

الجمهورية التونسية

مجلس المنافسة

الملف عدد 172645

الموضوع: مشروع عملية تركيز

القطاع: النقل البحري بالحاويات

الرأي عدد 172645 الصادر عن مجلس المنافسة بتاريخ 20 سبتمبر 2017

إنّ مجلس المنافسة،

بعد الاطلاع على مكتوب وزير التجارة المرسم بكتابة مجلس المنافسة تحت عدد 336 بتاريخ 5 جوان 2017 والمتضمّن طلب الرأي حول مشروع عملية تركيز اقتصادي تتمثّل في اقتناء الناقل البحري "Maersk line" عبر فرعها "Maersk lineA/S" و"Maersk A/S" لجميع أسهم الناقل البحري الألماني "Hamburg Süamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft HSDG" المملوكة كلياً من طرف من المجمع الألماني "Dr. Oetker Group".

وبعد الإطلاع على القانون عدد 36 لسنة 2015 المؤرخ في 15 سبتمبر 2015 المتعلّق بإعادة تنظيم المنافسة والأسعار.

وعلى الأمر حكومي عدد 780 لسنة 2016 المؤرخ في 13 جوان 2016 المتعلّق بضبط المبلغ الأدنى لرقم المعاملات الإجمالي الموجب لإخضاع عمليات التركيز الاقتصادي للموافقة المسبقة.

وبعد الإطلاع على ما يفيد استدعاء أعضاء الجلسة العامة وفق الصيغ القانونيّة لجلسة يوم الأربعاء 20 سبتمبر 2017.

وبعد التأكد من توقّر النّصاب القانوني.

وبعد الاستماع إلى المقرر السيّد الحبيب الصيد في تلاوة تقريره الكتابي.

وبعد المداولة استقرّ رأي الجلسة العامة لمجلس المنافسة على ما يلي:

الجزء الأول. تقديم عملية التركيز

1- الإجراءات

عملا بمقتضيات الفصلين السابع (7) والتاسع (9) من قانون إعادة تنظيم المنافسة والأسعار تولى الممثل القانوني للناقل البحري "Maersk line" بتاريخ 29 مارس 2017 إعلام وزير الصناعة والتجارة بمشروع عملية تركيز اقتصادي تتمثل في اقتناء منوّبه عبر فرعيه "Maersk lineA/S" و "Maersk A/S" لجميع أسهم الناقل البحري الألماني "Hamburg Söamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft HSDG" أحد الفروع المملوكة كلياً من طرف المجمع الألماني "Dr. Oetker Group".

وعملا بأحكام الفقرة الثامنة من الفصل الحادي عشر (11) من القانون عدد 36 لسنة 2015 الصادر بتاريخ 15 سبتمبر 2015 المتعلّق بإعادة تنظيم المنافسة والأسعار تولى وزير التجارة بتاريخ 5 جوان 2017 إشعار مجلس المنافسة بمشروع عملية التركيز موضوع الاستشارة الماثلة.

وأظرفت بملف الاستشارة الوثائق التالية:

- ✓ وثيقة إعلام وزير التجارة بمشروع التركيز الاقتصادي مؤرخة في 29 مارس 2016.
- ✓ نسخة عن عقد البيع بتاريخ 14 مارس 2017 .
- ✓ قائمة في مسيري شركة "Maersk line" وشركة "Dr. Oetker Group" وشركة "Hamburg Söamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG".

✓ القوائم المالية المصادق عليها من طرف مراقب الحسابات لسنوات 2013 و 2014 و 2015 لشركة "Maersk line".

✓ قائمة في فروع أطراف عملية التركيز كل من شركة "Maersk line" وشركة "Hamburg Süamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" و HSDG ونسبة مساهمتها في أس مال كل فرع.

✓ قائمة في الشركات المرتبطة اقتصاديا بطرفي عملية التركيز كل من شركة "Maersk line" وشركة "Hamburg Süamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" و HSDG.

✓ القوائم المالية المصادق عليها من طرف مراقب الحسابات لسنوات 2014 و 2015 و 2016 للشركة المقتنية "Maersk line" والشركة البائعة "Dr. Oetker Group" والشركة المستحوذ عليها "Hamburg Süamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft HSDG".

2- أطراف عملية التركيز

تتمثل الأطراف المعنية بعملية التركيز موضوع الاستشارة الراهنة في:

أ. الشركة المقتنية

ميرسك سيلاند "Mærsk line A/S" وهي شركة دنماركية للنقل البحري تأسست في كوبنهاغن سنة 1928، وتعدّ من أكبر الشركات العاملة في مجال الحاويات والشحن على مستوى العالم وواحدة من عدّة شركات ضمن المجمع الدنماركي العملاق "ايه بي مولار ميرسك" "A.P Moller-Maersk" الذي تأسس سنة 1904 والناشط في مجالات عدّة منها ما يرتبط بمجال الحاويات واللوجستيك ومنها ما يرتبط بقطاع الطاقة والتنقيب عن النفط وبناء السفن والتأمين والبنوك.

وتمتلك شركة "Mærsk line A/S" أكبر أسطول بحري لنقل وشحن الحاويات في العالم، إذ يضمّ ستمائة وإحدى عشر (611) سفينة منها مائة وثمانية عشر 118 على ملكها فيما تتسوَّغ الباقي. وتصنف منها ثمانية (8) حاملات من فئة الحاملات العملاقة صنف EEE

والتي يمكنها حمل شحنة تصل إلى EVP14500 ومن ضمنها أكبر ناقلة بحرية للحاويات والتي تسمى "إيما ميرسك" "Emma Maersk".

وتشغل شركة "Mærsk line A/S" 33000 عاملا حول العالم موزعين بين 7000 طاقم بحري و25000 طاقم أرضي يعملون بـ374 مكتب تمثيل بـ114 بلدا حول العالم. ومن ناحية حجم النشاط، قامت الشركة خلال سنة 2015 بنقل وتسليم حوالي 12 مليون حاوية من وإلى 343 ميناء حول العالم لفائدة 590000 حريفا. ومن الناحية المالية، يقدر رقم المعاملات الخام المحقق من قبل الشركة خلال السنة المالية 2015 بـ40.31 مليار دولارا. ويتوزع رأس مال "Mærsk line A/S" على المساهمين بالنسب التالية:

المساهم	نسبة المساهمة
A.P Moller Holding A/S	%41.51
A.P Moller og Hustru Chastine Mc-Kinney Mollers Familiefond	%8.84
Den A.P Mollerske Stottenfond	%3.11
بورصة كوبنهاجن	%46.54
المجموع	%100

الجدول عدد 1: توزع رأس مال شركة "Mærsk line A/S"

ب. الشركة المستهدفة

شركة "Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" أو اختصارا "Hamburg Süd" وهي شركة نقل بحري ألمانية يقع مقرها الاجتماعي بمدينة هامبورغ، تأسست يوم 4 نوفمبر 1871 عن طريق اتحاد إحدى عشر (11) وسيطا ومضاربا بميناء المدينة، وتختص في نقل الحاويات عبر محور شمال-جنوب يربط أوروبا وأمريكا اللاتينية أساسا.

وتتبع الشركة للمجمع الألماني "Dr. Oetker" وتشغل أسطولاً بحرياً يتكوّن من مائة وسبعة وسبعين (177) سفينة وتوظّف 6300 شخصاً حول العالم، وقد حققت رقم معاملات خام خلال السنة المالية 2015-2016 يقدر بـ 6.058 مليار يورو.

ت. الشركة البائعة

مجمع "Dr.Oetker Group"، والذي تأسّس سنة 1891 بمدينة بيليفيلد الألمانية أين يوجد مقرّه الرئيسي، ويضمّ المجمع ما يزيد على أربع مائة (400) شركة تعمل في مختلف الصناعات تحقّق مجتمعة رقم معاملات يبلغ حوالي 10.9 مليار يورو، ويشغل أكثر من ثلاثين ألف (30000) موظفاً حول العالم، وعليه تعدّ مجموعة "Dr.Oetker Group" من بين أكبر الشركات العائلية الألمانية. وتبوّب أنشطة المجموعة إلى ستة (6) قطاعات كبرى:

- الصناعات الغذائية.
- الجعة والمشروبات غير الكحولية.
- النبيذ الفوار والنبيذ الرفيع والمشروبات الروحية.
- الشحن.
- الخدمات المصرفية.
- الصناعات الكيماوية والنشر والفندقة.

ويتوزع رأس مال المجموعة حسب الحصص التالية:

النسبة	المساهم
%12.5	Dr. H. c.
%12.5	August Oetker
%12.5	Julia Johanna Oetker
%12.5	Carl Ferdinand Oetker
%12.5	Ludwig Graf Douglas

%12.5	Richard Oetker
%12.5	Christan Oetker
%12.5	Dr. Alfred Oetker
%12.5	Rudolf Louis Schweizer
%100	المجموع

جدول عدد3:توزيع رأس مال شركة "Sagaz" حيب المساهمين.

3- توصيف عملية التركيز

تأخذ عملية التركيز موضوع الاستشارة المعروضة على أنظار مجلس المنافسة شكل عملية بيع جزء من نشاط مجمع "Dr.Oetker Group" المتمثل في الشحن البحري بواسطة الحاويات لفائدة الناقل العالمي ميرسك سيلاند "Mærsk line A/S" وذلك عن طريق التفويت في شركة "Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" والذي تم بموجب عقد مؤرخ في 14 مارس 2017 بقيمة جملية قدرها 3.7 مليار أورو.

وتفعيلا لعقد البيع ستمّ إحالة أسهم ومساهمات في 30 وحدة اقتصادية مختلفة خصوصا المساهمات المملوكة من قبل Dr. Craton Gesellschaft mit Beschränkter Haftung وبعض المساهمات المملوكة من قبل "Dr.Oetker" ومن قبل "COLUMBUS Container Services BVBA" لفائدة "Mærsk line A/S". وتملك هاته الوحدات الحالية مجتمعة أربعين (40) سفينة حاملة للحاويات تستغلها حاليا "Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" ستؤول ملكيتها واستغلالها للشركة المقتنية. كما ستواصل المقتنية استغلال العلامة التجارية HSDG. وأخذا بعين الاعتبار لدينامكية عملية التفويت يتبين أنّها من فئة عمليات التركيز الأفقي التي تجمع بين وحدات اقتصادية متنافسة بنفس السوق المرجعية.

الجزء الثاني : تقييم عملية التركيز

1. السوق المرجعية

1.1. تحديد الأسواق المرجعية

من ناحية المنتج تهم عملية التركيز الماثلة خدمة الشحن والنقل البحري للحاويات. وإذا ما تم حصر السوق جغرافيا تصبح السوق المرجعية متمثلة في سوق شحن ونقل الحاويات بواسطة سفن الحاويات بموانئ رادس وحلق الوادي وسوسة وصفاقس وبنزرت-منزل بورقيبة.

والحاوية أو حاوية الشحن هو صندوق معدني كبير بأبعاد قياسية محدّدة ومعيّرة يتم من خلاله شحن وتخزين المنتجات والمواد الخام خلال عملية نقل البضائع من موقع إلى موقع سواء عن طريق البحر أو الجو أو القطارات أو الشاحنات، وتتواجد عدّة أحجام لحاويات الشحن من 20 قدما إلى 45 قدما.

وأشكال الحاويات حسب الاستخدام:

- حاويات نقل عام وتسمى الحاويات الجافة (Dry container) .
- حاويات مبردة لنقل المواد الغذائية التي تحتاج تبريد (Freg container) .
- حاويات السقف المفتوح (Open container).

المصدر: ويكيبيديا

الطول	العرض	الارتفاع	الحجم أو السعة بالقدم المكعب	الحجم أو السعة بالمتر المكعب
20 قدم = 5.899 متر	8 قدم = 2.35 متر	8.6 قدم = 2.386 متر	1170 قدم مكعب	28 متر مكعب
40 قدم = 12.02 متر	8 قدم = 2.35 متر	8.6 قدم = 2.386 متر	2088 قدم مكعب	58 متر مكعب
40 قدم = 12.02 متر	8 قدم = 2.35 متر	8.6 قدم = 2.386 متر	2412 قدم مكعب	67 متر مكعب
45 قدم = 13.52 متر	8 قدم = 2.35 متر	8.6 قدم = 2.386 متر	2797.73 قدم مكعب	77.7 متر مكعب

جدول عدد4:تبريد الحاويات حسب الحجم والسعة.

2.1. نشاط النقل البحري بواسطة الحاويات بالموانئ التونسية

من جملة الموانئ الثمانية (8) التي تضمّها البلاد التونسية فإنّ خمسة (5) منها مهيأة لاستقبال السفن الحاملة للحاويات، حيث أنّ نشاط الشحن وتفريغ الحاويات متركّز أساسا بمينائي حلق الوادي ورايس وبدرجة أقلّ بكلّ من موانئ بنزرت-منزل بورقيبة وسوسة وشفاقس.

وبصفة عامّة فإنّ حركة نقل الحاويات بالموانئ التونسية خلال العامين المنصرمين محدودة مقارنة بمستويات ما قبل 2011، غير أنّه تمّ تسجيل تطوّر تصاعدي منذ الثلاثية الثالثة من سنة 2016 مرده التحسن العام لنموّ الاقتصاد التونسي.

المصدر: ديوان البحرية التجارية والمواني

الإستيراد	التصدير	الحمولة الجملية	نسبة التطوّر	
71520	68232	139752	-	الثلاثية الأولى 2016
58365	54419	112784	-19%	الثلاثية الثانية 2016
59891	56398	116289	3%	الثلاثية الثالثة 2016
60391	60340	120731	4%	الثلاثية الرابعة 2016
60134	56179	116313	-4%	الثلاثية الأولى 2017

جدول عدد 5: تطوّر حركة نقل الحاويات استيرادا وتوريدا من حيث العدد.

ويبرز من خلال الجدول أعلاه وجود تذبذب في حركة شحن وتفريغ الحاويات بالموانئ التونسية توريدا وتصديرا، حيث سجّلت فترات نموّ ايجابي وأخرى سلبية وهو ما يرجع أساسا إلى تباطؤ الحركة الاقتصادية عامّة بالبلاد التونسية. كما يلاحظ أنّ عدد الحاويات الموردة يفوق عدد الحاويات المصدّرة.

المصدر: ديوان البحرية التجارية والمواني

الإستيراد	التصدير	الحمولة الجمالية	نسبة التطور
758047	372550	1130607	-
644360	312609	956369	-15%
654415	317499	971914	2%
696682	356450	1053132	8%
828839	351871	1180710	12%

الثلاثية الأولى
2016
الثلاثية الثانية
2016
الثلاثية الثالثة
2016
الثلاثية الرابعة
2016
الثلاثية الأولى
2017

جدول عدد 6: تطور حركة نقل الحاويات استيرادا وتوريدا من حيث الحمولة بالطن.

وبالرجوع إلى حركة نقل الحاويات من خلال الحمولة المصدّرة والمورّدة، يتبيّن أنّ هاته الأخيرة شهدت نموا مطّردا، إذ مرّت من نسبة نموّ سلبية خلال الثلاثية الثانية من سنة 2016 إلى نسبة نموّ إيجابية مقدرة بـ 12% خلال الثلاثي الأول من سنة 2017.

المصدر: ديوان البحرية التجارية والمواني

دخول				خروج		
عدد السفن	السعة	الحمولة بالطن	عدد السفن	السعة	الحمولة بالطن	الحمولة الجمالية بالطن
117	1102242	502309	113	1063167	229131	731440
150	1453793	566846	151	1438970	285335	852181
141	1345671	478127	151	1390069	240492	718619
142	1393638	509564	162	1406507	291633	801197
84	959023	622399	80	922068	135556	757955

جدول عدد 7: تطور حركة سفن الحاويات دخولا وخروجا.

وبين الجدول أعلاه أنّ حركة سفن الحاويات دخولا وخروجا من الموانئ التونسية متواضعة ومقتصرة على خمسة (5) موانئ فقط، وقد يعود ذلك إلى تخصّص ميناء حلق الواد في نقل الركاب ومينائي الصخيرة وقابس في نقل المحروقات والمشتقات البترولية.

ويحتكر ميناء رادس لوحده أكثر من ثلثي (2/3) حركة سفن الحاويات على المستوى الوطني، ويليه ميناء صفاقس فبنزرت-منزل بورقيبة. أما الحركة بالموانئ الأخرى فتبقى ضعيفة.

الناقل	2014	2015	2016	الناقل
عدد الحاويات	نسبة	عدد الحاويات	نسبة	عدد الحاويات
رادس	311163	67%	303018	71%
حلق الواد	7620	1.6%	3077	0.6%
بنزرت-منزل بورقيبة	43025	9.3%	24029	5.5%
سوسة	19055	4.1%	20532	4.7%
صفاقس	83441	18%	78637	18.2%
قابس	21	0% ≈	3	0% ≈
المجموع	464325	100%	429296	100%
	490177	100%	138	0% ≈

جدول عدد 8: تطور حركة الحاويات موزعة حسب الميناء.

3.1. بخصوص وضعية الأطراف المعنية بالتركيز

على ضوء ما توفّر للمجلس من معطيات يتّضح أنّ شركة ميرسك سيلاندر "Mærsk line A/S" عبر فرعها التونسي "Maersk tunisia" تقوم بتشغيل خطّين للنقل البحري بواسطة الحاويات انطلاقاً من مينائي رادس-حلق الوادي وصفاقس فقط وذلك كالتالي:

- خط أسبوعي مالطا-رادس.
- خط أسبوعي مالطا-الخميس - مسراطة - صفاقس.

أما شركة "Hamburg Süamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft HSDG" المزمع اقتناءها فتشغل خطًا بحريا واحدا إنطلاقا من ميناء صفاقس.

أ. وضعية المنافسة بالسوق التونسية قبل عملية التركيز:

الناقل	2014	2015	2016
Maersk Tunisie	94427	92148	115512
MSC	57005	46388	33106
CTN	34688	35047	43716
CMA CGM Tunisie SA	84233	86666	86628
Maritime Gennar	28029	30585	33889
I Messina Tunisie SA	31135	21401	25620
Siren maritime agency	21032	7255	25496
Green Tunisie	20885	28553	17125
Humburg Sud	3670	2629	6910
البقية	89221	13326	102299
المجموع	464325	429296	490177

جدول عدد 9: تطور الحصة السوقية لناقلي الحاويات حركة الحاويات خلال الثلاث السنوات الأخيرة.

يقوم عديد الناقلون البحريون بتأمين خدمة نقل الحاويات من وإلى الموانئ التونسية حيث تبرز الإحصائيات أنّ العرض ينبع من عدد هام من المتدخلين أهمهم "Maersk Tunisie"، التي تؤمن حوالي 24% من حركة الحاويات دخولا وخروجا من مينائي رادس وصفاقس، وشركة CMA CGM Tunisie (Compagnie maritime d'affrètement - بقرابة 18% من السوق المرجعية، وشركة Compagnie générale maritime) ، التي تنقل سنويا قرابة 10% من الحاويات تصديرا وتوريدا، والناقل الوطني شركة CTN التي تستأثر بحوالي 8% من الحركة السنوية للحاويات.

وليتسنى معرفة مدى درجة تركّز السوق المرجعية تمّت الاستعانة بمؤشر هيرفيندال وهيرشمان (IHH) indice Herfindahl-Hirschman والذي يساوي مجموع الجذر التربيعي للحصص السوقية للمتدخلين بالسوق المرجعية.

وبالسوق المرجعية لعملية التركيز الراهنة يكون مؤشر هيرفيندال وهيرشمان كالتالي:

$$\begin{aligned} IHH_{2014} &= 20.3^2 + 12.3^2 + 7.5^2 + 18.1^2 + 6^2 + 6.7^2 + 4.5^2 + 4.5^2 + 0.8^2 + 19.2^2 \\ IHH_{2014} &= 1437.9 \\ IHH_{2015} &= 21.5^2 + 10.8^2 + 8.2^2 + 20.2^2 + 7.2^2 + 5^2 + 1.7^2 + 6.7^2 + 0.6^2 + 3.1^2 \\ IHH_{2015} &= 1188.76 \\ IHH_{2016} &= 23.6^2 + 6.7^2 + 8.9^2 + 17.7^2 + 6.9^2 + 5.2^2 + 5.2^2 + 3.5^2 + 1.4^2 + 20.9^2 \\ IHH_{2016} &= 1547.06 \end{aligned}$$

ويخلص من المعدّلات المحتسبة أعلاه أنّ المؤشّر المتحصل عليه منخفض إذ يقلّ عن عتبة 2000 نقطة بما يكون معه العرض بالسوق غير متركّز.

ب. وضعية المنافسة يعد عملية التركيز

بعد إتمام عملية التركيز ستستحوذ شركة "Maersk line" المقتنية على الحصة السوقية لشركة "Hamburg Süamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG" المقتناة، وعليه تكون الحصة السوقية الجديدة للشركة المقتنية في حدود 25% كما يظهرها الجدول أسفله.

2016		الناقل
122422	25%	Maersk
33106	6.7%	Tunisie
43716	8.9%	MSC
86628	17.7%	CTN
33889	6.9%	CMA CGM
		Tunisie SA
		Maritime

		Gennar I Messina Tunisie SA
% 5.2	25620	Siren maritime agency
%5.2	25496	Green Tunisie
%3.5	17125	البقية
%20.9	102299	المجموع
%100	490177	

جدول عدد 10: تطور الحصص السوقية لناقلي الحاويات حركة الحاويات بعد عملية التركيز.

وبعد إتمام عملية التركيز يكون مؤشر هيرفيندال وهيرشمان - indice Herfindahl-

Hirschman (IHH) كالتالي:

$$IHH_{2016} = 25^2 + 6.7^2 + 8.9^2 + 17.7^2 + 6.9^2 + 5.2^2 + 5.2^2 + 3.5^2 + 20.9^2 = 1613.14$$

وعليه وإذا ما تحققت عملية التركيز، وبناء على الحصص السوقية لسنة 2016، فإنّ المؤشر الجديد يبقى دون عتبة 2000 وبالتالي تبقى السوق المرجعية غير مركزة.

2. التقييم القانوني لعملية التركيز

1.2. حول خضوع عمليات التركيز الاقتصادي المبرمة بين شركات عالمية غير منتصبة بالسوق الوطنية إلى مقتضيات قانون المنافسة والأسعار

نصّت أحكام الفصل السابع (7) من قانون إعادة تنظيم المنافسة والأسعار على أنّه "يعدّ تركيزا اقتصاديا بحكم هذا القانون كل عمل مهما كان شكله ينجّر عنه نقل كلّ أو جزء من ملكية أو حق الانتفاع من ممتلكات أو حقوق أو سندات مؤسّسة من شأنه تمكين مؤسسة أو عدة مؤسسات من ممارسة سيطرة حاسمة على نشاط مؤسّسة أو عدة مؤسسات أخرى بصفة مباشرة أو غير مباشرة".

ويبرز من خلال ما تقدّم أنّ المشرّع التونسي لم يفرّق في إطار تعريفه لمفهوم التركيز الاقتصادي بين المؤسسات الوطنية والأجنبية وبين ما إذا كانت هذه المؤسسات متواجدة

داخل أو خارج السوق الوطنية بل اعتمد في تقديره لمدى خضوع عملية التركيز لرقابة الوزير المكلف بالتجارة على مدى تأثير هذه العملية على التوازن العام للسوق الوطنية وذلك وفقا لما نصت عليه أحكام الفقرة الثانية من الفصل سالف الذكر من أنه "يجب عرض كل مشروع تركيز أو عملية تركيز اقتصادي من شأنها خلق أو دعم وضعيّة هيمنة على السوق الداخلية أو جزء منها على موافقة الوزير المكلف بالتجارة".

وتعتبر الشركتان المعنيتان بعملية التركيز من الشركات الناشطة بسوق شحن ونقل الحاويات من وإلى الموانئ البحرية التونسية كما بينتها دراسة السوق ممّا يتجّه معه التأكيد على أنّ أحكام قانون إعادة تنظيم المنافسة والأسعار وتحديد الفصل السابع (7) منه تنسحب على عملية التركيز الرّهنة المبرمة بين شركتين منتصبتين بالسوق الوطنية باعتبار تأثيرها المباشر على السوق المرجعية الوطنية.

2.2. في مدى خضوع عملية التركيز الحالية لرقابة مجلس المنافسة

حتى تكون عملية التركيز خاضعة لرقابة الوزير المكلف بالتجارة وبالتالي لرقابة مجلس المنافسة على معنى الفقرة الثامنة (8) من الفصل الحادي عشر (11) من قانون إعادة تنظيم المنافسة والأسعار يتعيّن أن يتعلّق الأمر بتركيز اقتصادي وأن يبلغ هذا التركيز درجة معيّنة يمكن أن تؤثر على المنافسة.

وقد أوجب الفصل السابع (7) من القانون المذكور أعلاه أن يعرض على موافقة الوزير المكلف بالتجارة كلّ مشروع تركيز أو عملية تركيز اقتصادي من شأنها خلق أو دعم وضعيّة هيمنة على السوق الداخلية أو على جزء منها بعد توقّر أحد الشرطين التاليين:

- أولاً: أن يتجاوز نصيب المؤسسات المعنّية مجتمعة سواء كانت طرفا فاعلا أو هدفا لها أو المؤسسات المرتبطة بها خلال الثلاث سنوات المالية الأخيرة نسبة 30% من مجمل البيوعات أو الشراءات أو كلّ الصفقات الأخرى على السوق الداخلية لمواد أو منتجات أو خدمات بديلة أو جزء هام من هذه السوق.
- ثانيا: أن يتجاوز إجمالي رقم المعاملات المنجز من طرف هذه المؤسسات مجتمعة على السوق الداخلية مبلغا معيّنا، وهو مبلغ ضبطه الأمر الحكومي عدد 780

لسنة 2016 مؤرخ في 13 جوان 2016 المتعلق بضبط المبلغ الأدنى لرقم المعاملات الإجمالي الموجب لإخضاع عمليات التركيز الاقتصادي للموافقة المسبقة في حدود مائة مليون (100) دينار.

وعمليا، واعتمادا على ما توصلت إليه دراسة السوق، فقد تتحقق الشرط الثاني في عملية التركيز الماثلة، إذ أنّ رقم المعاملات المحقق من قبل طرفي عملية التركيز قد تجاوز عتبة المائة (100) مليون دينار حيث بلغ سنة 2015 115202365.271 مليون دينار موزع كآتي:

الوحدة مليون دينار

الشركة	رقم المعاملات بالدينار
مجموعة "Maersk"	111345067.218
"Dr. Oetker"	3857298.053
المجموع	115202365.271

جدول عدد 11: رقم معاملات أطراف عملية التركيز بالسوق التونسية خلال سنة المالية 2016.

وتبعاً لذلك فإنّ عملية التّركيز الرّاهنة تصبح وجوبا خاضعة إلى ترخيص مسبق من قبل الوزير المكلف بالتجارة اعتباراً لتوفر الشرط المتعلق برقم المعاملات وذلك في إطار حدود تأثيرها على السوق الوطنية.

3. تقييم عملية الاستحواذ على وضعية المنافسة بالأسواق:

تعتبر عملية التّركيز الرّاهنة أساساً من أنواع الاندماج الأفقي باعتبار أنّ أنشطة الشركات المعنية بعملية التركيز هي أنشطة تنافسية بنفس السوق المرجعية، أي أنّها قابلة للاستبدال فيما بينها، وبالتالي فإنّها لا تخلف آثاراً عمودية مقيّدة للمنافسة في سوق نقل وشحن الحاويات.

ونظرا لأنّ الحصة السوقية الجديدة للكيان الاقتصادي الجديد الناتج عن عملية التركيز بالسوق المرجعية لا تتعدى 30% فإنّ فرضية ظهور آثار تكتليّة جانبية مقيّدة للمنافسة، بغلق سوق أو عدة أسواق مترابطة ببعضها البعض وتقييد الولوج إليها أو إزاحة منافسين بها، تكون ضعيفة جدا ذلك أنّ مثل هاته الآثار لا تتحقّق إلا متى كان الكيان الجديد الناتج عن عملية التركيز يهيمن على أكثر من 30% من السوق المرجعية.

أما عن الآثار الأفقية المقيّدة للمنافسة فلا يحتمل أن يصاحب عملية التركيز الماثلة آثار سلبية بالسوق المرجعية على خلفية تدعيم وضعية شركة "Maersk line" بالسوق بعد استئثارها بالحصة السوقية لـ "Hamburg Süamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft HSDG" إذ لن تتجاوز الحصة السوقية الجديدة عتبة 30% من السوق، وهي العتبة والتي إذا ما تجاوزتها أيّة حصة سوقية جديدة ناتجة عن عملية تركيز اعتبرت العملية في حدّ ذاتها ذات مخاطر سلبية مرتفعة مقيّدة للمنافسة.

فضلا عن ذلك تعتبر سوق النقل البحري بواسطة الحاويات سوقا غير مركّزة وشديدة التنافس مثلما بيّنه آنفا مؤشر هيرفيندال وهيرشمان *indice Herfindahl-Hirschman* (IHH) المحتسب قبل وبعد إتمام عملية التركيز، وهو ما يقلّل بصفة كبيرة من احتمال أن تنتج العملية الراهنة آثارا سلبية محلّلة بالمنافسة على معنى الفصل الخامس (5) من قانون إعادة تنظيم المنافسة والأسعار والتي تتمثّل في:

■ إمكانية الترفيع في الأسعار بغض النظر عن الأسعار المتداولة بالسوق قبل عملية التركيز.

■ التقليل من تنوع العرض من الناحية الكمية والكيفية ومن درجة التجديد التكنولوجي.

■ تعطيل المنافسة بالسوق عن طريق إقصاء منافسين ناشطين بالسوق أو غلق السوق أمام المنافسين المحتملين خاصّة إذا ما كانت حواجز الولوج إلى السوق مرتفعة.

وتأسيساً على ما سبق فقد تبين للمجلس أنه لا وجود لآثار سلبية لعملية التركيز الراهنة على وضعية المنافسة بالسوق المرجعية، وهو يقترح على هذا الأساس قبولها والترخيص لها.

وصدر هذا الرأي عن الجلسة العامة لمجلس المنافسة بتاريخ 20 سبتمبر 2017 برئاسة السيد رضا بن محمود وعضوية السادة والسيدات محمد العيادي ورجاء الشواشي وريم بوزيان والخموسي بوعبيدي ومحمد بن فرج والهادي بن مراد وأكرم الباروني وسالم بالسعود والمقرر العام السيد محمد البحري القابسي. وأمن كتابة الجلسة السيدة يمينة الزيتوني.

الرئيس

رضا بن محمود