



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า
กรณี การแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท อ.

ระหว่าง	บริษัท ม.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ
	บริษัท อ.	ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

การแจ้งผลการรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท ม. ได้ยื่นแบบแจ้งผลการรวมธุรกิจ พร้อมเอกสารหลักฐาน ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๖ เพื่อขอแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท อ. ซึ่งได้กระทำการรวมธุรกิจ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ ต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อเท็จจริง

ข้อเท็จจริงที่ใช้ในการพิจารณาการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท อ. มีรายละเอียดดังนี้

๑. ข้อมูลผู้ประกอบการ

๑.๑ ผู้ประกอบการที่กระทำการรวมธุรกิจ

บริษัท ม. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศเดนมาร์ก ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการดำเนินกิจการด้านโลจิสติกส์ และถือครองสัดส่วนการลงทุนในตราสารทุนต่าง ๆ เพื่อเป็นเจ้าของในบริษัทซึ่งประกอบกิจการด้านโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การเช่าเหมาเรือขนส่งสินค้า การขนส่งรูปแบบอื่น และการให้บริการอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกัน

บริษัท ม.๑ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศเดนมาร์ก ซึ่งมีบริษัทย่อยและบริษัทในเครือทั่วโลกรวมกัน ๗๙๕ บริษัท รวมถึงเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดในบริษัท ม.

ในกรณีของประเทศไทย บริษัท ม.๑ มีบริษัทที่มีความเกี่ยวข้องในประเทศไทยจำนวน ๗ บริษัท แบ่งเป็นบริษัทย่อย (Subsidiaries) จำนวน ๕ บริษัท และบริษัทร่วมทุน (Joint Ventures) จำนวน ๒ บริษัท

รายละเอียดของบริษัทย่อย (Subsidiaries) ของบริษัท บริษัท ม.๑ จำนวน ๕ บริษัท มีดังนี้

๑) บริษัท ม.๒ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx ประกอบธุรกิจตัวแทนผู้รับจัดการรับขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) โดยในปี ๒๕๖๔ มีรายได้รวม xxx,xxx,xxx บาท

๒) บริษัท ม.๓ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx เป็นบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม xxx,xxx บาท

๓) บริษัท ม.๔ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx ประกอบธุรกิจตัวแทนผู้รับจัดการรับขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม x,xxx,xxx,xxx บาท

๔) บริษัท ม.๕ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ทางถนน โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม x,xxx,xxx,xxx บาท

๕) บริษัท ม.๖ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการซื้อและขายอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นของตนเองที่ไม่ใช่เพื่อเป็นที่พักอาศัย โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม xx บาท

๑.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ

บริษัท อ. เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่ประเทศฮ่องกง ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ โดยบริษัท อ. มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบริษัทดังนี้

บริษัท อ. มีบริษัทย่อยและบริษัทในเครือทั่วโลกรวมกัน ๓๗ บริษัท โดยในกรณีของประเทศไทย บริษัท อ. มีบริษัทย่อย (Subsidiaries) จำนวน ๔ บริษัท ดังนี้

๑) บริษัท อ.๑ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx ประกอบธุรกิจบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม xx บาท

๒) บริษัท อ.๒ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๙ ประกอบธุรกิจบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม xxx บาท

๓) บริษัท อ.๓ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๙ ประกอบธุรกิจบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม xxx,xxx บาท

๔) บริษัท อ.๔ เลขทะเบียนนิติบุคคล xxx ประกอบธุรกิจกิจการคลังสินค้าและการขนส่งเป็นบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) โดยในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีรายได้รวม x,xxx,xxx,xxx บาท

๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

บริษัท ม. ได้เข้าถือหุ้นทั้งหมดในบริษัท อ. จากผู้ถือหุ้นเดิม โดยมูลค่าธุรกรรมในการรวมธุรกิจ ณ วันที่รวมธุรกิจ จำนวน x,xxx ล้านบาท (เทียบเท่าประมาณ xxx,xxx ล้านบาท)

๓. โครงสร้างผู้ถือหุ้นหลังการรวมธุรกิจ

ภายหลังการรวมธุรกิจ บริษัท ม. จะมีสัดส่วนหุ้นในบริษัท อ. ร้อยละ ๑๐๐

๔. ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

เมื่อพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจ พบว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ คือ การให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) และการให้บริการจัดการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) รายละเอียดดังนี้

๔.๑ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ คือ บริษัท ม. ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) รวมถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain management) และบริการคลังสินค้าผ่านบริษัทในเครือทั่วโลก

ทั้งนี้ บริษัท ม. ถือเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ม.๑ โดยกลุ่มบริษัท ม.๑ เป็นบริษัทขนส่งและให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบบูรณาการซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก และมีการดำเนินธุรกิจทั่วโลก โดยธุรกิจหลักของ บริษัท ม.๑ ประกอบด้วย การขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container liner shipping services) การบริการท่าเทียบเรือสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ การบริการขนส่งทางบก การบริการโลจิสติกส์และการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน และการบริการท่าเทียบเรือสำหรับเรือลากจูง

๔.๒ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ คือ บริษัท อ. ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในพื้นที่ภูมิภาคเอเชียทั้งหมด รายละเอียดดังนี้

๑) การให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services)

ธุรกิจการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ของบริษัท อ. โดยหลักแล้ว คือ การให้บริการการจัดการคลังสินค้าและจัดการการขนส่ง รวมถึงการบรรจุสินค้าทุกประเภท (Co-packing) และบริการเสริมประเภทอื่น ๆ แก่กลุ่มลูกค้าซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติและผู้ค้าปลีก ทั้งนี้ ฐานลูกค้าของบริษัท อ. ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจในภาคอุปโภคบริโภค เช่น สินค้าประเภทเครื่องแต่งกายและรองเท้า และสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำหน่ายเร็ว (Fast-moving consumer goods) เป็นต้น โดยบริษัท อ. ให้บริการต่าง ๆ เพื่อช่วยลูกค้าในการจัดการและส่งมอบสินค้าผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายแบบออนไลน์และออฟไลน์ รวมถึงช่องทางค้าส่งและค้าปลีกที่มีหน้าร้าน และช่องทางการซื้อและขายสินค้าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)

๒) การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services)

ธุรกิจการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของบริษัท อ. ถือว่ามีขนาดใหญ่ในภูมิภาคเอเชีย โดยมีตลาดปลายทางครอบคลุมทั้งในสหรัฐอเมริกา ยุโรป และสหราชอาณาจักร และมีเครือข่ายตัวแทนในตลาดอื่น ๆ โดยเส้นทางการค้าที่สำคัญของบริษัท อ. ได้แก่ เอเชีย-สหรัฐอเมริกา เอเชีย-ยุโรป รวมถึงภายในภูมิภาคเอเชีย โดยธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของบริษัท อ. มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับลูกค้าเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดการการขนส่งและการเคลื่อนย้ายระหว่างพรมแดนของสินค้าและวัสดุสำหรับลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัท อ. ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

ดังนั้น จากการพิจารณาลักษณะการประกอบธุรกิจของทั้งบริษัท ม. และบริษัท อ. พบว่า สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ คือ การให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) และการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) เนื่องจากธุรกิจดังกล่าวข้างต้นเป็นธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ และมีความทับซ้อนกันกับธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ

๕. ขอบเขตตลาด

ในการพิจารณาขอบเขตตลาดจะพิจารณาจากตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market) และตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market) เพื่อให้ได้มาซึ่งขอบเขตตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดและส่วนแบ่งตลาด พ.ศ. ๒๕๖๑ รายละเอียดดังนี้

๕.๑ ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services)

บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ คือ การให้บริการสนับสนุนการประกอบธุรกิจของผู้ผลิตสินค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) โดยเป็นการให้บริการวางแผนและควบคุมการส่งมอบสินค้า ตลอดจนการเก็บรักษาและควบคุมสต็อกสินค้า เพื่อให้การขนส่งสินค้าของลูกค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยเป้าหมายของบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ดังกล่าว คือ การลดความซับซ้อนของการขนส่งสินค้า จากเดิมที่ลูกค้าต้องดำเนินการขนส่งสินค้าเองทั้งหมด ไปใช้บริการจากผู้ให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ในการดำเนินการดังกล่าวให้แทน โดยการพิจารณาดังกล่าวสอดคล้องกับแนวทางการพิจารณาขอบเขตตลาดของคณะกรรมการการยุโรปในการศึกษาและวิเคราะห์ตลาดบริการด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในกรณีการรวมธุรกิจ A P MOLLER-MAERSK/SENATOR INTERNATIONAL เลขที่ Case M.๑๐๕๕๙ โดยมีรายละเอียดแสดงดังนี้

๑) ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

การทดแทนด้านอุปสงค์

ในการใช้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ของผู้บริโภคโดยทั่วไป พบว่า ลูกค้ามักเป็นผู้ผลิตซึ่งต้องการพึ่งพาอาศัยให้บุคคลภายนอกเป็นผู้บริหารจัดการสินค้าและบริหารคลังสินค้า รวมถึงการขนส่งสินค้า โดยอยู่ในลักษณะการจ้างองค์กรภายนอก (Outsourcing) ให้ดำเนินการจัดการด้านโลจิสติกส์ของลูกค้าแทน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าลูกค้าจะมีสินค้าลักษณะที่แตกต่างกันออกไป แต่รูปแบบการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ก็มีความเหมือนกันในสินค้าทุกหมวดหมู่ทุกประเภท ซึ่งการใช้บริการด้านโลจิสติกส์ดังกล่าว ได้แก่ การออกแบบ การวางแผนการจัดการห่วงโซ่อุปทาน การกำหนดรูปแบบสถานที่ การให้บริการคลังสินค้า การขนส่งและกระจายสินค้า การรับคำสั่งซื้อสินค้า และการเรียกชำระเงิน การบริหารจัดการสินค้าคงคลัง ทั้งนี้ รวมถึงความต้องการพิเศษของลูกค้า เนื่องจากเป็นธุรกิจที่ให้บริการตามความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก

การทดแทนด้านอุปทาน

ในการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบธุรกิจโดยทั่วไป พบว่า ภาพรวมธุรกิจส่วนใหญ่เป็นการจัดการและวางแผนในด้านการขนส่งและบริหารสินค้าคงคลังของลูกค้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตสินค้าที่ต้องการให้องค์กรภายนอกดำเนินการจัดการด้านโลจิสติกส์ให้แทน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าลูกค้าจะเป็นผู้ผลิตสินค้าที่แตกต่างหลากหลายประเภท แต่ผู้ให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ก็จะมีบริการให้บริการในลักษณะที่เหมือนกัน โดยไม่มีการจำแนกประเภทการให้บริการตามลักษณะสินค้าของลูกค้า จึงทำให้การให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่ลูกค้าแต่ละประเภทไม่มีความแตกต่างกัน^๑

๒) ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

ธุรกิจบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้คำปรึกษาและบริการจัดส่งสินค้า ซึ่งสามารถให้บริการได้ตามพื้นที่ของลูกค้า และพื้นที่คลังสินค้าของผู้ให้บริการ โดยลูกค้ามักจะเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ที่มีพื้นที่การให้บริการในประเทศไทยเป็นหลัก ถึงแม้ว่าบริการดังกล่าวจะไม่มีอุปสรรคต่อผู้ให้บริการจากต่างประเทศในการเข้าถึงตลาดในประเทศไทย

^๑ สอดคล้องกับแนวการพิจารณาขอบเขตตลาดของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าที่ผ่านมา

ซึ่งหากผู้ให้บริการจากต่างประเทศมีความต้องการจะให้บริการแก่ผู้ผลิตสินค้าในประเทศไทย ก็มักจะเข้ามาตั้งบริษัทย่อยหรือสถานที่ทำการในประเทศไทย เพื่อสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ของตนเองในการให้บริการแก่ลูกค้าในประเทศไทย ทั้งนี้ แม้ว่าที่กล่าวมาข้างต้นจะเป็นการสนับสนุนการกำหนดขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ที่กว้างกว่าในระดับประเทศ แต่เพื่อให้เหมาะสมกับการกำหนดขอบเขตตลาดในกรณีนี้จึงพิจารณาขอบเขตตลาดในระดับประเทศไทย

ดังนั้น ขอบเขตตลาดแรก คือ ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย

๕.๒ ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services)

บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คือ การจัดการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแทนลูกค้าซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตสินค้า โดยให้บริการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้า การบริหารคลังสินค้า รวมถึงการจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้แก่ลูกค้า อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ใช้ในการขนส่ง เช่น เครื่องบินเรือ เป็นต้น แต่จะเป็นผู้จัดการขนส่งให้แก่บริษัทที่ขนส่งโดยตรงอีกทีหนึ่ง โดยการพิจารณาดังกล่าวสอดคล้องกับแนวทางการพิจารณาขอบเขตตลาดของคณะกรรมการยุโรปในการศึกษาและวิเคราะห์ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) ในกรณีการรวมธุรกิจ A P MOLLER-MAERSK/SENATOR INTERNATIONAL เลขที่ Case M.๑๐๕๕๙^๒ โดยรายละเอียดแสดงดังนี้

๑) ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

การทดแทนด้านอุปสงค์

ในการใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้บริโภคโดยทั่วไป พบว่าลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตสินค้า ซึ่งมีความต้องการให้บุคคลภายนอกเป็นผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแทน โดยมักจะไม่ได้เป็นผู้กำหนดวิธีการขนส่งว่าจะใช้รูปแบบใด (ทางอากาศ ทางทะเล หรือทางบก) ซึ่งผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) มักจะเป็นผู้เสนอวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ก่อนให้ลูกค้าตัดสินใจอีกทีหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม รูปแบบการขนส่งแต่ละประเภท (ทางอากาศ ทางทะเล หรือทางบก)^๓ มีความแตกต่างกัน เนื่องจากเมื่อผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) ให้บริการเกี่ยวกับการวางแผนการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว ทำให้รูปแบบการขนส่ง (ทางอากาศ ทางทะเล หรือทางบก) ที่เสนอแก่ลูกค้ามีต้นทุนต่อลูกค้าที่แตกต่างกัน กล่าวคือ สินค้าที่จัดส่งจะมีรูปแบบลักษณะ น้ำหนัก ที่มีความหลากหลายอย่างมาก ตลอดจนอัตราค่าบริการ รูปแบบของการให้บริการขนส่งระยะเวลาในการขนส่ง โครงสร้างอัตราภาษี รวมถึงพิธีการศุลกากรที่แตกต่างกัน ดังนั้น การขนส่งแต่ละรูปแบบ (ทางอากาศ ทางทะเล หรือทางบก) จึงไม่สามารถทดแทนกันได้ในมุมมองของผู้บริโภค

การทดแทนด้านอุปทาน

ในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบธุรกิจโดยทั่วไป พบว่า ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) จะทำหน้าที่เป็น

^๒ อย่างไรก็ตาม ในกรณีการรวมธุรกิจเลขที่ Case M.๑๐๕๕๙ ดังกล่าว คณะกรรมาธิการยุโรปไม่ได้พิจารณาแบ่งแยกตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) กล่าวคือ ยังไม่มีความจำเป็นที่จะแบ่งแยกตลาดตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ ทางอากาศ (Air) ทางทะเล (Sea) และทางบก (Land) โดยพิจารณาแบบภาพรวม เนื่องจากกรรมาธิการยุโรปดังกล่าวไม่น่าจะส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญ

^๓ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแบ่งรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ออกเป็น ๓ รูปแบบหลัก ได้แก่ (๑) การขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight) (๒) การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight) และ (๓) การขนส่งสินค้าทางบก (Land Freight) (ที่มา: สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (๒๕๕๗). คุณลักษณะของรูปแบบการขนส่ง.)

ตัวกลางบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีการจัดการให้ขนส่งผ่านรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ ทางอากาศ ทางทะเล และทางบก โดยการให้บริการดังกล่าวมีรูปแบบการให้บริการแก่ลูกค้าเช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม รูปแบบการให้บริการในการขนส่งแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน เนื่องจากผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) มีการแบ่งแผนกบริหาร (Department) ตามรูปแบบการขนส่ง (ทางอากาศ ทางทะเล หรือทางบก) เนื่องจากการขนส่งแต่ละรูปแบบ มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่แตกต่างกัน และมีการใช้ระยะเวลาขนส่งที่แตกต่างกัน เพื่อให้มีความยืดหยุ่น ในการกำหนดรูปแบบการขนส่งให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าที่อาจต้องการบริการขนส่งแบบหลากหลาย (Multi-Modal Point-to-Point Transportation) ดังนั้น การขนส่งแต่ละรูปแบบ (ทางอากาศ ทางทะเล หรือทางบก) จึงไม่สามารถทดแทนกันได้ ในมุมมองของผู้ให้บริการ^๔

๒) ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเป็นตัวกลางบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถให้บริการได้ตาม พื้นที่ของลูกค้า และพื้นที่คลังสินค้าของผู้ให้บริการ โดยลูกค้ามักจะเลือกใช้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarding services) ที่มีการให้บริการในพื้นที่ประเทศไทย ถึงแม้ว่าบริการดังกล่าวจะไม่มีอุปสรรค ต่อผู้ให้บริการจากต่างประเทศในการเข้าถึงตลาดในประเทศไทย ซึ่งหากผู้ให้บริการจากต่างประเทศ มีความต้องการจะให้บริการแก่ผู้ผลิตสินค้าในประเทศไทย ก็มักจะเข้ามาตั้งบริษัทย่อยหรือสถานที่ทำการ ในประเทศไทย เพื่อสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ของตนเองในการให้บริการแก่ลูกค้าในประเทศไทย ทั้งนี้ แม้ว่า ที่กล่าวมาข้างต้นจะเป็นการสนับสนุนการกำหนดขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ที่กว้างกว่าในระดับประเทศ แต่เพื่อให้เหมาะสมกับการกำหนดขอบเขตตลาดในกรณีนี้จึงพิจารณาขอบเขตตลาดในระดับประเทศไทย

ทั้งนี้ ธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัท ม. และบริษัท อ. เป็นการให้บริการ จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ดังนั้น ขอบเขตตลาด ที่สอง คือ ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย

๖. ยอดเงินขาย

๖.๑ ยอดเงินขายในตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย

จากการพิจารณายอดเงินขายในตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย ของผู้ประกอบการธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจ ในปี ๒๕๖๔ พบว่า ฝ่ายของผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ คือ บริษัท ม. มีรายได้จากการให้บริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย จำนวน xxx ล้านบาท ส่วนฝ่ายของผู้ประกอบการธุรกิจ ที่ถูกรวมธุรกิจ คือ บริษัท อ. มีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวจำนวน x,xxx ล้านบาท และเมื่อรวมรายได้ดังกล่าว ของผู้ประกอบการทั้งสองรายข้างต้นคิดเป็นจำนวน x,xxx ล้านบาท

๖.๒ ยอดเงินขายในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย

จากการพิจารณายอดเงินขายในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย ของผู้ประกอบการธุรกิจที่แจ้งผลการรวมธุรกิจ ในปี ๒๕๖๔ พบว่า ฝ่ายของผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ คือ บริษัท ม. มีรายได้จากการให้บริการ

^๔ สอดคล้องกับแนวการพิจารณาขอบเขตตลาดของคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าที่ผ่านมา

จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย จำนวน xxx ล้านบาท ส่วนฝ่ายของผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ คือ บริษัท อ. มีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวจำนวน xxx ล้านบาท และเมื่อรวมรายได้ดังกล่าวของผู้ประกอบธุรกิจทั้งสองรายข้างต้นคิดเป็นจำนวน x,xxx ล้านบาท

๗. ส่วนแบ่งตลาด

สำหรับการพิจารณาส่วนแบ่งตลาดในตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ เพื่อตรวจสอบว่ากรณีการรวมธุรกิจครั้งนี้เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเข้าข่ายต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจหรือไม่ โดยพิจารณาจากยอดเงินขายและส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจตามหลักเกณฑ์ในประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกอบกับประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ รายละเอียดดังนี้

๗.๑ ส่วนแบ่งตลาดในตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย

เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดในตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย เพื่อพิจารณายอดเงินขายและส่วนแบ่งตลาดในปี ๒๕๖๔ ของผู้ประกอบธุรกิจแต่ละราย ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ พบว่า ในตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx โดยหลังการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด พบว่า ส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกในตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ ได้แก่ (๑) บริษัท ย. ร้อยละ xx.xx (๒) บริษัท ต. ร้อยละ xx.xx และ (๓) บริษัท ด. ร้อยละ x.xx โดยเมื่อพิจารณาผลรวมส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกดังกล่าว (CR๓) เท่ากับร้อยละ ๓๐.๖๒ ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ

ดังนั้น ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ จึงไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายใดที่เข้าข่ายหลักเกณฑ์ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดตามข้อ ๓ (๑) และ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ

๗.๒ ส่วนแบ่งตลาดในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย

เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย เพื่อพิจารณายอดเงินขายและส่วนแบ่งตลาดในปี ๒๕๖๔ ของผู้ประกอบธุรกิจแต่ละราย ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจ พบว่า ในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx และผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ x.xx โดยหลังการรวมธุรกิจ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ x.xx

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด พบว่า ส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกในตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

(Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ ได้แก่ (๑) บริษัท ค. ร้อยละ xx.xx (๒) บริษัท ช. ร้อยละ xx.xx และ (๓) กลุ่ม ก+ว คือ บริษัท ก. และบริษัท ว. ร้อยละ xx.xx โดยเมื่อพิจารณา ส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจ ๓ รายแรกดังกล่าว (CR๓) รวมกันเท่ากับร้อยละ ๓๖.๔๒ ทั้งก่อนและหลัง การรวมธุรกิจ

ดังนั้น ตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ จึงไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายใดเข้าข่ายหลักเกณฑ์ ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ (๑) และ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ ทั้งก่อนและ หลังการรวมธุรกิจ

ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง บัญญัติให้ “ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการภายใน เจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ” ประกอบประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ข้อ ๓ กำหนดว่า “การรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลด การแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง หมายความว่า การรวมธุรกิจที่ยอดเงินขายของผู้ประกอบธุรกิจ รายใดรายหนึ่งหรือของผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจในตลาดใดตลาดหนึ่งรวมกันตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป และไม่ก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด”

ประเด็นวินิจฉัย

การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท อ. เป็นการรวมธุรกิจที่ต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจ ต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่

คำวินิจฉัย

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้พิจารณาการรวมธุรกิจเห็นว่า บริษัท ม. ได้เข้าซื้อหุ้น ทั้งหมดในบริษัท อ. ซึ่งเป็นการเข้าซื้อหรือได้มาซึ่งหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง ณ สิ้นวันใดวันหนึ่ง เพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละ ห้าสิบขึ้นไปของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ประกอบธุรกิจอื่น ตามข้อ ๔ (๒) ของประกาศคณะกรรมการ การแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาการเข้าซื้อสินทรัพย์หรือหุ้น เพื่อควบคุมนโยบาย การบริหารธุรกิจ การอำนวยการ หรือการจัดการที่เป็นการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ จึงมีลักษณะเป็นการรวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคสี่ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้พิจารณาต่อมาว่า ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง กับการรวมธุรกิจในกรณีนี้มีจำนวน ๒ ตลาดคือ ตลาดบริการรับเหมาด้านโลจิสติกส์ (Contract logistics services) ในพื้นที่ประเทศไทย และตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Ocean Freight forwarding services) ในพื้นที่ประเทศไทย โดยที่ทั้งสองตลาดข้างต้น ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจพบว่า ไม่มีผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดทั้งสอง เนื่องจากไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายใดที่มีส่วนแบ่งตลาด

ในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละห้าสิบขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๑) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ รวมถึงผู้ประกอบการสามารถไม่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมา รวมทั้งร้อยละเจ็ดสิบห้าขึ้นไป ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าฉบับดังกล่าว และเมื่อพิจารณายอดขายในตลาดที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในแต่ละตลาด พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจมียอดขายเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท จึงถือว่าการรวมธุรกิจดังกล่าวเป็น “การรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง” ตามความในข้อ ๓ ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งผลการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑

เมื่อการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท อ. เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการลดการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญในตลาดใดตลาดหนึ่ง จึงเข้าองค์ประกอบที่จะต้องแจ้งผลการรวมธุรกิจต่อคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจ ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ บริษัท ม. ซึ่งได้กระทำการรวมธุรกิจกับบริษัท อ. ไปเมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ ได้แจ้งผลการรวมธุรกิจเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๕ ถือเป็นการแจ้งผลการรวมธุรกิจภายในระยะเวลาที่กำหนด ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้ามีมติเป็นเอกฉันท์รับทราบการแจ้งผลการรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ม. และบริษัท อ. ตามมาตรา ๕๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖