

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2024-5-041
Karar Sayısı : 24-50/1121-479
Karar Tarihi : 28.11.2024

(Devralma)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Cengiz ÇOLAK,
Rıdvan DURAN

B. RAPORTÖRLER : Elif YAVUZ, Gülçin Hande GÜNDOĞAN

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - Africa Global Logistics SAS
Temsilcisi: Tevhide Şeyma İNAL
Harbiye Mah. Teşvikiye Cad. No:45 İsmet Apt. Kat:2 D:3
Nişantaşı Şişli/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** PT Pelabuhan Patimban International'ın Patimban Limanı'nda yürüttüğü konteyner terminali işletmeciliği faaliyetlerinin Africa Global Logistics SAS, PT Samudera Pelabuhan Indonesia ve Toyota Tsusho Corporation tarafından devralınması işlemi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 07.10.2024 tarih ve 57275 sayı ile intikal eden ve eksiklikleri 15.11.2024 tarihli, 59019 sayılı yazı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 25.11.2024 tarihli ve 2024-5-041/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle, dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Başvuruda; PT Pelabuhan Patimban International'ın (PPI) Patimban Limanı'nda yürüttüğü konteyner terminali işletmeciliği faaliyetlerinin Africa Global Logistics SAS (AGL), PT Samudera Pelabuhan Indonesia (SAMUDERA) ve Toyota Tsusho Corporation (TTC) tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) kapsamında izin verilmesi talep edilmektedir¹.
- (5) Başvuru konusu işlemin ekonomik gerekçesinin; (.....) olduğu belirtilmektedir.
- (6) 17.03.2021 tarihinde Endonezya Hükümeti, Patimban Limanı'nı işletme hakkını 40 yıllığına PPI²'ya vermiştir. Patimban Limanı konteyner terminalinin işletme ve bakım faaliyetlerini bir alt imtiyaz sözleşmesi aracılığıyla stratejik ortaklarla geliştirmeyi planlayan PPI, söz konusu ortakları seçebilmek amacıyla ihale gerçekleştirmiştir. 2024 yılının Ocak ayında AGL, SAMUDERA ve TTC'den oluşan konsorsiyum ihaleyi

¹ Başvuruda işlem, Endonezya Cumhuriyeti'nde bulunan Patimban Limanı'nda yer alan konteyner terminalinin işletilmesi ve yönetilmesi üzerine yeni kurulacak tam işlevsel ortak girişimin ortak kontrolünün AGL, TTC ve SAMUDERA tarafından devralınması olarak ifade edilmektedir.

² PPI'nın Endonezya'da yerleşik özel bir limited şirket olduğu ve PPI'nın finansal bilgilerinin kamuya açık olmadığı, başvuru sahibinin ciro bilgisine erişemediği belirtilmektedir.

kazanmıştır. Bu doğrultuda bildirim konusu işlemin temelini taraflar arasında 30.08.2024 tarihinde imzalanan “Ortak Girişim Sözleşmesi” (OGS) oluşturmaktadır. Bildirim Formu’nda, işleme izin verilmesi halinde AGL, SAMUDERA ve TTC’nin; devralma aracı olarak kurulacak PT Patimban Global Gateway Terminal (GGT) üzerinde ortak kontrol sahibi hissedarlar olacağı belirtilmektedir.

- (7) 2010/4 sayılı Tebliğ’in 5. maddesinin üçüncü fıkrasında; “Bağımsız bir iktisadi varlığın tüm işlevlerini kalıcı olarak yerine getirecek bir ortak girişimin oluşturulması, bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında bir devralma işlemidir...” hükmüne yer verilmiştir.
- (8) İki aşamalı olarak planlanan işlemin ilk aşamasında; SAMUDERA tarafından ortak girişim olarak hizmet vermek üzere Ortak Girişim’in kurulması ve Patimban Limanı’ndaki konteyner terminalinin işletilmesi konusunda alt imtiyaz sözleşmesinin imzalanması; ikinci aşamasında ise AGL ve TTC’nin çeşitli rekabet otoritelerinden ilgili izinleri aldıktan sonra Ortak Girişim’in hisselerini devralmaları şeklinde gerçekleştirilecektir. Bu kapsamda planlanan işlemin ilk basamağında belirtilen ortak girişim olarak hizmet verecek GGT, SAMUDERA tarafından 12.09.2024 tarihinde kurulmuş olup PPI ile alt imtiyaz sözleşmesi Ekim 2024’te imzalanmıştır.
- (9) Başvuru konusu işlemin detayları incelendiğinde, hâlihazırda PPI’nın Patimban Limanı’nda yürüttüğü konteyner terminali işletmeciliği faaliyetlerinin yeni kurulacak ortak girişim GGT aracılığıyla MSC, SAMUDERA ve TTC tarafından devralınacağı anlaşılmaktadır.
- (10) Mevcut dosya kapsamında devre konu işkolu, hâlihazırda PPI tarafından kontrol edilmektedir. İşlemin gerçekleşmesi halinde AGL, SAMUDERA ve TTC; PPI’nın devre konu işkolunun sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) hissesine sahip olacaktır. Bu kapsamda bildirim konusu işlemin, PPI’nın devre konu işkolunun kontrolünde kalıcı bir değişikliğe yol açacak bir devralma işlemi olup olmadığının tespiti için PPI’nın ve dolayısıyla GGT’nin³ işlem sonrasındaki kontrol yapısı hakkında bilgi verilecektir.
- (11) Bu doğrultuda yukarıda ifade edildiği üzere 2021 yılında Endonezya Hükümeti tarafından 40 yıllığına PPI’ya verilen liman işletme hakkı, PPI tarafından gerçekleştirilen ve konusu Patimban Limanı’nda yer alan konteyner terminalinin işletme ve bakım faaliyetlerinin alt imtiyaz sözleşmesi ile devri olan ihaleyi 2024 yılında AGL, SAMUDERA ve TTC’den oluşan konsorsiyum kazanmıştır. Bu doğrultuda kazanılan ihale kapsamında imzalanacak sözleşme ile işlem tarafları söz konusu faaliyetleri yaklaşık otuz yedi yıl sürdürmeyi planlamaktadır.
- (12) Bu kapsamda PPI’nın devre konu işkolu üzerinde MSC, SAMUDERA ve TTC’nin kontrol hakkına sahip olup olmadığı incelenecektir. Yönetim şekli bakımından işlemin gerçekleşmesi halinde PPI’nın devre konu (.....) açıklanmaktadır.
- (13) İşlem tarafları arasında imzalanan (.....) belirtilmektedir. Öte yandan (.....), PPI’nın devre konu işkolunun (.....) ifade edilmektedir. Anılan sözleşme doğrultusunda işlem taraflarının veto hakkının bulunduğu anlaşılmakta olup bu doğrultuda her bir hissedarın devre konu işkolu üzerinde ortak kontrol hakkının bulunduğu anlaşılmaktadır.

³ Devir işlemini gerçekleştirmek üzere GGT, SAMUDERA tarafından kurulmuş olmakla birlikte bildirilen işlem kapsamında AGL ve TTC, GGT’nin hisselerini devralacak ve nihayetinde AGL, SAMUDERA ve TTC; GGT’nin sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) hissesine sahip olacaktır. Kontrol Kılavuzu’nun 9. paragrafında yer verilen devralan şirketin devralma aracı olarak kurulmuş olması halinin istisna sayılması nedeniyle GGT’ye ilgili teşebbüs olarak yer verilmemiştir.

- (14) Başvuru ve cevabi yazıda yer verilen bilgiler doğrultusunda GGT'nin Patimban limanında bulunan konteyner terminalini işletecek bir ortak girişim olacağı, 37 yıl gibi uzun bir süre boyunca faaliyet gösterecek teşebbüsün ilk bütçesinin özkaynak ve banka borcuyla sağlanacak olduğu, iki-üç yıl gibi bir süre içerisinde GGT'nin kendini finanse etmeye başlayacağını öngörüldüğü, ortak girişimin kendi çalışanlarının ve yönetim ekibinin bulunacağı ifade edilmektedir. Öte yandan ortak kullanıcı bir tesis olan GGT'nin kapasitesinin üçüncü kişi hat taşıyıcılarına da açık olacağı, MSC ve SAMUDERA GRUBU'na tahsis edilmeyeceği, ortak girişimin işlem taraflarından herhangi birine ayrıcalıklı muamele yapılmasına yol açılmayacağı, MSC ve SAMUDERA GRUBU ile hacim taahhüdü konusunda bir müzakere veya anlaşma olmadığı belirtilmektedir.
- (15) Bu kapsamda başvuru ile taraflarca gönderilen cevabi yazılarda açıklandığı üzere söz konusu alt imtiyaz sözleşmesinin süresi 37 yıl olarak belirlendiğinden ortak girişimin tam işlevsel olarak faaliyet gösterebilmesi için kalıcı sayılabilecek nitelikte bir süre için faaliyet göstereceği anlaşılmaktadır.
- (16) Yukarıda sunulan bilgiler incelendiğinde, planlanan işleme izin verilmesi ile devralınacak ortak girişimin bağımsız olarak faaliyet gösterme fonksiyonuna sahip olacak düzeyde yeterli kaynağa sahip olacağı, işlem taraflarından bağımsız faaliyet göstereceği ve kalıcı olarak faaliyet göstermeyi planladığı hususları göz önünde bulundurulduğunda ortak girişimin tam işlevsellik için gerekli olan unsurları taşıdığı görülmektedir.
- (17) Aktarılan bu hususlar çerçevesinde, 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında PPI'nın kontrol yapısında kalıcı değişiklik meydana geleceği, bu nedenle, söz konusu işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi olduğu anlaşılmaktadır. Başvuru konusu işlemin izne tabi olup olmadığı incelendiğinde ise, dosya kapsamında yer verilen ciro bilgilerinden tarafların Türkiye cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin (a) bendinde öngörülen eşikleri aştığı ve dolayısıyla bildirim konusu işlemin Rekabet Kurulundan izin alınması gereken bir devralma işlemi niteliğinde olduğu tespit edilmiştir.
- (18) İşlem taraflarından MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA (MSC); Türkiye'de MSC ve Ignazio Messina & C. S.p.A. (MESSINA) aracılığıyla başta Türkiye'ye/Türkiye'den dünyanın diğer tüm bölgelerine açık deniz taşımacılığı hizmeti sunmaktadır. MSC'nin acentelik şirketi olan MSC GEMİ ise Bursa, Antalya, Mersin ve İskenderun gibi illerde konteyner taşımacılığı faaliyetlerini sürdürmektedir. MSC'nin lojistik kolu olan Medlog Lojistik Gemicilik Turizm AŞ (MEDLOG LOJİSTİK) ise tüm hatlar üzerinden yüklenen yükün kapıdan limana, limandan kapıya karayolu ile taşınması hizmeti ile birlikte demiryolu taşımacılığı, proje taşımacılığı ve depolama hizmetleri sunmaktadır. MSC'nin iştiraklerinden Atlantic Speditions Uluslararası Taşımacılık AŞ (ATLANTIC SPEDITIONS) ise Türkiye'de deniz yoluyla taşıma işleri komisyonculuğu (*freight forwarding*) hizmeti sunmaktadır. Öte yandan MSC Grubunun Türkiye'de konteyner limanlarına dolaylı olarak yatırımları bulunmaktadır. Bu kapsamda MARPORT, ASYAPORT ve ASSAN LİMAN'da konteyner hizmetleri, elleçleme faaliyetleri gibi alanlarda hizmet sunmaktadır. Son olarak MSC Grubunun kruvaziyer ile iş ve seyahat hizmetleri alanlarında faaliyet gösteren iki iştiraki bulunmaktadır.
- (19) İşlem taraflarından SAMUDERA GRUBU'nun Türkiye'de herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır.
- (20) Bir diğer işlem tarafı TTC ise Türkiye'de çelik sac ve manyetik çelik işleme, ithal parça

stoğu, paketleme, yeniden yükleme ile ihracata yönelik paketleme, yer kiralama alanlarında faaliyet göstermektedir. Türkiye'deki faaliyetlerini iki iştiraki ve üç şubesi aracılığıyla yürüten TTC'nin iştirakleri TECHNO STELL ve TTO; şubeleri ise çelik sac kesimi alanında faaliyet gösteren TTO İSTANBUL, çelik sac kesimi iş kolu için satış ve pazarlama alanlarında faaliyet gösteren TTO ADAPAZARI ve TTC ürünlerinin Türkiye'de ithalat ve ihracatı konusunda faaliyet gösteren TTE'dir.

- (21) PPI'nın devre konu işkolu ise Endonezya'nın Patimban Limanı'nda bulunan konteyner terminali işletme ve bakım faaliyetlerini yürütmektedir.
- (22) Yukarıdaki bilgiler çerçevesinde, PPI'nın devre konu işkolunun Türkiye'de faaliyetinin olmadığı göz önüne alındığında, bildirim konusu işlem ile birlikte söz konusu iş kolu ile devralan tarafların faaliyetleri arasında Türkiye'de herhangi bir örtüşen pazarın ortaya çıkmayacağı anlaşılmaktadır.
- (23) Bu kapsamda, MSC'nin konteyner hat taşımacılığı faaliyetleri ile TTC'nin TTO ve TECHNO STEEL aracılığıyla yürüttüğü ithalat/ihracat faaliyetleri arasında dikey bir örtüşme bulunmakla beraber (.....). Bu doğrultuda 2023 yılında (.....); (.....) için ise (.....) taşıma yapıldığı belirtilmektedir. (.....) yer verilmektedir.
- (24) Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda TTC iştiraklerinin ithalat ve ihracata konu yüklerinin Akdeniz – Uzak Doğu, Akdeniz – Güney Afrika ve Akdeniz – Kuzey Avrupa hatlarında taşındığı göz önüne alındığında söz konusu hatlar Akdeniz çıkışlı ve Akdeniz varışlı olacak şekilde ele alınarak MSC ve rakiplerinin pazar payı verileri dosya kapsamında taraflarca sunulmuştur.
- (25) (.....); Akdeniz – Uzak Doğu hattında MSC'nin 2021-2023 yıllarında (.....) TEU aralığında değişen miktarlarda taşımacılık yaptığı ve söz konusu yıllarda ilgili hat bakımından %(.....) oranında değişen pazar payına sahip olduğu; Uzak Doğu – Akdeniz hattında ise (.....) TEU aralığında değişen miktarda taşımacılık yaptığı ve ilgili yıllarda %(.....) aralığında pazar payına sahip olduğu görülmektedir.
- (26) Bir diğer hat olan Akdeniz – Güney Afrika hattında MESSİNA ve MSC'nin 2021-2023 yıllarında toplamda (.....) TEU taşımacılık yaptığı bununla birlikte söz konusu yıllarda toplamda %(.....) aralığında değişen pazar payına sahip olduğu; Güney Afrika – Akdeniz hattında ise (.....) TEU taşımacılık yaptığı ve ilgili dönemde söz konusu hat bakımından toplamda %(.....) pazar payına sahip olduğu anlaşılmaktadır.
- (27) Son olarak Akdeniz – Kuzey Avrupa hattında MESSİNA, MSC ve WEC Lines⁴'in 2021-2023 yıllarında toplamda (.....) TEU taşımacılık yaptığı ve %(.....) aralığında pazar payına sahip olduğu; Kuzey Avrupa – Akdeniz hattında ise (.....) TEU ile %(.....) oranında pazar payına sahip olduğu görülmektedir.
- (28) Öte yandan TTC'nin Türkiye'de 2023 yılında çelik sac işleme iş kolunda 2023 yılında yaklaşık %(.....) pazar payı; Türkiye'de TTO tarafından yürütülen faaliyetler bakımından ise 2023 yılında yaklaşık %(.....) pazar payı bulunduğu belirtilmektedir. Bildirim sahibi tarafından, 2023 yılına ilişkin toplam ticaret göz önünde bulundurulduğunda TTC'nin (.....) TEU ile toplam yükün %(.....)'inin MSC tarafından taşındığı belirtilmektedir. Bununla birlikte konteyner hat taşımacılığı pazarında 2023 yılında MSC tarafından taşınan yük hacmine ilişkin bilgilere yer verilmesi de faydalı

⁴ MSC'nin web sitesinde yer verilen broşürde MSC Grubunun MSC, TIL, MEDLOG, MSC Air Cargo, AGL, Log-in, WEC Lines ve Rimorchiatori Mediterraneî'den oluşan taşımacılık/kargo birimlerine sahip olduğu belirtilmektedir.

Kaynak: <https://www.msc.com/-/media/files/msc-cargo/msc-group-brochures/msc-group-2024-brochure.pdf?rev=22365f7f087b4213a6143f9fc8357704>

olacaktır. TTC yüklerinin MSC'nin toplam Türkiye taşımacılık faaliyetleri içindeki payının %(.....) ve küresel taşımacılık faaliyetleri içindeki payının ise %(.....) belirtilmektedir. Bu çerçevede MSC'nin gerek Türkiye'deki taşımacılık faaliyetleri gerekse de küresel taşımacılık faaliyetleri içinde TTC yükleri dikkate alınamayacak kadar düşük bir orandadır. Dolayısıyla TTC'nin toplam ihtiyacının MSC'den temin edilmesi durumunda dahi bu miktar MSC'nin iş hacminin (.....) denk gelecektir. MSC'nin pazar payları görece yüksek seyretmiş olmakla birlikte yukarıda bahsi geçen hatlarda önemli güçlü oyuncuların varlığı ve TTC'nin almış olduğu hizmetin oldukça sınırlı olması birlikte ele alındığında işlem neticesinde ilgili pazarlarda taraflar arasında koordinasyon doğma ihtimalinin beklenmediği, öte yandan TTC'nin toplam ihtiyacını MSC'den temin etmesi durumunda dahi pazar üzerinde rekabeti bozucu bir etkinin oluşmayacağı anlaşılmaktadır.

- (29) Dosya özelinde yapılan inceleme ve tespitler neticesinde, devre konu PPI ile devralan konumundaki MSC, SAMUDERA ve TTC'nin faaliyetlerinin Türkiye'de yatay ya da dikey olarak örtüşmediği, bu nedenle Türkiye nezdinde herhangi bir etkilenen pazarın ortaya çıkmadığı, koordinasyon doğurucu etkilerin ortaya çıkmasının da beklenmediği, dolayısıyla bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durum güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak nitelikte olmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

- (30) 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 etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.