereksinimler haricinde, Global Liman’ın sermaye ihtiyacı ve yatırım planları gibi ticari hususlara tabi olarak kararlaştırılacaktır.

Esas Sözleşme’nin 20. maddesi uyarınca, Şirketin faaliyet dönemi sonunda tespit edilen gelirlere, Şirketin genel giderleri ile muhtelif amortisman gibi Şirketçe ödenmesi veya ayrılması zorunlu olan miktarlar ile Şirket tüzel kişiliği tarafından ödenmesi zorunlu vergiler düşüldükten sonra geriye kalan ve yıllık bilançoda görülen net dönem kârı, varsa geçmiş yıl zararlarının düşülmesinden sonra, sırasıyla aşağıda gösterilen şekilde tevzi olunur:

a) %5’i kanuni yedek akçeye ayrılır.

b) Kalandan, varsa yıl içinde yapılan bağış tutarının ilavesi ile bulunacak meblağ üzerinden, Şirketin kâr dağıtım politikası çerçevesinde Türk Ticaret Kanunu ve Sermaye Piyasası Mevzuatına uygun olarak birinci kâr payı ayrılır.

c) Yukarıdaki indirimler yapıldıktan sonra, Genel Kurul, kâr payının, yönetim kurulu üyelerine, ortaklık çalışanlarına ve pay sahibi dışındaki kişilere dağıtılmasına karar verme hakkına sahiptir.

d) Net dönem kârından, (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen meblağlar düşüldükten sonra kalan kısmı, Genel Kurul, kısmen veya tamamen ikinci kâr payı olarak dağıtmaya veya Türk Ticaret Kanunu’nun ilgili maddesi uyarınca “Şirket’in isteği ile ayırdığı yedek akçe” olarak ayırmaya yetkilidir.

e) Pay sahipleriyle kâra iştirak eden diğer kimselere dağıtılması kararlaştırılmış olan kısımdan, sermayenin %5’i oranında kâr payı düşüldükten sonra bulunan tutarın %10’u, TTK’nın ilgili maddeleri uyarınca genel kanuni yedek akçeye eklenir.

Yasa hükmü ile ayrılması gereken yedek akçeler ile esas sözleşmede veya kâr dağıtım politikasında pay sahipleri için belirlenen kâr payı ayrılmadıkça; başka yedek akçe ayrılmasına, ertesi yıla kâr aktarılmasına ve Yönetim Kurulu üyelerine, ortaklık çalışanlarına ve pay sahibi dışındaki kişilere kârdan pay dağıtılmasına karar verilemeyeceği gibi, pay sahipleri için belirlenen kâr payı nakden ödenmedikçe bu kişilere kârdan pay dağıtılamaz.

Kâr payı, dağıtım tarihi itibarıyla mevcut payların tümüne, bunların ihraç ve iktisap tarihleri dikkate alınmaksızın eşit olarak dağıtılır.

Dağıtılmasına karar verilen kârın dağıtım şekli ve zamanı, Yönetim Kurulunun bu konudaki teklifi üzerine genel kurulca kararlaştırılır.

Bu esas sözleşme hükümlerine göre Genel Kurul tarafından verilen kâr dağıtım kararı geri alınamaz.

Yönetim Kurulu, Genel Kurul tarafından yetkilendirilmiş olmak ve SPKn hükümleri ile Kurul’un çıkartmış olduğu tebliğlere uymak şartı ile kâr payı avansı dağıtabilir. Genel Kurul tarafından Yönetim Kurulu’na verilen kâr payı avansı dağıtılması yetkisi, bu yetkinin verildiği yıl ile sınırlıdır. Önceki hesap döneminde ödenen kâr payı avansları mahsup edilmeden ilave kâr payı avansı verilmesine ve kâr payı dağıtılmasına karar verilemez.

2012-2014 yıllarında (üç yıl) Genel Kurul tarafından alınan kâr dağıtım kararlarına ilişkin bilgiler aşağıda gösterilmiştir:

İlgili Mali Yıl	Dağıtılan Kâr (TL)	Pay Başına Düşen Kâr Payı (TL)
2012	26.967.214,37	0,3173
2013	41.926.584,79	0,6328
2014	52.382.000,00	0,7906

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla, Global Liman'ın Global Yatırım Holding'den, avans kâr payı ödemelerini içeren, 103,4 milyon TL tutarında muaccel alacağı ("Global Yatırım Holding'den Alacaklar") bulunmaktadır. 31 Mart 2015 tarihi itibarıyla, Global Liman 52,4 milyon TL kâr payı dağıtmaya karar vermiş ve bu miktar, Global Yatırım Holding'den Alacaklar hesabından takas edilecek olup herhangi bir nakit çıkışı söz konusu olmayacaktır. Halka arz öncesinde, Global Liman'ın kâr dağıtımını Global Yatırım Holding'den Alacaklar'dan takas işlemi tamamlanmış olacak ve Global Yatırım Holding'den olan bakiye alacaklar, halka arz öncesinde tahsil edilmediği takdirde, Global Yatırım Holding'in 6 Nisan 2015 tarihli beyanı uyarınca Global Yatırım Holding'in mevcut paylarının satışından elde edeceği fonlar ile kapatılacaktır.

Şirket'in 2014 yılında ihraç etmiş olduğu tahvil hükümleri uyarınca pay sahiplerine kâr payı dağıtma imkânı kısmen sınırlandırılmıştır. Buna karşılık, Global Liman, (sınırlanmış kâr payı ödemesinin geçerli hale gelmesinden sonra) mevcut bir temerrüt durumunun olmaması ve 2014 yılında ihraç edilen tahvillerin borçluluk sınırlaması kapsamında, en az 1,00 ABD Doları borçluluk imkânı olması şartıyla, "sınırlanmış kâr payı ödemesi" yapabilecektir. Sınırlanmış kâr payı ödemesi paketi sayesinde kâr payı tutarı (ve 2014 yılında tahvillerin ihraç edilmesinden itibaren diğer tüm sınırlanmış ödemeler) (diğerlerinin yanı sıra) (i) 2014 yılında tahvillerin ihraç edilmesinden sonraki ilk mali çeyreğin başlangıcı ile sınırlanmış ödeme dönemindeki mali tabloların bulunduğu en son çeyrek arasında oluşan net konsolide gelirin %50'sini ve (ii) Global Liman'ın halka arzdan elde ettiği toplam net nakdin %100'ünü aşmayacaktır. Ayrıca, sınırlanmış ödeme paketindeki boşluğu dikkate almayarak, Global Liman (i) halka arzdan elde ettiği veya özkaynağa aktarılan net nakdin %6'sını aşmayan miktarda kâr payı ödemesini herhangi bir mali yılda içerisinde yapabileceği gibi (ii) pay sahiplerine 31 Aralık 2014 tarihinde sona eren mali yılda elde ettiği konsolide net gelirden toplam 20.000.000 ABD Doları'nı aşmayacak kâr payı ödemeleri yapabilecektir.

Kısıtlamalardan biri olarak, halka arzı takiben pay sahiplerine yapılan temettü dağıtımlarına 2014 yılında ihraç etmiş olduğu tahvillerin hükümleri uyarınca yalnızca temerrüt veya temerrüt halinin olmaması halinde ve herhangi bir mali yılın temettüsünün bu halka arzın net gelirlerinin %6'sına eşit olan miktarı geçmemesi halinde izin verilir. 2014 yılında ihraç etmiş olduğu tahvillerin sınırlanmaları haricinde, Şirket'in pay sahiplerine nakit para verme yetisi sınırlanmamıştır. Ancak bir holding şirketi olarak, Şirket'in kendisine ait herhangi bir faaliyeti yoktur ve giderlerini finanse edebilmek ve pay sahiplerine temettü ödeyebilmesi, bağlı kuruluşları tarafından temettülerin ödenmesine ve yatırım yapılan şirketlerin temettü dağıtımlarına bağlıdır. Bağlı kuruluşlar ve yatırım yapılan şirketler tarafından yapılan temettü dağıtımları yeterli gelir ve para akışına bağlıdır. 2014 yılında ihraç etmiş olduğu tahvillerin taahhütleri ile kısıtlanmış veya sınırlandırılmış bazı şirketler için dağıtılabilecek temettülerin miktarı kredi sözleşmeleri içinde yer alan bazı taahhütler ile sınırlandırılmıştır. Global Liman yönetimi halka arz gelirlerinden bu kredilerin hepsini tamamen ödemeyi planlamaktadır. Bununla birlikte, bu sınırlanmalar yalnızca Şirket'e yapılan temettü ödemelerini kural olarak engellemeyecektir.

Ortaoğu Antalya Liman İşletmeleri, Adria-Bar Limanı, Creuers, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin kâr payı dağıtım politikaları her birinin kendi esas sözleşmesinde düzenlenmiştir.

Ortaoğu Antalya Liman İşletmeleri, genel kurulca aksine karar verilmediği takdirde, her hesap dönemine ilişkin net kârdan temettü dağıtmaktadır. Kurumlar vergisi kesildikten sonra %5 kanuni ihtiyat akçesi ayrılıp kalandan itfa edilmemiş hisse senetlerinin bedelleri ödenen kısmına %5 oranında birinci temettü verilmesine yetecek miktar çıkarılır. Geri kalan kısım genel kurulca aksine karar verilmediği takdirde, hissedarlar arasında sermaye payları oranında dağıtılır. Genel kurul, kalanlardan bir kısmını yönetim

kurulu üyelerine, şirketin memur ve hizmetlilerine, prim veya temettü ikramiyesi olarak vermeye veya fevkalade ihtiyat akçesi olarak ayırmaya ve bu dağıtımın ve ayrımların miktar ve nispetini tespiti yetkilidir. Kurucular ve yönetim kurulu üyeleri ile memur ve hizmetlilere ayrılacak miktarlar ile ikinci temettü hissesi olarak hissedarlara dağıtılması kararlaştırılan paralar ve kâra iştirak eden kuruluşlara dağıtılan paralardan %10 ayrılarak kanuni ihtiyat akçesine eklenir.

Adria-Bar Limanı, kâr payı genellikle her hesap dönemindeki net kârlardan dağıtır. Ancak, kâr payının ne zaman ödenebilir olduğu ve ne kadar ödenebileceği hakkında bazı sınırlandırmalar söz konusudur. Kârlar pay sahiplerine yalnızca (hesap dönemi sonundaki rakamlara dayanılarak) Şirket'in teklif edilen kâr payının dağıtımından sonraki net varlıklarının en az Adria-Bar Limanı'nın gerekli kanuni yedek akçeleriyle birlikte sermayesinin değerine eşit olması halinde dağıtılabılır. Ayrıca, teklif edilen kâr payı aşağıda miktarların toplamını geçemez: (i) en son hesap döneminin sonunda gerçekleştirilmiş miktar (ii) önceki hesap döneminden devrolan kâr, (iii) yedeklerde uygun olan miktarlar eksi (iv) önceki seneden devrolan zararlar ve (v) Adria-Bar Limanı'nın yürürlükteki kanunlar ya da esas sözleşmesi uyarınca tutması gerekli yedekler.

Creuers'nin esas sözleşmesi uyarınca belirli bir kâr payı dağıtım politikası yoktur ve bu sebeple de İspanyol anonim şirketler için öngörülen genel hukuki rejime tabidir. Kısacası, kâr payının dağıtımını tek pay sahibinin onayını gerektirir ve bazı sınırlamalara tabidir: (i) Kanuni yedek akçeler Creuers'in sermayesinin %20'sine ulaşana kadar, net kârların %10'u kanuni yedek akçe olarak ayrılır; (ii) kullanılamaz kaynak Creuers'in bilançosunda gösterilen şerefîyeye eşit bir miktara ulaşana kadar, net kârların %5'i kullanılamaz kaynak olarak ayrılır ve (iii) (a) Creuers'in net değeri sermayesinden düşük ise (ya da kâr payı dağıtımını sonucunda bu hale gelirse), (b) Creuers'in net değeri için doğrudan ayrılmış kârlar üzerinden ve (c) Creuers'in kullanılabilir kaynakları en azından Creuers'in bilançoda gösterilen araştırma ve geliştirme giderlerine eşit olmazsa kâr payı dağıtımını yapılamaz. Geçici kâr payı dağıtımları ek gerekliliklere ve sınırlandırmalara tabidir.

Ege Liman İşletmeleri, genel kurul tarafından aksine karar verilmediği sürece, her hesap dönemine ilişkin net kâr üzerinden temettü dağıtmaktadır. Kurumlar vergisi kesildikten sonra %5 kanuni ihtiyat akçesi ayrılıp kalandan itfa edilmemiş hisse senetlerinin bedelleri ödenen kısmına %5 oranında birinci temettü verilmesine yetecek miktar çıkarılır. Geri kalan kısım genel kurulca aksine karar verilmediği takdirde, hissedarlar arasında sermaye payları oranında dağıtılır.

Bodrum Liman İşletmeleri her hesap dönemine ilişkin net kârdan temettü dağıtmaktadır. Net kârdan evvel %5 kanuni ihtiyat akçesi ayrılmasının ardından, itfa edilmemiş hisse senetlerinin bedelleri ödenen kısmına %10 oranında birinci temettü verilmesine yetecek miktar çıkarılır. Geriye kalan kısım genel kurulun tespit edeceği şekil ve surette dağıtılır. Kurucular ve yönetim kurulu üyeleri ile memur ve hizmetlilere ayrılacak miktardan ikinci temettü hissesi olarak hissedarlara dağıtılması kararlaştırılan ve kârlara iştirak eden kuruluşlara dağıtılan paradan %10 kesilerek adi ihtiyat akçesi yapılır.

23.7. Son 12 ayda ihraççının ve/veya grubun finansal durumu veya kârlılığı üzerinde önemli etkisi olmuş veya izleyen dönemlerde etkili olabilecek davalar, hukuki takibatlar ve tahkim işlemleri:

İzahname'nin tarihi itibarıyla Grup'un taraf olduğu derdest davalar; Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmelerine ve imar planlarına ilişkin uyuşmazlıklar, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Bodrum Yolcu Limanı ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı işletme sürelerine ilişkin davalar ile fikrî mülkiyet, kira alacakları, ticari alacaklara ilişkin davalar ve iş hukuku ile alakalı uyuşmazlıklardan oluşmaktadır.

Bu bağlamda, söz konusu dava, hukuki takibat ve tahkim işlemleri arasında, aşağıda yer alan davalar haricinde Global Liman'ın ve/veya Grup'un finansal durumu veya kârlılığı üzerinde önemli etkisi olmuş veya izleyen dönemlerde etkili olabilecek dava, hukuki takibat veya tahkim işlemi bulunmamaktadır.

İhracçı ve İştiraklerinin Taraf Olduğu Davalar ve Takipler

Ege Liman İşletmeleri Aleyhine Açılmış Davalar

Davacı Taraf	Davalı Taraf	Mahkeme Dosya No Yıl	Konusu	Risk Tutarı	Gelinen Asama
Nilgün Ögünçlü	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Katılma Talebinde Bulunan: Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Danıştay 6. Daire 2011/184 E.	28.10.2010 tarihli İmar Planı ve Plan Notlarının İptali	==	Davalı tarafından savunma dilekçesi verilmiştir. Ege Liman İşletmeleri tarafından dilekçe verilerek müdahale talebinde bulunulmuş ve ÖİB tarafından ara kararda yer alan hususların yerine getirilmiş bulunduğu bahisle ara karar gereği yürütmenin durdurulması istemi hakkında yeniden karar verilmesine, yürütmenin durdurulması kararının kaldırılmasına ve yürütmenin durdurulması isteminin “uyuşmazlığa konu planların şehircilik ve planlama esasları ve kamu yararına uygun olup olmadığı konusunda yapılacak keşif ve bilirkişi incelemesi sonucunda yeniden değerlendirilmesine” karar verilmesi talep edilmiştir. Mahkeme 7 Şubat 2012 tarihinde Ege Liman İşletmeleri'nin müdahale talebinin kabulü ile birlikte yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir. Yürütmenin durdurulmasının hukuka aykırı olduğundan bahisle davalılar tarafından yasal süresinde (17 Temmuz 2012'de) İDDK nezdinde karara itiraz edilmiş, Danıştay İDDK tarafından da davalıların itirazının kabulüne karar verilmiş, bu karar üzerine 6. Daire tarafından yürütmenin durdurulması talebinin reddine karar verilmiş, bu defa davacı tarafından karara itiraz edilmiştir. İDDK, "aradan geçen süre içinde önceki kararında gerekçe yaptığı kanunun Anayasa Mahkemesince iptal edildiği ve buna bağlı olarak 11 Haziran 2012 tarih ve 2012/3240 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın da hukuka uygun bulunmadığı gerekçesi ile 13. Daire'nin 2012/2881 sayılı kararı ile yürütmesinin durdurulduğu, Anayasa Mahkemesi'nin iptal

					<p>kararı karşısında durumun yeniden değerlendirilip incelenmesi gerektiği" gerekçeleri ile 17 Mart 2014 tarihinde itirazın kabulüne karar vermiş ancak yürütmenin durdurulması kararı ihdas etmemiştir.</p> <p>Ancak geçen süre içinde iptal edilmiş bulunan kanun ve Bakanlar Kurulu Kararı'ndan sonra 10 Eylül 2014 tarih ve 6552 sayılı kanunla 4046 sayılı kanuna eklenen geçici 26. madde kapsamında, ÖYK tarafından 7 Ağustos 2014 tarih ve 2014/82 sayılı karar ile "dava konusu Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı hakkında herhangi bir işlem tesis edilmemesi uygun görülmüş" ve bu karar 17 Eylül 2014 tarihinde 6534 sayılı yazı ile ÖİB tarafından müdahil liman işletmecisine tebliğ edilmiş olduğundan belirtilen gerekçe ile davacının yürütmenin durdurulması talebinin reddine karar verilmesi için 29 Eylül 2014 tarihinde Danıştay 6. Dairesi'ne talepte bulunulmuştur. Bununla birlikte, Danıştay 15 Ekim 2014 tarihli kararı ile imar planı yürütmesini durdurmuştur. Bu karara karşı davalılar tarafından Danıştay İDDK'ya itirazda bulunulmuştur.</p>
Kuşadası Belediye Başkanlığı	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Katılma Talebinde Bulunan: Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Danıştay 6. Daire 2011/185 E	28.10.2010 tarihli İmar Planı ve Plan Notlarının İptali	=	<p>Dava dilekçesine karşı katılma talebi ile birlikte cevap dilekçesi verilmiş, davalı tarafından da savunma dilekçesi verilmiştir. Tarafımızdan ek dilekçe verilerek müdahale talebine ilişkin karar verilmemiş olduğundan öncelikle müdahale talebimizin kabulüne ve ÖİB tarafından ara kararda yer alan hususların yerine getirilmiş olduğundan bahisle ara karar gereği yürütmenin durdurulması istemi hakkında yeniden karar verilmesine, yürütmenin durdurulması kararının kaldırılmasına ve yürütmenin durdurulması isteminin "uyuşmazlığa konu planların şehircilik ve planlama esasları ve kamu yararına uygun olup</p>

				<p>olmadığı konusunda yapılacak keşif ve bilirkişi incelemesi sonucunda yeniden değerlendirilmesine” karar verilmesi talep edilmiştir. Mahkeme 7 Şubat 2012 tarihinde Ege Liman İşletmeleri'nin müdahale talebinin kabulü ile birlikte yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir. Yürütmenin durdurulmasının hukuka aykırı olduğundan bahisle davalılar tarafından yasal süresinde (17 Temmuz 2012’de) İDDK nezdinde karara itiraz edilmiş, Danıştay İDDK tarafından da davalıların itirazının kabulüne karar verilmiş, bu karar üzerine 6. Daire tarafından yürütmenin durdurulması talebinin reddine karar verilmiş, bu defa davacı tarafından karara itiraz edilmiştir.</p> <p>İDDK, "aradan geçen süre içinde önceki kararında gerekçe yaptığı kanunun Anayasa Mahkemesince iptal edildiği ve buna bağlı olarak 11 Haziran 2012 tarih ve 2012/3240 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın da hukuka uygun bulunmadığı gerekçesi ile 13. Daire'nin 2012/2881 sayılı kararı ile yürütmesinin durdurulduğu, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı karşısında durumun yeniden değerlendirilip incelenmesi gerektiği" gerekçeleri ile 17 Mart 2014 tarihinde itirazın kabulüne karar vermiş ancak yürütmenin durdurulması kararı ihdas etmemiştir.</p> <p>Ancak geçen süre içinde iptal edilmiş bulunan kanun ve Bakanlar Kurulu Kararı'ndan sonra 10 Eylül 2014 tarih ve 6552 sayılı kanunla 4046 sayılı kanuna eklenen geçici 26. madde kapsamında, ÖYK tarafından 7 Ağustos 2014 tarih ve 2014/82 sayılı karar ile "dava konusu Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı hakkında herhangi bir işlem tesis edilmemesi uygun görülmüş" ve bu karar 17 Eylül 2014 tarihinde 6534 sayılı yazı ile ÖİB tarafından müdahil liman</p>
--	--	--	--	--

					işletmecisine tebliğ edilmiş bulunduğundan belirtilen gerekçe ile davacının yürütmenin durdurulması talebinin reddine karar verilmesi için 29 Eylül 2014 tarihinde Danıştay 6. Dairesi'ne talepte bulunulmuştur. Bununla birlikte, Danıştay 15 Ekim 2014 tarihli kararı ile imar planı yürütmesini durdurmuştur. Bu karara karşı davalılar tarafından Danıştay İDDK'ya itirazda bulunulmuştur.
Kuşadası Belediye Başkanlığı	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Katılma Talebinde Bulunan: Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Danıştay 6. Daire 2011/6303	28.10.2010 tarihli İmar Planı ve Plan Notlarının İptali	==	Bu davalarda da diğerlerinde olduğu gibi imar planının yürütmesinin durdurulmasına karar verilmiştir. Bu karara karşı davalılar tarafından Danıştay İDDK'ya itirazda bulunulmuştur.
Nilgün Ögünçlü vd.	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Katılma Talebinde Bulunan: Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Danıştay 6. Daire 2011/4235 E.	31.01.2011 tarihli İmar Planı ve Plan Notlarının İptali	==	Davalı tarafından savunma dilekçesi verilmiştir. Ege Liman İşletmeleri tarafından dilekçe verilerek müdahale talebinde bulunulmuş ve ÖİB tarafından ara kararda yer alan hususlar yerine getirilmiş bulunduğundan bahisle ara karar gereği yürütmenin durdurulması istemi hakkında yeniden karar verilmesine, yürütmenin durdurulması kararının kaldırılmasına ve yürütmenin durdurulması isteminin “uyuşmazlığa konu planların şehircilik ve planlama esasları ve kamu yararına uygun olup olmadığı konusunda yapılacak keşif ve bilirkişi incelemesi sonucunda yeniden değerlendirilmesine” karar verilmesi talep edilmiştir. Mahkeme 7 Şubat 2012 tarihinde Ege Liman İşletmeleri müdahale talebinin kabulü ile birlikte yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir. Yürütmenin durdurulmasının hukuka aykırı olduğundan bahisle yasal süresinde (17 Temmuz 2012’de) İDDK nezdinde karara itiraz edilmiş, Ege Liman İşletmeleri'nin itirazının kabulüne karar verilmiş, bu karar üzerine 6. Daire tarafından yürütmenin durdurulması talebinin reddine

					<p>karar verilmiş, davacılar tarafından karara itiraz edilmiştir.</p> <p>İDDK, "aradan geçen süre içinde önceki kararında gerekçe yaptığı kanunun Anayasa Mahkemesince iptal edildiği ve buna bağlı olarak 11 Haziran 2012 tarih ve 2012/3240 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın da hukuka uygun bulunmadığı gerekçesi ile 13. Daire'nin 2012/2881 sayılı kararı ile yürütmesinin durdurulduğu, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı karşısında durumun yeniden değerlendirilip incelenmesi gerektiği" gerekçeleri ile 17 Mart 2014 tarihinde itirazın kabulüne karar vermiştir.</p> <p>Ancak geçen süre içinde iptal edilmiş bulunan kanun ve Bakanlar Kurulu Kararı'ndan sonra 10 Eylül 2014 tarih ve 6552 sayılı kanunla 4046 sayılı kanuna eklenen geçici 26. madde kapsamında, ÖYK tarafından 7 Ağustos 2014 tarih ve 2014/82 sayılı karar ile "dava konusu Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı hakkında herhangi bir işlem tesis edilmemesi uygun görülmüş" ve bu karar 17 Eylül 2014 tarihinde 6534 sayılı yazı ile ÖİB tarafından müdahil liman işletmecisine tebliğ edilmiş olduğundan belirtilen gerekçe ile davacının yürütmenin durdurulması talebinin reddine karar verilmesi için 29 Eylül 2014 tarihinde Danıştay 6. Dairesi'ne talepte bulunulmuştur.</p>
1)Ahmet Atunsoy 2)Nilgün Ögünçlü	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Katılan: Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Danıştay 6. Dairesi 2006/5903 E. 2009/10860 K.	1/1000 ölçekli Kuşadası Limanı Uygulama İmar Planı'nın iptali	==	<p>Mahkeme tarafından 1/1000 ölçekli Kuşadası Limanı Uygulama İmar Planı'nın iptaline karar verilmiş olup; anılan karar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın eski adı) ile Ege Liman İşletmeleri tarafından murafaalı ve yürütmeyi durdurma talepli olarak temyiz edilmiştir. İdari Dava Daireleri Genel Kurulu tarafından duruşma yapılmaksızın Ege Liman İşletmeleri'nin temyiz talebinin reddi ile kararın</p>

					onanmasına karar verilmiştir. Yasal süresi içinde karar düzeltme talebinde bulunulmuş olup, dosya Danıştay'a gönderilmiştir.
Tab Gıda San. Tic. A.Ş.	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	İzmir 14. Asliye Ticaret Mahkemesi 2012/375 E. (Yeni Esas: İzmir 1. Sulh Hukuk Mahkemesi 2013/97 E.)	TAB Gıda San. ve Tic. A.Ş. tarafından kira sözleşmesine dayanılarak 300.000 ABD Doları cezai şartın tahsili ve teminat mektubunun iadesi	300.000 ABD Doları	Mahkeme tarafından re'sen dosya üzerinden yetkili mahkemenin sulh hukuk mahkemesi olduğundan bahisle yetkisizlik kararı verilmiştir. Anılan karar Ege Liman İşletmeleri tarafından temyiz edilmiş olup; temyiz incelemesi sonucunda yerel mahkeme kararı kesinleşmiş olup; dosya İzmir 1. Sulh Hukuk Mahkemesi'ne gönderilmiştir. Dava Ege Liman İşletmeleri lehine reddedilmiştir. Davacı tarafından temyiz talebinde bulunulmuş olup; temyiz incelemesi sonucunda cezai şart bakımından davacının temiz itirazlarının reddi ile kararın onanmasına ve fakat teminat mektubunun iadesi talebi bakımından harcın tamamlanması için davacıya kesin süre verilmemiş olması nedeni ile usul yönünden bozulmasına karar verilmiştir. Mahkeme yeni duruşma günü tayin edecektir.

Ege Liman İşletmeleri Tarafından Açılmış Davalar

Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Kuşadası Belediyesi	Aydın 1. İdare Mahkemesi 2010/96 E. 2011/834 K.	Kuşadası Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından 14 Ocak 2010 tarih ve M.09.6.KUŞ.0-13/215 sayılı tebliğe konu "yapı kullanım izin belgesi ve yapı ruhsatının iptaline ilişkin 13 Ocak 2010 tarihli tutanak" ile bu hususa ilişkin idari işlemin iptali	==	Mahkeme tarafından 6 Mayıs 2011 tarihinde davanın reddine karar verilmiştir. Karar temyiz edilmiş olup; temyiz incelemesi devam etmektedir.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Kuşadası Belediyesi	Aydın 1. İdare Mahkemesi 2010/1000 E. 2011/835 K.	T.C. Kuşadası Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından 18 Haziran 2010	==	Mahkeme tarafından 6 Mayıs 2011 tarihinde davanın reddine karar verilmiştir. Karar Ege Liman İşletmeleri tarafından yürütmeyi durdurma ve murafaa talepli olarak temyiz edilmiştir.

			tarih ve M.09.6.KUŞ.0-13/4930 sayılı tebliğe konu "17 Haziran 2010 tarihli yapı tatil zaptı" ile bu hususa ilişkin idari işlemin iptali, Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin 2010/96 E. sayılı dosyasının bekletici mesele yapılması		Danıştay tarafından kararın onanmasına karar verilmiş olup; Ege Liman İşletmeleri tarafından karar düzeltme talebinde bulunulmuştur.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Kuşadası Belediyesi	Aydın 1. İdare Mahkemesi 2010/1981 E.	T.C. Kuşadası Belediyesi Encümenin 3194 sayılı İmar Kanunu 32. Maddesi yarınca Ege Liman İşletmeleri'ne ait yapıların aykırı kısımlarının yıkımına ilişkin 18 Ekim 2010 tarih ve 2811 sayılı idari işleminin iptali	==	Mahkeme tarafından aynı tarihte idarenin ilk yazılı savunmasından sonra değerlendirilmek üzere yürütmenin durdurulmasına karar verilmiştir. TDİ tarafından dava konusu gayrimenkullerin malikinin kendileri olması hasebiyle yapı ruhsatına gerek olmadığından bahisle Ege Liman İşletmeleri yanında davaya katılma talebinde bulunulmuştur. Mahkeme tarafından TDİ'nin müdahale talebi kabul edilmiştir. Yeni imar planları mahkemeye ibraz olunmuştur. Mahkeme tarafından 30 Mart 2012 tarihinde davanın reddine karar verilmiştir. Karar Ege Liman İşletmeleri tarafından yürütmeyi durdurma ve murafaa talepli olarak temyiz edilmiştir. Danıştay tarafından yerel mahkeme kararının Ege Liman İşletmeleri lehine bozulmasına karar verilmiştir. Davalı idare ve fer'i müdahiller tarafından karar düzeltme talebinde bulunulmuştur. Danıştay 28 Ocak 2015 tarihinde karar düzeltme isteminin reddine karar vermiştir.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Kuşadası Belediyesi	Aydın 1. İdare Mahkemesi 2011/992 E.	T.C. Kuşadası Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından 30 Mart 2011 tarih ve M.09.6.KUŞ.0-13.755.04/1946-3885 sayılı tebliğe konu	==	Mahkeme tarafından 30 Mart 2012 tarihinde davanın reddine karar verilmiştir. Karar Ege Liman İşletmeleri tarafından yürütmeyi durdurma ve murafaa talepli olarak temyiz edilmiştir. Danıştay tarafından yürütmeyi durdurma talebi reddedilmiş olup; temyiz incelemesi devam etmektedir.

			“yapı ruhsatı talebinin reddi kararı” ile bu hususa ilişkin idari işlemin iptali		
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Kuşadası Belediyesi	Aydın 1. İdare Mahkemesi 2011/1651 E.	T.C. Kuşadası Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından 13 Temmuz 2011 tarih ve M.09.6.KUŞ.0-13.310.99/5018-10194 sayılı tebliğe konu “tahliye ve yıkım” ile bu hususa ilişkin idari işlemin iptali	==	Mahkeme tarafından 30 Mart 2012 tarihinde davanın reddine karar verilmiştir. Karar Ege Liman İşletmeleri tarafından yürütmeyi durdurma ve murafaa talepli olarak temyiz edilmiştir. Danıştay tarafından yerel mahkeme kararının Ege Liman İşletmeleri lehine bozulmasına karar verilmiştir. Davalı idare tarafından karar düzeltme talebinde bulunulmuştur. Danıştay karar düzeltme talebinin reddine karar vermiştir. Dosya Aydın 1. İdare Mahkemesine geri gönderilecek olup Aydın 1. İdare Mahkemesi, Danıştay'ın bozma kararı uyarınca yeniden yargılama yapacaktır.
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	1) T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 2) Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü	Aydın 1. İdare Mahkemesi 2014/222	Anayasa Mahkemesi'nin 6 Haziran 2013 gün ve 2013/22 Esas, 2013/73 Karar sayılı kararı uyarınca 49 yıla uzatılmasına ilişkin Ege Liman İşletmeleri talebinin reddine ilişkin işlemin iptali	==	Dava esastan reddedilmiştir. 9 Ocak 2015 tarihinde temyiz edildi. Temyiz Danıştay 10. Daire 2015/393E. sayılı dosyaya kaydedilmiştir.
Bodrum Liman İşletmeleri Tarafından Açılmış Davalar					
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	Muğla 1. İdare Mahkemesi 2014/220 E	Anayasa Mahkemesi'nin 6 Haziran 2013 gün ve 2013/22 Esas, 2013/73 Karar sayılı kararı uyarınca 49 yıla uzatılmasına ilişkin Bodrum Liman İşletmeleri talebinin reddine ilişkin 18 Şubat 2014 gün ve 11339 sayılı işlemin iptali	==	Dosya hâkimine havale edilmiş olup; henüz karara bağlanmamıştır.

Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	1)T.C. Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü 2)Bodrum Kaymakamlığı	Muğla 1. İdare Mahkemesi 2014/890 E (Eski 2014/331 E)	Anayasa Mahkemesi'nin 6 Haziran 2013 gün ve 2013/22 Esas, 2013/73 Karar sayılı kararı uyarınca 49 yıla uzatılmasına ilişkin şirket talebinin zımnen reddine ilişkin işlemin iptali	==	Dosya hâkimine havale edilmiş olup; henüz karara bağlanmamıştır.
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.	1) T.C. Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü 2)Bodrum Kaymakamlığı	Muğla 1. İdare Mahkemesi 2014/891 E (Eski 2014/331 E)	Bodrum Yolcu İskelesi Projesi Uygulama Sözleşmesinin süresinin Anayasa Mahkemesi'nin 6 Haziran 2013 gün ve 2013/22 Esas, 2013/73 Karar sayılı kararı uyarınca 49 yıla uzatılmasına ilişkin Bodrum Liman İşletmeleri talebinin zımnen reddine ilişkin işlemin iptali	==	Dosya hâkimine havale edilmiş olup; henüz karara bağlanmamıştır. Yukarıdaki üç dosya arasında bağlantı bulunmaktadır.

Global Liman Aleyhine Açılmış Davalar

Global Ports Investment s Plc.	Global Liman İşletmeleri A.Ş.	Ankara 3. Fikri ve Sınai Haklar Hukuk Mahkemesi 2014/238 E.	"Global Ports+Şekil" markası ile ilgili olarak, markanın tescil başvurusuna yapılan itirazın Türk Patent Enstitüsü tarafından nihai olarak reddi işleminin iptali	==	Davacı tarafından sunulan delillerin Türkçe tercümelerinin sunulması için davacı tarafa kesin süre vermiş olup, bu sürenin bitiminden itibaren dosya bilirkişi incelemesi için bilirkişi heyetine tevdi edilecektir.
Global Ports Investment s Plc.	Global Liman İşletmeleri A.Ş.	Ankara 2. Fikri ve Sınai Haklar Hukuk Mahkemesi 2014/104 E.	"Global Liman İşletmeleri+Şekil" markası ile ilgili olarak, markanın tescil başvurusuna yapılan itirazın Türk Patent Enstitüsü tarafından nihai olarak reddi işleminin iptali	==	Bilirkişi raporu taraflara tevdi edilmiş olup, Global Liman lehine olan bu rapora süresi içinde Global Liman beyanda bulunmuştur.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Tarafından Açılmış Davalar

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri	1) T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 2) Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü	Antalya 3. İdare Mahkemesi 2014/492 E	Anayasa Mahkemesi'nin 6 Haziran 2013 gün ve 2013/22 Esas, 2013/73 Karar sayılı kararı uyarınca 49 yıla uzatılmasına ilişkin Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri talebinin reddine ilişkin işlemin iptali	==	Henüz karara bağlanmamıştır.
------------------------------------	---	---------------------------------------	---	----	------------------------------

Davalar

Yukarıda belirtilen davalara ilişkin açıklamalar aşağıda yer almaktadır.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın Özelleştirilmesine yapılan itiraz

1995 yılında Öİ otuz yıllık bir süre için işletme haklarını vererek Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı özelleştirmeye karar vermiştir. Bu haklar için 21 Şubat 2003 tarihinde bir ihale düzenlenmiş ve 4 Mart 2003 tarihinde Öİ, toplam bedel olarak 36,0 milyon ABD Doları tutarındaki en yüksek teklifiyle Limaş A.Ş.'nin bu ihaleyi kazandığını açıklamıştır. Ancak Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun en yüksek teklifi veren Limaş A.Ş.'nin ihale şartnamesi kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmemesi ya da işletme hakkı devri sözleşmesini imzalamaktan imtina etmesi halinde Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nı otuz yıl süresince işletme hakkının RCCL, Avrasya Yatırım Holding A.Ş. ve Ege Ticaret Ltd.'den oluşan bir konsorsiyum olan ikinci en yüksek teklifi verene verilmesine karar verdiği 2003/17 sayılı ve 28 Nisan 2003 tarihli kararına dayanılarak ve bu karara açıkça atıfta bulunularak, Öİ ve TDİ ile 2 Temmuz 2003 tarihinde işletme haklarının devri sözleşmesinin imzalanması suretiyle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirilmiş ve liman işletme hakları Ege Liman İşletmeleri tarafından iktisap edilmiştir. Ege Liman İşletmeleri ihale sürecindeki en yüksek ikinci teklifi vermiş ve Öİ, en yüksek teklif verenin yükümlülüklerini ifa etmemesi nedeniyle bu ihaleye konu hakları Ege Liman İşletmeleri'ne vermiştir.

Limaş A.Ş.'nin pay sahiplerinden olan Nilgün Ögünçlü, Aydın 1. İdare Mahkemesi'nde Öİ aleyhine Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın Ege Liman İşletmeleri'ne ihale edilmesine ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından verilen onayın iptali istemiyle dava açmıştır. Aydın 1. İdare Mahkemesi, Limaş A.Ş. ortağı olan Nilgün Ögünçlü'nün taleplerini reddettikten ve karar temyiz edildikten sonra, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ihalesini 2 Haziran 2010 tarihinde iptal etmiştir.

13 Eylül 2010 tarihinde, Öİ, Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin kararı aleyhine Danıştay'a temyiz başvurusunda bulunmuştur. Aynı tarihte Ege Liman İşletmeleri de davaya müdahil olarak eklenmesini talep ederek Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin ihalenin iptali hakkındaki kararına karşı Danıştay'a temyiz başvurusunda bulunmuştur. Danıştay, Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ihalesinin iptaline ilişkin kararını 8 Mart 2011 tarihinde onamıştır. Öİ ve Ege Liman İşletmeleri, bu karara ilişkin olarak karar düzeltme başvurusunda bulunsada, bu başvuru Danıştay 13. Dairesi tarafından 21 Mart 2014 tarihinde reddedilmiş ve Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin kararı aynı tarihte kesinleşmiştir.

Aydın 1. İdare Mahkemesi kararının kesinleşmesi nedeniyle, Öİ, 21 Mart 2014 tarihi itibarıyla mahkemenin kesinleşmiş kararını uygulamakla yükümlü durumdadır.

Uygulamada, Öİ'nin ihale onaylarının iptaline ilişkin kararları "ifa imkânsızlığı" nedeniyle icra etmediği birçok durum bulunmakta olup, bunlara örnek olarak ihaleyi kazananın ihalenin konusuna çok büyük yatırım yapması nedeniyle ihale konusunun ihalenin kazanılmasından önceki haline iade edilemeyecek olduğu durumlar gösterilebilir. Bugüne kadar, USAŞ ve ÇİTOSAN gibi özelleştirmeleri iptal eden mahkeme kararları, idari işlem ya da sair benzer yasal dayanak bulunmamasına rağmen uygulanmamıştır. Global Liman yönetimi, özelleştirilen bir varlığın ilgili ihale sürecine itiraz edilmesi sonucunda devlete iade edildiği herhangi bir örnekten haberdar değildir.

Diğer yandan, 2011’de aldığı bir kararla Bakanlar Kurulu, özelleştirme işlemlerinin bir sonucu olarak nihai devir sözleşmeleri uyarınca tamamlanan ve pratikteki ifa imkânsızlığı nedeniyle geri dönüşü imkânsız bazı özelleştirme işlemlerinin iptal edilmesi için verilen mahkeme kararlarını icra etmemeye karar vermiş olup bu kararlar Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş., Eti Alüminyum A.Ş., SEKA Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş., Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmelerine ilişkin iptal kararlarını da kapsamaktadır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu, geçmişteki yaklaşımıyla tutarlı bir şekilde, 7 Ağustos 2014 tarihinde aldığı kararda, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’nın iadesini talep etmek için herhangi bir işlem yapılmasını karara bağlamıştır.

2014 yılında alınan karardan sonra Geçici Madde 26, 11 Eylül 2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Geçici Madde 26, Öİ’nin 11 Eylül 2014 tarihinden en az 5 yıl önce nihai devri tamamlanan özelleştirilmiş varlıkların iadesi için herhangi bir işlem yapamayacağı düzenlenmektedir.

Öİ, Geçici Madde 26’nın kanunlaştırılması üzerine, 17 Eylül 2014 tarihinde Ege Liman İşletmeleri’ne 31388994-102 S K009 / 6534 sayılı teyit yazısını yazarak, Öİ’nin, 2014 yılında aldığı kararına ve Geçici Madde 26’ya dayanarak, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirilmesinin iptali hakkındaki mahkeme kararlarının icrası için herhangi bir işlem yapmayacağını teyit ettiğini belirtmiştir. Öİ aynı yazıda ayrıca Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’nın Öİ’ye iadesi için dava açmayacağını teyit ederek işletme haklarının devri sözleşmesi uyarınca Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’ni işletmeye devam etmesini Ege Liman İşletmeleri’ne bildirmiştir.

Ana muhalefet partisi olan CHP, Geçici Madde 26’nın iptali için Anayasa Mahkemesi’nde bir dava açmıştır. 2 Ekim 2014 tarihinde Anayasa Mahkemesi Geçici Madde 26’yı iptal etmeye karar vermiş ve gerekçeli karar 1 Ocak 2015 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanmış ve bu karar yayımlanma tarihinden itibaren geçerli hale gelmiştir.

Öİ, Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’nın özelleştirmesini onaylayan kararını iptal eden mahkeme kararını icra etmeme düşüncesindedir. Özelleştirme davasının davacılarının Öİ’nin ret kararını iptal etmek üzere idare mahkemelerinde başka bir dava açarak itiraz etme ihtimalleri bulunmaktadır. Ancak Öİ, 2011 Kararı ve 2014 Kararının hâlen geçerli ve yürürlükte olduğu gibi başka bazı iddialarda bulunabilir ve iptal edilen hükmün yasalastığı anda Ege Liman İşletmeleri’nin özelleştirilmesini geçerli kıldığını ve bu hükmün Anayasa Mahkemesi tarafından iptalinin geçmişe etkili olamayacağını iddia edebilir.

Anayasa Mahkemesi’nin Geçici Madde 26’nın iptaline ilişkin 2 Ekim 2014 tarihli kararına rağmen, Grup, Öİ’nin Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı özelleştirmesinin iptali hakkındaki mahkeme kararını icra etmeyeceğine ya da Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’nın Öİ’ye iade edilmesi için dava açmayacağına ilişkin teyit yazısındaki açık beyanına ve Ege Liman İşletmeleri’ne Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’ni işletme haklarının devri sözleşmesi uyarınca işletmeye devam etmesini bildirmesine dayanarak, Öİ’nin herhangi bir işlem yapmamasını beklemektedir.

Ege Liman İşletmeleri, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’nın özelleştirilmesine ilişkin ihaleyi onaylayan Özelleştirme Yüksek Kurulu kararının iptalinden kaynaklanan zararlarının tazmini için dava açabilir. Bu dava, Öİ aleyhine açılacaktır. Mahkeme kararıyla iptal edilen idari işlemlerden kaynaklanan tazminat taleplerinde, idari mahkemeler gerçekleşen zararlara ilişkin talepleri kabul etmektedir. Ege Liman İşletmeleri’nin yatırımlarına ilişkin zararlarının, diğer bir deyişle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı hakkındaki imtiyaz için Öİ’ye ödenen meblağın, yeni inşa edilen binalara ve diğer yapılara ilişkin meblağların ve Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’na yapılan diğer yatırımların tazminine karar verilebilir. İmtiyazın geri kalan süresine uygun olarak, Ege Liman İşletmeleri Öİ’ye ödediği meblağın faizini ve yoksun kaldığı kârı da talep edebilir. Özelleştirilen varlığın ilgili idareye iade edilmesine ilişkin daha önce gerçekleşmiş bir örnek bulunmaması nedeniyle (ki bu durum Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı’nın Grup’ta kalacağına dair Grup’un inancını güçlendirmiştir) Global Liman, tazminat hakkında açık yol gösterici ilkeler sunabilecek bu tür bir tazminat davasından haberdar değildir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İmar Planına İtiraz

1 Haziran 2006 tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, yeni Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İmar Planını onaylamıştır. 3 Ekim 2006 tarihinde, biri Limaş A.Ş. hissedarlarından Nilgün

Öğünçlü olan Kuşadası Belediye Meclisinin iki üyesi Danıştay'da Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskân Bakanlığı aleyhine dava açarak Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İmar Planının iptal edilmesini talep etmiştir. 9 Kasım 2009 tarihinde, Danıştay Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İmar Planını iptal etmiştir. Ege Liman İşletmeleri bu kararı temyiz etmiş, ancak Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu, diğer bir deyişle Danıştay'ın bir üst kurulu, iptal kararını 14 Mart 2013 tarihinde onamıştır. Ege Liman İşletmeleri bu karara karşı 11 Ekim 2013 tarihinde karar düzeltme başvurusunda bulunmuş olup, karar düzeltme incelemesi devam etmektedir.

Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı İmar Planının Danıştay tarafından iptal edilmesinden sonra, Kuşadası Belediyesi bu plan uyarınca vermiş olduğu inşaat ruhsatını ve yapı kullanım ruhsatını iptal etmiştir. Ege Liman İşletmeleri 14 Ocak 2010 tarihinde Kuşadası Belediyesi'nden kendisinin elinde olan inşaat ve yapı kullanım ruhsatlarının iptal edildiğini belirten bir ihbar almıştır.

Ege Liman İşletmeleri, 25 Ocak 2010 tarihinde Aydın 1. İdare Mahkemesinde Kuşadası Belediyesi'ne karşı bir dava açarak, Belediyenin inşaat ve yapı kullanım ruhsatlarının iptaline ilişkin kararının iptalini talep etmiştir. 28 Ocak 2010 tarihinde, Aydın 1. İdare mahkemesi Ege Liman İşletmeleri'nin inşaat ve yapı kullanım ruhsatlarının iptali hakkında yürütmeyi durdurma kararı vermiştir. Ancak Aydın 1. İdare Mahkemesi nihayetinde davayı 6 Mayıs 2011 tarihinde reddetmiş ve Ege Liman İşletmeleri bu kararı yürütmeyi durdurma talebiyle temyiz etmiştir. Danıştay, yürütmeyi durdurma talebini 17 Ağustos 2011 tarihinde ve temyiz başvurusunu 20 Şubat 2014 tarihinde reddederek Aydın 1. İdare Mahkemesi kararını onamıştır. Ege Liman İşletmeleri, karar düzeltme başvurusunda bulunmuş olup, dava hâlen devam etmektedir.

Kuşadası Belediyesi, 18 Haziran 2010 tarihinde bir yapı tatil zaptı göndererek Ege Liman İşletmeleri'nin 1 Haziran 2006 tarihli imar planına göre binalarda değişiklik yapmasını engellemiştir. Bu kararın iptali için açılan davada Aydın 1. İdare Mahkemesi davayı reddetmiş ve Ege Liman İşletmeleri ve TDİ bu kararı temyiz etmişlerdir. Dava hâlen Danıştay'da görülmektedir ve hâlihazırda yürütmeyi durdurma kararı bulunmamaktadır. Danıştay, temyizi talebini reddetmiş ve Aydın 1. İdare Mahkemesi kararını 20 Şubat 2014 tarihinde onamıştır. Ege Liman İşletmeleri karar düzeltme başvurusunda bulunmuş ve karar düzeltme incelemesi hâlen devam etmektedir.

Kuşadası Belediyesi, 18 Ekim 2010 ve 13 Temmuz 2011 tarihlerinde, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nda 2004 yılından önceki imar planına uygun olmayan binaların sırasıyla yıkılması ve tahliye edilmesi gerektiğine karar vermiştir. Ege Liman İşletmeleri, bu iki işlem için Aydın 1. İdare Mahkemesi'nde Kuşadası Belediyesi aleyhine iki ayrı dava açarak Kuşadası Belediyesi'nin ilgili kararlarının iptal edilmesini talep etmiştir. Aydın 1. İdare Mahkemesi davaları 30 Mart 2012 tarihinde reddetmiştir. Ege Liman İşletmeleri kararı temyiz etmiş ve Danıştay temyizi kabul ederek, söz konusu zamanda geçerli olan imar planlarına uygun olarak inşa edilen bina ve yapıların bedelleri sahiplerine ödenmeden yıkılamayacakları gerekçesiyle Aydın 1. İdare Mahkemesinin kararını 20 Şubat 2014 tarihinde bozmuştur. Kuşadası Belediyesi bu karara ilişkin olarak karar düzeltme başvurusunda bulunmuş olup Danıştay 28 Ocak 2015 tarihinde karar düzeltme isteminin reddine karar vermiştir; tahliye ile ilgili davada ise, Danıştay 24 Aralık 2014 tarihinde karar düzeltmenin reddine karar vermiştir.

Öte yandan, yeni bir imar planı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın eski adı) tarafından 28 Ekim 2010 tarihinde onaylanmıştır. 28 Ekim 2010 tarihinde Kuşadası Belediyesi tarafından bu imar planının iptali talebiyle Danıştay nezdinde dava açmıştır. Danıştay'ın 6. Dairesi imar planının yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir.

Ege Liman İşletmeleri yürütmenin durdurulması kararını temyiz etmiş ve Danıştay itirazı kabul edip yürütmenin durdurulması kararını kaldırmıştır. Geçici Madde 26'nın Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesinin ardından, Kuşadası Belediyesi, Danıştay'ın yürütmenin durdurulması talebine ilişkin vermiş olduğu ret kararına itiraz etmiş ve Danıştay davacının bu talebini kabul etmiş ve sözü edilen gelişmeler ışığında yürütmenin durdurulmasının gözden geçirilip hususta yeniden karar verilmesini belirtmiştir. Danıştay'ın 6. Dairesi bu hususu yeniden gözden geçirmiş ve 15 Ekim 2014 tarihinde yürütmenin durdurulması kararı vermiştir. Ege Liman İşletmeleri bu karara itiraz etmiş ve yürütmenin durdurulmasının kaldırılmasını talep etmiştir. Dava görülmeye devam etmektedir.

Nilgün Öğünçlü ve ortakları Danıştay'da dava açmış ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın eski adı) 31 Ocak 2011 tarihli imar planının iptalini talep etmişlerdir. Dosya

Danıştay'ın 6. Dairesi tarafından incelenmiş ve 15 Ekim 2014 tarihinde yürütmenin durdurulması kararı verilmiştir. Dava görülmeye devam etmektedir.

31 Ocak 2011 tarihli imar planına rağmen, Kuşadası Belediyesi 13 Temmuz 2011 tarihinde Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın tahliye edilmesine karar vermiştir. Ege Liman İşletmeleri, bu karara karşı Aydın 1. İdare Mahkemesinde dava açmıştır. Aydın 1. İdare Mahkemesi Ege Liman İşletmeleri'nin davasını 30 Mart 2012 tarihinde reddetmiş, Danıştay Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin kararını 20 Şubat 2014 tarihinde bozmuş ve Kuşadası Belediyesi bu karara ilişkin olarak 14 Nisan 2014 tarihinde karar düzeltme başvurusunda bulunmuştur ve Danıştay Aydın 1. İdare Mahkemesi'nin kararını bozmuştur. Davalı karar düzeltme talebinde bulunmuştur. Danıştay Kuşadası Belediyesi'nin karar düzeltme talebini reddetmiştir.

(i) İmar planı davalarının Ege Liman İşletmeleri aleyhine karara bağlanması, diğer bir deyişle ilgili imar planlarının iptal edilmesi veya Kuşadası Belediyesi kararlarının onanması, (ii) yeni bir imar planının uygulanmaması ve (iii) ilgili binaların ve yapıların bedellerinin gereğince Ege Liman İşletmeleri'ne ödenmesi halinde, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'ndaki yolcu gemisi limanı bazı ticari faaliyetleri yapı tatil zaptı, ruhsatların iptali ve bazı bina ve yapıların yıkılması nedeniyle sona erebilir. Kuşadası Belediyesi, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesi iptalleri sebebiyle Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'na ilişkin işyeri açma ve çalışma ruhsatını 31 Ocak 2014 tarihinde iptal etmiştir. İmar planı ile alakalı karar ve uyuşmazlıklara dayanan bu iptal kararı daha sonra, Kuşadası Belediyesi tarafından söz konusu işyeri açma ve çalışma ruhsatının Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı'nın yolcu limanı faaliyetleri ile alakalı olması sebebiyle yanlışlıkla iptal edildiği ve işyeri açma ve çalışma ruhsatının iptalinin yanlış olması gerekçesi ile 5 Ocak 2015 tarihinde kaldırılmıştır ve işyeri açma ve çalışma ruhsatının hala geçerli olduğu belirtilmiştir. Alışveriş merkezinin yıkılması, bu alışveriş merkezinde faaliyette bulunan üçüncü kişilerin Ege Liman İşletmeleri'nden tazminat talep etmelerine yol açabilir. Ege Liman İşletmeleri'nin gelirleri, alışveriş merkezi faaliyetlerinin askıya alınması nedeniyle de azalacaktır.

Ege Liman İşletmeleri, yakın bir geçmişte Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı binaları için çıkartılacak yeni bir imar planı hakkında Kuşadası Belediyesi ile sözlü bir mutabakata varmıştır ve bu imar planının Bakanlık tarafından yakında onaylanması beklenmektedir. Bu imar planının çıkartılması halinde, yukarıda belirtilen davalarda Ege Liman İşletmeleri aleyhine karar verilmesinin, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı yeni bir imar planı kapsamında olacağından, uygulamada herhangi bir etkisinin olmayacağı tahmin edilmektedir.

Creuers, Cadiz Yolcu Terminali ihalesine ilişkin verilmiş kararın iptali

Creuers, 2013 yılında Cadiz Yolcu Terminal'inde bulunan rıhtımın işletilmesi ve ikinci bir rıhtımın inşası için imtiyaz hakkı verilmesine ilişkin ihalede teklif vermiştir. 29 Haziran 2013 tarihinde, Cadiz Liman İdaresi, Cadiz Cruise Terminal, S.L.'nin ihaleyi kazandığını açıklamıştır. Creuers, İspanyol mahkemeleri nezdinde bu ihale kararına karşı dava açmış ve Cadiz Cruise Terminal, S.L.'nin ihaleye katılmak için gerekli yasal koşulları yerine getirmediğini ve karar verme sürecinde usulî noksanlıkların bulunduğunu ileri sürmüştür. Davaya ilişkin en son dava duruşması 18 Şubat 2015 tarihinde gerçekleşmiş ve Creuers'in iddiaları yargılama sürecinde değerlendirilecektir.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri'nin işletme haklarının uzatılmasına yönelik başvuruları

6 Haziran 2013 tarihinde, Anayasa Mahkemesi, 4706 sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un, Türkiye Cumhuriyeti Hazine Müsteşarlığı'na ait olan gayrimenkulleri ya da kıyı tesislerini bir aynı hakka veya Özelleştirme Kanunu gibi özel bir kanun uyarınca bir kullanım ruhsatına dayanarak kullanan yatırımcıların ilgili idari makamlara işletme haklarının uzatılması için başvuruda bulunmalarını engelleyen 8. maddesini iptal etmiştir. Anayasa Mahkemesi'nin bu hükmü iptal etmesinden sonra, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri; Port Akdeniz-Antalya Limanı, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ve Bodrum Yolcu Limanı'na ilişkin işletme haklarının uzatılması için ilgili makamlara başvurmuşlardır.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri tarafından yapılan bu başvurular ilgili makamlarca reddedilmiştir. Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri, Ege Liman İşletmeleri ve Bodrum Liman İşletmeleri, ilgili ret kararlarının iptali ve liman işletme haklarının

uzatılması için yetkili idare mahkemelerinde dava açmışlardır. Bu taleplerin elde edilmesi halinde, Port Akdeniz-Antalya Limanı, Ege Ports-Kuşadası Yolcu Limanı ve Bodrum Yolcu Limanı hakkındaki işletme hakları, her liman için başlangıç tarihinden itibaren 49 yıla uzatılabilir. Ege Liman İşletmeleri'nin açmış olduğu dava reddedilmiş olup, temyiz talebi üzerine dava Danıştay incelemesindedir.

Diğer davalar

“Global Ports” ve “Global Liman İşletmeleri” markalarının Global Liman adına tesciline yönelik olarak yapılan başvurulara, Global Ports Investments PLC itirazda bulunmuştur. Ancak Türk Patent Enstitüsü itirazı reddetmiş ve her iki marka da Global Liman adına tescil edilmiştir. Global Ports Investments PLC, her iki marka tescilinin de iptali amacıyla Ankara Fikri ve Sınai Haklar Mahkemesinde iki dava açmıştır. Her iki dava da hâlihazırda devam etmektedir. Global Liman yönetimi, bu davaların aleyhe sonuçlanmasının Grup'un finansal pozisyonu veya beklentileri üzerinde ciddi bir etkisi olacağını tahmin etmemektedir.

Toplamda yaklaşık 1.000.000 TL tutarındaki kira alacaklarına ilişkin Ege Liman İşletmeleri aleyhine devam eden davalar bulunmaktadır. Bu davalar, yukarıda açıklanan imar planı davasından sonra kira sözleşmeleri Ege Liman İşletmeleri tarafından sona erdirilen kiracıların taleplerine ilişkindir. Bunun sonucunda, kiracılar dava açarak kira sözleşmelerinin feshine ilişkin olarak tazminat talep etmişlerdir. Bu davaların önemli bir kısmı mahkemece reddedilmiş ve Yargıtay tarafından bu ret kararları onanmış olup karar düzeltme incelemeleri hâlen devam etmektedir ve bu davalar için herhangi bir önlem alınmamıştır.

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin taraf olduğu ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri aleyhine sonuçlanabilecek birtakım davalar devam etmektedir. Bu davalar, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin genelde liman faaliyetlerinden kaynaklanan ticari alacaklarının tahsiline yönelik olan ve Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin davalı veya davacı sıfatını taşıdığı davaları, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri aleyhine açılmış iş hukukuyla alakalı davaları ve bazı idari işlemlerin iptali için Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri tarafından açılmış davaları kapsamakta olup, bu davalardan hiçbiri Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin liman faaliyetleri için ciddi bir risk ya da önemli bir finansal borç teşkil etmemektedir.

24. İHRAÇ VE HALKA ARZ EDİLECEK PAYLARA İLİŞKİN BİLGİLER

24.1. İhraç ve halka arz edilecek paylar ile ilgili bilgi:

Sermaye artırımını yoluyla halka arz edilecek paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Grubu	Nama/ Hamiline Olduğu	İmtiyazlar	Pay Sayısı	Pay Sayısının Grup Pay Sayısına Oranı (%)	Bir Payın Nominal Değeri (TL)	Toplam (TL)	Sermayeye Oranı* (%)
-	Nama	Yoktur	23.746.900	-	1,00	23.746.900	26,39

*Artırım sonrası sermaye tutarına oranı

Ortak satışı yoluyla halka arz edilecek paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Grubu	Nama/ Hamiline Olduğu	İmtiyazlar	Pay Sayısı	Pay Sayısının Grup Pay Sayısına Oranı (%)	Bir Payın Nominal Değeri (TL)	Toplam (TL)	Sermayeye Oranı* (%)
-	Nama	Yoktur	9.000.000	-	1,00	9.000.000	10,00

*Artırım sonrası sermaye tutarına oranı

Ek satış kapsamında mevcut paylardan halka arz edilecek paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Grubu	Nama/ Hamiline Olduğu	İmtiyazlar	Pay Sayısı	Pay Sayısının Grup Pay Sayısına Oranı (%)	Bir Payın Nominal Değeri (TL)	Toplam (TL)	Sermayeye Oranı* (%)
-	Nama	Yoktur	4.912.035	-	1,00	4.912.035	5,46

*Artırım sonrası sermaye tutarına oranı

Halka arz, Şirket'in çıkarılmış sermayesinin 66.253.100 TL'den 90.000.000 TL'ye artırılması nedeniyle çıkarılan toplam 23.746.900 TL nominal değerli payların ve mevcut pay sahibinin sahip olduğu 9.000.000 TL olmak üzere toplam 32.746.900 TL nominal değerli paylarının halka arz edilmesi suretiyle gerçekleştirilecektir. Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde, Global Yatırım Holding A.Ş.'ye ait 4.912.035 TL nominal değerli ve toplamda halka arz edilen payların %15'ine tekabül eden payların, dağıtımına tabi tutulacak toplam pay miktarına eklenmesi planlanmaktadır.

Halka arza konu payların herhangi bir imtiyazı bulunmamaktadır.

24.2. Payların hangi mevzuata göre oluşturulduğu:

Global Liman'ın merkezi Türkiye'de bulunmaktadır ve Global Liman Türkiye Cumhuriyeti Kanunlarına tabidir. Halka arz edilecek paylar Sermaye Piyasası Mevzuatı kapsamında oluşturulmuştur.

24.3. Payların kaydedilip kaydedilmediği hakkında bilgi:

Ortaklığımız payları, kaydedilme esasları çerçevesinde MKK nezdinde kaydi olarak tutulmaktadır.

24.4. Payların hangi para birimine göre ihraç edildiği hakkında bilgi:

Paylar Türk Lirası cinsinden satışa sunulacaktır.

24.5. Kısıtlamalar da dâhil olmak üzere paylara ilişkin haklar ve bu hakları kullanma prosedürü hakkında bilgi:

Halka arz edilen paylar maliklerine çeşitli haklar tanımaktadır. Halka arz edilen payların sahip olduğu haklar aşağıda yer almaktadır.

Genel Kurula Davet ve Katılma Hakkı

Esas Sözleşme'nin 16. maddesi uyarınca, genel kurul toplantısına ilişkin toplantı ilanı, toplantı tarihinden en az üç (3) hafta önce yapılır. Toplantı ilanları için TTK'ya, Kurul düzenlemelerine ve Şirket Esas Sözleşmesi'ndeki hükümlere uyulur.

Genel Kurul toplantı ilanları, mevzuat ile öngörülen usullerin yanı sıra, mümkün olan en fazla sayıda pay sahibine ulaşmayı sağlayacak, elektronik haberleşme dâhil, her türlü iletişim vasıtasıyla TTK, SPKn ve ilgili diğer mevzuat hükümleri dikkate alınarak yapılır.

Genel kurula katılma ve oy kullanma hakkı, pay sahibinin paylarını herhangi bir kuruluş nezdinde depo etmesi şartına bağlanamaz. Payları kayden izlenen halka açık ortaklıkların genel kurul toplantılarına, yönetim kurulu tarafından MKK'dan sağlanan pay sahipleri listesi dikkate alınarak oluşturulan hazır bulunanlar listesinde adı yer alan pay sahipleri katılabilir. Bu listede adı bulunan hak sahipleri kimlik göstererek genel kurula katılırlar.

Şirkete ait ilanlar ile genel kurul toplantı ilanları, mevzuat ile öngörülen usullerin yanı sıra, mümkün olan en fazla sayıda pay sahibine ulaşmayı sağlayacak, elektronik haberleşme dâhil, her türlü iletişim vasıtasıyla TTK, SPKn ve ilgili diğer mevzuat hükümleri dikkate alınarak ilan edilir.

Oy Hakkı

Esas Sözleşme'nin 14. maddesi uyarınca, olağan ve olağanüstü Genel Kurul toplantılarında hazır bulunan pay sahiplerinin ve vekillerinin her pay için bir oy hakkı olacaktır. Genel Kurul toplantılarında pay sahipleri kendilerini diğer pay sahipleri ve hariçten tayin edecekleri vekil vasıtasıyla temsil ettirebilirler. Şirkete pay sahibi olan vekiller kendi oylarından başka temsil ettikleri pay sahibinin sahip olduğu oyları kullanmağa yetkilidirler. Kurul'un vekâleten oy kullanılmasına ilişkin düzenlemesine uyulacaktır. Vekaletnamelerin şeklini SPKn ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak Yönetim Kurulu tayin ve ilan eder.

TTK'nın 432. maddesi uyarınca:

- 1) Bir pay, birden çok kişinin ortak mülkiyetindeyse, bunlar içlerinden birini veya üçüncü bir kişiyi, genel kurulda paydan doğan haklarını kullanması için temsilci olarak atayabilirler.
- 2) Bir payın üzerinde intifa hakkı bulunması halinde, aksi kararlaştırılmamışsa, oy hakkı, intifa hakkı sahibi tarafından kullanılır. Ancak, intifa hakkı sahibi, pay sahibi menfaatlerini hakkaniyete uygun bir şekilde göz önünde tutarak hareket etmemiş olması dolayısıyla pay sahibine karşı sorumludur.

TTK'nın 434. maddesi uyarınca:

- 1) Pay sahipleri, oy haklarını genel kurulda, paylarının toplam itibari değeriyle orantılı olarak kullanır. TTK'nın 1527. maddesinin beşinci fıkrası hükmü saklıdır.
- 2) Her pay sahibi sadece bir paya sahip olsa da, en az bir oy hakkını haizdir. Şu kadar ki, birden fazla paya sahip olanlara tanınacak oy sayısı esas sözleşmeyle sınırlandırılabilir.
- 3) Şirket'in finansal durumunun düzeltilmesi sırasında payların itibari değerleri indirilmişse payların indiriminden önceki itibari değeri üzerinden tanınan oy hakkı korunabilir.

4) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı halka açık olmayan anonim şirketlerde birikimli oyu bir tebliğle düzenleyebilir.

TTK'nın 435. maddesi uyarınca;

Oy hakkı, payın, kanunen esas sözleşmeyle belirlenmiş bulunan en az miktarının ödenmesiyle doğar.

TTK'nın 436. maddesi uyarınca;

1) Pay sahibi kendisi, eşi, alt ve üst soyu veya bunların ortağı oldukları şahıs şirketleri ya da hâkimiyetleri altındaki sermaye şirketleri ile şirket arasındaki kişisel nitelikte bir işe veya işleme veya herhangi bir yargı kurumu ya da hakemdeki davaya ilişkin olan müzakerelerde oy kullanamaz.

2) Şirket yönetim kurulu üyeleriyle yönetimde görevli imza yetkisini haiz kişiler, yönetim kurulu üyelerinin ibra edilmelerine ilişkin kararlarda kendilerine ait paylardan doğan oy haklarını kullanamaz.

Kârdan Pay Alma Hakkı

SPKn madde 19 ve Kâr Payı Tebliği Seri - No II-19.1 uyarınca, pay sahipleri, Şirket genel kurulu tarafından belirlenecek kâr dağıtım politikaları çerçevesinde ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak dağıtılan kardan pay alma hakkına sahiptir.

Payların Devrine İlişkin Esaslar

Borsa İstanbul A.Ş.'de işlem gören Global Liman paylarının devrinde sermaye piyasası mevzuatı esas alınır. Nama yazılı paylar, ciro ve zilyetliğin geçirilmesi ile devredilir. Yönetim Kurulu, borsada gerçekleştirilen işlemler neticesinde devredilen paylar da dâhil olmak üzere payların devrini onamaktan ve pay defterine kaydetmekten kaçınmaz.

Tasfiyeden Pay Alma Hakkı

Şirket'in sona ermesi halinde her pay sahibi, esas sözleşmede sona eren Şirket'in mal varlığının kullanılmasına ilişkin başka bir hüküm bulunmadığı takdirde, tasfiye sonucunda kalan tutara payı oranında katılır.

Esas Sözleşme'de tasfiyeden pay alma hakkına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır.

Yeni Pay Alma Hakkı

Her pay sahibi, yeni çıkarılan payları, mevcut paylarının sermaye oranına göre alma hakkına sahiptir. Kayıtlı sermaye sisteminde, çıkarılan paylar tamamen satılarak bedelleri ödenmedikçe veya satılmayan paylar iptal edilmedikçe yeni pay çıkarılamaz.

Rüçhan hakkı kullandırdıktan sonra kalan paylar, ya da rüçhan hakkı kullanımının kısıtlandığı durumlarda yeni ihraç edilen tüm paylar piyasa fiyatı ile halka arz edilir.

Bilgi Alma ve İnceleme Hakkı

Finansal tablolar, konsolide finansal tablolar, yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu, denetleme raporları ve yönetim kurulunun kâr dağıtım önerisi, genel kurulun toplantısından en az on beş gün önce, şirketin merkez ve şubelerinde, pay sahiplerinin incelemesine hazır bulundurulur. Bunlardan finansal tablolar ve konsolide tablolar bir yıl süre ile merkezde ve şubelerde pay sahiplerinin bilgi edinmelerine açık tutulur. Her pay sahibi, gideri şirkete ait olmak üzere gelir tablosuyla bilançonun bir suretini isteyebilir. Pay sahibi genel kurulda, yönetim kurulundan, şirketin işleri; denetçilerden denetimin yapılma şekli ve sonuçları hakkında bilgi isteyebilir. Bilgi verme yükümü, şirketin bağlı şirketlerini de kapsar. Verilecek bilgiler, hesap verme ve dürüstlük ilkeleri bakımından özenli ve gerçeğe uygun olmalıdır.

İptal Davası Açma Hakkı

Yönetim kurulunun kayıtlı sermaye sistemine ilişkin esaslar çerçevesinde aldığı kararlar aleyhine, genel kurul kararlarının iptaline ilişkin hükümler çerçevesinde yönetim kurulu üyeleri veya hakları ihlal edilen pay sahipleri, kararın ilanından itibaren otuz gün içinde ortaklık merkezinin bulunduğu yer ticaret mahkemesinde iptal davası açabilirler.

Kusurlarına ve durumun gereklerine göre zararlar şahsen kendilerine yükletilebildiği ölçüde yönetim kurulu üyeleri ve hazırladıkları raporlarla sınırlı olarak bağımsız denetimi yapanlar, ara dönem finansal tablolarının gerçeği dürüst bir şekilde yansıtmamasından veya mevzuat ile muhasebe ilke ve kurallarına uygun olarak düzenlenmemiş olması nedeniyle dağıtılan kâr payı avansının doğru olmamasından doğan zararlar için ortaklığa, pay sahiplerine, ortaklık alacaklılarına ve ayrıca doğrudan doğruya olmak üzere kâr payı avansının kararlaştırıldığı veya ödendiği hesap dönemi içinde pay iktisap etmiş bulunan kişilere karşı sorumludurlar.

Hukuki sorumluluk doğuran hâllerin varlığı hâlinde, pay sahipleri ve yönetim kurulu üyeleri tarafından kararın ilanından itibaren otuz gün içinde, iptal davası açılabilir. Genel kurul toplantısında hazır bulunup da karara olumsuz oy veren ve bu muhalefeti tutanağa geçirten, toplantıda hazır bulunsun veya bulunmasın, olumsuz oy kullanmış olsun ya da olmasın; çağrının usulüne göre yapılmadığını, gündemin gereği gibi ilan edilmediğini, genel kurula katılma yetkisi bulunmayan kişilerin veya temsilcilerinin toplantıya katılıp oy kullandıklarını, genel kurula katılmasına ve oy kullanmasına haksız olarak izin verildiğini ve yukarıda sayılan aykırılıkların genel kurul kararının alınmasında etkili olduğunu ileri süren pay sahipleri, kanun veya esas sözleşme hükümlerine ve özellikle dürüstlük kuralına aykırı olan genel kurul kararları aleyhine, karar tarihinden itibaren üç ay içinde iptal davası açabilirler.

Azınlık Hakları

Sermayenin en az yirmide birini oluşturan pay sahipleri, yönetim kurulundan, yazılı olarak gerektirici sebepleri ve gündemi belirterek, genel kurulu toplantıya çağırmasını veya genel kurul zaten toplanacak ise, karara bağlanmasını istedikleri konuları gündeme koymasını isteyebilirler. Pay sahiplerinin çağrı veya gündeme madde konulmasına ilişkin istemleri yönetim kurulu tarafından reddedildiği veya isteme yedi iş günü içinde olumlu cevap verilmediği takdirde, aynı pay sahiplerinin başvurusu üzerine, genel kurulun toplantıya çağırılmasına şirket merkezinin bulunduğu yerdeki asliye ticaret mahkemesi karar verebilir.

Genel kurulun özel denetim istemini reddetmesi hâlinde, sermayenin en az yirmide birini oluşturan pay sahipleri veya paylarının itibari değeri toplamı en az bir milyon Türk Lirası olan pay sahipleri üç ay içinde şirket merkezinin bulunduğu yer asliye ticaret mahkemesinden özel denetçi atanmasını isteyebilir.

Özel Denetim İsteme Hakkı

Her pay sahibi, pay sahipliği haklarının kullanılabilmesi için gerekli olduğu takdirde ve bilgi alma veya inceleme hakkı daha önce kullanılmışsa, belirli olayların özel bir denetimle açıklığa kavuşturulmasını, gündemde yer almasa bile genel kuruldan isteyebilir. Genel kurul istemi onaylarsa, şirket veya her bir pay sahibi otuz gün içinde, şirket merkezinin bulunduğu yerdeki asliye ticaret mahkemesinden bir özel denetçi atanmasını isteyebilir.

Ayrılma Hakkı

Halka açık anonim ortaklıkların birleşme, bölünme işlemlerine taraf olması, tür değiştirme veya sona erme kararı, malvarlığının tümünü veya önemli bir bölümünü devretmesi veya üzerinde bir ayni hak tesis etmesi veya kiralaması, faaliyet konusunu tümüyle veya önemli ölçüde değiştirmesi, imtiyaz öngörmesi veya mevcut imtiyazların kapsam veya konusunu değiştirmesi ile borsa kotundan çıkması, önemli kararlardır. Bu kararlara ilişkin genel kurul toplantısına katılarak, anılan kararlara ilişkin muhalefet şerhlerini toplantı tutanağına işleyen pay sahipleri açısından ayrılma hakkı doğacaktır.

Ortaklıktan Çıkarma ve Satma Hakkı

Pay alım teklifi sonucunda veya birlikte hareket etmek de dâhil olmak üzere başka bir şekilde sahip olunan payların şirketin oy haklarının Kurulca belirlenen orana veya daha fazlasına ulaşması durumunda, paya sahip olan bu kişiler açısından azınlıkta kalan pay sahiplerini şirketten çıkarma hakkı, azınlıkta kalan pay sahipleri açısından ise hâkim ortağa paylarını satma hakkı doğar. Azınlık pay sahipleri, Kurul tarafından belirlenen süre içinde, paylarının hakim ortak tarafından satın alınmasını talep edebilirler. Azınlığın satma hakkı süresi sonunda hakim ortak ise Kurul tarafından belirlenen süre içinde, satma hakkını kullanmayan azınlıkta kalan ortakların paylarının iptalini ve bunlar karşılığı çıkarılacak yeni payların kendilerine satılmasını şirketten talep edebilirler.

Bedelsiz Pay Alma Hakkı

Halka açık anonim ortaklıkların sermaye artırımlarında, bedelsiz paylar artırım tarihindeki mevcut paylara dağıtılır.

24.6. Payların ihracına ilişkin yetkili organ kararları:

Global Liman'ın 13 Mart 2015 tarih ve 170 toplantı numaralı Yönetim Kurulu kararı ile Şirket sermayesinin 66.253.100 TL'den 90.000.000 TL'ye artırılmasına, sermaye artırımı nedeniyle ihraç edilecek toplam 23.746.900 TL'ye tekabül eden paylara ilişkin olarak mevcut ortağı Global Yatırım Holding'in sahip olduğu yeni pay alma hakkının (rüşhan hakkı) tamamen kısıtlanmasına ve mevcut ortağı Global Yatırım Holding'in sahip olduğu 9.000.000 TL nominal değerli paylar ile ek satışa konu 4.912.035 TL nominal değerli paylar ile birlikte toplam 37.658.935 TL nominal değerli payların Sermaye Piyasası Kanunu ve Sermaye Piyasası Kurulu'nun ilgili tebliğ hükümleri doğrultusunda halka arz edilmesine karar vermiştir.

Şirket'in tek pay sahibi olan Global Yatırım Holding, 13 Mart 2015 tarihli ve 864 toplantı numaralı yönetim kurulu kararı ile Global Liman sermayesinde sahip olduğu 9.000.000 TL nominal değerli mevcut payların halka arzı yoluyla satılmasına ve ek talep olması durumunda 4.912.035 TL nominal değerli payların da ek satış çerçevesinde satılmasına karar vermiştir.

24.7. Halka arz edilecek paylar üzerinde, payların devir ve tedavülünü kısıtlayıcı veya pay sahibinin haklarını kullanmasına engel olacak kayıtların bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi:

Yoktur.

24.8. İhraç edilecek paylara ilişkin zorunlu pay alım teklifi, satın alma ve/veya satma haklarına ilişkin kurallar hakkında bilgi:

Halka açık ortaklıklarda yönetim kontrolünü sağlayan payların veya oy haklarının iktisap edilmesi hâlinde diğer ortakların paylarını satın almak üzere teklif yapılması zorunlu olup, halka açık anonim ortaklıkların pay sahiplerine yapılacak pay alım teklifine ilişkin esaslar Kurul'un pay alım teklifine ilişkin düzenlemelerinde yer almaktadır.

Pay alım teklifi sonucunda veya birlikte hareket etmek de dâhil olmak üzere başka bir şekilde sahip olunan payların halka açık ortaklığın oy haklarının Kurulca belirlenen orana veya daha fazlasına ulaşması durumunda, söz konusu paylara sahip olan bu kişiler açısından azınlıkta kalan pay sahiplerini ortaklıktan çıkarma hakkı doğar. Bu kişiler, Kurulca belirlenen süre içinde, azınlıkta kalan ortakların paylarının iptalini ve bunlar karşılığı çıkarılacak yeni payların kendilerine satılmasını ortaklıktan talep edebilirler. Satım bedeli, SPKn'nun 24. maddesi çerçevesinde belirlenir.

Yukarıda yer alan şartlar çerçevesinde ortaklıktan çıkarma hakkının doğduğu durumlarda, azınlıkta kalan pay sahipleri açısından satma hakkı doğar. Bu pay sahipleri Kurulca belirlenen süre içinde, paylarının adil bir bedel karşılığında satın alınmasını oy haklarının Kurulca belirlenen orana veya daha fazlasına sahip olan gerçek veya tüzel kişilerden ve bunlarla birlikte hareket edenlerden talep edebilirler. TTK'nın 208. maddesi halka açık ortaklıklara uygulanmaz.

SPKn'nun 23. maddesinde yer alan önemli nitelikteki işlemlere ilişkin genel kurul toplantısına katılıp da olumsuz oy kullanan ve muhalefet şerhini toplantı tutanağına işleyen pay sahipleri, paylarını halka açık ortaklığa satarak ayrılma hakkına sahiptir. Halka açık ortaklık bu payları pay sahibinin talebi üzerine, söz konusu önemli nitelikteki işlemin kamuya açıklandığı tarihten önceki otuz gün içinde borsada oluşan ağırlıklı ortalama fiyatların ortalamasından satın almakla yükümlüdür.

Pay sahibinin SPKn'nun 23. maddesinde belirtilen önemli nitelikteki işlemlere ilişkin genel kurul toplantısına katılmasına haksız bir biçimde engel olunması, genel kurul toplantısına usulüne uygun davet yapılmaması veya gündemin usulüne uygun bir biçimde ilan edilmemesi hâllerinde, genel kurul kararlarına muhalif kalma ve muhalefet şerhini tutanağa kaydettirme şartı aranmaksızın bir önceki paragraftaki açıklama geçerlidir.

Önemli nitelikteki işlemlerin görüşüleceği genel kurul toplantısının gündeminde, bu kararlara muhalefet oyu kullanacak pay sahiplerinin ortaklıktan ayrılma hakkının bulunduğu hususu ile bu hakkın kullanılması durumunda payların ortaklık tarafından satın alınacağı bedel yer alır.

24.9. Cari yıl ve bir önceki yılda ihraçının payları üzerinde üçüncü kişiler tarafından gerçekleştirilen ele geçirme teklifleri ile söz konusu tekliflerin fiyat ve sonuçları hakkında bilgi:

Cari yıl ve bir önceki yılda Şirket payları üzerinde üçüncü kişiler tarafından gerçekleştirilen ele geçirme teklifleri söz konusu olmamıştır.

25. HALKA ARZA İLİŞKİN HUSUSLAR

25.1. Halka arzın koşulları, halka arza ilişkin bilgiler, tahmini halka arz takvimi ve halka arza katılmak için yapılması gerekenler

25.1.1. Halka arzın tabi olduğu koşullar:

Halka arzın başlaması öncesinde, Kurul haricinde, halka arz edilen Şirket paylarının borsada işlem görebilmesi için BİAŞ'ın uygun görüşünün alınması gerekmektedir. Şirket paylarının, halka arz sonrasında, BİAŞ'da işlem görüp görmeyeceğine ilişkin BİAŞ'ın görüşlerine İzahname'nin I nolu bölümünde yer verilmiştir.

25.1.2. Halka arz edilen payların nominal değeri:

Halka arz edilen payların nominal değeri 32.746.900 TL olup artırım sonrası çıkarılmış sermayeye oranı %36,39'dur.

Ek satış kapsamında halka arz edilecek payların nominal değeri 4.912.035 TL olup artırım sonrası çıkarılmış sermayeye oranı %5,46'dır.

Ek satışın tamamının gerçekleşmesi halinde halka arz edilecek payların nominal değeri toplam 37.658.935 TL, artırım sonrası çıkarılmış sermayeye oranı %41,84 olmaktadır.

25.1.3. Halka arz süresi ile halka arza katılım hakkında bilgi

25.1.3.1. Halka arz süresi ve tahmini halka arz takvimi:

Halka arz edilecek paylar için iki iş günü boyunca talep toplanacaktır. Bu sürenin başlangıç ve bitiş tarihleri ilan edilecek tasarruf sahiplerine satış duyurusunda belirtilecektir. Halka arzın Mayıs 2015 içerisinde yapılması planlanmaktadır.

25.1.3.2. Halka arza başvuru süreci

a) Satış yöntemi ve başvuru şekli:

Paylar "Fiyat Aralığı ile Talep Toplama" yöntemi ile satılacaktır.

Global Liman paylarının halka arzında talepte bulunacak yatırımcılar aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır:

- **Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar:** (i) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşları ile yurtdışında işçi, serbest meslek ve müstakil iş sahipleri dâhil Türkiye'de ikametgâh sahibi gerçek kişiler ve (ii) bir takvim yılı içinde Türkiye'de devamlı olarak 6 aydan fazla oturan gerçek kişiler ile (iii) Yurtiçi ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar dışında kalan ve merkezi Türkiye'de bulunan tüm tüzel kişilerdir.

- **Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar:** Merkezi Türkiye'de bulunan a) Aracı kurumlar, bankalar, portföy yönetim şirketleri, kolektif yatırım kuruluşları, emeklilik yatırım fonları, sigorta şirketleri, ipotek finansman kuruluşları, varlık yönetim şirketleri b) Emekli ve yardım sandıkları, 17/7/1964 tarihli ve 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu'nun Geçici 20. maddesi uyarınca kurulmuş olan sandıklar c) Kamu kurum ve kuruluşları, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ç) Nitelikleri itibarıyla bu kurumlara benzer olduğu Kurulca kabul edilebilecek diğer kuruluşlar d) Aktif toplamının 50.000.000 Türk Lirası, yıllık net hâsılatının 90.000.000 Türk Lirası, özsermayesinin 5.000.000 Türk Lirasının üzerinde olması kistaslarından en az ikisini taşıyan kuruluşlardır.

- **Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar:** Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar'la tanımlanan yurtdışında yerleşik olan, aracı kurumlar, bankalar, portföy yönetim şirketleri, kolektif yatırım kuruluşları, emeklilik yatırım fonları, sigorta şirketleri, ipotek finansman kuruluşları, varlık yönetim şirketlerinin muadili ile Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu gibi kuruluşlardır. Paylar, Türk mevzuatı uyarınca BİAŞ'ta işlem görecektir şekilde halka arz edildiğinden, bu kategoriden talepte bulunan yatırımcılar payları Türkiye'de satın alacaklardır.

Global Liman paylarının halka arzına katılmak isteyen Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ve Yurtiçi Kurumsal Yatırımcıların başvuru yerlerinde belirtilen Konsorsiyum Üyelerinin merkez, şube ve acentelerine başvurarak talep formu doldurmaları gerekmektedir. Yatırımcılar, talep formunda, talep ettikleri pay adedini ve pay fiyatını belirteceklerdir.

Talepte bulunacak yatırımcılar, aşağıda belirtilen belgeleri, Talep Formlarına ekleyeceklerdir:

1. Gerçek Kişi Yatırımcılar: Kimlik (nüfus cüzdanı veya sürücü belgesi veya pasaport) fotokopisi

2. Tüzel Kişi Yatırımcılar: İmza sirkülerinin noter tasdikli örneği, kuruluş gazetesi, vergi levhası ve ticaret sicili kayıt belgesi fotokopisi

İnternet, telefon bankacılığı veya ATM'ler vasıtası ile talepte bulunacak yatırımcıların, internet şubesi, telefon bankacılığı şubesi veya ATM'de işlem yapmaya yetkili olma (internet ve telefon bankacılığı hesaplarının olması, interaktif bankacılık taahhütnamesi imzalamış olmaları ve/veya ATM'de kullanılan manyetik kartlarının olması) şartı aranacaktır.

Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar sadece Konsorsiyum Liderleri'ne başvurabileceklerdir.

Talepler toplandıktan sonra II-5.2 sayılı Sermaye Piyasası Araçlarının Satışı Tebliği'nin Eki'nde yer alan talep formuna göre içermesi gereken asgari bilgileri ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşları ile Türkiye'de yerleşik yabancı uyruklular dışında kalan bireysel yatırımcıların T.C. kimlik numarasını içermeyen kayıtlar iptal edilecektir. Eksikliği nedeniyle iptal edilen kayıtlar talep listelerinden çıkartıldıktan ve talepler her bir tahsis grubu bazında ayrıldıktan sonra öncelikle aşağıdaki şekilde nihai arz fiyatına göre nihai talep adedi belirlenecektir:

• Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar için yatırımcıların farklı fiyat seviyelerinden girmiş oldukları farklı talep adetleri dikkate alınarak nihai talep adedi belirlenecektir. Farklı fiyat seviyelerinden farklı talep adedi giren yatırımcılar için nihai halka arz fiyatına eşit veya üstündeki en yakın fiyattan girmiş oldukları talep dikkate alınacaktır. Ayrıca, Talep Fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasındaki farkın ilave pay talebine dönüştürülmesini isteyen yatırımcıların bu yöndeki talepleri dikkate alınarak nihai talep adedi belirlenecektir. Fiyattan bağımsız sadece adet olarak talep eden yatırımcılar için bu adet nihai talep adedi olarak dikkate alınacaktır. Fiyattan bağımsız sadece pay bedeli olarak talep eden yatırımcılar için bu pay bedelinin nihai halka arz fiyatına bölünmesiyle (küsurat aşağı yuvarlanarak) elde edilen adet nihai talep adedi olarak dikkate alınacaktır.

- Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar için ise yatırımcıların farklı fiyat seviyelerinden girmiş oldukları farklı talep adetleri dikkate alınarak nihai talep adedi belirlenecektir. Farklı fiyat seviyelerinden farklı talep adedi giren yatırımcılar için nihai halka arz fiyatına eşit veya üstündeki en yakın fiyattan girmiş oldukları talep dikkate alınacaktır. Fiyattan bağımsız sadece adet olarak talep eden yatırımcılar için bu adet talep adedi olarak dikkate alınacaktır. Fiyattan bağımsız sadece pay bedeli olarak talep eden yatırımcılar için bu pay bedelinin nihai halka arz fiyatına bölünmesiyle (küsürat aşağı yuvarlanarak) elde edilen adet talep adedi olarak dikkate alınacaktır.

Her bir tahsisat grubuna dağıtım, aşağıda belirtilen şekilde kendi içinde ayrı ayrı yapılacaktır.

-Yurtiçi Bireysel Yatırımcılara Dağıtım: Oransal Dağıtım Yöntemi'ne göre yapılacaktır. İlk aşamada, talepte bulunan tüm Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar'a birer adet pay verilecek (yetmesi kaydıyla), daha sonra, Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar için geriye kalan tahsisat miktarının, kalan pay talep miktarına bölünmesi ile "Arzın Talebi Karşılama Oranı" bulunacaktır. Bulunan Arzın Talebi Karşılama Oranı her bir yatırımcıya ait kişisel talep adedi ile çarpılacak ve paylar dağıtılacaktır.

-Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılara Dağıtım: Her bir Yurtiçi Kurumsal Yatırımcıya verilecek pay miktarına Konsorsiyum Liderleri'nin önerileri de dikkate alınarak Global Liman ve Global Yatırım Holding karar verecektir.

-Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılara Dağıtım: Her bir Yurtdışı Kurumsal Yatırımcıya verilecek pay miktarına Konsorsiyum Liderleri'nin önerileri de dikkate alınarak Global Liman ve Global Yatırım Holding karar verecektir.

Tüm yatırımcı gruplarına dağıtım yapılırken, dağıtım sonucu ortaya çıkan miktarlar alt sınır koyan yatırımcılar açısından gözden geçirilecek, ortaya çıkan miktarın bu alt sınırın altında kalması halinde yatırımcı isteğine uygun olarak listeden çıkartılacak ve bu miktarlar tekrar dağıtım tabi tutulacaktır.

Yatırımcı gruplarına belirtilen yöntemlerle dağıtım yapılırken, hesaplamalarda küsurat ortaya çıkmasından dolayı dağıtılamayan paylar, pay talebi tamamen karşılanamayan yatırımcılar arasında Global Liman ve Global Yatırım Holding uygun gördüğü şekilde dağıtılacaktır.

İş Yatırım, talep toplama süresinin bitimini izleyen en geç bir iş günü içerisinde dağıtım listelerini, her bir tahsis grubu için ayrı ayrı kesinleştirerek Global Liman ve Global Yatırım Holding'e verecektir. Global Liman ve Global Yatırım Holding, dağıtım listelerini en geç kendilerine teslim edilen gün içerisinde onaylayacak ve onayı İş Yatırım'a bildireceklerdir.

b) Pay bedellerinin ödenme yeri ve şekline ilişkin bilgi:

Tüm yatırımcılar İzahname'nin 25.1.3.2 (c) maddesinde belirtilen Konsorsiyum Üyelerinin merkez ve şubelerine talepte bulunmak için başvurarak talep formu doldurarak talepte bulunabilirler.

Tüm yatırımcılar, fiyat aralığının içerisinde kalmak kaydıyla, bir kuruş fiyat adımlarında olmak üzere beş farklı fiyat seviyesinden farklı miktardaki taleplerini Konsorsiyum Üyelerine iletebilecekleri gibi taleplerini fiyattan bağımsız olarak talep ettikleri pay adedi şeklinde veya fiyattan bağımsız olarak talep ettikleri toplam pay bedeli şeklinde de Konsorsiyum Üyelerine iletebilirler. Yatırımcıların ilettiği bu fiyatlardan nihai arz fiyatına eşit veya nihai arz fiyatından yüksek en yakın fiyat "Talep Fiyatı" olarak anılacaktır. Ancak, İzahname'nin 25.1.3.2 (c) maddesinde yer alan ilgili tabloda belirtilen başvuru yerlerinden başvuracak Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar sadece fiyat aralığı tavanından talepte bulunabileceklerdir.

Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar pay bedellerini talep anında ödemeyebileceklerdir. Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar, almaya hak kazandıkları pay miktarının belirlenen nihai satış fiyatı ile çarpılması sonucu oluşacak pay bedelini dağıtım listelerinin onaylanmasını takip eden ikinci işgünü saat 12:00'ye kadar talepte buldukları Konsorsiyum Üyesine ödeyeceklerdir. Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcıların talep anında veya bu şekilde sonradan yapacakları ödemeler nakden yapılacaktır.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar talep ettikleri pay bedelini kısmen veya tamamen nakden yatırılabilecekleri gibi, kısmen veya tamamen yatırım hesaplarında mevcut olan ve aşağıdaki tabloda belirtilen daha önce kredili işlem veya açığa satış gibi işlemler nedeniyle teminat olarak gösterilmemiş kıymetlerin bir veya birkaçını teminat göstermek suretiyle de pay talep edebileceklerdir. Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar için “Talep Bedeli”, talep ettikleri pay adetleri ile talep ettikleri pay fiyatı çarpımı sonucu ortaya çıkacak tutarlardan en yüksek olanıdır.

Yatırımcılar dağıtım listelerinin onaylanmasından sonra almaya hak kazandıkları payların bedellerini ödemekten imtina edemezler. Yatırımcıların pay bedellerinin ödenmemesi ile ilgili risk talebi giren aracı kuruma aittir. Talebi giren aracı kurum yatırımcının talebini kabul edip etmemekte serbest olacaktır.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcıların Talep Bedeli karşılığında teminata alınacak kıymetler, teminat oranları ve teminata alışı ve bozdurmada uygulanacak fiyatlar ve teminat tutarı hesaplanmasında uygulanacak formül aşağıda gösterilmiştir:

Teminat Tutarı = Talep Bedeli (x) ilgili kıymet için tabloda belirtilen teminat katsayısı

Teminata Alınacak Kıymet	Teminat Katsayısı	Teminata Alımda Uygulanacak Fiyat	Teminat Bozumunda Uygulanacak Fiyat
Likit Fon	1,03	Likit fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı	Likit fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı
B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu	1,03	Fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı	Fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı
Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)	1,11	Döviz teminatında her bir Konsorsiyum Üyesinin çalıştığı bankanın söz konusu yabancı para için ilk açıkladığı döviz alış gişe kuru (Küsuratlı döviz tutarları bir ve katları şeklinde yukarı yuvarlanacaktır.)	Döviz teminatında her bir Konsorsiyum Üyesinin çalıştığı bankanın anlık döviz alış gişe kuru (Küsuratlı döviz tutarları bir ve katları şeklinde yukarı yuvarlanacaktır.)
TL DİBS	1,05	Her bir Konsorsiyum Üyesinin ilgili günde açıkladığı ilk gösterge alış fiyatı	Her bir Konsorsiyum Üyesinin ilgili günde açıkladığı ilk gösterge alış fiyatı
Eurobond (T.C. hazinesinin ihraç ettiği)	1,10	Bloomberg elektronik alım-satım ekranında her bir Konsorsiyum Üyesi bankanın gördüğü en az üç işlem yapılabilir fiyat sağlayıcısının ortalama fiyatı dikkate alınacaktır.	Bloomberg elektronik alım-satım ekranında fiyat sağlayıcıların verdiği işlem yapılabilir cari piyasa fiyatı kullanılacaktır.
OSBA (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir)	2,00	Özel Sektör Borçlanma Araçları'nda BİAŞ Tahvil Bono Piyasası Kesin Alım Satım Pazarı'nda oluşan son işgünü ağırlıklı ortalama fiyatı	Özel Sektör Borçlanma Araçları'nda BİAŞ Tahvil ve Bono Piyasası'nda oluşan cari piyasa fiyatı
A Tipi Fon	1,33	A Tipi fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı	A Tipi fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı

B Tipi Fon	1,33	B Tipi fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı	B Tipi fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı
Pay (BİST 30’da yer alan paylar teminata konu olabilir)	1,11	BİAŞ Pay Piyasası’nda oluşan son işgünü ağırlıklı ortalama fiyatı	BİAŞ Pay Piyasası’nda oluşan cari piyasa fiyatı
TL Vadeli Mevduat	1,00	-	-
Döviz (Avro ve ABD Doları) Cinsinden Vadeli Mevduat	1,11	Döviz cinsinden vadeli mevduatların TL’ye dönüştürülmesinde, her bir Konsorsiyum Üyesinin çalıştığı bankanın söz konusu yabancı para için anlık döviz alış gişe kuru (Küsuratlı döviz tutarları bir ve katları şeklinde yukarı yuvarlanacaktır.)	Döviz cinsinden vadeli mevduatların TL’ye dönüştürülmesinde, her bir Konsorsiyum Üyesinin çalıştığı bankanın söz konusu yabancı para için anlık döviz alış gişe kuru (küsuratlı döviz tutarları bir ve katları şeklinde yukarı yuvarlanacaktır.)

Teminat tutarlarının hesaplanmasında, kullanılan menkul kıymetin asgari adet, adet katları ve birim tutarları dikkate alınarak, teminat gösterilen menkul kıymet adedi asgari adedin altında kalmayacak ve kesirli ve/veya ilgili menkul kıymet için belirtilen katların dışında bir adet oluşmayacak şekilde yukarı yuvarlama yapılabilecektir.

Hesaplarında bulunan kıymetleri teminata vermek suretiyle talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar;

- Dağıtım listelerinin açıklandığı gün saat 12:00’ye kadar dağıtım listesine göre almayı hak ettikleri payın bedelini nakden ödeyebilirler. Bu durumda, teminata alınan kıymetler yatırımcının kullanımı için serbest bırakılacaktır.
- Dağıtım listelerinin açıklandığı gün saat 12.00’ye kadar dağıtım listesine göre almayı hak ettikleri payın bedelini kısmen nakden ödeyebilirler. Bu durumunda, bedeli ödenmeyen kısmın tahsil edilebilmesi için teminata alınan kıymetler yatırımcının belirteceği sıra ile bozdurulacaktır. Ancak, ilgili talep formunda belirtilmek suretiyle, Konsorsiyum Üyesi aracı kurumlar ve acentelerin teminata alınan kıymetleri kendi belirleyecekleri sıra ile resen paraya çevirme ve bedelleri tahsil yetkisi saklıdır.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcıların teminatlarının nakde dönüşümü ile ilgili risk bu şekilde talebi giren aracı kuruma aittir.

Konsorsiyum Üyeleri ile acenteleri birbirlerinden farklı kıymetleri teminata kabul edebilirler. Konsorsiyum Üyeleri ve acentelerinin teminata kabul edecekleri kıymetler İzahname'nin 25.1.3.2 (c) maddesinde yer alan ilgili tabloda belirtilmektedir.

Dağıtım listesinin onaylanması sonucunda almaya hak kazanılan payların bedelinin teminatını teşkil etmek üzere, mevcut kıymetlerini teminat göstererek talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar, talep formunu imzaladıkları anda, taleplerini gerçekleştirebilmeleri için teminata alınan kıymetler üzerinde, hesabın bulunduğu Konsorsiyum Üyesi aracı kurum lehine rehin tesis edilir. Hak kazanılan pay bedellerinin zamanında nakden ve defaten ödenmemesi halinde, teminat niteliğindeki kıymetler, hiçbir yazılı ya da sözlü ihbar veya ihtara gerek olmaksızın ve başka bir işleme gerek kalmaksızın, aracı kurum tarafından, yukarıdaki tabloda belirtilen “Teminat Bozumunda Uygulanacak Fiyat” üzerinden res’en paraya çevirerek, almaya hak kazanılan pay bedelleri res’en tahsil edilir. Bu kapsamda talepte bulunan yatırımcılar, talepte bulunulan aracı kurumu yetkilendirdiklerini ve bu yetkinin ifasından doğabilecek her türlü zararlardan ilgili aracı kurumun hiçbir şekilde sorumlu olmayacağını gayrikabili rücu kabul, beyan ve taahhüt etmiş olacaktırlar.

Her bir Konsorsiyum Üyesi, Kurul’un kredili menkul kıymet alımına ilişkin düzenlemeleri çerçevesinde, kendilerine kredi komitesi ile limit tahsis edilmesi uygun bulunan yatırımcıların, kredi limitleri dâhilinde kalmak kaydıyla talep tarihinde herhangi bir teminatlandırma yapılmaksızın kredili başvurularını kabul

edebilirler. Kredi, dağıtım sonuçları belli olduktan sonra, hakedilen pay adedinin nihai halka arz fiyatı ile çarpılması sonucu bulunan tutarın tahsil edildiği günden itibaren kullanılmış sayılacaktır.

c) Başvuru yerleri:

Talepleri kabul edecek Konsorsiyum Üyeleri (Konsorsiyum Liderleri aynı zamanda Konsorsiyum Üyesi'dirler) ve başvuru yerleri aşağıda yer almaktadır:

KONSORSİYUM LİDERLERİ:

AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Sabancı Center 4.Levent 34330 İstanbul
Tel: (0212) 334 94 94, Faks: (0212) 334 96 89
Acentesi Tüm Akbank T.A.Ş. ve Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş. şubeleri, www.akbank.com adresi ve 444 25 25 no'lu telefon

GARANTİ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Etiler Mah. Tepecik Yolu Demirkent Sok No:1 34337 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (0212) 384 10 10, Faks: (0212) 352 42 40
Acentesi Türkiye Garanti Bankası A.Ş.'nin tüm şubeleri ve yatırım merkezleri, www.garanti.com.tr ve wap.garanti.com.tr adresleri ve 444 0 333 no'lu telefon

İŞ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

İş Kuleleri Kule 2 Kat:12 34330 4.Levent/İstanbul
Tel: (0212) 350 20 00, Faks: (0212) 350 20 01
Genel Müdürlük, Adana, Akaretler, Ankara, Antalya, Bursa, İzmir, Kalamış, Levent, Maslak, Yeniköy ve Yeşilköy şubeleri ile Suadiye, Diyarbakır, Kırıkkale ve Mersin irtibat büroları, Acentesi Türkiye İş Bankası A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.isbank.com.tr adresi ve (0850) 724 0 724 no'lu telefon

KONSORSİYUM ÜYELERİ:

ŞEKER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. No:171 Metrocity A Blok K:4-5 Esentepe-Şişli/İstanbul
Tel: (0212) 334 33 33, Faks: (0212) 334 33 34
Şeker Yatırım Menkul Değerler A.Ş. Ankara ve İzmir şubeleri, Acentesi Şekerbank T.A.Ş. şubeleri, www.sekeryatirim.com.tr adresi

A1 CAPITAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Beybi Giz Plaza Meydan Sok. No:1 Kat:2 D:5-6 34398 Maslak/İstanbul
Tel: (0212) 371 18 00, Faks: (0212) 371 18 01
A1 Capital Menkul Değerler A.Ş. Genel Müdürlük, Ankara, Bursa ve Suadiye irtibat büroları, İzmir şubesi, www.alcapital.com.tr adresi

ATA YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Emirhan Cad. No: 109 A Blok Kat:12 34349 Balmumcu/İstanbul
Tel: (0212) 310 62 00, Faks: (0212) 310 62 10
Acentesi T-Bank şubeleri ve Ata Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş. Merkez Şube ve Bostancı İrtibat Bürosu, www.atayatirim.com.tr adresi ve (0212) 310 62 00 no'lu telefon

ATAONLINE MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Emirhan Cad. No: 109 Balmumcu 34349 İstanbul
Tel: (0212) 310 60 60, Faks: (0212) 310 63 63
www.ataonline.com.tr adresi ve (0212) 310 60 60 no'lu telefon

BİZİM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

İnönü Cad. Kanarya Sok. No:25 Kat:4 Yenisahra-Ataşehir/İstanbul
Tel: (0216) 547 13 00, Faks: (0216) 547 13 98-99
www.bmd.com.tr adresi ve 444 1 263 no'lu telefon

BURGAN YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. Apa Giz Plaza No:191 K:8-9-10 Şişli Mecidiyeköy Mah. İstanbul

Tel: (0212) 317 27 27, Faks: (0212) 317 27 26

Acentesi Burgan Bank ve Burgan Yatırım'ın tüm şubeleri ve www.burgantrade.com ile www.burganyatirim.com.tr adresleri

DENİZ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Büyükdere Cad. N:141 K:9 Esentepe-Şişli/İstanbul

Tel: (0212) 348 20 00, Faks (0212) 336 30 70

Acentesi Denizbank A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.denizbank.com adresi ve 444 0 800 no'lu telefon

FİNANS YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Nispetiye Cad. Akmerkez B Kule Kat:2-3 Etiler 34330 İstanbul

Tel: (0212) 336 70 03, Faks (0212) 282 22 50

Finans Yatırım Menkul Değerler A.Ş.'nin tüm şubeleri, Acentesi Finansbank A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.finansbank.com.tr ile www.finansonline.com adresleri ve (0212) 336 74 74 no'lu telefon

GEDİK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Cumhuriyet Mah. İlkbahar Sok. No:1 A Blok Yakacık-Kartal/İstanbul

Tel: (0216) 453 00 00, Faks: (0216) 377 11 36

Ankara, Antalya, Bursa, Denizli, Düzce, Elazığ, Eskişehir, Gebze, İstanbul, İzmir, Konya, Manisa, Uşak şubeleri, Acentesi Fibabanka A.Ş. Genel Müdürlük, Altunizade, Çiftelavuzlar, Eminönü, Etiler, Kozyatağı, Levent, Maçka, Maslak, Suadiye, Yeniköy, Yeşilköy, Ankara, Yıldız, İzmir ve Bursa şubeleri, www.gedik.com adresi ve (216) 453 00 53 no'lu telefon

GLOBAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Rıhtım Cad. No.51 Karaköy/İstanbul

Tel: (0212) 244 55 66, Faks: (0212) 244 55 67

Merkez, Ankara, Bursa, İzmir, Levent şubeleri ile Ataşehir, Gebze, Nişantaşı, Antalya, Göztepe, Kayseri, Mersin, İkitelli irtibat büroları, www.global.com.tr adresi ve 444 0 321 no'lu telefon

HALK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Halide Edip Adıvar Mah. Darülaceze Cad. No: 20 Kat:4 34382 Şişli/İstanbul

Tel: (0212) 314 81 81, Faks: (0212) 221 31 81

Merkez, Halk Yatırım Menkul Değerler A.Ş. ile Acentesi T. Halk Bankası A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.halkyatirim.com.tr ile www.halkbank.com.tr adresleri ve 444 42 55 no'lu telefon

İFO YATIRIM A.Ş.

Büyükdere Cad. No:156 Levent-Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 319 26 00, Faks: (0212) 324 84 26

MEKSA YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Şehit Teğmen Ali Yılmaz Sokak Güven Sazak Plaza No:13 Kat:3/4 Kavacık-Beykoz/İstanbul

Tel: (0216) 681 34 00-01, Faks: (0216) 693 05 70-71

Meksa Yatırım Menkul Değerler A.Ş.'nin Genel Müdürlük ve tüm acente / şubeleri

OSMANLI MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. Nurok Plaza B Blok No: 257 Kat:8 Maslak İstanbul

Tel: (0212) 366 88 00, Faks: (0212) 328 40 70

Ankara, İzmir, Denizli irtibat büroları

OYAK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Akatlar Ebulula Cad. F2C Blok Levent 34335 Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 319 12 00, Faks: (0212) 351 05 99

Oyak Yatırım Menkul Değerler A.Ş. şubeleri, www.oyakyatirim.com.tr adresi ve 444 0 414 no'lu telefon

PHİLLİPCAPİTAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Hürriyet Mah. Dr. Cemil Bengü Cad. Hak İş Merkezi No:2 Kat:6A Çağlayan-Kağıthane/ İstanbul

Tel: (0212) 296 84 84, Faks: (0212) 233 69 29

PhillipCapital Menkul Değerler A.Ş. ve şubeleri ile www.phillipcapital.com.tr adresi

TACİRLER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Nispetiye Cad. Akmerkez B3 Blok K:9 Etiler/İstanbul

Tel: (0212) 355 46 46, Faks: (0212) 282 09 98

Tacirler Yatırım Genel Müdürlüğü, Adana, Ankara, Antalya, Bakırköy, Bursa, Denizli, Erenköy, Gaziantep, İzmir, İzmit, Kartal, Kayseri, Girne, Mersin, Şişli, Zonguldak şubeleri ile Kocaeli, Sirkeci ve K. Ereğli irtibat büroları ve www.tacirler.com.tr adresi

TEKSTİL YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Maslak Mahallesi Dereboyu 2 Caddesi No:13 34398 Sarıyer İstanbul

Tel: (0212) 276 27 27, Faks: (0212) 276 29 00

Tekstil Yatırım Menkul Değerler A.Ş. acenteleri ile Acentesi Tekstil Bankası A.Ş. şubeleri ve www.tekstilbank.com.tr ile www.tekstilyatirim.com.tr adresleri

TERA MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Eski Büyükdere Cad. İz Plaza Giz No:9 Kat:8 34398 Maslak-Sarıyer/İstanbul

Tel: (0212) 365 10 00, Faks: (0212) 290 69 95

www.teramenkul.com adresi ile (0212) 365 10 00 no'lu telefon

TURKISH YATIRIM A.Ş.

Abdi İpekçi Cd. No: 57 Reasürans Han E Blok Kat:6 Harbiye/İstanbul

Tel: (0212) 315 10 00, Faks: (0212) 315 10 02

Turkish Yatırım merkez ve tüm şubeleri, acenteleri ve irtibat büroları ile Acentesi Turkish Bank A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.turkishyatirim.com adresi

VAKIF YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Akat Mah. Ebulula Mardin Cad. No:18 Park Maya Sitesi F2/A Blok 34335 Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 352 35 77, Faks: (0212) 352 36 20

Vakıf Yatırım Menkul Değerler A.Ş. merkez, şube ve acenteleri ile Acentesi T. Vakıflar Bankası T.A.O.'nun tüm şubeleri, Ankara, İstanbul, İzmir yatırım merkezleri, www.vakifbank.com.tr ve www.vakifyatirim.com.tr adresleri ve 444 0 724 no'lu telefon

YAPI KREDİ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. Yapı Kredi Plaza A Blok Kat:10-11 34330 Levent/İstanbul

Tel: (0212) 319 80 00, Faks: (0212) 264 14 09

Acentesi Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.yapikredi.com.tr adresi ve 444 0 444 no'lu telefon

YATIRIM FİNANSMAN MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Nispetiye Cad. Akmerkez E-3 Blok Kat:4 Etiler/İstanbul

Tel: (0212) 317 69 00, Faks: (0212) 282 15 50-51

Yatırım Finansman Menkul Değerler A.Ş.'nin Genel Müdürlük ve tüm şubeleri ile www.yf.com.tr adresi

ZİRAAT YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Levent Mah. Gonca Sok. No:22 (Emlak Pasajı) Kat:1 Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 339 80 80, Faks: (0212) 269 09 60

Ziraat Yatırım Menkul Değerler A.Ş.'nin tüm şubeleri ile Acentesi T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.ziraatyatirim.com.tr ile www.ziraatbank.com.tr adresleri ve 444 4 979 no'lu telefon

Her bir Konsorsiyum Üyesinin teminata kabul edeceği kıymetler aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon
	B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu
	Döviz (ABD Doları, Avro)
	TL DİBS

	<p>A Tipi Fon</p> <p>Pay (BİST 30)</p> <p>TL Vadeli Mevduat</p> <p>Döviz Cinsinden Vadeli Mevduat (ABD Doları, Avro)</p>
Akbank T.A.Ş.	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz (ABD Doları, Avro)</p> <p>TL DİBS</p> <p>A Tipi Fon</p> <p>Pay (BİST 30)</p> <p>TL Vadeli Mevduat</p> <p>Döviz Cinsinden Vadeli Mevduat (ABD Doları, Avro)</p>
GARANTİ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p>
Türkiye Garanti Bankası A.Ş.	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p>
İŞ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p> <p>Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)</p> <p>OSBA</p> <p>A Tipi Fon</p>

	<p>B Tipi Fon</p> <p>Pay (BİST 30)</p>
Türkiye İş Bankası A.Ş.	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz* (ABD Doları, Avro)</p> <p>TL DİBS</p> <p><i>*Türkiye İş Bankası A.Ş.'den döviz blokesi yöntemiyle talepte bulunulması halinde sadece Vadesiz DTH'lar kullanılabilir olup, bir yatırımcı sadece tek bir Vadesiz DTH ile talepte bulunabilecektir.</i></p>
ŞEKER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p> <p>OSBA</p> <p>A Tipi Fon</p> <p>B Tipi Fon</p> <p>Pay (BİST 30)</p>
Şekerbank T.A.Ş.	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p> <p>OSBA</p> <p>A Tipi Fon</p> <p>B Tipi Fon</p> <p>Pay (BİST 30)</p>
A1 CAPITAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	<p>Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p> <p>OSBA</p> <p>Pay (BİST 30)</p>

ATA YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu TL DİBS Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)
T-Bank Şubeleri	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu TL DİBS Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)
ATAONLİNE MENKUL KIYMETLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS A Tipi Fon B Tipi Fon Pay (BİST 30)
BİZİM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur
BURGAN YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)
Burgan Bank A.Ş.	Likit Fon Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)
DENİZ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA TL Vadeli Mevduat Döviz Cinsinden Vadeli Mevduat (ABD Doları, Avro)

<p>Denizbank A.Ş.</p>	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p> <p>OSBA</p> <p>TL Vadeli Mevduat</p> <p>Döviz Cinsinden Vadeli Mevduat (ABD Doları, Avro)</p>
<p>FİNANS YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.</p>	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>Döviz* (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)</p> <p>TL DİBS</p> <p>Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)</p> <p>OSBA</p> <p>A Tipi Fon</p> <p>Pay (BİST 30)</p> <p><i>*Sadece vadesiz döviz hesaplarından bulunan ABD Doları, Avro ve İngiliz Sterlini cinsi dövizler teminata alınacak, karma teminat kabul edilmeyecektir.</i></p>
<p>Finansbank A.Ş.</p>	<p>Likit Fon</p> <p>TL Vadeli Mevduat**</p> <p>Döviz Cinsinden Vadeli Mevduat**(ABD Doları, Avro)</p> <p><i>**Sadece TL, Avro veya ABD Doları cinsi vadeli mevduatlar teminata alınacak, karma teminat kabul edilmeyecektir.</i></p>
<p>GEDİK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.</p>	<p>Likit Fon</p> <p>B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu</p> <p>TL DİBS</p> <p>Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)</p> <p>OSBA</p>

	A Tipi Fon Pay (BİST 30)
Fibabanka A.Ş. (Genel Müdürlük)	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu TL DİBS Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler) OSBA A Tipi Fon Pay (BİST 30)
GLOBAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon
HALK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu TL DİBS OSBA (sadece T.Halk Bankası A.Ş.'nin banka bonoları teminata kabul edilecektir) A Tipi Fon B Tipi Fon Pay (BİST 30)
T. Halk Bankası A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA (sadece T.Halk Bankası A.Ş.'nin banka bonoları teminata kabul edilecektir)
İNFO YATIRIM A.Ş.	Yoktur
MEKSA YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur
OSMANLI MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu TL DİBS

OYAK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS
PHILLIPCAPITAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	TL DİBS
TACİRLER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon
TEKSTİL YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS
Tekstil Bankası A.Ş.	Likit Fon Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS
TERA MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA
TURKISH YATIRIM A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA Pay (BİST 30) TL Vadeli Mevduat Döviz Cinsinden Vadeli Mevduat (ABD Doları, Avro)
Turkish Bank A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA Pay (BİST 30)

	TL Vadeli Mevduat Döviz Cinsinden Vadeli Mevduat (ABD Doları, Avro)
VAKIF YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş. (Merkez, Ankara Şubesi ve acentaları ile www.vakifyatirim.com.tr)	Likit Fon (Vakıfbank 6. Fon) TL DİBS
T. Vakıflar Bankası T.A.O. (Tüm şubeleri, Ankara, İstanbul, İzmir Yatırım Merkezleri, 444 0 724 no'lu telefon ile www.vakifbank.com.tr)	Likit Fon (Vakıfbank 6. Fon) B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu TL DİBS
YAPI KREDİ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro) TL DİBS Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA (Yalnızca Yapı ve Kredi Bankası A.Ş. bonoları) B Tipi Fon (YFBL1- YFBL2- YFBL5)
YATIRIM FİNANSMAN MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro) TL DİBS
ZİRAAT YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA

	A Tipi Fon B Tipi Fon Pay (BİST 30)
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	Likit Fon B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) TL DİBS OSBA A Tipi Fon B Tipi Fon Pay (BİST 30)

Sadece fiyat aralığı tavanından Yurtiçi Bireysel Yatırımcı taleplerinin toplanacağı başvuru yerleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

BAŞVURU YERİ	NOTLAR
AI CAPITAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-
BİZİM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-
DENİZ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.	-
FİNANS YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Finans Yatırım Menkul Değerler A.Ş. farklı fiyat seviyelerinden talep toplama yöntemini, Finansbank A.Ş. ve şubeleri ise sadece tavan fiyattan talep toplama yöntemini kullanacaktır.
GEDİK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Genel Müdürlük ve Acenteler
HALK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Halk Yatırım Menkul Değerler A.Ş. farklı fiyat seviyelerinden talep toplama yöntemini, T. Halk Bankası A.Ş. ise sadece tavan fiyattan talep toplama yöntemini kullanacaktır.
İNFO YATIRIM A.Ş.	-
MEKSA YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-
OSMANLI MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-
OYAK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Sadece www.oyakyatirim.com.tr adresinden tavan fiyattan talep toplanacak olup, diğer başvuru yerlerinde farklı fiyat seviyelerinden talep toplanabilecektir.
PHILLIPCAPITAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-
TACİRLER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-
TERA MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-
VAKIF YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	www.vakifyatirim.com.tr adresinden tavan fiyattan talep toplanacaktır. Vakıf Yatırım Menkul Değerler A.Ş. Merkez, Ankara Şubesi ve acenteleri ile T. Vakıflar Bankası T.A.O.'nun tüm şubeleri, Ankara, İstanbul, İzmir yatırım merkezleri, 444 0 724 no'lu telefon ile www.vakifbank.com.tr

	adresinden fiyat aralığından talep toplanacaktır.
YATIRIM FİNANSMAN MENKUL DEĞERLER A.Ş.	-

d) Payların dağıtım zamanı ve yeri:

Halka arzdan pay alan ortaklarımızın söz konusu payları sermaye piyasası mevzuatı çerçevesinde MKK nezdinde hak sahipleri bazında kayden izlenmeye başlanacaktır. Paylar, Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından dağıtım listesinin onaylanmasını takiben ve pay bedellerinin ödenmesi şartıyla Konsorsiyum Üyeleri tarafından yatırımcıların MKK nezdindeki hesaplarına aktarılacaktır.

Talebi karşılanan yatırımcıların payları, kaydi sistem esasları çerçevesinde, dağıtım listesinin kesinleştiğinin konsorsiyum üyelerine bildirimini takip eden en geç üç iş günü içerisinde ve pay bedellerinin ödenmesi şartıyla, kaydi olarak teslim edilecektir.

25.1.4. Halka arzın ne zaman ve hangi şartlar altında iptal edilebileceği veya ertelenebileceği ile satış başladıktan sonra iptalin mümkün olup olmadığına dair açıklama:

a) Talep toplama öncesi aşağıdaki durumlardan birinin oluşması halinde Konsorsiyum Liderleri ve/veya Global Liman ve Global Yatırım Holding aralarındaki halka arz Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi'ni derhal sona erdirip halka arzı durdurabilecek ve/veya ileri bir tarihe erteleyebileceklerdir.

i. Yasama, yürütme veya sermaye piyasaları veya bankalar ile ilgili karar almaya yetkili organlar tarafından yapılan düzenlemeler nedeniyle Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi'nden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmesini imkânsız kılacak veya önemli ölçüde güçleştirecek hukuki düzenlemeler yapılması,

ii. Halka arzı etkileyebilecek savaş hali, yangın, deprem, su baskını gibi tabii afetlerin meydana gelmesi,

iii. Konsorsiyum Liderleri tarafından, ekonomik ve siyasi gelişmeler ile para ve sermaye piyasalarındaki ve/veya Global Liman'ın faaliyet gösterdiği sektör ya da Global Liman'ın mali bünyesindeki gelişmelerin halka arz edilen payların pazarlanmasına imkân vermeyecek durumda olması nedeniyle yeterli talebin oluşmayacağı ve piyasaların durumu itibarıyla halka arzdan beklenen faydanın gerçekleşmeyeceğinin öngörülmesi,

iv. Global Liman'ın yönetici ve ortakları ile Global Liman hakkında payların pazarlanmasını etkileyebilecek herhangi bir soruşturma ve/veya dava açılması ve Global Liman ve/veya Global Yatırım Holding aleyhine, halka arzı önemli derecede etkileyen ya da etkileyebilecek herhangi bir soruşturma, dava veya icra takibi açılması,

v. Global Liman ve/veya Global Yatırım Holding tarafından halka arzdan vazgeçilmesi.

b) Talep toplama sürecinin başlamasından dağıtım listesinin Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından onaylanmasına kadar geçen süreçte aşağıdaki durumlardan birinin oluşması halinde Konsorsiyum Liderleri ve/veya Global Liman ve Global Yatırım Holding aralarındaki Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi'ni feshedebilir.

i. Talep toplama sürecinin başlamasından dağıtım listesinin Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından onaylanmasına kadar geçen süreçte önemli bir sebebin ortaya çıkması halinde,

“Önemli Sebep”, Türkiye dışında yatırımcılara satılması planlanan payların satışının herhangi bir nedenle sonuçlandırılmaması dâhil olmak ve bunlarla sınırlı olmamak üzere uygulamada “Önemli Sebep” olarak kabul edilen durumlar ile dünyanın herhangi bir yerinde veya Türkiye’de ciddi ekonomik ve siyasal sonuçlar doğuran gelişmeleri de içerecektir.

ii. Her ne sebeple olursa olsun talep toplama sonrasında nihai tahsisat oranlarının belirlenmesi aşamasında halka arz edilmesi planlanan tutarın en az %50'sinin Yurt Dışı Kurumsal Yatırımcılar tahsis grubuna ayrılamaması durumunda,

iii. Nihai halka arz fiyatının tespitinde Konsorsiyum Liderleri, Global Liman ve Global Yatırım Holding arasında uzlaşmaya varılamaması durumunda,

iv. Toplanan kesin talebin ek satış hariç satışa sunulan pay miktarından az olması durumunda.

c) Dağıtım listesinin Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından onaylanmasından payların yatırımcılara teslimine kadar geçen süreçte Türkiye dışında yatırımcılara satılması planlanan payların satışının herhangi bir nedenle sonuçlandırılmaması ile dünyanın başlıca finans piyasaları veya Türkiye’de ciddi olumsuz ekonomik ve siyasal sonuçlar doğuran gelişmelerin oluşması halinde, Konsorsiyum Liderleri ve/veya Global Liman ve Global Yatırım Holding aralarındaki Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi’ni feshedebilir.

(a), (b) ve (c) maddelerinde yer alan koşullar nedeniyle Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi’nin feshi ve halka arzın sonuçlandırılmaması/halka arzdan vazgeçilmesi halinde, Global Liman ile Global Yatırım Holding nakit olarak talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcıların talep bedellerinin, T.C. Merkez Bankası gecelik faizi üzerinden nemalandırılmış tutarlarını ilgili yatırımcılara ödeyeceklerdir.

25.1.5. Karşılanamayan taleplere ait bedeller ile yatırımcılar tarafından satış fiyatının üzerinde ödenen tutarların iade şekli hakkında bilgi:

a) Talep Fiyatı ile oluşacak nihai fiyat arasındaki farkın talebe dönüşmesini talep eden yatırımcılar için iade esasları aşağıdaki gibi olacaktır:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcıların farklı fiyat seviyelerinden girmiş oldukları farklı talep adetleri dikkate alınarak belirlenecek nihai talep adedinden belirtmiş oldukları talep fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasında oluşacak iade tutarı kadar ekstra bir pay talebinde bulunup bulunmamaya yönelik tercihlerini talep formunda ilgili alanı işaretleyerek beyan edeceklerdir.

İzahname'nin 25.1.3.2 (c) maddesinde yer alan ilgili tabloda belirtilen başvuru yerlerinden sadece fiyat aralığı tavanından talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ise tavan fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasında oluşacak iade tutarı kadar ekstra bir pay talebinde bulunup bulunmamaya yönelik tercihlerini talep formunda ilgili alanı işaretleyerek beyan edeceklerdir. Bu yatırımcılar için talep fiyatı tavan fiyat olacaktır.

Yatırımcının iade tutarını pay olarak talep etmeye yönelik tercihini belirtmesi durumunda, talep fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasındaki fark, ilave pay talebi olarak yatırımcı talebine yansıtılacak ve ancak bu yansımalarından sonra dağıtım işlemine başlanacaktır. Bedel farkının talebe dönüştürülmesinden sonra kalan bakiye ve/veya karşılanamayan taleplerden dolayı oluşan iade bedeli, dağıtım listesinin onaylanarak kesinleşmesini izleyen işgünü içerisinde, talebi giren Konsorsiyum Üyeleri tarafından, İzahname'nin 25.1.3.2 (c) maddesinde belirtilen başvuru yerlerinde pay bedellerini nakden ödeyen Yurtiçi Bireysel Yatırımcılara iade edilecektir.

b) Talep Fiyatı ile oluşacak nihai fiyat arasındaki farkın talebe dönüşmesini talep etmeyen yatırımcılar için iade esasları aşağıdaki gibi olacaktır:

Karşılanamayan taleplerden dolayı oluşan iade bedeli ve Talep Fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasında oluşan farklar dağıtım listesinin onaylanarak kesinleşmesini izleyen işgünü içerisinde, satışı gerçekleştiren Konsorsiyum Üyeleri tarafından, İzahname'nin 25.1.3.2 (c) maddesinde belirtilen başvuru yerlerinde Talep Bedeli’ni nakden ödeyen Yurtiçi Bireysel Yatırımcılara iade edilecektir.

25.1.6. Talep edilebilecek asgari ve/veya azami pay miktarları hakkında bilgi:

Talep adetleri bir adet ve katları şeklinde olup, talep edilebilecek azami pay adedi konusunda herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Yatırımcılar istedikleri takdirde talep formunda almak istedikleri miktarda ilişkin bir alt sınır belirleyebilirler.

25.1.7. Yatırımcıların satın alma taleplerinden vazgeçme haklarına ilişkin bilgi:

SPKn'nun 8. maddesi uyarınca, İzahname ile kamuya açıklanan bilgilerde, satışa başlamadan önce veya satış süresi içinde yatırımcıların yatırım kararını etkileyebilecek değişiklik veya yeni hususların ortaya çıkması hâlinde durum İhraççı veya halka arz eden tarafından en uygun haberleşme vasıtasıyla derhâl Kurul'a bildirilir.

Değişiklik gerektiren veya yeni hususların ortaya çıkması hâlinde, satış süreci durdurulabilir.

Değiştirilecek veya yeni eklenecek hususlar bildirim tarihinden itibaren yedi iş günü içinde Sermaye Piyasası Kanunu'nda yer alan esaslar çerçevesinde Kurulca onaylanır ve İzahname'nin değişen veya yeni eklenen hususlara ilişkin kısmı yayımlanır.

Değişiklik veya yeni hususların yayımlanmasından önce pay satın almak için talepte bulunmuş olan yatırımcılar, İzahname'de yapılan ek ve değişikliklerin yayımlanmasından itibaren iki iş günü içinde taleplerini geri alma hakkına sahiptirler.

Ayrıca, İzahname'de herhangi bir değişiklik olmasa dahi yatırımcılar, talep toplama süresi içerisinde taleplerini değiştirme ya da geri alma hakkına sahiptirler.

25.1.8. Payları teslim yöntemi:

Halka arz edilecek paylar kaydileştirme esasları çerçevesinde MKK tarafından hak sahipleri bazında kayden izlenecek olup, payların fiziki teslimi yapılmayacaktır.

25.1.9. Halka arz sonuçlarının ne şekilde kamuya duyurulacağı hakkında bilgi:

Halka arz sonuçları, Kurul'un sermaye piyasası araçlarının satışına ilişkin düzenlemelerinde yer alan esaslar çerçevesinde dağıtım listesinin kesinleştiği günü takip eden iki iş günü içerisinde Kurul'un özel durumların kamuya açıklanmasına ilişkin düzenlemeleri uyarınca kamuya duyurulur.

25.1.10. Yeni Pay Alma Hakkına İlişkin Bilgiler

Yeni pay alma hakkı sermaye artırımını yoluyla ilk halka arz gerçekleştirilmesi amacıyla tamamen kısıtlanmıştır.

25.1.11. Satın alma taahhüdünde bulunan gerçek ve/veya tüzel kişilerin adı, iş adresleri ve bir payın satın alma fiyatı ile bu kişilerin ihraççı ile olan ilişkisi hakkında bilgi:

Yoktur.

25.1.12. Varsa tasarruf sahiplerine satış duyurusunun ilan edileceği gazeteler:

Yoktur.

25.1.13. Halka arz nedeniyle toplanan bedellerin nemalandırılıp nemalandırılmayacağı, nemalandırılacaksa esasları:

Halka arz nedeniyle toplanan bedeller nemalandırılmayacaktır.

25.1.14. Halka arzda içsel bilgiye ulaşabilecek konumdaki kişilerin listesi:

Global Liman'ın ve Konsorsiyum Liderleri'nin payların değerini etkileyebilecek nitelikteki bilgiye ulaşabilecek konumdaki idari sorumluluğu bulunan kişileri, Global Liman'ın %5 ve üzerinde paya sahip ortakları ve halka arz nedeniyle hizmet aldığı diğer kişi/kurumların listesi aşağıda yer almaktadır:

Ad-Soyad	Kurum
Mehmet Kutman	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Ayşegül Bense	Global Liman İşletmeleri A.Ş.

Serdar Kırmaz	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Saygın Narin	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Ayhan Paksoy	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Arpak Demircan	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Romain Beryl Py	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Cesare Calari	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Ferdağ İldır	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Ezgi Akmenek	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Ceylan Erzi	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Ela Bilgin	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Sevim Sağlam	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Ümran Erol Meurant	Global Liman İşletmeleri A.Ş.
Erol Göker	Global Yatırım Holding A.Ş.
Ayşegül Bensel	Global Yatırım Holding A.Ş.
Serdar Kırmaz	Global Yatırım Holding A.Ş.
Adnan Nas	Global Yatırım Holding A.Ş.
Oğuz Satıcı	Global Yatırım Holding A.Ş.
Jerome Bernard Jean Auguste Bayle	Global Yatırım Holding A.Ş.
Mehmet Ali Deniz	Global Yatırım Holding A.Ş.
Hakan Murat Akın	Global Yatırım Holding A.Ş.
Atay Arpacıoğulları	Global Yatırım Holding A.Ş.
Uğur Aydın	Global Yatırım Holding A.Ş.
Selran Baydar	Global Yatırım Holding A.Ş.
Murat Engin	Global Yatırım Holding A.Ş.
Mehmet Kerem Eser	Global Yatırım Holding A.Ş.
Çağrı Kutlu	Global Yatırım Holding A.Ş.
Ferdağ İldır	Global Yatırım Holding A.Ş.
Kanat Emiroğlu	Global Yatırım Holding A.Ş.
Çetin Keşaplı	Global Yatırım Holding A.Ş.
Özkan Uçkan	Global Yatırım Holding A.Ş.
Ömür Önk	Global Yatırım Holding A.Ş.
Aksel Goldenberg	Global Yatırım Holding A.Ş.
Yavuz Ünal	Global Yatırım Holding A.Ş.
Necdet Burak Ataman	Global Yatırım Holding A.Ş.
Emine Yasemin Çakar	Global Yatırım Holding A.Ş.
Esra Gündüz	Global Yatırım Holding A.Ş.
Nur Kırılmaz	Global Yatırım Holding A.Ş.
Ali Satvet Köşklü	Global Yatırım Holding A.Ş.
Safiye Arifağaoğlu	Global Yatırım Holding A.Ş.
Mehmet Erdem Demirkan	Global Yatırım Holding A.Ş.
Begüm Döşluoğlu	Global Yatırım Holding A.Ş.
Gamze Polat	Global Yatırım Holding A.Ş.
Ceyda Uysalçı	Global Yatırım Holding A.Ş.
Visya Küçükçağa	Global Yatırım Holding A.Ş.
Suzet Rodikli	Global Yatırım Holding A.Ş.
Zeynep Yeşim Bilal	Global Yatırım Holding A.Ş.
Serdar Tarım	Global Yatırım Holding A.Ş.
Korin Toledo	Global Yatırım Holding A.Ş.
Muhsin Keskin	Esin Avukatlık Ortaklığı
Arif Caner Elmas	Esin Avukatlık Ortaklığı
Mustafa Özkan Özdoğan	Esin Avukatlık Ortaklığı
Deniz Erden	Esin Avukatlık Ortaklığı
Ömer Çollak	Paksoy Ortak Avukat Bürosu
Barış Kencebay	Paksoy Ortak Avukat Bürosu
Ökkeş Şahan	Paksoy Ortak Avukat Bürosu
Pınar Tüzün	Paksoy Ortak Avukat Bürosu
Erdem Süral	Paksoy Ortak Avukat Bürosu

Müge Çıkrıkçıoğlu	Paksoy Ortak Avukat Bürosu
Soner Dağlı	Paksoy Ortak Avukat Bürosu
Serkan Erçin	Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.
Işıl Topçuoğlu	Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.
Emre Sağır	Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.
Mert Erdoğan	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ahmet Kemal Atasoy	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Süleyman Cengiz	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Engin Yegül	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Nesligül Onyedioğlu	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Barış Çivici	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Duygu Haker	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ferizan Kızıl	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Gözde Çivici	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Tuğçe Apak	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Alican Selçuk	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Mert Ülker	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Hakan Deprem	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Mehmet Hakkı Taman	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Pınar Ayşe Aras	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Mehmet İlgen	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ali Sunay Yetiş	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Çağlar Şengil	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Cansev Şanlı	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Dilek Erdoğan	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Fitnat Dervent Baytekin	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Neşe Pelin Özmen	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ekrem Nevzat Öztangut	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Çağan Erkan	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Çağatay Abraş	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Affan Emir Kayalıoğlu	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Sezai Akın Kozikoğlu	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Kerem Taşer	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Ali Tiryakioğlu	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Müge Tuna	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Bahar Deniz Egemen	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Onur Marşan	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Ahmet Kerim Gököz	Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.
Erdal Aral	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ufuk Ümit Onbaşı	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Murat Kural	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Cenk Aksoy	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Emre Sezan	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Mustafa Küçükmeral	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Hikmet Mete Gorbon	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Şadiye Gözde Gürtaş Karabulut	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Alper Temizer	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Kaan Kırtay	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Baret Gürden	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Barış Özbalyalı	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ayten Aktan	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Emre Keçeci	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.

25.2. Dağıtım ve tahsis planı

25.2.1. Halka arzın birden fazla ülkede aynı anda yapıldığı durumlarda, bu ülkelerden birine belli bir oranda tahsisat yapılmışsa buna ilişkin bilgi:

Yoktur.

25.2.2. İhraççının bildiği ölçüde, ihraççının ana hissedarları veya yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi kişilerin yapılacak halka arzda iştirak taahhüdünde bulunma niyetinin olup olmadığı veya herhangi bir kişinin halka arz edilecek payların yüzde beşinden fazlasına taahhütte bulunmaya niyetli olup olmadığına ilişkin bilgi:

Yoktur.

25.2.3. Halka arzda yatırımcılara tahsis ve dağıtım esasları:

a) Yatırımcı grubu bazında tahsisat oranları:

Halka arz edilecek toplam 32.746.900 TL nominal değerli payların

3.274.690 TL nominal değerdeki (%10) kısmı Yurtiçi Bireysel Yatırımcılara

6.549.380 TL nominal değerdeki (%20) kısmı Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılara

22.922.830 TL nominal değerdeki (%70) kısmı Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılara

gerçekleştirilecek satışlar için tahsis edilmiştir.

b) Tahsisat değişikliğinin yapılabileceği şartlar, büyüklüğü ve tahsisat değişikliğinde münferit dilimler için uygulanabilir yüzdeler:

Talep toplama süresi sonunda belirli bir yatırımcı grubuna tahsis edilen tutarı karşılayacak miktarda talep gelmemiş ise o gruba ait tahsisat Global Liman ve Global Yatırım Holding'in onayı ile diğer gruplara aktarılabilir.

Talep toplama süresinin sonunda Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar grubuna tahsis edilen tutarı karşılayacak kadar talep gelmiş olsa dahi, tahsisat oranları arasında;

Global Liman ve Global Yatırım Holding'in onayı ile - tahsis edilen tutarı %20'den fazla azaltmamak üzere - Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılara tahsis edilen tutar azaltılabilir ve diğer gruplara kaydırma yapılabilir.

c) Bireysel yatırımcılar ve ihraççının çalışanlarına ilişkin tahsisat grubunda tahsis edilen nominal değerden daha fazla talep gelmesi durumunda uygulanacak dağıtım yöntemi/yöntemleri:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar tahsisat grubunda aşırı talep olması durumunda uygulanacak farklı bir yöntem yoktur. Ortaklığın çalışanlarına ilişkin bir tahsisat grubu bulunmamaktadır.

d) Tahsisatta belirli yatırımcı gruplarına veya belirli diğer gruplara tanınabilecek ayrıcalıklar ve bu gruplara dâhil edilme kriterleri:

Herhangi bir yatırımcı grubuna ayrıcalık tanınmamaktadır.

e) Tek bir bireysel yatırımcıya dağıtılması öngörülen asgari pay tutarı:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcı grubu için toplam yatırımcı sayısının bu yatırımcı grubuna dağılacak toplam pay adedinden az veya eşit olduğu durumlarda talebi bilgi eksikliğinden iptal edilmemiş o gruptaki tüm yatırımcılara en az bir adet pay dağıtılacaktır.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcı grubu için toplam yatırımcı sayısının bu yatırımcı grubuna dağılacak toplam pay adedinden fazla olduğu durumlarda ise hangi yatırımcılara birer adet pay dağıtılacağı Konsorsiyum Liderleri'nin önerileri de dikkate alınarak Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından II-5.2 Sermaye Piyasası Araçlarının Satışı Tebliği'nin 19. maddesinde yer alan eşit ve adil davranılması esası gözetilerek karar verilecektir.

f) Mükerrer talep olması halinde uygulanacak esaslar:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar için oransal dağıtım yöntemi kullanılacağından herhangi bir mükerrer tarama işlemi yapılmayacaktır.

Yurtiçi Kurumsal Yatırımcı ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcı gruplarında öncelikle, İzahname'nin 25.1.3.2 (a) maddesinde belirtilen şekilde (her bir yurtiçi ve yurtdışı kurumsal yatırımcıya verilecek pay miktarına Konsorsiyum Liderleri'nin önerileri de dikkate alınarak Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından karar verilecektir) nihai talep adedi belirlenecektir. Daha sonra bir defadan fazla talepte bulunan yatırımcıların bulunması durumunda fazla olan talep kabul edilecektir. Farklı Konsorsiyum Üyelerinden eşit miktarda mükerrer talep yapılmışsa veya yetersiz bilgi girişinden dolayı kararsız kalınan durumlarda, Konsorsiyum Üyelerinin kurum unvanlarının alfabetik önceliğine bakılacaktır.

Ancak, talep toplama süresi sonunda Yurtiçi Kurumsal Yatırımcı veya Yurtdışı Kurumsal Yatırımcı grubuna tahsis edilen tutarı karşılayacak miktarda talep gelmemiş ise mükerrer talepte bulunan yatırımcıların en yüksek miktarda ikinci talep tutarları da dikkate alınabilecektir. İlgili yatırımcı grubuna tahsis edilen tutarın tamamını karşılayacak talep belirleninceye kadar hesaplamaya bu şekilde devam edilecektir.

g) Halka arz süresinin erken sonlandırılma koşulları ve erken sonlandırılabilir tarihler:

Yoktur.

25.2.4. Talepte bulunan yatırımcılara, halka arzdan aldıkları kesinleşmiş pay miktarının bildirilme süreci hakkında bilgi:

Halka arzda talepte bulunan yatırımcılar, dağıtım listelerinin onaylandığı günü takip eden işgünü talepte buldukları Konsorsiyum Üyesine başvurarak halka arzdan aldıkları kesinleşmiş pay miktarını öğrenebilirler.

25.2.5. Ek satış işlemlerine ilişkin bilgi:

a) Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde mevcut ortaklara ait payların, ek satışa konu olup olmayacağı hakkında bilgi:

Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde Global Yatırım Holding'e ait 4.912.035 TL nominal değere kadar payın dağıtımına tabi tutulacak toplam pay miktarına eklenmesi planlanmaktadır.

b) Ek satışa konu olabilecek payların azami nominal değeri ve oranları ile satış yöntemi:

Ek satışa konu olabilecek payların azami nominal tutarı 4.912.035 TL'dir. Bu paylar halka arz edilecek payların nominal tutarının %15'ine denk gelmektedir. Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde ek satış hakkı kullanılabilir ve ek satış hakkı kullanılan miktar, halka arz edilen pay miktarına eklenerek dağıtımına tabi tutulacaktır. Ek satış hakkına konu payların yatırımcı grupları arasındaki dağılımı İzahname'nin 25.2.3 (a) maddesinde belirtilen tahsisat oranlarına bağlı kalmadan Konsorsiyum Liderleri'nin önerileri de dikkate alınarak, Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından belirlenerek kesinleştirilecektir.

Ek satışa konu paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Ek Satış Yöntemi	Pay Grubu	Adet	Nominal Değer	Halka Arz Edilen Paylara Oran (%)
Ortak Satışı- Global Yatırım Holding	Yoktur	4.912.035	4.912.035	15,00
TOPLAM		4.912.035	4.912.035	15,00

c) Yatırımcıların karar verme sürecinde etkili olabilecek diğer bilgiler:

Yoktur.

25.3. Payların fiyatının tespitine ilişkin bilgi

25.3.1. 1 TL nominal değerli bir payın satış fiyatı ile talepte bulunan yatırımcının katlanacağı maliyetler hakkında bilgi

1 TL nominal değerdeki bir payın satış fiyatı 19,60 TL ile 23,50 TL arasında belirlenmiştir.

Konsorsiyum Üyelerinin, halka arzda talepte bulunan yatırımcılardan talep edecekleri komisyon ve benzeri giderler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

KURUM	Hesap Açma Ücreti	Sermaye Piyasası Aracının MKK'ya Virman Ücreti	Yatırımcının Başka Aracı Kurulustaki Hesabına Virman Ücreti	EFT Ücreti	Damga Vergisi	Diğer
AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	2,00 TL (işlem sayısı üzerinden)	%0,5	Müşteriye kredi tanımlanması durumunda açılan kredinin %0,948'i	Yoktur
GARANTİ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.	Yoktur	1,05 TL	Yoktur	Şubeden Hesaptan: %0,5 Minimum 40 TL- Maksimum 250 TL Şubeden Kasadan: %0,4 Minimum 40 TL- Maksimum 300 TL İnternet: 3,50 TL	Yoktur	Yoktur
İŞ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	İlk defa pay senedi işlemi yapacak olması nedeniyle MKK tarafından MKK Sicil Numarası üretilecek ve şifre tahsis edilerek	Yoktur	Nakit ödeme yaparak başvuruda bulunan yatırımcılardan talep işlemleri sırasında hak edeceği payları doğrudan başka bir aracı kuruluşa aktarılmasını isteyenler için alınmayacaktır. Likit Fon Blokesi ile	Nakit ödeme yaparak başvuruda bulunan yatırımcılardan; olması halinde para iadesini takip olarak tahsil ettikten sonra, diğer ödeme türleri ile	Yoktur	İş Yatırım Saklama Komisyonu: Açık pay senetleri için saklama komisyonu yüzbinde 75, kapalı pay senetleri için yüzbinde 75 (açık pay)

	gönderilecek müşterilerden maktu 5 TL+BSMV tahsil edilecektir		ödeme yaparak ve/veya hak ettiği pay senetleri T. İş Bankası A.Ş. nezdinde bulunan yatırım hesaplarına aktarıldıktan sonra virman isteyen yatırımcılardan 15 TL+ BSMV alınacaktır. İŞ YATIRIM, almaya hak kazandığı payları doğrudan İŞ BANKASI dışındaki başka bir aracı kuruluşa aktarılmasını isteyen yatırımcılardan 1.- TL+BSMV (%5) ücret alacaktır.	başvuruda bulunan yatırımcılardan; olması halinde para iadesi T. İş Bankası A.Ş. nezdinde bulunan yatırım hesaplarına aktarıldıktan sonra EFT yaptırmak isteyenlerden: en azı %0,05 oranında ücret tahsil edilir. (Şubelerden en az 39 TL, Çağrı Merkezinden en az 25 TL, Bankamatikte n 7,5 TL, diğer kanallardan en az 3,5 TL)	senetlerinin piyasa değerleri, kapalı pay senetlerinin nominal değerleri üzerinden alınmaktadır) İş Bankası Saklama Komisyonu: Yatırım hesabında bulunan kayıtleşme işlemi tamamlanmış olan; - Pay senedi - Yatırım Fonu - Borsa Yatırım Fonu - Özel Sektör Borçlanma Aracı - Devlet İç Borçlanma Senedi ve - Varant'ın TL piyasa değeri vasatısı (ortalaması) üzerinden aşağıda belirtilen baremler dikkate alınmak kaydıyla maktu "Yatırım Hesabı Saklama Ücreti" tahsil edilmektedir. Piyasa Değeri TL Vasati Aralığı Tahsil Edilecek Maktu Komisyon Tutarı (TL) Maktu 3 Aylık → Maktu Yıllık 0,01-100: - → - 101-1.000: 2,00 → 8,00 1.001-10.000: 5,00 → 20,00 10.001-50.000: 6,00 → 24,00 50.001-250.000: 8,00 → 32,00 250.001-500.000: 12,00 → 48,00 500.001-750.000: 18,00 → 72,00 750.001 ve üzeri: 20,00 → 80,00 Merkezi Kayıt Kuruluşu A.Ş. (MKG) uygulamaları paralelinde
--	---	--	--	--	--

						yatırım hesabında bulunan; • Pay senetlerinin TL vasatısı (ortalaması) 1.000.000 TL'nin üzerinde olan hesaplardan yıllık %0,0075 (yüzbindeyedib uçuk) oranında • Özel Sektör Borçlanma Aracı ve Devlet İç Borçlanma Senetlerinin nominal değer ortalaması 1.000.000 TL'nin üzerinde olan hesaplardan (Nisan 2013 döneminden itibaren) yıllık %0,005 (yüzbindebeş) oranında olmak üzere 3 aylık dönemlerde MKK Saklama Komisyonu + BSMV tahsil edilmektedir.
ŞEKER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	5,25 TL	Yoktur	Yoktur
A1 CAPITAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
ATA YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.	Vardır	Vardır	Vardır	Vardır	Yoktur	Yoktur
ATAONLİNE MENKUL KIYMETLER A.Ş.	Vardır	Vardır	Vardır	Vardır	Vardır	Saklama Ücreti

BİZİM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	0,26 TL + BSMV	1,30 TL + BSMV	Yoktur	Yoktur	Yoktur
BURGAN YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Vardır (MKK hesap açma ücreti)	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
DENİZ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	1,0 TL + BSMV	Yoktur	Yoktur	Yoktur
FİNANS YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	1,5 TL + 5 TL	Yoktur	Yoktur	Halka arzlarda ve harici EFT'lerde EFT ücreti alınmamaktadır	Yoktur	Yıllık MKK saklama ücreti (On binde 7,5 +BSMV). Her ay MKK tarafından alınan saklama ve hesap işletim ücreti müşterilerden tahsil edilmektedir.
GEDİK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	0,50 TL	0,50 TL	Yoktur	Yoktur	Yoktur
GLOBAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
HALK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Hesap Açma Ücreti 1,05 TL + Şifre Gönderim 5,25 TL	0,21 TL (BSMV dâhil)	1,05 TL (BSMV dâhil)	Yürürlükteki EFT skalası uygulanacaktır	Yoktur	Yoktur
İFO YATIRIM A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur

MEKSA YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	1 TL + BSMV	Yüzbinde 5 + BSMV	Yoktur	Yoktur
OSMANLI MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Şarhı virman 2,10 TL	50.000 TL'ye kadar 4,52 TL	Yoktur	Yoktur
OYAK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	MKK' ya ödenecek yasal ücretler yatırımcıdan tahsil edilir	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	MKK'ya ödenecek yasal ücretler yatırımcılardan tahsil edilir
PHILLIPCAP ITAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
TACİRLER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	2.500,00 TL'ye kadar 5,00 TL, 2.501,00 TL - 15.000,00 TL'ye kadar 10,00 TL, 15.001,00 TL - 50.000,00 TL'ye kadar 15,00TL, 50.001,00 TL ve üzeri 20,00 TL	Yoktur	Yoktur
TEKSTİL YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	0,11 TL	Beher işlem için 1,5 TL	Yoktur	Yoktur
TERA MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur

TURKISH YATIRIM A.Ş.	Yoktur	2 TL + BSMV	Yoktur	0,00 - 66.000,00 TL arası 6,82 TL (BSMV dâhil) 66.000,01-660.000,00 arası tutar üzerinden 0,0001 (onbindebir)+ BSMV 660.000,01- üzeri 66,00 TL + BSMV)	Yoktur	Yoktur
VAKIF YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	MKK'ya ödenecek yasal ücretler yatırımcıdan tahsil edilir	Yoktur	Vakıf Yatırım MKK Tarifesi Vakıfbank 2 TL+ BSMV	Yürürlükteki EFT skalası uygulanacaktır	Yoktur	MKK'ya ödenecek yasal ücretler yatırımcıdan tahsil edilir
YAPI KREDİ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur (Halka arzdan gelen kıymet için alınmıyor)	Yoktur	Yoktur	Yoktur
YATIRIM FİNANSMAN MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Müşterilerden alınmıyor	Müşterilerden alınmıyor Yatırım Finansman müşterisi olmayanlardan başka kurumlara hisse senedi virmanlarında MKK tarifesi uygulanır	Müşterilerden alınmıyor Yatırım Finansman müşterisi olmayanlardan, İş Bankası'na yapılacak olan havalelerden alınmayacak, diğer banka ve aracı kurumlara yapılacak olan EFT ve virmanlardan; 40.000 TL'nin altında olan tutarlardan 3,47 TL, 40.000 TL ve üzerindeki tutarlar için 34,65 TL (BSMV dâhil) masraf alınacaktır	Yoktur	Yoktur
ZİRAAT YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	EFT tutarı üzerinden yüzde 5	Yoktur	Yoktur

25.3.2. Halka arz fiyatının tespitinde kullanılan yöntemler ile satış fiyatının belirli olmaması durumunda halka arz fiyatının kamuya duyurulması süreci

Halka arz fiyatı aralığı belirlenirken ön pazarlama çalışmaları sonucunda gelen geri bildirimler dikkate alınmıştır. Nihai halka arz fiyatı ise, Konsorsiyum Liderleri'nin önerileri de dikkate alınarak, Şirket ve Global Yatırım Holding tarafından halka arz süresi içerisinde yatırımcılardan gelecek taleplerin değerlendirilmesi sonucunda belirlenerek kesinleştirilecektir. Payların dağıtımı, belirlenen nihai halka arz fiyatı esas alınarak yapılacaktır. Nihai halka arz fiyatı halka arzın bitimini takip eden bir işgünü içerisinde KAP'ta kamuya duyurulacaktır.

Halka arz fiyat aralığı ve bu aralığın hesaplanmasında kullanılan yöntemlere ilişkin olarak hazırlanan fiyat tespit raporu yasal süresi içerisinde KAP'ta ilan edilecektir.

25.3.3. Yeni pay alma hakkı kısıtlanmışsa yeni pay alma hakkının kısıtlanmasından dolayı menfaat sağlayıcılar hakkında bilgi:

Şirket'in mevcut ortağı Global Yatırım Holding'in yeni pay alma hakkı tamamen kısıtlanmıştır.

Yeni pay alma hakkının kısıtlanmasından doğrudan sadece Şirket menfaat sağlayacaktır. Halka arz edilen paylar karşılığında Şirket fon elde edecektir. Mevcut ortak Global Yatırım Holding ise payların değer artışı sayesinde dolaylı yoldan menfaat sağlayabilecektir.

25.3.4. İhraççının yönetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi kişilerin veya ilişkili kişilerin (bunların eşleri ile birinci derecede kan ve sıhrî hısımları) geçmiş yıl ile içerisinde bulunulan yıl içerisinde iktisap ettiği veya iktisap etme hakkına sahip oldukları halka arz konusu paylar için ödedikleri veya ödeyecekleri fiyat ile halka arz fiyatının karşılaştırılması:

Yoktur.

25.4. Aracılık Yüklenimi ve Halka Arza Aracılık

25.4.1. Halka arza aracılık edecek yetkili kuruluşlar hakkında bilgi:

Halka arza aracılık edecek yetkili kuruluşlara ilişkin bilgiler İzahname'nin 25.1.3.2 (c) maddesinde yer almaktadır.

Yurtdışına satış yalnızca Konsorsiyum Liderleri tarafından yapılacaktır.

25.4.2. Halka arzın yapılacağı ülkelerde yer alan saklama ve ödeme kuruluşlarının isimleri:

Yoktur.

25.4.3. Aracılık türü hakkında bilgi:

Konsorsiyum Üyeleri "En İyi Gayret Aracılığı" yoluyla satışa aracılık edecektir. Bu nedenle satışta yüklenimde bulunan herhangi bir kişi ya da kurum bulunmamaktadır.

25.4.4. Aracılık sözleşmesi hakkında bilgi

Global Liman, Global Yatırım Holding ve Aracı Kuruluş Konsorsiyumu arasındaki Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi 22 Nisan 2015 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu sözleşme, aracılığın türü ve kapsamı, Global Liman, Global Yatırım Holding ve Konsorsiyumun hak, yükümlülük ve taahhütleri, aracılık komisyonu ve masraflar, satış ve dağıtımına ilişkin hükümler ile İzahname'nin 25.1.4 bölümünde belirtilen aracılık ve halka arz iptal koşullarına ilişkin hükümleri içermektedir.

25.5. Halka arza ilişkin ilgili gerçek ve tüzel kişilerin menfaatleri:

Halka arzın 9.000.000 TL nominal bedelli paylara ilişkin kısmı mevcut hissedar olan Global Yatırım Holding'in mevcut pay satışı, 23.746.900 TL nominal bedelli paylara ilişkin kısmı ise Global Liman'ın sermaye artırımı yoluyla gerçekleştirilecektir.

Mevcut hissedar Global Yatırım Holding'in halka arz yoluyla elde edeceği kaynak, halka arzın talep toplama fiyat aralığı 19,60 TL – 23,50 TL olarak belirlendiği için 176.400.000 TL – 211.500.000 TL aralığında gerçekleşecektir. Öte yandan, Kurul'un VII-128.1 sayılı Pay Tebliği'nin 5. maddesinin 4. fıkrasına uyum sağlanması amacıyla, Global Liman'ın Global Yatırım Holding'den olan alacaklarının bir bölümü veya tamamı bu kaynaktan karşılanarak ödenecektir. Her ne kadar Global Liman'ın aktif büyüklüğünde veya özkaynaklarında etki yaratmasa da pay satışı yoluyla Global Yatırım Holding'in elde edeceği kaynağın bir bölümü nakit olarak Global Liman'a aktarılmış olacaktır.

Mevcut ortakların yeni pay alma hakları tamamen kısıtlanmış olduğundan halka arzda sermaye artırımı yoluyla elde edilecek tüm gelir Global Liman'a özkaynak olarak aktarılacaktır. Halka arzın talep toplama fiyat aralığı 19,60 TL – 23,50 TL olarak belirlendiği için Global Liman'a sermaye artırımı yoluyla 465.439.240 TL – 558.052.150 TL aralığında bir kaynak girişi söz konusu olacaktır. Söz konusu kaynak girişi, ek satış hakkının kullanılması durumunda artabilecektir.

Halka arz sırasında, Global Liman'ın özkaynak ve Global Yatırım Holding'in pay satış geliri haricinde, halka arza aracılık eden aracı kuruluşların halka arza aracılık komisyonu, hukuki danışmanlık bürolarının danışmanlık ücreti ve bağımsız denetim şirketinin denetim ücreti elde etmesi söz konusu olacaktır. Söz konusu maliyetler, işbu izahnamenin 28.1 numaralı bölümünde ayrıntılı bir şekilde açıklanmaktadır. Global Liman ile halka arzda Konsorsiyum Liderleri olarak görev alan Ak Yatırım, Garanti Yatırım ve İş Yatırım arasında çıkar çatışması veya herhangi bir menfaat çatışması bulunmamaktadır. Konsorsiyum Liderleri ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur. Konsorsiyum Liderleri'nin halka arz işlemi nedeniyle elde edeceği aracılık komisyonu haricinde doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır. Konsorsiyum Liderleri'nin, Global Liman'ın %5 ve daha fazlasına sahip pay sahipleri ile arasında Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi, İş Yatırım'ın taraf olduğu Ek Satış ve Fiyat İstikrarını Sağlayıcı İşlemler Sözleşmesi ve Ak Yatırım ile İş Yatırım'ın Global Yatırım Holding ile taraf olduğu Borçlanma Aracı İhracı Aracılık Sözleşmesi dışında herhangi bir anlaşma yoktur.

Halka arza aracılık edecek diğer konsorsiyum üyeleri de halka arza aracılık komisyonu elde edeceklerdir. Global Liman ile diğer konsorsiyum üyeleri arasında çıkar çatışması veya herhangi bir menfaat çatışması bulunmamaktadır. Konsorsiyum üyeleri ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur; ancak sadece konsorsiyum üyelerinden Global Menkul Değerler A.Ş., tıpkı Global Liman gibi Global Yatırım Holding'in bir bağlı ortaklığıdır. Diğer konsorsiyum üyelerinin halka arz işlemi nedeniyle elde edeceği aracılık komisyonu haricinde doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır. Diğer konsorsiyum üyeleri ile Global Liman'ın %5 ve daha fazlasına sahip pay sahipleri ile arasında halka arz kapsamında imzalanmış başka herhangi bir anlaşma yoktur.

Global Liman ile halka arzda danışmanlığını yapan ve hukukçu görüşünü oluşturan Esin Avukatlık Ortaklığı arasında çatışan herhangi bir menfaat bulunmamaktadır. Esin Avukatlık Ortaklığı ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur. Esin Avukatlık Ortaklığı'nın doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır.

Global Liman ile finansal tablolarının bağımsız denetimini yapan Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. arasında çıkar çatışması veya herhangi bir menfaat çatışması bulunmamaktadır. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. ve Global Liman arasında herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.'nin doğrudan ya da dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.'nin, Global Liman'ın %5 ve daha fazlasına sahip pay sahipleri ile ve Global Liman ile arasında bağımsız denetim çalışmalarının yürütülmesine ilişkin yapmış olduğu anlaşmalar haricinde, herhangi bir anlaşma bulunmamaktadır. Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş., Global Liman'a ve Global Yatırım Holding'e sunduğu bağımsız denetim hizmetleri kapsamında ücret elde etmektedir.

Bunların dışında halka arzdan önemli menfaati olan danışmanlar vb. bulunmamaktadır.

26. BORSADA İŞLEM GÖRMEYE İLİŞKİN BİLGİLER

26.1. Payların Borsada işlem görme tarihleri:

Halka arz bu payların Borsa'da işlem göreceği anlamına gelmemekte olup, halka arz edilen payların satış tamamlandıktan sonra BİAŞ'ta işlem görebilmesi BİAŞ mevzuatının ilgili hükümleri çerçevesinde BİAŞ'ın vereceği olumlu karara bağlıdır.

26.2. İhraççının aynı grup paylarının borsaya kote olup olmadığına/borsada işlem görüp görmediğine veya bu hususlara ilişkin bir başvurusunun bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi:

Yoktur.

26.3. Borsada işlem görmesi amaçlanan paylarla eş zamanlı olarak;

- Söz konusu paylarla aynı grupta yer alanların tahsisli/nitelikli yatırımcılara satışa konu edilmesi veya satın alınmasının taahhüt edilmesi veya,

- İhraççının başka bir grup payının veya sermaye piyasası araçlarının tahsisli/nitelikli yatırımcılara satışa ya da halka arza konu edilmesi durumunda

bu işlemlerin mahiyeti ve bu işlemlerin ait olduğu sermaye piyasası araçlarının sayısı, nominal değeri ve özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi:

Yoktur.

26.4. Piyasa yapıcı ve piyasa yapıcılığın esasları:

Yoktur.

26.5. Fiyat istikrarı işlemlerinin planlanıp planlanmadığı:

Fiyat istikrarı işlemlerinin gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

26.5.1. Fiyat istikrarı işlemlerinin yerine getirilmesine yönelik garantinin olmadığına ilişkin açıklama:

İş Yatırım, Global Liman paylarına yönelik olarak fiyat istikrarı işlemlerinde bulunmayı planlamaktadır. Ancak, İş Yatırım fiyat istikrarı işlemlerini kesin olarak yerine getireceğine ilişkin bir taahhüt vermemektedir. İş Yatırım, fiyat istikrarı işlemlerine hiç başlamayabileceği gibi fiyat istikrarı işlemlerinde bulunması halinde de, gerekçesini açıklamak suretiyle, bu işlemi istediği her an sona erdirebilir.

26.5.2. Fiyat istikrarı işlemlerinin gerçekleştirilebileceği zaman aralığı:

Payların borsada işlem görmeye başlamasından itibaren 30 gündür.

26.5.3. Fiyat istikrarına ilişkin işlemleri gerçekleştirebilecek aracı kurumun ticaret unvanı:

İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.

26.5.4. Fiyat istikrarına ilişkin sürenin bitiminden sonra pay fiyatlarının düşebileceğine ilişkin açıklama:

Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemler en fazla İzahname'nin 26.5.2. numaralı maddesinde belirtilen süreyle sınırlıdır. Pay fiyatı, fiyat istikrarını sağlayıcı işlemler sonucunda yükselmiş olsa bile, bu sürenin bitiminden sonra tekrar düşebilir.

26.5.5. Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemlerin amacı:

Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemlerde amaç, pay fiyatının halka arz fiyatının altına düşmesi halinde alımda bulunarak fiyat istikrarına belli bir süreyle katkıda bulunmaktır. Ancak bu işlem, herhangi bir fiyat taahhüdü niteliğinde değildir ve fiyat istikrarı işlemlerinin gerçekleştirildiği dönemde payın piyasa fiyatı piyasa koşullarına göre olması gereken fiyata göre yüksek olabilmektedir. Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemlerde halka arz fiyatının üzerinde emir verilemez.

26.5.6. Fiyat istikrarı işlemlerinde sorumluluk ve bu işlemlerde kullanılacak kaynağın niteliği:

Fiyat istikrarı işlemlerine ilişkin tüm sorumluluk, bu işlemleri gerçekleştiren yetkili kuruluş İş Yatırım'a aittir. İş Yatırım, fiyat istikrarı işlemlerinde yabancı kaynak kullanacaktır.

Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemlerde, Global Yatırım Holding'in portföyünden halka arz edilecek paylardan toplam 4.912.035 TL nominal değerdeki kısmının satışından elde edilecek taban fiyattan hesaplandığında 96.275.886 TL'ye, tavan fiyattan hesaplandığında 115.432.823 TL'ye tekabül eden hasılat kullanılacaktır.

26.5.7. Yatırımcıların karar verme sürecinde etkili olabilecek diğer bilgiler:

Yoktur.

27. MEVCUT PAYLARIN SATIŞINA İLİŞKİN BİLGİLER İLE TAAHHÜTLER

27.1. Paylarını halka arz edecek ortak/ortaklar hakkında bilgi:

Halka Arz Eden Pay Sahibi: Global Yatırım Holding A.Ş.

Adres: Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu

27.2. Paylarını halka arz edecek ortakların satışa sunduğu payların nominal değeri

Global Liman'ın 66.253.100 TL tutarındaki mevcut sermayesinde, Halka Arz Eden Pay Sahibi Global Yatırım Holding'in 66.253.100 TL nominal değerinde ve %100 oranında payı bulunmaktadır.

Global Liman'ın 66.253.100 TL nominal tutarındaki mevcut sermayesinde, Halka Arz Eden Pay Sahibi Global Yatırım Holding'in sahip olduğu 9.000.000 TL nominal değerli sermayeyi temsil eden paylar halka arz edilecektir.

Ortağın Unvanı	Halka Arz'dan Önce		Halka Arz'dan Sonra		Halka Arz'dan Sonra	
			(ek satış hariç)		(ek satış dâhil)	
	TL	%	TL	%	TL	%
Global Yatırım Holding A.Ş.	66.253.100	%100,00	57.253.100	%63,61	52.341.065	%58,16
Halka Açık Kısım	-	-	32.746.900	%36,39	37.658.935	%41,84
Toplam	66.253.100	%100,00	90.000.000	%100,00	90.000.000	%100,00

27.3. Halka arzdan sonra dolaşımdaki pay miktarının artırılmamasına ilişkin taahhütler:

a) İhraççı tarafından verilen taahhüt:

Global Liman Yönetim Kurulu, 172 toplantı no ve 13 Mart 2015 tarihli kararı ile halka arzı takiben payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren bir yıl boyunca sermaye artırımını yapılmayacağına ve dolaşımdaki pay miktarının artırılmayacağına ve bu süre boyunca ileride yeni bir

bedelli sermaye artırımı veya halka arz yapılması sonucu doğuracak bir karar alınmayacağına dair karar vermiştir.

b) Ortaklar tarafından verilen taahhütler:

Global Liman'ın tek ortağı durumunda bulunan Global Yatırım Holding yönetim kurulu, 866 toplantı no ve 13 Mart 2015 tarihli kararı ile halka arz edilen payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren bir yıl boyunca halka arz edilen paylar dışında kalan payların dolaşımdaki pay miktarının artmasına yol açacak şekilde satışa veya halka arza konu edilmeyeceğine ve Global Yatırım Holding'in Global Liman bünyesinde sahip olduğu payları halka arz fiyatının altındaki bir fiyattan borsada satmayacağına ve söz konusu payların halka arz fiyatının altında borsada satılması sonucunu doğuracak şekilde herhangi bir işleme tutulmayacağına ve borsa dışında yapılacak satışlarda da satışa konu payları alanların bu sınırlamaya tabi olacağına dair bir karar vermiş ve Global Liman sermayesinde sahip olduğu payları halka arz fiyatının altındaki bir fiyattan borsada satmayacağına ve söz konusu payların halka arz fiyatının altında borsada satılması sonucunu doğuracak şekilde herhangi bir işleme tutulmayacağına ve borsa dışında yapılacak satışlarda da satışa konu payları alanların bu sınırlamaya tabi olacağına dair Kurul'a taahhütte bulunmuştur.

Bu taahhüt kapsamında, Global Yatırım Holding sahip olduğu halka arza konu olmayan Global Liman paylarını, payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren bir yıl boyunca BİAŞ'ta veya BİAŞ dışında satmayacaktır. Ek satışa konu paylar bu sınırlamaya tabi değildir.

c) Sermaye piyasası mevzuatı kapsamında verilen taahhütler:

Global Yatırım Holding'in (b) maddesinde belirtilen taahhüdü sermaye piyasası mevzuatı kapsamında ihraççının ortağı tarafından verilmesi gereken taahhütleri kapsamaktadır.

d) Yetkili kuruluşlar tarafından verilen taahhütler:

Yoktur.

e) Taahhütlerde yer alan diğer önemli hususlar:

Yoktur.

28. HALKA ARZ GELİRİ VE MALİYETLERİ

28.1. Halka arza ilişkin ihraççının elde edeceği net gelir ile katlanacağı tahmini toplam ve pay başına maliyet:

Global Liman, halka arzdan 465 milyon TL ile 558 milyon TL aralığında gelir elde edecektir.

Halka arza ilişkin toplam maliyetin 24,2 milyon TL ile 28,0 milyon TL (ek satış dâhil 27,1 milyon TL ile 31,5 milyon TL) aralığında, halka arz edilecek pay başına maliyetin ise 0,74 TL ile 0,86 TL (ek satış dâhil 0,72 TL ile 0,84 TL) aralığında olacağı tahmin edilmektedir.

Halka arzın hem sermaye artırımı nedeniyle artırılan sermayeyi temsil eden payların hem de ortağın sahip olduğu paylardan bir kısmının satışı suretiyle gerçekleştirilmesinden dolayı aracılık ve danışmanlık maliyetleri ile halka arz edilecek payların nominal değeri ile ihraç değeri arasındaki fark üzerinden alınacak Kurul ücreti, halka arz edilen payların birbirine olan oranı gözetilerek Global Liman ve Global Yatırım Holding tarafından karşılanacaktır. Ortaklığın sermayesinin tamamının nominal değeri üzerinden alınan Kurul ücreti ile diğer giderler Global Liman tarafından karşılanacaktır.

Global Liman tarafından karşılanacak toplam maliyet 17,7 milyon TL ile 20,5 milyon TL aralığında olacaktır.

Halka arz maliyetlerinin kırılımı aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tahmini Maliyet	Karşıl原因an Taraf	Ek Satış Hariç (TL)		Ek Satış Dâhil (TL)	
		Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan	Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan
Bağımsız Denetim	Global Liman	440.000	440.000	440.000	440.000
Reklam, Pazarlama ve Halkla İlişkiler	Global Liman	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000
Aracılık Komisyonu	Global Liman	13.963.177	16.741.565	13.963.177	16.741.565
	Global Yatırım Holding	5.292.000	6.345.000	8.180.277	9.807.985
Hukuki Danışmanlık	Global Liman	1.682.382	1.682.382	1.462.941	1.462.941
	Global Yatırım Holding	637.618	637.618	857.059	857.059
MKK Üyelik Ücreti	Global Liman	50.000	50.000	50.000	50.000
Borsa İstanbul İşlem Görme Başvuru Ücreti	Global Liman	10.000	10.000	10.000	10.000
SPK Kurul Ücreti (Sermayenin nominal değeri üzerinden)	Global Liman	180.000	180.000	180.000	180.000
SPK Kurul Ücreti (Halka arz edilen payların halka arz fiyatı ile nominal değeri arasındaki fark üzerinden)*	Global Liman	534.305	534.305	534.305	534.305
	Global Yatırım Holding	313.021	313.021	313.021	313.021
Toplam Maliyet		24.202.503	28.033.891	27.090.780	31.496.875
Pay Başına Maliyet		0,74	0,86	0,72	0,84
Global Liman'ın Elde Edeceği Halka Arz Geliri		465.439.240	558.052.150	465.439.240	558.052.150
Global Liman Tarafından Karşıl原因acak Maliyet		17.959.865	20.738.252	17.740.424	20.518.811
Global Liman'ın Elde Edeceği Net Halka Arz Geliri		447.479.375	537.313.898	447.698.816	537.533.339

*Ek satış dâhil olarak ve tavan fiyat üzerinden hesaplanmaktadır.

28.2. Halka arzın gerekçesi ve halka arz gelirlerinin kullanım yerleri:

Halka arzın gerekçesi, Global Liman'ın sermaye artışı yoluyla kaynak elde etmesi ve Global Yatırım Holding'in mevcut pay satışı yoluyla faaliyet gösterdiği çeşitli sektörlerdeki yatırımları için kaynak sağlamasıdır.

Global Yatırım Holding'in Global Liman haricindeki bağlı ortaklık ve iştirakleri, enerji, gayrimenkul ve finans sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Global Yatırım Holding'in halka arz sırasındaki pay satışı yoluyla elde edeceği kaynağın bir kısmı, bu sektörlerde devam etmekte olan yatırımlarının finansman ihtiyaçları doğrultusunda kullanılacaktır.

Global Liman'ın halka arzın sermaye artırımı yoluyla gerçekleştirilecek kısmından elde edeceği kaynak ise temel olarak yeni limanlara yatırım yapılması ve kısmen de portföydeki mevcut limanların yatırım ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla kullanılacaktır. Aşağıda söz konusu yatırım ihtiyaçları özetlenmektedir. Ayrıca, yine aşağıda özetlendiği üzere, halka arz gelirlerinin mevcut borçların ödenmesi amacıyla kullanılması düşünülmektedir.

Halka arzdan elde edilecek net gelir temel olarak yeni limanlara yatırım yapılması ve kısmen de portföydeki mevcut limanların yatırım ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla kullanılacaktır.

1. **Yeni Limanlara Yatırım Yapılması:** Dünyanın pek çok yerinde yer alan yük ve yolcu limanları, genellikle yerel idarelerin sahipliğindedir. Bu limanların daha verimli hâle getirilmesi için pek çok ülkede özelleştirme ihaleleri veya yeni limanların ya da iskelelerin inşa edilebilmesi amacıyla Yap İşlet Devret modeli ile yapım ihaleleri düzenlenmektedir. Şirket tarafından bu ihaleler yakından takip edilmekte olup, 2015 ve 2016 yılları içinde hali hazırda görüşmelerin devam ettiği 12 adet limanın yarısının devralınarak portföye katılması hedeflenmektedir. Halka arzdan elde edilecek gelirin mevcut limanların yatırım ihtiyaçları doğrultusunda kullanılacak

kısmı haricindeki tutarının söz konusu potansiyel devralmalar sırasında özkaynak finansmanı olarak kullanılması planlanmaktadır.

2. Mevcut Limanların Yatırım İhtiyaçları: Şirket, Türkiye, İspanya, Portekiz, Karadağ ve Singapur'da toplam sekiz adet limanın (Kuşadası, Bodrum, Antalya, Barselona, Malaga, Lizbon, Bar, Singapur) işletmesini gerçekleştirmektedir. Halka arzdan elde edilen kaynağın 10.000.000 ABD Doları kısmının bu limanlar bünyesinde yeni inşa edilecek yapıların yatırımında, 15.000.000 ABD Doları kısmının ise bu limanlar bünyesinde gerçekleştirilecek yenileme yatırımlarında kullanılması planlanmaktadır.
3. Mevcut Finansal Borçların Ödenmesi: Şirket'in finansal borçlarının 31 Aralık 2014 itibarıyla %75,0 gibi önemli bir oranını 2014 yılında ihraç edilen, 250.000.000 ABD Doları tutarındaki 2021 vadeli tahviller oluşturmaktadır. Öte yandan, yine 31 Aralık 2014 itibarıyla, finansal borçların tahvil ile ilgili olmayan (banka kredileri ve finansal kiralama borçlarından oluşan) kısmının sadece 25.207.159 TL tutarındaki kısmı kısa vadeli. Bu nedenle, halka arz gelirlerinin mevcut finansal borçların geri ödenmesi amacıyla kullanılması düşünülmektedir.

29. SULANMA ETKİSİ

29.1. Halka arzdan kaynaklanan sulanma etkisinin miktarı ve yüzdesi:

Sulanma etkisine ilişkin hesaplamalar 31.12.2014 tarihli bağımsız denetimden geçmiş mali tablolarda yer alan veriler esas alınarak yapılmış olup, 29.2. numaralı başlıkta ayrıntılı şekilde yer almaktadır.

29.2. Mevcut hissedarların halka arzdan pay almamaları durumunda (yeni pay alma haklarını kullanmamaları durumunda) sulanma etkisinin tutarı ve yüzdesi:

Halka Arz Öncesi Pay Başına Defter Değeri (TL)	Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan
Defter Değeri	405.678.688	405.678.688
Toplam Pay Sayısı	66.253.100	66.253.100
Pay Başına Defter Değeri	6,12	6,12
Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri (TL)	Taban Fiyattan	Tavan Fiyattan
Halka Arz Fiyatı	19,6	23,5
Sermaye Artırımı	23.746.900	23.746.900
Şirkete Girecek Nakit	465.439.240	558.052.150
Halka Arz Masrafları*	17.740.424	20.518.811
Şirkete Girecek Net Nakit	447.698.816	537.533.339
Halka Arz Sonrası Defter Değeri	853.377.504	943.212.027
Halka Arz Sonrası Pay Sayısı	90.000.000	90.000.000
Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri	9,48	10,48
Mevcut Ortaklar için (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)	3,36	4,36
Mevcut Ortaklar için (pozitif) Sulanma Etkisi (%)	54,9%	71,2%
Yeni Ortaklar için Sulanma Etkisi (TL)	10,12	13,02
Yeni Ortaklar için Sulanma Etkisi (%)	51,6%	55,4%

*Ek satış dâhildir.

30. UZMAN RAPORLARI VE ÜÇÜNCÜ KİŞİLERDEN ALINAN BİLGİLER

30.1. Halka arz sürecinde ihraççıya danışmanlık yapanlar hakkında bilgiler:

Halka arz sırasında danışmanlık hizmeti verenler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Kurum	Danışmanlık Hizmeti
Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş. Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş. İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Aracılık Hizmetleri
Esin Avukatlık Ortaklığı	Hukuki Danışmanlık Hizmetleri
Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.	Bağımsız Denetim Hizmetleri

30.2. Uzman ve bağımsız denetim raporları ile üçüncü kişilerden alınan bilgiler:

Halka arzda aracılık hizmeti veren aracı kurumlardan oluşan konsorsiyumun liderleri olan Ak Yatırım, Garanti Yatırım ve İş Yatırım'ın, Grup ile ve Grup'un 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihli finansal tablolarını denetleyen bağımsız denetim şirketi olan Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. ile herhangi bir bağlantısı bulunmamaktadır.

Hukukçu raporu Esin Avukatlık Ortaklığı tarafından hazırlanmış olup, işbu İzahname'nin **Ek 5**'inde yer almaktadır.

Adresi: Ebulula Mardin Cad. Gül Sok. No. 2, Maya Park Tower 2, Akatlar-Beşiktaş, 34335 İstanbul

Telefon: (0212) 376 64 00

Faks: (0212) 376 64 64

Grup'un 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2014 tarihli finansal tablolarını denetleyen bağımsız denetim şirketi olan Akis Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.'nin Grup ile herhangi bir bağlantısı bulunmamaktadır.

Adresi: Rüzgârlıbahçe Mh. Kavak Sk. No: 29 Kavacık / Beykoz / İstanbul

Telefon: (0216) 681 90 00

Faks: (0216) 681 90 90

Bağımsız denetim şirketi, Grup'un finansal tabloları ile ilgili olarak aşağıdaki şekilde olumlu görüş vermiştir.

“Görüşümüze göre konsolide finansal tablolar, Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi ve bağlı ortaklıklarının 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla konsolide finansal durumunu ve aynı tarihte sona eren hesap dönemine ait konsolide finansal performansını ve konsolide nakit akışlarını, Türkiye Muhasebe Standartları'na uygun olarak tüm önemli yönleriyle gerçeğe uygun bir biçimde sunmaktadır.”

“Görüşümüze göre, ilişikteki konsolide finansal tablolar, Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi ve bağlı ortaklıklarının 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla konsolide finansal durumunu ve aynı tarihte sona eren yıla ait konsolide finansal performansını ve konsolide nakit akışlarını, TMS (bkz. Dipnot 2) çerçevesinde doğru ve dürüst bir biçimde yansıtmaktadır.”

“Görüşümüze göre, ilişikteki konsolide finansal tablolar, Global Liman İşletmeleri Anonim Şirketi ve bağlı ortaklıklarının 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla konsolide finansal durumunu ve aynı tarihte sona eren yıla ait konsolide finansal performansını ve konsolide nakit akışlarını, Sermaye Piyasası Kurulu'nca yayımlanan finansal raporlama standartları (bkz. Dipnot 2) çerçevesinde doğru ve dürüst bir biçimde yansıtmaktadır.”

Yukarıda bahsi geçen ve Grup'a aracılık hizmetleri, hukuki danışmanlık hizmetleri ve bağımsız denetim hizmetleri sunan hiçbir taraf, Grup tarafından ihraç edilen ya da Grup şirketlerine ait menkul kıymetleri ya da Grup'un menkul kıymetlerini elde etme hakkı veren ya da taahhüt eden opsiyonlara sahip değildir. Aynı tarafların Grup ya da Grup şirketleri ile herhangi bir istihdam, yönetim, denetim ya da sermaye bağlantısı bulunmamaktadır.

Grup'a yukarıda bahsi geçen hizmetleri sunan taraflar haricinde, İzahname'nin genelinde muhtelif sektör raporlarından, pazar araştırmalarından ve halka açık olan veya olmayan çeşitli kaynaklardan elde edilen bilgilere yer verilmiştir. Üçüncü kişilerden alınan söz konusu bilgilerin kaynakları ilgili bölümlerde verilmekte olup, bu bilgilerin doğruluğunu teyit ederiz. Öte yandan, tüm üçüncü kişilerden alınan bilgilerin güvenilir olduğu düşünülmeyle birlikte, bağımsız bir doğrulama işleminden geçirilmemiştir.

Global Liman İşletmeleri A.Ş., üçüncü kişilerden elde ettiği bilgilerden kanaat getirebildiği kadarıyla açıklanan bilgileri yanlış veya yanıltıcı hâle getirecek herhangi bir eksikliğin bulunmadığını ve söz konusu bilgilerin aynen alındığını beyan eder.

31. İŞTİRAKLER HAKKINDA BİLGİLER

31.1. Konsolidasyona dâhil edilenler hariç olmak üzere ihraççının finansal yatırımları hakkında bilgi:

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla Global Liman'ın konsolidasyona dâhil edilenler hariç olmak üzere finansal yatırımları hakkında bilgi aşağıdaki tabloda yansıtılmaktadır:

Ticaret Unvanı	Faaliyeti	İştirak Oranı / Oy Hakkı Oranı	Sermaye	Yedek	Olağan Faaliyet Kârı / Zararı	Mali Tablolarda hangi değer üzerinden izlendiği	Şirket'in Sermayeye İştirak Tutarı	Son Yıl Hesap Dönemi İçin Alınan Kâr Payı Tutarı
Lisbon Cruise Terminals Lda	Liman İşletmeciliği	%46,20 - %46,20	650.000 Avro	--	130.551 TL	982.003 TL	325.000 Avro	--
SATS-Creuers Cruise Services Pte. Ltd.	Liman İşletmeciliği	%24,80 - %24,80	6.000.000 Singapur Doları	--	- 1.279.834 TL	1.833.302 TL	2.400.000 Singapur Doları	--

32. İNCELEMAYA AÇIK BELGELER

Aşağıdaki belgeler Global Liman İşletmeleri A.Ş. Rıhtım Caddesi No:51 Karaköy Beyoğlu, İstanbul, Türkiye adresindeki ihraççının merkezi ve başvuru yerleri ile ihraççının internet sitesi <http://www.globalports.com.tr/> ile Kamuyu Aydınlatma Platformunda (KAP) tasarruf sahiplerinin incelemesine açık tutulmaktadır:

- 1) İzahname'de yer alan bilgilerin dayanağını oluşturan her türlü rapor ya da belge ile değerlendirme ve görüşler (değerleme, uzman, faaliyet ve özel bağımsız denetim raporları ile yetkili kuruluşlarca hazırlanan raporlar, esas sözleşme, vb.)
- 2) İhraççının İzahname'de yer alması gereken finansal tabloları.

33. PAYLAR İLE İLGİLİ VERGİLENDİRME ESASLARI

Aşağıda özetlenmekte olan vergilendirmeye ilişkin esaslar, BİAŞ'ta işlem görecekt payların elde tutulması ve elden çıkarılması sırasında elde edilecek kazanç ve iratların vergilendirilmesi hakkında genel bir bilgi vermek amacıyla yürürlükte bulunan vergi mevzuatı dikkate alınarak hazırlanmıştır. Vergi mevzuatının ileride değişebileceğini hatta mevzuatın geriye yönelik olarak da değişebileceğinin göz önünde bulundurulmasını ve özellikle durumlarda yatırımcıların vergi danışmanlarına danışması gerektiğini hatırlatmak isteriz.

Paylardan elde edilecek kazanç ve iratların vergilendirilmesinde yatırımcıların gerçek kişi veya kurum olmasının yanında tam mükellef veya dar mükellef olmaları da önem arz etmektedir.

(i) Tam Mükellef Dar Mükellef Ayrımı

Gerçek Kişiler Açısından

GVK üçüncü ve takip eden maddelerinde Türkiye'de yerleşik gerçek kişilerin ve resmi daire ve müesseselere veya merkezi Türkiye'de bulunan teşekkül ve teşebbüslere bağlı olup adı geçen daire, müessese, teşekkül ve teşebbüslerin işleri dolayısıyla yabancı memleketlerde oturan Türk vatandaşlarının Türkiye içinde ve dışında elde ettikleri kazanç ve iratların tamamı üzerinden vergilendirileceği belirtilmiştir.

GVK uygulamasında Medeni Kanuna göre ikametgâhı Türkiye'de bulunanlar ile bir takvim yılı içinde Türkiye'de devamlı olarak altı aydan fazla oturanlar (geçici ayrılmalar Türkiye'de oturma süresini kesmez) yerleşik sayılmakta ve tam mükellef esasında Türkiye içinde ve Türkiye dışında elde ettikleri gelirlerinin tamamı üzerinden vergilendirilmektedirler.

Türkiye'de yerleşik olmayan gerçek kişiler ise sadece Türkiye'de elde ettikleri kazanç ve iratlar üzerinden dar mükellefiyet esasında vergilendirilirler. Bir kazanç ve iradın Türkiye'de elde edilip edilmediğinin belirlenmesi GVK'nın 7. maddesindeki esaslara göre belirlenir.

Kurumlar Açısından

KVK'nın 1. maddesinde sayılan kurumlardan kanunî veya iş merkezi Türkiye'de bulunanlar tam mükellef olarak değerlendirilir ve gerek Türkiye içinde gerekse Türkiye dışında elde ettikleri kazançların tamamı üzerinden vergilendirilirler.

Kanunî merkezleri ve iş merkezlerinin her ikisi de Türkiye'de bulunmayanlar ise dar mükellef olarak değerlendirilir ve sadece Türkiye'de elde ettikleri kazançları üzerinden vergilendirilirler. Türkiye'de elde edilen kazançların belirlenmesinde GVK'nın ilgili hükümleri uygulanır.

(ii) Payların Elden Çıkarılması Karşılığında Sağlanan Kazançların Vergilendirilmesi

1 Ocak 2006 Tarihinden İtibaren İktisap Edilen ve BİAŞ'ta İşlem Gören Hisse Senetleri:

GVK'nın Geçici 67. maddesi uyarınca 31Aralık 2015 tarihine kadar uygulanmak üzere, bankalar ve aracı kurumlar takvim yılının üçer aylık dönemleri itibarıyla BİAŞ'ta işlem gören hisse senetlerinden (menkul kıymetler yatırım ortaklıkları hisse senetleri hariç) elde edilen kazançlar üzerinden %0 oranında vergi tevkifatı yapacaklardır. Bu oran tüm tam ve dar mükellef gerçek kişi ve kurumlar için geçerlidir.

Hisse senetleri değişik tarihlerde alındıktan sonra bir kısmının elden çıkarılması halinde tevkifat matrahının tespitinde dikkate alınacak alış bedelinin belirlenmesinde ilk giren ilk çıkar metodu esas alınacaktır. Hisse senetlerinin alımından önce elden çıkarılması durumunda, elden çıkarılma tarihinden sonra yapılan ilk alım işlemi esas alınarak üzerinden tevkifat yapılacak tutar tespit edilir. Aynı gün içinde birden fazla alım satım yapılması halinde o gün içindeki alış maliyetinin tespitinde ağırlıklı ortalama yöntemi uygulanabilecektir. Alış ve satış işlemleri dolayısıyla ödenen komisyonlar ile Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi tevkifat matrahının tespitinde dikkate alınır.

Üçer aylık dönem içerisinde birden fazla hisse senedi alım satım işlemi yapılması halinde tevkifatın gerçekleştirilmesinde bu işlemler tek bir işlem olarak dikkate alınır. Hisse senedi alım satımından doğan zararlar takvim yılı aşılacak kaydıyla izleyen dönemlerin tevkifat matrahından mahsup edilebilecektir.

Tam mükellef kurumlara ait olup, BİAŞ'ta işlem gören ve bir yıldan fazla süreyle elde tutulan hisse senetlerinin elden çıkarılmasında tevkifat uygulanmaz. Ayrıca, tam mükellef kurumlara ait olup, BİAŞ'ta işlem gören ve bir yıldan fazla süreyle elde tutulan hisse senetlerinin elden çıkarılmasından elde edilen gelirler için GVK'nın Mükerrer 80. maddesi hükümleri uygulanmayacaktır.

Tevkifata tabi tutulan hisse senedi alım satım kazançları için gerçek kişilerce yıllık veya münferit beyanname verilmez. Diğer gelirler dolayısıyla verilecek yıllık beyannameye bu gelirler dâhil edilmez. Ticari faaliyet kapsamında elde edilen gelirler ticari kazanç hükümleri çerçevesinde kazancın tespitinde dikkate alınır. Bu kazançlar için tevkif suretiyle ödenmiş olan vergiler, tevkifata tabi kazançların beyan edildiği beyannamelerde hesaplanan vergiden mahsup edilir.

GVK Geçici 67. maddesinin 5 numaralı bendi uyarınca, gelir sahibinin gerçek veya tüzel kişi ya da dar veya tam mükellef olması, vergi mükellefiyeti bulunup bulunmaması, vergiden muaf olup olmaması ve elde edilen kazancın vergiden istisna olup olmaması yukarıda ayrıntıları verilen vergilendirme uygulamasını etkilememektedir.

BİAŞ'ta İşlem Görmeyen Hisse Senetleri ile 1 Ocak 2006 Tarihinden Önce İktisap Edilen ve BİAŞ'ta İşlem Gören Hisse Senetlerinin Elden Çıkarılmasından Sağlanan Gelirler:

BİAŞ'ta işlem görmeyen hisse senetleri ile 1 Ocak 2006 tarihinden önce iktisap edilen ve BİAŞ'ta işlem gören tam mükellef şirketlere ait hisse senetlerinin alım satım kazançları tevkifata tabi olmayacaktır. Söz konusu hisse senetlerinin elden çıkarılmasından sağlanan kazançların vergilendirilmesi aşağıdaki gibi olacaktır:

Gerçek Kişiler

Tam Mükellef Gerçek Kişiler:

Hisse senedi alım satım kazançları, GVK'nın Mükerrer 80. maddesi uyarınca gelir vergisine tabi olacaktır. Ancak anılan madde uyarınca 1 Ocak 2006 tarihinden itibaren elde edilen gelirlere uygulanmak üzere, *“ivazsız olarak iktisap edilenler ile tam mükellef kurumlara ait olan ve iki yıldan fazla süreyle elde tutulan hisse senetlerinin”* elden çıkarılması durumunda elde edilen kazançlar vergiye tabi olmayacaktır.

GVK'nın Mükerrer 81. maddesi uyarınca mal ve hakların elden çıkarılmasında iktisap bedeli, elden çıkarılan mal ve hakların, elden çıkarıldığı ay hariç olmak üzere TÜİK tarafından belirlenen toptan eşya fiyat endeksindeki artış oranında artırılarak tespit edilir.

Dar Mükellef Gerçek Kişiler:

GVK'nın 86. maddesinin 2. fıkrası çerçevesinde dar mükellefiyette vergiye tabi gelirin tamamı, Türkiye'de tevkif suretiyle vergilendirilmiş olan ücretler, serbest meslek kazançları, menkul ve gayrimenkul sermaye iratları ile diğer kazanç ve iratlardan oluşuyorsa yıllık beyannameye tabi değildir. Dar mükellef gerçek kişilerin Türkiye'de elde ettiği ve tevkif sureti ile vergilendirilmemiş gelirleri mevcut ise, GVK'nın 101. maddesinin 2. fıkrası uyarınca, menkul malların ve hakların elden çıkarılmasından doğan kazanç ve iratlarını mal ve hakların Türkiye'de elden çıkarıldığı yerin vergi dairesine münferit beyanname ile beyan etmek zorundadırlar.

Kurumlar

Kurumlar Vergisi Mükelleflerinin Aktifine Kayıtlı Hisse Senetlerinin Elden Çıkarılmasından Sağlanan Kazançlar:

Tam Mükellef Kurumlar

Ticari faaliyete bağlı olarak işletme bünyesinde elde edilen alım satım kazançları ticari kazanç olarak beyan edilip vergilendirilecektir. Ancak KVK'nın 5. maddesinin 1. fıkrasının (e) bendinde belirtilen şartların mevcut olması halinde menkul kıymet alım satımı ile sürekli uğraşmayan kurumların bu kazançlarının %75'i kurumlar vergisinden istisnadır.

Dar Mükellef Kurumlar

Dar mükellef kurum, Türkiye’de bir işyeri açmak suretiyle veya daimi temsilci vasıtasıyla faaliyet gösteren bir kurum statüsünde ise, alım satım kazançları kur farkları da dâhil ticari kazanç olarak vergiye tabi olacaktır. Bu kurumların hisse senedi satışından elde edeceği kazançlar KVK'nın 5. maddesinin 1. fıkrasının (e) bendinde belirtilen istisnadan yararlanır.

Dar mükellef kurumun Türkiye’de bir işyeri veya daimi temsilcisi yoksa elde ettiği kazanç vergiye tabi olacaktır. Ancak, dar mükellef kurumun mukimi olduğu ülke ile Türkiye arasında çifte vergilendirmeyi önleme anlaşması varsa anlaşma hükümleri uygulanacaktır.

(iii) Hisse Senetleri Kâr Paylarının Vergilendirilmesi:

Hisse senetlerinden elde edilecek kâr paylarının vergilendirilmesi aşağıdaki gibi olacaktır.

Gerçek Kişiler

Tam Mükellef Gerçek Kişiler:

GVK'nın 94. maddesinin 6. fıkrasının (b) bendine göre, kâr payları üzerinden yapılacak tevkifat, kârın dağıtılması aşamasına bırakılmıştır. GVK'nın 94. maddesinin 6. fıkrasının (b) bendi uyarınca, tam mükellef kurumlarca tam mükellef gerçek kişilere, dağıtılan kâr payları üzerinden %15 oranında tevkifat yapılacaktır.

GVK'nın 86. maddesinin 1. fıkrasının (c) bendine maddesi uyarınca, tevkif yoluyla vergilendirilmiş bulunan ve gayrisafi tutarları; 2015 yılı gelirleri için 29.000 TL’yi (GVK'nın 103. maddesinde yer alan gelir vergisi tarifesinin ikinci dilimi) aşan ve tam mükellef kurumlardan elde edilen kâr payları için beyanname verilmesi gerekecektir.

Tam mükellef gerçek kişilerin tam mükellef kurumlardan elde ettikleri “kâr paylarının yarısı”, GVK'nın 22. maddesine göre gelir vergisinden müstesnadır. İstisna edilen bu tutar da dâhil olmak üzere brüt kâr payının tamamı üzerinden GVK'nın 94. maddesi uyarınca tevkifat yapılır ve tevkif edilen verginin tamamı, kâr payının yıllık beyanname ile beyan edilmesi durumunda, yıllık beyanname üzerinden hesaplanan vergiden mahsup edilir. Ayrıca, GVK'nın 94. maddesinin 6. fıkrasının (b) bendine göre kârın sermayeye ilave edilmesi kâr dağıtımını sayılmadığından, kârın sermayeye ilavesi nedeniyle gerçek kişi ortaklara verilen bedelsiz hisse senetleri üzerinden tevkifat yapılmayacağı gibi bu hisse senetleri karşılığı olan kâr payının “menkul sermaye iradı” olarak beyan edilmesi gerekmektedir.

Dar Mükellef Gerçek Kişiler:

GVK'nın 94. maddesinin 6. fıkrasının (b) bendi uyarınca, tam mükellef kurumlarca; dar mükellef gerçek kişilere, “dağıtılan kâr payları üzerinden” %15 oranında tevkifat yapılacaktır. Türkiye’nin taraf olduğu bazı çifte vergilendirmenin önlenmesi anlaşmalarında daha düşük tevkifat oranları belirlenebilmektedir.

Kurumlar

Tam Mükellef Kurumlar

KVK'nın 6.maddesine göre kurum kazancı, GVK'nın ticari kazanç hakkındaki hükümlerine göre saptandığından, kâr payının ticari faaliyete bağlı olarak ticari işletme bünyesinde elde edilmesi halinde söz konusu gelirler ticari kazanç olarak beyan edilip vergilendirilecektir.

Ancak, Türkiye’deki bir kurumun Türkiye’de kurumlar vergisi mükelleflerine yaptığı kâr dağıtımını tevkifata tabi değildir.

Diğer taraftan, KVK'nın 5. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, bir kurumun tam mükellef başka bir kuruma iştiraki nedeniyle elde ettiği kâr payı (bu kâr payını dağıtan kurum nezdinde kurumlar vergisine tabi tutulduğu gerekçesiyle kâr payını elde eden kurum nezdinde), kurumlar vergiden müstesnadır (tam mükellefiyete tabi girişim sermayesi yatırım fonu katılma payları ve hisse senetlerinden elde edilen kâr

payları dâhil, diğler fon ve yatırım ortaklıklarının katılma payları ve hisse senetlerinden elde edilen kâr payları hariç).

Dar Mükellef Kurumlar:

Tam mükellef kurumlar tarafından, Türkiye'de bir iş yeri veya daimî temsilci aracılığıyla kâr payı elde edenler hariç olmak üzere dar mükellef kurumlara veya kurumlar vergisinden muaf olan dar mükellef kurumlara dağıtılacak kâr payları üzerinden KVK'nın 30. maddesinin 3 fıkrası gereğİ (bugün için bu oran %15'tir) tevkifat yapılır. Türkiye'nin taraf olduğı bazı çifte vergilendirmenin önlenmesi anlaşmalarında daha düşük tevkifat oranları belirlenebilmektedir.

34. EKLER

EK 1 - ESAS SÖZLEŞME

EK 2 - GENEL KURUL İÇ YÖNERGESİ

EK 3 - YÖNETİM KURULU İÇ YÖNERGESİ

EK 4 - 31 ARALIK 2014, 31 ARALIK 2013 ve 31 ARALIK 2012 TARİHLİ FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN ÖZEL BAĞIMSIZ DENETİM RAPORLARI

EK 5 - TÜRKİYE, İSPANYA VE KARADAĞ'DAKİ FAALİYETLERE İLİŞKİN BAĞIMSIZ HUKUKÇU RAPORLARI

EK 6 - SERMAYE ARTIRIMINDAN ELDE EDİLECEK FONUN KULLANIMINA İLİŞKİN RAPOR

EK 7 - PROFORMA KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLAR VE BAĞIMSIZ GÜVENCE RAPORU