

## Yrityskaupan hyväksyminen: Maersk Logistics & Services International A/S / Martin Bencher (Scandinavia) A/S

Kilpailu- ja kuluttajavirastolle ("KKV" tai "virasto") on 5.10.2022 ilmoitettu järjestely, jossa Maersk Logistics & Services International A/S hankkii yksinomaisen määräysvallan Martin Bencher (Scandinavia) A/S:ssa ("Martin Bencher" tai "kohde").

### 1 Yrityskaupan osapuolet

**Maersk Logistics** on tanskalaisen kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksen, A.P. Møller-Mærsk A/S:n ("APMM"), tytäryhtiö (jäljempänä Maersk Logistics & Services International A/S yhdessä APMM:n kanssa "ilmoittaja"). APMM:n ydinliiketoimintaa on konttialuskuljetukset, konttiterminaalipalvelut, sisämaaliikenne, sisämaapalvelut, toimitusketjun hallintapalvelut, rahdin huolinta, satamahinaus ja lämpösäädeltujen konttien valmistus. Maersk Logistics & Services International A/S vastaa APMM:n logistiikkatoiminnasta ja sen palveluvalikoimaan kuuluvat logistiikka- ja toimitusketjun hallintapalvelut, sisämaan konttipalvelut, sisämaan kuljetustoiminta, tulliselvityspalvelut, rahdin huolinta ja kappaletavarakuljetukset (*less than container load*). Suomessa ilmoittajan toiminnan keskiössä on konttialusliiketoiminta, mutta se tarjoaa myös vähäisessä määrin logistiikkaa ja siihen liittyviä palveluita.

**Martin Bencher** on tanskalainen maailmanlaajuisesti toimiva erikoistunut projektilogistiikkayritys, joka keskittyy projektilogistiikan kokonaisratkaisujen suunnitteluun. Kohteen tarjoamat palvelukokonaisuudet ovat i) projektirahdin huolinta merellä, ilmassa, maanteillä, rautateillä ja proomuilla, ii) projektien hallinnointi, iii) projektien toimitusketjun hallinta ja iv) tekniset ratkaisut. Kohteen asiakkaat toimivat eri toimialoilla, kuten sellu- ja paperiteollisuudessa, uusiutuvan energian alalla, energiantuotannossa, kaivosteollisuudessa, öljy- ja kaasualalla sekä satama- ja infrastruktuurialalla. Kohde tarjoaa palveluitaan globaalisti.

### 2 Ilmoittajan näkemys relevanteista markkinoista

Ilmoittajan mukaan yrityskaupan osapuolilla ei ole horisontaalisesti päällekkäistä liiketoimintaa. APMM:n konttialusliiketoiminnan ja kohteen tarjoamien projektilogistiikkapalveluiden välillä on kuitenkin vertikaalinen yhteys.

Ilmoittaja on tarkastellut osapuolten välisen vertikaalisen yhteyden kannalta relevantteina markkinoina konttialusten linjaliikenteen palveluiden ja projektilogistiikkapalveluiden tarjoamisen maailmanlaajuisia markkinoita. Ilmoittaja katsoo, että relevanttien markkinoiden määrittely voidaan jättää asiassa avoimeksi, koska markkinamäärittelystä riippumatta yrityskaupalla ei ole kielteisiä kilpailuvaikutuksia. Täydellisyyden vuoksi ilmoittaja on kuitenkin

toimittanut virastolle tietoja APMM:n ja sen kilpailijoiden markkinaosuuksista Suomen ja tiettyjen alueiden välisessä konttialusten linjaliikenteessä sekä kohteen Suomessa toimivista kilpailijoista projektilogistiikkapalveluiden markkinnalla.

Virasto on tarkastellut yrityskaupan kilpailuvaikutuksia sekä ilmoittajan esittämän markkinamäärittelyn että vaihtoehtoisten markkinamäärittelyjen mukaisesti. Markkinamäärittely on kuitenkin voitu jättää avoimeksi, sillä jäljempänä ilmenevin perustein yrityskaupan ei ole katsottu olennaisesti estävän kilpailua Suomen markkinoilla tai niiden oleellisella osalla.

### *Projektilogistiikkapalvelut*

Projektilogistiikassa on ilmoittajan mukaan kyse maailmanlaajuisen logistiikkateollisuuden erikoispalvelusta, johon kuuluu ratkaisusuunnittelu, erikoisrahtikuljetukset eri kuljetusvälineitä hyödyntäen<sup>1</sup> ja projektinhallintapalvelut. Ilmoittajan mukaan projektilogistiikkapalveluita voidaan pitää huolintapalveluiden markkinan erillisenä segmenttinä. Projektilogistiikkapalvelut räätälöidään yksittäisten, ainutlaatuisten ja ei-toistettavien projektien mukaan. Projektit voivat vaihdella yksittäisten tavaroiden, kuten moottoreiden, toimittamisesta kokonaisuun rakennusprojekteihin, kuten voimalaitosten perustamiseen, liittyvien kuljetusten hallitsemiseen.<sup>2</sup>

Ilmoittaja pitää projektilogistiikkapalveluiden tarjoamisen markkinoita maailmanlaajuisina. Projektilogistiikkapalvelut ovat tyypillisesti kansainvälisiä palveluita, joita tarjoavat globaalisti toimivat palveluntarjoajat, joiden asiakkaat hankkivat projektilogistiikkapalveluita maailmanlaajuisesti.

Ilmoittajan arvion mukaan projektilogistiikan palveluiden tarjoamisen markkinan arvo oli vuonna 2021 maailmanlaajuisesti noin 45–60 miljardia euroa, josta kohteen markkinaosuus oli alle 1 %. Kohteen tärkeimpiä kilpailijoita ovat ilmoittajan mukaan Deugro (markkinaosuus <5–7 %), Kühne & Nagel (<5–7 %), DVS (<5–7 %), DHL (<5–7 %) ja DB Schenker (<5–7 %). Kohteen Suomessa toimivia kilpailijoita ovat Deugro (Scandinavia) Oy, DHL Industrial Projects, Oy Hacklin Logistics Ltd, UTC Overseas Oy ja DSV Air & Sea Oy.

### *Konttialusten linjaliikenne*

Konttialusten linjaliikenne on ilmoittajan mukaan kansainvälistä rahdin kuljetamista konttikuljetuksina yhdellä tai useammalla ennalta määritetyllä reitillä.

<sup>1</sup> Projektilogistiikan palveluita tarjoavat yritykset ostavat kuljetuspalvelut kuljetuskaluston omistajilta. Projektilogistiikan palveluiden tarjoamisessa hyödynnetään merikuljetusten lisäksi maantie- ja ilmakuljetuksia.

<sup>2</sup> Projektilogistiikan palvelut eroavat siten ilmoittajan mukaan yleisistä huolintapalveluista, joissa kuljetetaan yleensä standardikoisia, kontteihin mahtuvia tavaroita. Projektilogistiikkapalvelut eroavat myös sopimuslogistiikkapalveluista, joissa palveluntarjoajat tarjoavat logistiikan ulkoistamista. Logistiikan ulkoistaminen kattaa tyypillisesti varastotoiminnot, kuten tavaroiden varastoinnin, keräilyyn, pakkaamisen ja tilausten toimittamisen, pitkällä aikavälillä eikä ainoastaan yhteen tiettyyn projektiin liittyen.

Konttialuksilla kuljetetaan kontteihin mahtuvia tavaroita.<sup>3</sup> Projektilogistiikan konttialuskuljetukset toteutetaan ilmoittajan mukaan pääasiassa valtamerikuljetuksina (deep sea).

Projektilogistiikkapalveluille on leimallista se, että ne räätälöidään kunkin yksittäisen projektin mukaan, eikä niitä yleensä toisteta myöhemmin. Tämän vuoksi konttialuskuljetusten eli tuotantoketjun alkupään relevanttia maantieteellistä markkinää on ilmoittajan mukaan perusteltua tarkastella projektilogistiikkapalveluiden tavoin globaalilla tasolla eikä yksittäisten säännöllisten konttialusliiketoiminnan reittien tai liikenteen perusteella. Konttialusten linjaliikenteen markkinoita tulee siten ilmoittajan mukaan tarkastella yrityskaupan kilpailuvaikutusten arvioimiseksi maailmanlaajuisina.

Ilmoittajan arvion mukaan konttialusten linjaliikenteen (deep sea) maailmanlaajuisen kokonaismarkkinan volyymi vuonna 2021 oli noin 180 miljoonaa TEU<sup>4</sup>, josta APMM:n osuus oli [10–20] %. APMM:n tärkeimpiä kilpailijoita ovat MSC (markkinaosuus [10–20] %), CMA CGM ([10–20] %), Hapag-Lloyd ([5–10] %), OOCL ([0–5] %) ja COSCO Shipping ([0–5] %).

### 3 Yrityskaupan kilpailuvaikutukset

Ilmoittajan mukaan yrityskaupan vaikutukset markkinoihin ovat vähäisiä, eikä järjestely johda poissuljentaan projektilogistiikkapalveluiden tai konttialusten linjaliikenteen markkinoilla. Ilmoittajan mukaan kohde on pieni toimija projektilogistiikan markkinoilla, eikä APMM:lle olisi kannattavaa vähentää tai lopettaa konttialuspalveluiden tarjoamista muille projektilogistiikan toimijoille kohdetta suosiakseen. APMM:llä ei myöskään ole markkinavoimaa fragmentoituneilla ja kilpailuilla konttialusten linjaliikenteen markkinoilla, joilla merkittävät ja vakiintuneet kilpailijat tarjoavat konttialuskuljetuksia maailmanlaajuisesti sekä reiteillä Suomeen ja Suomesta. Ilmoittajan mukaan projektilogistiikka-alan toimijoilla on siten markkinoilla useita vaihtoehtoisia palveluntarjoajia.

Lisäksi osapuolten välisen vertikaalisen yhteyden merkitys on ilmoittajan mukaan vähäinen. Konttialusliikenne on projektilogistiikan kanssa osa samaa tuotantoketjua ainoastaan silloin, kun asiakkaan kuljetus on mahdollista kuljettua konttialuksella. Merkittävin osa projektilogistiikkapalveluiden merikuljetuksista toteutetaan irtolastikuljetuksina, joita APMM ei tarjoa. Projektilogistiikka puolestaan vastaa yleensä hyvin pientä osaa kaikesta konttialuskuljetusten kysynnästä. Millään projektilogistiikka-alan toimijalla ei myöskään ole

<sup>3</sup> Irtolastialusten irtolastipalvelut ovat ilmoittajan mukaan konttialuskuljetusten lisäksi toinen ja konttiliikennettä merkittävämpi projektilogistiikan palveluita tarjoavien toimijoiden hankkima merikuljetustyyppi. Irtolastilla tarkoitetaan tavaroita, jotka eivät mahdu konttialukseen, ja irtolastin lastaaminen tai purkaminen edellyttää yleensä erityiskäsittelyä. Irtolastia ei yleensä kuljeteta konttialuksilla vaan raskailla nostoaluksilla ja monitoimialuksilla, joita APMM ei omista. APMM voi suorittaa erikoiskuljetuksia ainoastaan avokonteilla tai flat rack -konteilla, mikä on merkittävä rajoite projektilogistiikassa, sillä useimmat hankkeet vaativat monitoimialusten käyttämistä. APMM suoritti vuonna 2021 vain [ ] erikoisrahdin kuljetusta, mikä vastaa noin [ ] Yhdysvaltain dollarin liikevaihtoa. Ilmoittaja katsoo, että vaikka APMM:n katsottaisiinkin toimivan irtolastipalveluiden markkinalla, olisi sen markkinaosuus kuitenkin vähäinen, eikä sillä olisi vaikutusta asian kilpailuoikeudelliseen arviointiin.

<sup>4</sup> TEU (twenty-foot equivalent units) on konttiliikenteen perusmittayksikkö.

mahdollisuutta hankkia kaikkia tarvitsemaan konttialuskuljetuspalveluita yhdeltä kuljetuspalveluiden toimittajalta.

Viraston markkinakuulemisessa saatu palaute oli pääosin neutraalia. Eräät kohteen kilpailijat toivat kuitenkin lausunnoissaan esiin huolen tuotantohyödykemarkkinan poissuljennasta sen seurauksena, ettei APMM yrityskaupan jälkeen tarjoaisi muille projektilogistiikkatoimijoille konttialuskuljetuksia tai että se tarjoaisi näitä palveluita nykyistä epäedullisemmin ehdoin.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston arvion mukaan yrityskauppa ei kilpailulain 25 §:ssä tarkoitetulla tavalla olennaisesti estä tehokasta kilpailua Suomen markkinoilla tai niiden oleellisella osalla. Virasto on tarkastelussaan keskittynyt arvioimaan yrityskaupan vertikaalisia kilpailuvaikutuksia ja erityisesti tuotantohyödykemarkkinan poissuljenta. KKV:n selvityksissä ei tullut esiin viitteitä keskittymän kyvystä tai kannustimista sulkea markkinoita yrityskaupan jälkeen. KKV on kiinnittänyt arviossaan huomiota erityisesti siihen, että selvitysten perusteella projektilogistiikkapalveluita tarjoavilla yrityksillä on yrityskaupan jälkeenkäytettävissään useampia vaihtoehtoisia konttialuskuljetusten tarjoajia projektilogistiikan tarjoamisen kannalta tärkeillä reiteillä.

#### 4 Ratkaisu

Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyy yrityskaupan, jossa Maersk Logistics & Services International A/S hankkii yksinomaisen määräysvallan Martin Bencher (Scandinavia) A/S:ssa.

#### 5 Sovelletut säännökset

Kilpailulaki (948/2011) 21, 22, 24, 25 ja 26 §.

#### 6 Muutoksenhaku

Kilpailu- ja kuluttajaviraston tässä asiassa antamaan päätökseen saa hakea muutosta markkinaoikeudelta kilpailulain 49 a §:n mukaan siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään. Valitusosoitus on päätöksen liitteenä.

#### 7 Lisätiedot

Lisätietoja päätöksestä antaa asiantuntija Aino Jankari, puhelin 029 505 3032, sähköposti etunimi.sukunimi@kkv.fi.

Ylijohtaja

Timo Mattila

Asiantuntija

Aino Jankari