

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2016-4-38  
**Karar Sayısı** : 16-33/574-250  
**Karar Tarihi** : 13.10.2016

**(Devralma)**

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Prof. Dr. Ömer TORLAK  
**Üyeler** : Arslan NARİN, Fevzi ÖZKAN, Adem BİRCAN, Şükran KODALAK

**B. RAPORTÖRLER** : Dr. Hakan BİLİR, Kasım ŞENGÜL, Mehmet Yavuz GÜNER

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN**

: Hapag-Lloyd AG

Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Hakan ÖZGÖKÇEN,

Av. O. Onur ÖZGÜMÜŞ, Av. Baran BAŞ

Çitlenbik Sok. No: 12 Yıldız Mah. Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** United Arab Shipping Company S.A.G'nin hisselerinin %100'ünün ve tek kontrolünün Hapag-Lloyd AG tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına en son 23.09.2016 tarihinde giren bildirim üzerine düzenlenen 06.10.2016 tarih ve 2016-4-38/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

**G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

**G.1. Bildirimi Yapılan İşlem**

- (4) Bildirim konusu işlem, United Arab Shipping Company S.A.G'nin (UASC) hisselerinin %100'ünün ve tek kontrolünün Hapag-Lloyd AG (HL AG) tarafından devralınmasına ilişkindir. Devre konu UASC, Dubai'de kurulmuş olan ve Katar Devleti adına Qatar Holding LLC tarafından ve Suudi Arabistan Krallığı adına Public Investment Fund tarafından kontrol edilen bir uluslararası düzenli konteyner hat taşımacılığı şirkettir.
- (5) İşlem sonrasında devralan tarafın da hissedarlık yapısında değişiklik meydana gelecektir. Buna göre, UASC'nin mevcut hissedarları UASC'nin hisselerinin %100'ünü HL AG'ye geçirerek aynı katkıda bulunacak, buna karşılık HL AG de UASC'nin mevcut hissedarları için yeni hisseler çıkaracaktır. Bununla birlikte işlem sonucunda, HL AG'nin kontrol yapısında bir değişiklik meydana gelmeyecek ve şirket CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) ve Kühne Maritime tarafından ortak kontrol edilmeye devam edecektir.

**G.2. İlgili Pazar**

**G.2.1. İlgili Ürün Pazarı**

- (6) Devredilen taraf olan UASC, küresel bazda konteyner ile kargo taşımacılığı hizmeti sunmaktadır. Şirket, 55 konteyner gemiden oluşan filoya sahiptir. UASC ayrıca konteyner gemilerinde yapılan dökme yük ve gabari taşkını kargosu taşımacılıkları gibi özel kargo hizmetleri de yürütmektedir. UASC'nin Türkiye'deki faaliyetleri düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri pazarı ile sınırlıdır. Teşebbüs bu faaliyetini iştiraki UASAC Denizcilik Nakliyat A.Ş. (UASC Türkiye) aracılığı ile yürütmektedir. Teşebbüsün Türkiye'de konteyner terminal hizmetleri, iç taşımacılık hizmetleri ve navlun sevkiyatı hizmetleri alanında faaliyetleri bulunmamaktadır.

## 16-33/574-250

- (7) Devralan taraf HL AG, küresel düzeyde düzenli konteyner hat taşımacılığı şirketi olarak faaliyet gösteren şirketler grubunun ana şirketidir. Hapag-Lloyd markası altında yaklaşık 170 konteyner gemisi bulunmaktadır. Teşebbüs konteyner ile taşınan kargolar için küresel bazda deniz yoluyla taşımacılık hizmeti sunmakta ayrıca dökme yük (break-bulk) ve gabari taşkını kargo (out-of-gauge cargo) taşımacılığı gibi özel kargo hizmetleri de sunmaktadır. HL AG Türkiye'deki faaliyetlerini iştirakleri Hapag-Lloyd Denizaşırı Nakliyat A.Ş. (HL AŞ) ve CSAV Denizcilik Acentası A.Ş. (CSAV Denizcilik) aracılığıyla yürütmektedir. HL AG, HL AŞ'nin %50 hissesine sahiptir. HL AG tarafından düzenlenen seferlerin hiçbirinde Türk karasularında yer alan limanların doğrudan kalkış veya varış noktası olarak belirlenmediği ifade edilmiştir.
- (8) Düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri alanında kargolar konteynerler halinde konteyner taşımak için üretilmiş gemilere yüklenerek taşınmaktadır. Bu gemilerde konteynerlerin yerleştirildiği bölümlere "slot" adı verilmektedir. Gemilerin kapasiteleri taşıyabildikleri 20 feet uzunluğundaki konteyner miktarına göre belirlenmektedir. Düzenli konteyner hat taşımacılığı yapı ve işleyiş açısından arazi taşımacılıktan önemli ölçüde farklılaşmaktadır. Burada, gemilerin limanlardan kalkış saatleri, hangi limanlara uğrayacağı önceden bellidir. Gemiler, tek bir taşıyıcının kargosuyla değil birçok taşıyıcının, konteynerlere yerleştirilen mallarını, aynı gemiyle farklı limanlara yollayabilir. Gemiler, dolu da olsa boş da olsa, verilen program çerçevesinde sefer yapmaktadır<sup>1</sup>.
- (9) Bildirim konusu işleme bakıldığında UASC ve HL AG'nin faaliyetlerinin "Düzenli Konteyner Hat Taşımacılığı Hizmetleri" alanında örtüştüğü görülmektedir. Avrupa Komisyonu'nun kararlarına bakıldığında düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarının yüklerin daha önceden belirlenmiş bir veya daha fazla rota kapsamında, konteyner ile taşınması amacıyla düzenli, tarifeli hizmetler sunulmasını kapsadığı ifade edilmektedir<sup>2</sup>. Anılan kararında komisyon ilgili pazarı düzenli olmayan taşımacılık faaliyetinden düzenliliği ve sıklığı yönünden ayırmıştır. Yine komisyon bu pazarın konteyner kullanılmayan dökme kargo hizmetleri pazarından farklı olduğunu belirtmiştir. Aynı şekilde Rekabet Kurulu benzer dosyalarda ilgili ürün pazarını düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri olarak tanımlamıştır<sup>3</sup>. Bu bağlamda ilgili ürün pazarı "düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir.

### G.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (10) Hem devredilen UASC hem de devralan taraf olan HL AG küresel çapta düzenli, konteyner hat taşımacılığı hizmeti sunmaktadır. Avrupa Komisyonu<sup>4</sup> ve Rekabet Kurulunun<sup>5</sup> daha önceki kararlarına bakıldığında coğrafi pazarın taşımacılığa konu hat bazında yapıldığı örnekler mevcuttur. Dosya kapsamında konu, en riskli durumunun ele alınabilmesini teminen, hem tarafların faaliyet gösterdikleri kesişen hatlar bazında hem de Türkiye ölçeğinde ele alınmıştır. Bu çerçevede dosya özelinde kesin bir coğrafi pazar tanımı yapılmamıştır.

### G.3. Değerlendirme

- (11) Bildirim Formu'nda yer alan bilgilere göre, bildirim konusu işlem, UASC'nin %100 oranındaki hissesinin HL AG tarafından devralınmasıdır. Bildirim konusu işlem, devre konu şirketin kontrol yapısında değişikliğe neden olacağından, 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in (2010/4 sayılı Tebliğ) 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemidir.

<sup>1</sup>Levent Kutoğlu; Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet, Rekabet Kurumu 5. Dönem Uzmanlık Tezi sayfa 8.

<sup>2</sup> Komisyon'un Case M. 7908 numaralı CMA CGM/NOL kararı, 8. paragraf.

<sup>3</sup> Kurul'un 05-67/950-257 sayılı ve 13.10.2005 tarihli kararı, 05-18/201-65 sayılı ve 24.3.2005 tarihli kararı ve 16-06/121-55 sayılı ve 24.02.2016 tarihli kararı.

<sup>4</sup> Komisyon'un Case M. 7908 numaralı CMA CGM/NOL kararı, 11. paragraf.

<sup>5</sup> Kurul'un 13.10.2005 tarihli ve 05-67/950-257 sayılı kararı.

**16-33/574-250**

- (12) Ayrıca, tarafların cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasında öngörülen eşikleri aşması nedeniyle işlemin iznine tabi olduğu belirlenmiştir.
- (13) Bildirim Forumu'nda UASC ve HL AG'nin faaliyetlerinin düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri pazarında yatay olarak örtüştüğü ifade edilmektedir. Dosya mevcudu bilgilere göre, küresel olarak mevcut filo ve sipariş alım kapasitesine göre HL AG, düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri alanında altıncı, UASC ise onuncu büyük operatör olarak faaliyet göstermektedir. Küresel pazar payı bakımından ise UASC ve HL AG'nin toplam pazar payı %7,1'e tekabül etmektedir. %15,2 pazar payına sahip APM-Maersk, %13,3 pazar payına sahip Mediterranean Shg Co. ve %11,3 pazar payına sahip CMA CGM Group görece daha büyük şirketlerdir. Bildirilen işlemin tamamlanmasının ardından birleşik teşebbüsün, dünya çapında kapasite yönünden beşinci büyük operatör olacağı anlaşılmaktadır.
- (14) UASC ve HL AG'nin Avrupa limanlarından düzenledikleri konteyner hat taşımacılığı hizmetleri 13 hat üzerinde örtüşmektedir. Bildirim Formu'nda söz konusu hatlardan dokuzunda tarafların toplam pazar paylarının %20'nin altında olduğu bildirilmektedir. Bununla birlikte (i) Kuzey Avrupa-Kuzey Amerika, (ii) Akdeniz-Kuzey Amerika, (iii) Kuzey Avrupa-Avustralya/Yeni Zelanda ve (iv) Akdeniz-Avustralya/Yeni Zelanda ticari hatlarında tarafların toplam pazar payının %20'nin üstünde olduğu görülmektedir. Tarafların bu hatlardaki toplam pazar payları aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Tablo 1- Tarafların %20'nin Üzerinde Paylarının Olduğu Hatlardaki Toplam Pazar Payları (2015)

Hatlar	Batı/Kuzey Yönü Pazar Payı (%)	Doğu/Güney Yönü Pazar Payı (%)
Kuzey Avrupa – Kuzey Amerika	(.....)	(.....)
Akdeniz – Kuzey Amerika	(.....)	(.....)
Kuzey Avrupa – Avustralya/Yeni Zelanda	(.....)	(.....)
Akdeniz - Avustralya/Yeni Zelanda	(.....)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu		

- (15) Tablodan tarafların toplam pazar paylarının ilgili hatların herhangi birinde %(.....) üzerine çıkmadığı görülmektedir. Ayrıca küresel oyuncuların mevcudiyeti ve tarafların çok sayıda hat üzerinde faaliyet gösterdikleri dikkate alındığında rekabetçi açıdan riskli bir durumun ortaya çıkmayacağı sonucuna ulaşılmaktadır.
- (16) Öte yandan, tarafların Türk karasularında faaliyet gösterdikleri limanlardaki elleçleme verileri incelendiğinde, toplam yükleme ve boşaltma pazar paylarının yaklaşık %(.....) olduğu anlaşılmaktadır. Esasen, Türk karasularındaki pazar payı verileri küresel hat bazındaki verilere oranla daha düşük düzeydedir. Bu açıdan birleşme işleminin Türkiye'ye etkisinin daha düşük olması beklenmektedir. Ayrıca dosya kapsamında, tarafların toplam pazar payları liman başkanlığı bazında ayrıştırılarak incelenmiştir. Aşağıdaki tabloda bu veriler sunulmaktadır:

Tablo 2- Tarafların Liman Başkanlığı Bazında Toplam Pazar Payları (2015)

Limanlar	Yükleme (TEU)	Boşaltma (TEU)	Toplam Pazar Payı (%)
Aliağa	(.....)	(.....)	(.....)
Antalya	(.....)	(.....)	(.....)
Ambarlı	(.....)	(.....)	(.....)
Gemlik	(.....)	(.....)	(.....)
Haydarpaşa	(.....)	(.....)	(.....)
İskenderun	(.....)	(.....)	(.....)
İstanbul	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir	(.....)	(.....)	(.....)
İzmit	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin	(.....)	(.....)	(.....)
Samsun	(.....)	(.....)	(.....)
Tekirdağ	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu			

## 16-33/574-250

- (17) Tablodan görüldüğü üzere, taraflar hiçbir liman başkanlığında önemli bir pazar gücüne sahip bulunmamaktadır. Her ne kadar İstanbul Liman Başkanlığında tarafların toplam pazar payı %(. . . . .)'un üzerinde olsa da, İstanbul'un düzenli konteyner elleçleme hizmetlerindeki kapasitesi Marmara Bölgesi'nde Ambarlı veya İzmit'e kıyasla düşük seviyededir. Bu bağlamda %(. . . . .)'un üzerindeki pazar payı herhangi bir rekabetçi risk barındırmamaktadır.
- (18) Diğer taraftan, bildirim konusu işlemin devralan tarafını oluşturan teşebbüsün ana hissedarlarının dikey pazarlardaki konumları da incelenmiştir. Devredilen taraf UASC'nin Türkiye'de düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarı dışında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. Ancak devralan taraf olan HL AG'nin kontrol sahibi hissedarlarından Kühne Maritime ve HGV Türkiye'de iç taşımacılık hizmetlerinde faaliyet göstermektedirler. Bu teşebbüslerin anılan pazardaki toplam pazar payları 2015 yılında yaklaşık %(. . . . .)'dir. Bahse konu pazarda Ekol, Mars, Barsan, Schenker ve DHL gibi birçok rakip firma da faaliyet göstermektedir.
- (19) Buna ek olarak, HL AG her ne kadar navlun sevkiyatı hizmetlerinde faaliyet göstermiyor olsa da HL AG'nin kontrol sahibi hissedarlarından Kühne Maritime Türkiye'de navlun sevkiyatı hizmetlerinde faaliyet göstermektedir. Ancak anılan teşebbüsün hem hava hem de deniz navlun sevkiyatı pazarındaki pazar payı %(. . . . .)'ten azdır. Deniz navlun sevkiyatı hizmetinde pazar payı sıralamasına göre onuncu sırada bulunan Kühne Maritime'in önemli sayıda ve güçte rakibi de bulunmaktadır.
- (20) Yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde, işlemin hakim durum yaratılması ya da mevcut bir hakim durumun güçlendirilmesi suretiyle rekabet endişesine yol açmayacağı kanaatine varılmıştır.

## H. SONUÇ

- (21) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna; işlem sonucunda aynı Kanun maddesinde yasaklanan nitelikte hâkim durum yaratılmasının veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.