



ผลคำวินิจฉัยคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

กรณี ผลการพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ช. และบริษัท พ.

| | | |
|---------|-----------|--|
| ระหว่าง | บริษัท ช. | ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ |
| | บริษัท พ. | ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ |

การขออนุญาตรวมธุรกิจ

ด้วยบริษัท ช. ได้ยื่นคำขออนุญาตรวมธุรกิจ พร้อมเอกสารหลักฐานประกอบการขออนุญาตรวมธุรกิจ ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตการรวมธุรกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ เพื่อขอให้คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ช. และบริษัท พ. ตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อเท็จจริง

๑. ข้อมูลผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ

บริษัท ช. ในฐานะผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ เป็นบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) ซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศฝรั่งเศส เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เพื่อวัตถุประสงค์ในการเป็นบริษัทที่ใช้ในการเข้าซื้อหุ้นในกรณีนี้ ทำให้ไม่มีรายได้ในปี ๒๕๖๔ โดยมีผู้ถือหุ้นรายเดียว คือ บริษัท ช.๑ กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ ประกอบธุรกิจบริการภาคพื้นดิน (Ground Handling Service) บริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling Service) และกิจการด้านอาหาร (Food Solutions) โดยมีรายได้ทั่วโลกในปี ๒๕๖๔ จำนวน x,xxx ล้านบาท (หรือประมาณ xx,xxx ล้านบาท) ทั้งนี้ ผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจมีบริษัทที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย จำนวน ๒ บริษัท ได้แก่ (๑) บริษัท ช.๒ จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศไทย เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๔ เป็นบริษัทโฮลดิ้งซึ่งยังไม่มีรายได้ในปี ๒๕๖๔ และ (๒) บริษัท ช.๓ จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๙ ประกอบธุรกิจการผลิตอาหารปรุงสำเร็จแช่แข็ง โดยมีรายได้ในปี ๒๕๖๔ จำนวน xx,xxx,xxx บาท

บริษัท พ. ในฐานะผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ เป็นบริษัทโฮลดิ้ง จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศฝรั่งเศส ซึ่งเป็นผู้ถูกรวมธุรกิจตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ฉบับลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๕ โดยมีผู้ถือหุ้นเพียงรายเดียว คือ บริษัท พ.๑ โดยผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจเป็นผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมในลำดับสูงสุด (Ultimate Shareholder) ในบริษัท ด. จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศฝรั่งเศส ประกอบธุรกิจบริการภาคพื้นดิน (Ground Handling Service) บริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling Service) และบริการอื่น ๆ เช่น บริการรถบรรทุก และบริการให้คำปรึกษาทางวิศวกรรม โดยมีรายได้ทั่วโลกในปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีจำนวน x,xxx ล้านยูโร (หรือประมาณ xx,xxx ล้านบาท) เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจมีผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กันทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการในประเทศไทย คือ บริษัท ด.๑ จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศไทย เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๗ ประกอบธุรกิจการจัดการคลังสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีรายได้ในปี ๒๕๖๔ จำนวน x,xxx,xxx,xxx บาท

๒. ข้อมูลการรวมธุรกิจ

ตามข้อกำหนดของสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบริษัท ซ. จะเข้าซื้อหุ้นทั้งหมดในบริษัท พ. ทำให้บริษัท ซ. ได้มาซึ่งหุ้นทางอ้อมร้อยละ ๕๑ ของบริษัท ด.๑ ที่ประกอบธุรกิจในประเทศไทย โดยธุรกรรมครั้งนี้คาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ x,xxx ล้านยูโร หรือประมาณ xx,xxx ล้านบาท ทั้งนี้ การเข้าซื้อหุ้นดังกล่าว ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจมีความประสงค์จะขยายพื้นที่การให้บริการไปสู่ตลาดในทวีปยุโรปและอเมริกา (Geographic Expansion) และเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันระดับสากล ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจได้ยื่นขออนุญาตรวมธุรกิจในประเทศต่าง ๆ ได้แก่ (๑) ประเทศบราซิล โดยมีสถานะได้รับอนุญาตอย่างไม่มีเงื่อนไข (๒) ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีสถานะสามารถดำเนินการรวมธุรกิจได้ (Waiting Period) (๓) ประเทศสิงคโปร์ โดยมีสถานะอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานประเทศสิงคโปร์ และ (๔) สหภาพยุโรป โดยมีสถานะอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานสหภาพยุโรป

ประเด็นวินิจฉัย

๑. ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ หรือไม่

๒. การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ซ. และบริษัท พ. เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ซึ่งต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าก่อนดำเนินการตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ เห็นควรอนุญาตให้รวมธุรกิจหรือไม่

คำวินิจฉัย

ประเด็นที่ต้องพิจารณาประการแรก คือ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ หรือไม่

การพิจารณาว่าผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่ จำเป็นต้องพิจารณาขอบเขตตลาด รายได้และส่วนแบ่งตลาด โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ

กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการในสนามบิน ซึ่งมีการให้บริการมากกว่า ๖๐ แห่ง ใน ๑๔ ประเทศ ทั้งในเอเชียแปซิฟิก สหราชอาณาจักร และตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจมีการประกอบธุรกิจแบ่งออกเป็น ๔ กลุ่มธุรกิจหลักทั่วโลก ได้แก่ (๑) กลุ่มธุรกิจด้านอาหาร (Food Solutions) เป็นธุรกิจที่ให้บริการจัดเลี้ยงอาหารและเครื่องดื่มสำหรับสายการบิน (Aviation Catering) รวมถึงอาหารและเครื่องดื่มสำหรับเครื่องบินเจ็ทส่วนบุคคล (Private Jet Catering) และสำหรับเชิงพาณิชย์ (Commercial Catering) อีกทั้งยังมีการผลิตอาหารแช่เย็นและแช่แข็ง (Food-service Solutions and Distribution) (๒) กลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นดิน (Ground Handling Service) โดยจะมีบริการย่อยต่าง ๆ ได้แก่ บริการผู้โดยสาร (Passenger Handling) บริการในลานจอดอากาศยาน (Ramp Handling) และบริการสัมภาระ (Baggage Handling) (๓) กลุ่มธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling Service) เป็นธุรกิจที่ให้บริการจัดการคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้า รวมถึงบริการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และ (๔) กลุ่มธุรกิจบริการท่าเทียบเรือสำราญ (Cruise Terminal Services) สำหรับการประกอบธุรกิจในประเทศไทย มีการประกอบธุรกิจเฉพาะด้านอาหาร คือ การผลิตอาหารปรุงสำเร็จแช่แข็งในประเทศไทย โดยให้บริการผ่านทางบริษัท ช.๓ มีรายได้ในปี ๒๕๖๔ จำนวน xx,xxx,xxx บาท

กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Logistics) ซึ่งมีการให้บริการมากกว่า ๑๖๔ แห่ง ใน ๑๘ ประเทศ ทั้งในทวีปยุโรปและทวีปอเมริกา โดยการประกอบธุรกิจในต่างประเทศ มีการประกอบธุรกิจแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่มธุรกิจหลักทั่วโลก ได้แก่ (๑) กลุ่มธุรกิจบริการภาคพื้นดิน (Ground Handling Service) (๒) กลุ่มธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling Service) และ (๓) กลุ่มธุรกิจบริการอื่น ๆ เช่น บริการรถบรรทุก และบริการให้คำปรึกษาทางวิศวกรรม เป็นต้น สำหรับการประกอบธุรกิจในประเทศไทย มีการประกอบธุรกิจเฉพาะการให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้บริการผ่านบริษัท ด.๑ (ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย) ซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทานโครงการคลังสินค้าจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) และสัญญาสัมปทานดังกล่าวมีอายุใช้บังคับเป็นระยะเวลา ๒๐ ปี นับตั้งแต่ปี ๒๕๔๙ ถึง ๒๕๖๙ มีรายได้ในประเทศไทยในปี ๒๕๖๔ จำนวน x,xxx,xxx,xxx บาท

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า บริษัททั้งสองมีการให้บริการในลักษณะเดียวกัน ได้แก่ บริการภาคพื้นดิน (Ground Handling) และบริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling) แต่ให้บริการคนละพื้นที่ โดยกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจให้บริการใน 14 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทวีปเอเชีย โดยเฉพาะในประเทศสิงคโปร์ ส่วนกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจให้บริการใน 18 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ในทวีปยุโรปและอเมริกา โดยเฉพาะในประเทศฝรั่งเศสและสหรัฐอเมริกา สำหรับในประเทศไทย กลุ่มบริษัททั้งสองไม่มีการประกอบธุรกิจที่แข่งขันในตลาดเดียวกัน (Non-Overlapping) ดังนั้น สินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจในกรณีนี้ คือ ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling Service) เนื่องจากธุรกิจดังกล่าวเป็นธุรกิจในประเทศไทยของผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจซึ่งถือเป็นตลาดเป้าหมายของการรวมธุรกิจในกรณีนี้

๒. ภาพรวมโครงสร้างตลาด และห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling Service) เป็นบริการที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการคลังสินค้าแก่ผู้ประกอบการธุรกิจที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Transportation) หรือผ่านสนามบิน โดยที่เมื่อสินค้าได้มีการขนส่งมายังสนามบินแล้ว ผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling) จะให้บริการในการจัดเก็บ รักษา และดำเนินพิธีการต่าง ๆ ให้พร้อมสำหรับการขนส่งออกไปพื้นที่นอกสนามบิน โดยบริการจัดการคลังสินค้า ประกอบด้วยบริการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (๑) การดำเนินงานคลังสินค้า (Cargo Terminal Operations) กล่าวคือ การจัดเตรียมสินค้าหรือพัสดุที่ต้องการส่งออก หรือจัดเรียงใส่ตู้คอนเทนเนอร์ของสายการบินต่าง ๆ สำหรับสินค้าหรือพัสดุขาเข้าจะมีการคัดแยกสินค้า เพื่อจัดเก็บและรอผู้นำเข้ามารับสินค้าภายในคลังสินค้า (๒) การควบคุมคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง (Warehousing and Inventory Control) (๓) การจัดการสินค้าอันตราย (๔) การจัดการเอกสารสำหรับการนำเข้าและส่งออก และ (๕) พิธีการทางศุลกากร ทั้งนี้ ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการภายในพื้นที่เขตปลอดอากร (Free Zone) โดยตั้งอยู่บริเวณพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) ซึ่งต้องได้รับการอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ในฐานะเจ้าของพื้นที่สนามบิน เนื่องจากการให้บริการจัดการคลังสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจท่าอากาศยานที่ AOT เป็นผู้ดำเนินการ นอกจากนี้ ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้านี้ยังถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Supply Chain)

เมื่อพิจารณาห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Supply Chain) พบว่าในการขนส่งสินค้าผ่านสนามบินจำเป็นต้องใช้บริการผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling) ซึ่งจะให้บริการในด้านคลังสินค้าก่อนเข้าสู่พื้นที่ในเขตการบิน (Airside) โดยจะมีการบริการควบคุมคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง การรักษาความปลอดภัยของสินค้า รวมถึงการดำเนินการพิธีการทางศุลกากร โดยเมื่อผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้าดูแลความเรียบร้อยต่าง ๆ เรียบร้อยแล้วจะทำการเตรียมเคลื่อนย้ายและส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ให้บริการในลานจอดอากาศยาน (Ramp Handling) เพื่อดำเนินการในพื้นที่เขตการบิน ซึ่งอยู่ในสนามบิน ในการขนส่งสินค้าจากคลังสินค้าไปยังทางขึ้นลงของเครื่องบิน (Runway) แล้วลำเลียงสินค้าขึ้นเครื่องบิน จากนั้นผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ (Airlines) จะเดินทางออกจากสนามบินต้นทางไปยังสนามบินปลายทาง เมื่อไปถึงสนามบินปลายทางแล้วก็ต้องใช้บริการผู้ให้บริการในลานจอดอากาศยานในการขนส่งสินค้าลงจากเครื่องบินไปยังคลังสินค้า จากนั้นผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้าในสนามบินปลายทางจะให้บริการด้านคลังสินค้า รวมถึงด้านเอกสารต่าง ๆ ก่อนที่จะขนส่งออกไปพื้นที่นอกสนามบินต่อไป

๓. ขอบเขตตลาด

สำหรับแนวทางในการกำหนดขอบเขตตลาดของธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า พบว่า คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) ได้มีแนวทางการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดในกรณีการรวมธุรกิจระหว่าง LBO France กับ Aviapartner ไว้ว่า ธุรกิจบริการภาคพื้นดิน ซึ่งประกอบด้วย (๑) การบริการผู้โดยสาร (Passenger) (๒) การบริการในลานจอดอากาศยาน (Ramp) และ (๓) การบริการสัมภาระ (Baggage) เป็นตลาดบริการเฉพาะ ซึ่งแยกออกจากตลาดบริการจัดการคลังสินค้า เนื่องจากตลาดบริการทั้งสองไม่ใช่ธุรกิจที่ให้บริการด้วยจุดประสงค์เดียวกัน กล่าวคือ บริการภาคพื้นดินจะเน้นให้บริการในพื้นที่เขตการบิน ส่วนบริการจัดการคลังสินค้าจะให้บริการในพื้นที่นอกเขตการบิน นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาให้ราคาค่าบริการภาคพื้นดินเพิ่มขึ้น ก็ไม่พบการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่หันไปใช้บริการจัดการคลังสินค้าแทน รวมถึงในทางกลับกันด้วย นอกจากนี้ สัญญาการอนุญาตให้ประกอบกิจการของบริการภาคพื้นดินและบริการจัดการคลังสินค้านี้ก็เป็นสัญญาที่แยกจากกัน รวมถึงธุรกิจบริการทั้งสองดังกล่าวมีความต้องการความเชี่ยวชาญ บุคลากร และอุปกรณ์ที่แตกต่างกัน ตลอดจนการให้บริการจัดการคลังสินค้านี้มีกลุ่มลูกค้าที่หลากหลายกว่าบริการภาคพื้นดิน จึงได้นำแนววินิจฉัยของคณะกรรมาธิการยุโรปดังกล่าวข้างต้นมาใช้ในการพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้องของการรวมธุรกิจในครั้งนี้

๓.๑ ตลาดสินค้าหรือบริการที่เกี่ยวข้อง (Relevant Product Market)

การทดแทนกันด้านอุปสงค์ (Demand Substitutability) เมื่อพิจารณารูปแบบการประกอบธุรกิจของบริการจัดการคลังสินค้า พบว่า มีความแตกต่างกับบริการภาคพื้นดิน (ซึ่งเป็นการบริการผู้โดยสาร บริการในลานจอดอากาศยาน และบริการสัมภาระ) เนื่องจากมีการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าของแต่ละบริการที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้าจะให้บริการแก่ลูกค้าในด้านที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ซึ่งจะมีลูกค้าที่หลากหลาย ทั้งที่เป็นลูกค้าของสายการบินโดยสาร (Passenger Airlines) ลูกค้าของสายการบินขนส่งสินค้า (Cargo Airlines) และตัวแทนในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ขณะที่ธุรกิจบริการภาคพื้นดินจะให้บริการแก่ลูกค้าในด้านที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร บริการในลานจอดอากาศยาน และสัมภาระ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าสายการบินโดยสาร และลูกค้าสายการบินขนส่งสินค้า ทำให้ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้าและธุรกิจบริการภาคพื้นดินไม่สามารถทดแทนกันได้ในมุมมองของผู้ใช้บริการ

การทดแทนกันด้านอุปทาน (Supply Substitutability) เมื่อพิจารณารูปแบบการประกอบธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า พบว่า มีความแตกต่างกับธุรกิจบริการภาคพื้นดิน เนื่องจากลักษณะการให้บริการ บุคลากร และอุปกรณ์มีความแตกต่างกัน รวมถึงมีการให้บริการในพื้นที่ที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ลักษณะการให้บริการ บุคลากร และอุปกรณ์ในการดำเนินงานมีความจำเป็นต้องใช้ความเชี่ยวชาญที่แตกต่างกัน รวมถึงธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้าจะอยู่ในพื้นที่นอกเขตการบิน ขณะที่ธุรกิจบริการภาคพื้นดินจะอยู่ในพื้นที่เขตการบิน ซึ่งการจะให้บริการทั้งสองได้จะต้องได้รับอนุญาตจาก AOT ทำให้ผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้าจะไม่สามารถเปลี่ยนมาให้บริการภาคพื้นดินได้ง่าย โดยไม่ต้องแบกรับภาระต้นทุนหรือความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของราคาค่าบริการ รวมถึงในทางกลับกันด้วย ทำให้ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้าและธุรกิจบริการภาคพื้นดินไม่สามารถทดแทนกันได้ ในมุมมองของผู้ให้บริการ

๓.๒ ตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง (Relevant Geographic Market)

ผู้ประกอบการที่ถูกรวมธุรกิจ เป็นผู้ได้รับสัมปทานจาก AOT ในการให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ของรัฐที่เป็นข้อจำกัดสำคัญในการเปลี่ยนไปให้บริการที่ท่าอากาศยานอื่น กล่าวคือ ลูกค้าที่ต้องการใช้บริการจัดการคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถเปลี่ยนไปใช้บริการที่ท่าอากาศยานอื่น ๆ ได้ และผู้ให้บริการก็ไม่สามารถเปลี่ยนไปให้บริการที่ท่าอากาศยานอื่นได้ ดังนั้น การพิจารณาขอบเขตตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจึงควรพิจารณากำหนดเฉพาะท่าอากาศยานที่ผู้ประกอบการที่ถูกรวมธุรกิจได้รับอนุญาตในการให้บริการ คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้วเห็นว่า จากการพิจารณาการทดแทนกันด้านอุปสงค์และด้านอุปทาน และตลาดภูมิศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนววินิจฉัยของคณะกรรมการยุโรป จึงพิจารณากำหนดขอบเขตตลาดในกรณีนี้ คือ ตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๔. ส่วนแบ่งตลาด

สำหรับข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบการที่ขออนุญาตรวมธุรกิจ คือ ข้อมูลปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Cargo and Postal Parcel Volumes) ซึ่งจะเป็นปริมาณสินค้าที่ผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้าให้บริการจัดการสินค้าที่เข้าหรือออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนั้น ข้อมูลปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงเป็นข้อมูลที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับรายได้ของผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้า โดยข้อมูลส่วนแบ่งตลาดในช่วงระหว่างปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ของตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผู้ประกอบการธุรกิจเพียง ๒ ราย ได้แก่ บริษัท ท. และบริษัท ต.๑ (ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย) เนื่องจากธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้าเป็นธุรกิจที่ต้องได้รับอนุญาตหรือสัมปทานให้ประกอบธุรกิจจาก AOT ทำให้ตลาดดังกล่าวมีจำนวนผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้าตามที่ AOT เป็นผู้กำหนด ทั้งนี้ ผู้ประกอบธุรกิจทั้งสองรายข้างต้นเป็นผู้ได้รับสัมปทานให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จาก AOT เป็นเวลา ๒๐ ปี ซึ่งสัมปทานดังกล่าวจะสิ้นสุดในปี ๒๕๖๙ นอกจากนี้ การแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการทั้งสองรายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๔ ส่วนแบ่งตลาดของบริษัท ท. มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ xx.xx ในปี ๒๕๖๐ ลดลงเป็นร้อยละ xx.xx ในปี ๒๕๖๔ ขณะที่ส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ xx.xx ในปี ๒๕๖๐ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ xx.xx ในปี ๒๕๖๔ ดังนั้น การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการทั้งสองรายจึงมีแนวโน้มไปสู่การที่บริษัททั้งสองมีการแข่งขันที่ใกล้เคียงกันมากขึ้น

เพื่อพิจารณาว่าผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทยเข้าข่ายเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่ โดยพิจารณาจากส่วนแบ่งตลาดในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี ๒๕๖๔ พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดเป็นอันดับที่หนึ่งคือ บริษัท ท. โดยมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xx.xx และอันดับที่สองคือ ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทยที่มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ xx.xx นอกจากนี้ ผู้ประกอบธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจไม่ได้ประกอบธุรกิจในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือธุรกิจอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการจัดการคลังสินค้าในประเทศไทย ทำให้การที่บริษัท ข. เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดในบริษัท พ. นั้นเป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นซึ่งไม่ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดหรือส่วนแบ่งตลาดในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาสถานะการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓ โดยพิจารณาจากส่วนแบ่งตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๖๔ พบว่า ทั้งก่อนและหลังการรวมธุรกิจบริษัท ท. และผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทยเข้าข่ายเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด เนื่องจากตลาดดังกล่าวมีผู้ประกอบการเพียงสองราย อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ AOT ซึ่งเป็นผู้กำหนดให้มีจำนวนผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้าเพียงแค่ ๒ ราย โดยบริษัท ท. เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ (๑) ของประกาศฯ เนื่องจากมีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาเกินกว่าร้อยละ ๕๐ และมียอดขายเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท ส่วนผู้ประกอบการที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทยเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศฯ เนื่องจากมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับที่สอง ซึ่งเมื่อนับรวมส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมากับบริษัทซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับหนึ่งแล้วเกินกว่าร้อยละ ๗๕ และมียอดขายเกินกว่าหนึ่งพันล้านบาท

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายแล้วเห็นว่า บริษัท ต.๑ (ผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย) เข้าหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าเรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๓

ประเด็นที่ต้องพิจารณาเป็นประการต่อมา คือ การรวมธุรกิจระหว่างบริษัท ช. และ บริษัท พ. เป็นการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ซึ่งต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าก่อนดำเนินการตามมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ เห็นควรอนุญาตให้รวมธุรกิจหรือไม่

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาและประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นและประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ อีกทั้งยังคำนึงความจำเป็นตามควรทางธุรกิจ ประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง และการไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภคส่วนร่วม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. การประเมินผลกระทบต่อการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการรวมธุรกิจ

๑.๑ การกระจุกตัวของตลาด

ตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นตลาดที่มีการกระจุกตัวสูงจากการที่ตลาดดังกล่าวมีค่า HHI เท่ากับ xxxx.xx เนื่องจากธุรกิจดังกล่าวเป็นธุรกิจที่ต้องได้รับอนุญาตหรือสัมปทานให้ประกอบธุรกิจจาก AOT ในฐานะเป็นเจ้าของพื้นที่ท่าอากาศยานและเป็นผู้กำหนดจำนวนผู้ให้บริการในตลาดดังกล่าวให้มีเพียงสองราย นอกจากนี้ การรวมธุรกิจครั้งนี้ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างตลาดของตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากผู้ประกอบธุรกิจทั้งสองรายไม่ได้ประกอบธุรกิจเดียวกันในประเทศไทย จึงไม่ทำให้การกระจุกตัวของตลาดมีการเปลี่ยนแปลง

จากการวิเคราะห์การกระจุกตัวของตลาด พบว่า ตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นตลาดที่มีการกระจุกตัวสูง แต่การกระจุกตัวดังกล่าวไม่ได้เป็นผลมาจากการรวมธุรกิจ แต่เกิดจากการที่ AOT ในฐานะเจ้าของพื้นที่ท่าอากาศยานเป็นผู้กำหนดจำนวนผู้ให้บริการในตลาดดังกล่าว และผู้ประกอบธุรกิจที่จะรวมธุรกิจไม่ได้ประกอบธุรกิจอยู่ในตลาดเดียวกันในประเทศไทย ไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างตลาด และไม่มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อการแข่งขัน

๑.๒ การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Entry and Expansion)

การพิจารณาการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ (Entry) โดยพิจารณาจากประเด็นกฎหมายและระเบียบของภาครัฐ และประเด็นต้นทุนในการประกอบธุรกิจ ส่วนการพิจารณาการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด (Expansion) พิจารณาจากประเด็นด้านแผนการลงทุน และความสามารถในการแข่งขันของคู่แข่ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

● ผลกระทบต่อการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ (Entry)

- กฎหมายและระเบียบของภาครัฐ

ในการประกอบธุรกิจการให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำเป็นต้องได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจาก AOT ในฐานะเป็นผู้ดำเนินการและการจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทำให้การเข้าสู่ตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่มีอุปสรรคที่สำคัญ โดยผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ไม่สามารถให้บริการดังกล่าวได้ หากไม่ได้รับอนุญาตจาก AOT ทั้งนี้ ผู้ได้รับอนุญาตให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีเพียง ๒ ราย ได้แก่ บริษัท ท. และ บริษัท ด.๑ (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย) ซึ่งในปัจจุบันสัญญาสัมปทานดังกล่าวยังไม่สิ้นสุดลง โดยมีอายุสัมปทาน ๒๐ ปี นับตั้งแต่ปี ๒๕๔๙ และจะสิ้นสุดในปี ๒๕๖๙ จึงยังไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่เข้าสู่ตลาดได้จนกว่า AOT จะเปิดประมูลสัมปทานรอบใหม่ อย่างไรก็ตาม อุปสรรคการเข้าสู่ตลาดดังกล่าวไม่ได้เป็นผลมาจากการรวมธุรกิจในครั้งนี้ เนื่องจากเป็นอุปสรรค

ที่เกิดขึ้นมาจาก AOT เป็นผู้กำหนดทำให้การรวมธุรกิจครั้งนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อ การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่

- ต้นทุนในการประกอบธุรกิจ

(๑) ต้นทุนค่าประมูลสัมปทาน

ในการเข้าสู่ตลาดของผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้า จำเป็นต้องได้รับ อนุญาตให้ประกอบธุรกิจจาก AOT และเป็นผู้ให้สัมปทานกับผู้ประกอบธุรกิจภายนอกในการดำเนินการด้าน การจัดการคลังสินค้า โดยผู้ที่ได้รับสัมปทานจะต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่ AOT ได้แก่ ค่าประมูลสัมปทาน หรือค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่ (Rent) และค่าบริการ (Service Charges)

(๒) ต้นทุนการจัดการทั่วไป

โดยทั่วไปการประกอบธุรกิจให้บริการจัดการคลังสินค้าไม่จำเป็นต้อง ใช้เทคโนโลยีระดับสูงหรือค่าใช้จ่ายที่สูง ซึ่งค่าใช้จ่ายในการลงทุนประกอบธุรกิจดังกล่าว ประกอบด้วย (๑) คลังสินค้า (ซึ่งอาจใช้คลังสินค้าที่มาจากเช่า) (๒) อุปกรณ์สำหรับบริการจัดการคลังสินค้า และ (๓) ค่าฝึกอบรมบุคลากรและค่าดำเนินการต่าง ๆ นอกจากนี้ บริการจัดการคลังสินค้าไม่จำเป็นต้องพึ่งพาผู้ผลิต หรือผู้จำหน่ายวัตถุดิบ (Suppliers) จำนวนมาก มีเพียงการติดต่อกับผู้รับเหมาช่วง (Sub-Contractors) เพื่อดำเนินการทั่วไป เช่น บริการรักษาความปลอดภัยในการคัดกรองสินค้าและดูแลคลังสินค้า บริการทำความสะอาด และบริการควบคุมศัตรูพืช เป็นต้น ดังนั้น ต้นทุนในการประกอบธุรกิจไม่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจาก เป็นต้นทุนค่าประมูลสัมปทานและต้นทุนในการให้บริการงานทั่วไปซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจ ทำให้การรวมธุรกิจในครั้งนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่

● ผลกระทบต่อการขยายธุรกิจของคู่แข่งในตลาด (Expansion)

เมื่อพิจารณาคู่แข่งในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย พบว่า คู่แข่งมีเพียงรายเดียวคือ บริษัท ท. ซึ่งเป็นผู้ได้รับ อนุญาตให้ประกอบธุรกิจดังกล่าวเช่นเดียวกัน โดยมีแผนการพัฒนาปรับปรุงบริการคลังสินค้าให้ทันสมัย ตรงตามความต้องการของลูกค้าอยู่เสมอ และมีแผนในการยกระดับมาตรฐานการให้บริการคลังสินค้าสู่ระดับ World Class ในธุรกิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเมื่อพิจารณา ความสามารถในการแข่งขันของคู่แข่ง พบว่า บริษัท ท. มีพื้นที่คลังสินค้าทั้งหมด ๙๐,๐๐๐ ตารางเมตร ซึ่งรองรับปริมาณสินค้าได้มากถึง x,xxx,xxx ตัน/ปี ในขณะที่ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย มีพื้นที่คลังสินค้าทั้งหมดเพียง ๓๙,๗๔๔ ตารางเมตร ซึ่งรองรับสินค้าได้ xxx,xxx ตัน/ปี โดยเมื่อพิจารณาอัตราการ ใช้งานพื้นที่คลังสินค้าของผู้ประกอบธุรกิจแต่ละราย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ในช่วงปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๔ บริษัท ท. มีการให้บริการจัดการคลังสินค้าน้อยลงเมื่อเทียบกับช่วงปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ กล่าวคือ บริษัท ท. มีอัตราการ ใช้งานพื้นที่น้อยลง ซึ่งเป็นผลมาจากปริมาณสินค้าที่ให้บริการน้อยลงในช่วงเวลาดังกล่าว จึงทำให้ บริษัท ท. ยังมีความสามารถในการรองรับสินค้ามากกว่าผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย จึงทำให้ บริษัท ท. ถือเป็นคู่แข่งที่มีศักยภาพ (Potential Competitor) ในธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า ทั้งในแง่ของ พื้นที่คลังสินค้า และในแง่ของปริมาณความสามารถในการรองรับสินค้า ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบธุรกิจ ที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทยมีอัตราการ ใช้งานเกือบเต็มประสิทธิภาพแล้ว ซึ่งในอนาคตอาจต้องสร้างคลังสินค้า เพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพื้นที่คลังสินค้าและเพิ่มปริมาณการรองรับสินค้าให้สามารถรับสินค้าได้อย่างใกล้เคียงกับ บริษัท ท. นอกจากนี้ในแง่ของส่วนแบ่งตลาด บริษัท ท. มีส่วนแบ่งตลาดมากกว่าผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจ ในประเทศไทยมาโดยตลอดตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ถึง ๒๕๖๔ ทำให้การขยายธุรกิจของคู่แข่งสามารถทำได้อย่างเต็มที่ การรวมธุรกิจในครั้งนี้ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อ การขยายธุรกิจของคู่แข่งในตลาด

จากการวิเคราะห์การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาดพบว่า ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นธุรกิจที่ต้องได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจาก AOT ซึ่งเป็นอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดที่สำคัญ แต่ไม่ได้เป็นอุปสรรคที่เกิดจากการรวมธุรกิจ ทำให้การรวมธุรกิจในกรณีนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อ การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่ นอกจากนี้ บริษัท ท. ซึ่งเป็นคู่แข่งที่มีศักยภาพ ทั้งในแง่ของพื้นที่คลังสินค้า และในแง่ของความสามารถในการรองรับสินค้าที่มากกว่าผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย ทำให้การรวมธุรกิจในกรณีนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อ การขยายการผลิตของคู่แข่งในตลาด

๑.๓ ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non-Coordinated Effect)

การพิจารณาผลกระทบต่อ การแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่ รวมธุรกิจ (Non-Coordinated Effect) จะพิจารณาผลกระทบจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ ที่อาจส่งผลกระทบต่อ คู่แข่ง ผู้ผลิตหรือจำหน่ายวัตถุดิบ (ซัพพลายเออร์) และลูกค้า โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

● ผลกระทบต่อคู่แข่ง (Competitor)

การรวมธุรกิจในกรณีนี้เป็นการรวมธุรกิจระหว่างผู้ประกอบธุรกิจที่ไม่ได้เป็นคู่แข่งกัน ในตลาดเดียวกัน (Non-overlapping) ซึ่งทำให้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดหรือส่วนแบ่งตลาด ในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ คู่แข่งในตลาดมีเพียงรายเดียว และเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีศักยภาพ เนื่องจากมีพื้นที่คลังสินค้าและความสามารถในการรองรับสินค้ามากกว่า การรวมธุรกิจในกรณีนี้จึงมีความเป็นไปได้น้อยที่จะส่งผลให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจใช้อำนาจเหนือตลาด ในทางมิชอบ เพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาดอันเป็นผลเสียต่อคู่แข่ง

● ผลกระทบต่อผู้ผลิตหรือจำหน่ายวัตถุดิบ (Supplier)

การประกอบธุรกิจให้บริการจัดการคลังสินค้า ไม่มีวัตถุดิบที่สำคัญหรือจำเป็น สำหรับการประกอบธุรกิจ มีเพียงการติดต่อกับซัพพลายเออร์ในการดำเนินการทั่วไป เช่น ผู้ให้บริการ รักรักษาความปลอดภัย ผู้ให้บริการเช่ารถยก (Forklift) ผู้ให้บริการทำความสะอาด และผู้ให้บริการติดตั้งกล้องวงจรปิด เป็นต้น โดยซัพพลายเออร์ของบริษัท ด.๑ (ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย) นั้นมีการให้บริการ ในหลากหลายอุตสาหกรรม ทำให้ซัพพลายเออร์มีทางเลือกในการให้บริการจำนวนมาก นอกจากนี้ การรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างตลาด ไม่ทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีอำนาจในการต่อรองกับซัพพลายเออร์ เพิ่มขึ้น และไม่มีแนวโน้มที่ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจใช้อำนาจเหนือตลาดในทางมิชอบ เพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขัน ในตลาดอันเป็นผลเสียต่อซัพพลายเออร์

● ผลกระทบต่อลูกค้า (Consumer)

ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการให้บริการ แก่ลูกค้าที่เป็นสายการบินโดยสาร สายการบินขนส่งสินค้า และตัวแทนของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในการจัดส่ง สินค้าระหว่างประเทศ โดยลูกค้าของผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมักเป็นผู้ประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศและ สายการบินรายใหญ่ ซึ่งมีมูลค่าการใช้บริการสูงและมีความสำคัญทางการค้าต่อผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ ทำให้ลูกค้ามีอำนาจในการเจรจาต่อรองสูง และสามารถเปลี่ยนไปใช้บริการผู้ให้บริการรายอื่นได้ อีกทั้ง AOT มีการกำกับดูแลโครงสร้างค่าบริการ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทยนำส่งโครงสร้าง อัตราค่าธรรมเนียมที่ราคาสูงสุดของค่าบริการในแต่ละประเภทให้ AOT พิจารณาเห็นชอบก่อนนำไปใช้ ซึ่งระบุอยู่ในสัญญาสัมปทาน ทำให้การรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่มีแนวโน้มที่ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะใช้อำนาจเหนือตลาดในทางมิชอบ อันเป็นผลเสียต่อลูกค้า

จากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ พบว่า ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจไม่มีข้อได้เปรียบหรือแรงจูงใจที่จะใช้อำนาจตลาดฝ่ายเดียวในทางมิชอบภายหลังการรวมธุรกิจ เพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด อันจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยสรุปได้ดังนี้ (๑) ไม่ส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง เนื่องจากการรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ส่งผลให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดหรืออำนาจเหนือตลาดเพิ่มขึ้นหรือทำให้โครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงไป และคู่แข่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีศักยภาพทั้งในแง่ของพื้นที่คลังสินค้าและในแง่ของความสามารถในการรองรับสินค้าที่มากกว่าผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย (๒) ไม่ส่งผลกระทบต่อซัพพลายเออร์ เนื่องจากธุรกิจให้บริการจัดการคลังสินค้า มีเพียงการติดต่อกับซัพพลายเออร์ในการดำเนินการทั่วไป และการรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีอำนาจในการต่อรองกับซัพพลายเออร์เพิ่มขึ้น และ (๓) ไม่ส่งผลกระทบต่อลูกค้า เนื่องจากลูกค้ามีอำนาจในการเจรจาต่อรองสูง และ AOT มีการกำกับดูแลโครงสร้างค่าบริการ

๑.๔ ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน (Coordinated Effect)

การพิจารณาผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน จะพิจารณาลักษณะโครงสร้างตลาดและแรงจูงใจของผู้ประกอบธุรกิจที่จะร่วมมือกัน เพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด อันอาจส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง ซัพพลายเออร์ และลูกค้า เมื่อพิจารณาลักษณะโครงสร้างตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ตลาดดังกล่าวมีจำนวนผู้ประกอบธุรกิจเพียง ๒ ราย ประกอบด้วย บริษัท ท. และผู้ประกอบธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย โดย AOT เป็นเจ้าของพื้นที่และเป็นผู้กำหนดจำนวนผู้ให้บริการ ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจในตลาดดังกล่าวมีการให้บริการที่มีลักษณะเหมือนกันสามารถทดแทนกันได้ รวมถึงมีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาใกล้เคียงกัน อีกทั้งยังมีอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดที่สำคัญจากด้านกฎหมายและกฎระเบียบของภาครัฐ โดยผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่จะไม่สามารถให้บริการได้ หากไม่ได้รับอนุญาตจาก AOT ซึ่งทำให้ตลาดมีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการตกลงร่วมกันได้ง่าย หากพิจารณาแรงจูงใจของผู้ประกอบธุรกิจที่จะร่วมมือกัน เพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด อันอาจส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง ซัพพลายเออร์ และลูกค้า โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

● ผลกระทบต่อคู่แข่ง (Competitor)

ตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผู้ประกอบธุรกิจเพียง ๒ ราย เนื่องจาก AOT เป็นเจ้าของพื้นที่ซึ่งเป็นผู้กำหนดจำนวนผู้ให้บริการและขนาดพื้นที่คลังสินค้า หากผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีการตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบธุรกิจอีกรายก็จะไม่มีผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นในตลาดที่จะได้รับผลกระทบ ทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจไม่มีแรงจูงใจที่จะตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบธุรกิจอีกรายในทางมิชอบ เพื่อการลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาดอันส่งผลกระทบต่อคู่แข่ง นอกจากนี้ การรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่เป็นการเพิ่มโอกาสหรือสนับสนุนให้มีตกลงร่วมกันได้ง่ายขึ้น เนื่องจากเป็นการรวมธุรกิจที่ไม่ได้เป็นคู่แข่งในตลาดเดียวกัน และไม่ทำให้จำนวนคู่แข่งลดลง

● ผลกระทบต่อผู้ผลิตหรือจำหน่ายวัตถุดิบ (Supplier)

การประกอบธุรกิจให้บริการจัดการคลังสินค้า ไม่มีวัตถุดิบที่สำคัญหรือจำเป็นสำหรับการประกอบธุรกิจ มีเพียงการติดต่อกับซัพพลายเออร์ในการดำเนินการทั่วไป ซึ่งซัพพลายเออร์เหล่านั้นมีการให้บริการในหลากหลายอุตสาหกรรม ทำให้ซัพพลายเออร์มีทางเลือกในการให้บริการจำนวนมาก ซึ่งการรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่พบข้อได้เปรียบและแรงจูงใจที่ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบธุรกิจอีกรายในทางมิชอบ อันจะส่งผลกระทบต่อซัพพลายเออร์

● ผลกระทบต่อลูกค้า (Consumer)

จากลักษณะโครงสร้างตลาดที่เอื้อให้เกิดการตกลงร่วมกันได้ง่าย ทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีแรงจูงใจที่จะตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบธุรกิจอีกรายในการจัดสรรปันส่วนส่วนแบ่งตลาดหรือการกำหนดค่าบริการ อันส่งผลเสียต่อลูกค้า อย่างไรก็ตาม ลูกค้าของผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่และมีขนาดมูลค่าการใช้บริการที่มีความสำคัญทางการค้าต่อผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจ ทำให้ลูกค้ามีอำนาจในการเจรจาต่อรองสูง อีกทั้ง AOT มีการกำกับดูแลโครงสร้างค่าบริการ ทำให้การรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่มีแรงจูงใจเพียงพอที่จะก่อให้เกิดการตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบธุรกิจอีกรายในทางมิชอบอันจะส่งผลกระทบต่อลูกค้า

จากการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกัน พบว่า แม้ว่าลักษณะโครงสร้างตลาดจะมีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการตกลงร่วมกันได้ง่าย เนื่องจาก AOT ในฐานะเจ้าของพื้นที่เป็นผู้กำหนดจำนวนผู้ให้บริการ และขนาดพื้นที่คลังสินค้า แต่การรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ได้สนับสนุนหรือเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจตกลงร่วมมือกับผู้ประกอบธุรกิจอีกรายได้ง่ายขึ้น อันเป็นผลเสียต่อคู่แข่งหลายราย และลูกค้า เนื่องจากผู้ประกอบธุรกิจในตลาดมีเพียง ๒ ราย ซึ่งถูกกำหนดโดย AOT ในฐานะเป็นเจ้าของพื้นที่ รวมถึงการรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ส่งผลให้โครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งซัพพลายเออร์เป็นผู้ให้บริการในการดำเนินการทั่วไป ซึ่งมีทางเลือกในการให้บริการจำนวนมาก ตลอดจนลูกค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีอำนาจในการเจรจาต่อรองสูง และ AOT มีการกำกับดูแลโครงสร้างค่าบริการ

๑.๕ ผลกระทบต่อประโยชน์โดยรวมทางเศรษฐกิจและผู้บริโภค

ธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้าเป็นบริการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบธุรกิจที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Transportation) กล่าวคือ เมื่อสินค้าส่งมายังสนามบินแล้ว ผู้ให้บริการจัดการคลังสินค้า (Cargo Handling) จะให้บริการในการจัดเก็บ รักษา และดำเนินพิธีการต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ จึงมีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและผู้บริโภค เนื่องจากธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศมีความสำคัญต่อการขนย้ายสินค้าของภาคธุรกิจซึ่งมีความเชื่อมโยงกับหลายอุตสาหกรรม และมีความสำคัญต่อการนำเข้าและส่งออกสินค้านานาชาติ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนมาซื้อสินค้าออนไลน์มากขึ้น ทั้งนี้ การรวมธุรกิจในกรณีนี้เป็นการรวมธุรกิจระหว่างผู้ประกอบธุรกิจที่ไม่ได้เป็นคู่แข่งกันในตลาดเดียวกันในระดับประเทศไทย (Non-overlapping) ซึ่งเป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้น โดยผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีความประสงค์จะขยายพื้นที่การให้บริการไปสู่ตลาดในทวีปยุโรปและอเมริกา (Geographic Expansion) ด้วยวิธีการรวมธุรกิจ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล ทำให้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดหรือส่วนแบ่งตลาดในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงไม่มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้ไม่ส่งผลกระทบในเชิงลบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมและผู้บริโภค นอกจากนี้ การรวมธุรกิจในกรณีนี้ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานโครงการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของ AOT ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ของภาครัฐ

๑.๖ ผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่อาจส่งผลต่อการแข่งขันในตลาด

จากการตรวจสอบข้อมูลในขณะนี้ ยังไม่ปรากฏผลกระทบด้านอื่น ๆ

๒. ผลการประเมินประสิทธิภาพของตลาดภายหลังจากการรวมธุรกิจ

เมื่อพิจารณาความเป็นไปได้ของประสิทธิภาพที่จะเกิดขึ้น พบว่า การรวมธุรกิจในกรณีนี้ เป็นการรวมธุรกิจที่ไม่ได้เป็นคู่แข่งกันในตลาดเดียวกันในระดับประเทศไทย (Non-overlapping) ซึ่งไม่ทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดหรืออำนาจเหนือตลาดเพิ่มขึ้นหรือทำให้โครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งไม่ส่งผลให้ประสิทธิภาพของตลาดลดลง นอกจากนี้ ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจจะมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานสูงขึ้น และมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น จากการประหยัดต้นทุนโดยใช้ต้นทุนร่วมกัน อีกทั้งยังก่อให้เกิดประสิทธิภาพจากการแลกเปลี่ยนความรู้ความเชี่ยวชาญและข้อมูล เพื่อลงทุนในเทคโนโลยีและระบบอัตโนมัติ อันก่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนาการให้บริการ ทั้งนี้ ประสิทธิภาพดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นจริง และการรวมธุรกิจเป็นวิธีที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพดังกล่าว เนื่องจากผู้ประกอบการธุรกิจที่กระทำการรวมธุรกิจ ซึ่งเดิมประกอบธุรกิจหลักอยู่ในทวีปเอเชีย โดยเฉพาะในประเทศสิงคโปร์ ต้องการรวมธุรกิจเพื่อขยายพื้นที่การให้บริการไปสู่ตลาดในทวีปยุโรปและทวีปอเมริกา ซึ่งจะทำให้มีฐานลูกค้าที่มากขึ้น มีพื้นที่การให้บริการที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และมีเครือข่ายที่มากขึ้น อันจะเป็นผลให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้ประสิทธิภาพของตลาดเพิ่มขึ้นภายหลังจากการรวมธุรกิจ

๓. การศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง

๓.๑ ความจำเป็นตามควรทางธุรกิจและประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ

การรวมธุรกิจในกรณีนี้เป็นการรวมธุรกิจอย่างเป็นมิตร (Friendly Takeover) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการทั้งสองฝ่าย และมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในระดับโลก ซึ่งจะทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจเป็นผู้นำในธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้าในระดับโลก โดยสามารถให้บริการจัดการคลังสินค้าจำนวน x ล้านตัน และจะเป็นผู้นำในการให้บริการจัดการคลังสินค้าและบริการภาคพื้นดินที่ครอบคลุมทั่วโลก ทั้งในทวีปอเมริกา ทวีปยุโรป และทวีปเอเชียแปซิฟิก จำนวน ๒๐๕ แห่ง ใน ๒๓ ประเทศ รวมถึงเพิ่มการเติบโตในตลาดบริการจัดการคลังสินค้าอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศกำลังฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจและกำลังเติบโตตามพฤติกรรมของผู้บริโภค ด้วยแรงสนับสนุนจากการเติบโตของอีคอมเมิร์ซ และความต้องการในการจัดการสินค้ามูลค่าสูง โดยกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่ถูกรวมธุรกิจในประเทศไทย มีการให้บริการจัดการสินค้าด่วน (Express Cargo Handling) และการจัดการสินค้ามูลค่าสูง (High Value Cargo Handling) ซึ่งจะสามารถรองรับการเติบโตของอีคอมเมิร์ซ และความต้องการในการจัดการสินค้ามูลค่าสูงได้ นอกจากนี้ การรวมธุรกิจครั้งนี้ยังเป็นการเพิ่มความยืดหยุ่นในด้านรายได้และการกระจายความเสี่ยงผ่านการขยายพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ เพื่อเตรียมรับมือกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจที่อาจมีการหยุดชะงักในอนาคต ตลอดจนเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้ความเชี่ยวชาญและแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงลึกระหว่างกัน เพื่อลงทุนในเทคโนโลยีและระบบอัตโนมัติในเครือข่ายทั่วโลกที่ใหญ่ขึ้น ดังนั้น การรวมธุรกิจในกรณีนี้มีความจำเป็นตามควรทางธุรกิจและประโยชน์ต่อการส่งเสริมการประกอบธุรกิจ เนื่องจากมีวัตถุประสงค์ที่จะขยายพื้นที่การให้บริการไปสู่ตลาดในทวีปยุโรปและอเมริกา (Geographic Expansion) เพื่อขยายฐานลูกค้า ขยายพื้นที่การให้บริการที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และสร้างความแข็งแกร่งทางธุรกิจด้วยการใช้จุดแข็งของแต่ละฝ่ายร่วมกัน ตลอดจนเพื่อเตรียมรับมือกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเติบโตของตลาดในอนาคต

๓.๒ การไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง

การรวมธุรกิจในกรณีนี้ ไม่ทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดหรืออำนาจเหนือตลาดเพิ่มขึ้น ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างตลาดและการกระจุกตัวของตลาด รวมถึงไม่ส่งผลกระทบต่อ การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่และการขยายตัวของคู่แข่งในตลาด นอกจากนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อ การแข่งขันจากผู้ประกอบธุรกิจที่รวมธุรกิจ (Non-coordinated Effect) และไม่ส่งผลกระทบต่อ การแข่งขันที่เกิดจากการร่วมมือกันกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นในทางที่มีขอบ (Coordinated Effect) ทั้งนี้ การรวมธุรกิจในกรณีนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อระบบ เศรษฐกิจ ทั้งในด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ และไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน ทั้งในธุรกิจบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม รวมถึง ไม่ส่งผลกระทบต่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นแหล่งที่มาสำคัญของรายได้แผ่นดิน เนื่องจากการรวมธุรกิจในกรณีนี้เป็นการรวมธุรกิจในต่างประเทศ ที่ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อีกทั้ง ตลาดดังกล่าวยังถูกกำกับดูแลโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดังนั้น การรวมธุรกิจในกรณีนี้ จึงไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง

๓.๓ การไม่กระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ของผู้บริโภค

การรวมธุรกิจในกรณีนี้ เป็นการรวมธุรกิจในตลาดบริการจัดการคลังสินค้า โดยผู้ประกอบธุรกิจจะติดต่อซื้อขายกับผู้ประกอบธุรกิจด้วยกันเอง (Business to Business) โดยลูกค้าของ ธุรกิจดังกล่าวคือ ผู้ประกอบธุรกิจที่ต้องการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยาน ซึ่งยังไม่ถือเป็นผู้บริโภคขั้นสุดท้ายโดยตรง แต่ลูกค้ากลุ่มดังกล่าวก็มีความเชื่อมโยงกับผู้บริโภคขั้นสุดท้ายในทางอ้อม เนื่องจากธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ มีความสำคัญต่อการขนย้ายสินค้าของภาคธุรกิจซึ่งมีความเชื่อมโยงกับหลายอุตสาหกรรม ทำให้ค่าบริการ จัดการคลังสินค้าถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนค่าบริการขนส่งสินค้า ถ้าหากค่าบริการจัดการคลังสินค้าสูงขึ้น ย่อมส่งผลกระทบต่อค่าบริการขนส่งสินค้า และส่งผ่านไปยังผู้บริโภคขั้นสุดท้าย อย่างไรก็ตาม การรวมธุรกิจใน กรณีนี้ไม่ได้ส่งผลให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้น และไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ในโครงสร้างตลาดแต่อย่างใด รวมถึงไม่ก่อให้เกิดการลดการแข่งขันในตลาดอย่างมีนัยสำคัญ จึงไม่ส่งผลให้ ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจปรับค่าบริการให้สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลด้านลบต่อผู้บริโภคขั้นสุดท้าย นอกจากนี้ อาจพิจารณาได้ว่าประสิทธิภาพจากการลดต้นทุนหรือประสิทธิภาพจากการขยายพื้นที่การให้บริการในภายหลัง จากการรวมธุรกิจ อาจส่งผลให้ค่าบริการลดลงหรือคุณภาพการให้บริการดีขึ้นในอนาคต อันจะส่งผลด้านบวก ต่อผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ดังนั้น การรวมธุรกิจครั้งนี้จึงไม่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์สำคัญอันควรมีควรได้ ของผู้บริโภคส่วนรวม เนื่องจากการรวมธุรกิจครั้งนี้ไม่ทำให้ผู้ขออนุญาตรวมธุรกิจมีส่วนแบ่งตลาดหรืออำนาจ ตลาดเพิ่มขึ้น และไม่ทำให้โครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงไป จึงไม่ก่อให้เกิดการลดการแข่งขันในตลาด อย่างมีนัยสำคัญ อันจะส่งผลด้านลบต่อผู้บริโภคขั้นสุดท้าย

อาศัยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าพิจารณาแล้ว จึงวินิจฉัยว่า เห็นควรอนุญาตให้รวมธุรกิจ โดยไม่กำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไขประกอบการอนุญาตรวมธุรกิจ ระหว่าง บริษัท ช. และบริษัท พ.

มติคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ได้พิจารณาคำขออนุญาตรวมธุรกิจ ทั้งในข้อเท็จจริง และข้อกำหนดตามมาตรา ๕๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ แล้ว อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๗ (๑๕) ประกอบมาตรา ๕๑ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ จึงมีมติเป็นเอกฉันท์อนุญาตให้รวมธุรกิจระหว่างบริษัท ซ. และบริษัท พ. โดยไม่กำหนดระยะเวลา หรือเงื่อนไขประกอบการอนุญาตรวมธุรกิจ และให้ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตให้รวมธุรกิจดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) รายงานผลการรวมธุรกิจให้สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าทราบ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รวมธุรกิจแล้วเสร็จ

(๒) ต้องไม่กระทำการใดที่เป็นข้อห้ามของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด ตามมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐

๑๙ มกราคม ๒๕๖๖

สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า