

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 13 stycznia 2022 r.****uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa M.9343 - Hyundai Heavy Industries Holdings / Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering)***(notyfikowana jako dokument C(2022)63)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2023/C 93/04)

Dnia 13 stycznia 2022 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw ⁽¹⁾, w szczególności art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w autentycznej wersji językowej sprawy w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w stosownym przypadku w wersji wstępnej, znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod adresem: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=2

1. STRONY

- (1) Hyundai Heavy Industries Holdings („HHIH” lub „strona zgłaszająca”) jest południowokoreańską spółką holdingową, która za pośrednictwem swojej spółki zależnej – Korea Shipbuilding & Offshore Engineering („KSOE”, Korea Południowa) – kontroluje przedsiębiorstwa Hyundai Heavy Industries Co. Ltd („HHI”), Hyundai Samho Heavy Industries („Hyundai Samho”) oraz Hyundai Mipo Dockyard („Hyundai Mipo”). Jej działalność stoczniowa obejmuje produkcję różnego rodzaju statków towarowych, silników okrętowych oraz instalacji morskich.
- (2) Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. („DSME”) jest południowokoreańską spółką prowadzącą działalność głównie w sektorze stoczniowym. Spółka ta produkuje w szczególności różnego rodzaju statki towarowe oraz instalacje morskie. Nie zajmuje się natomiast produkcją silników okrętowych.

2. TRANSAKCJA

- (3) 12 listopada 2019 r. Komisja otrzymała, zgodnie z art. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, zgłoszenie koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo HHIH – za pośrednictwem swojej spółki zależnej KSOE – miało przejąć, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wyłączną kontrolę nad przedsiębiorstwem DSME („transakcja”).

3. PROCEDURA

- (4) 17 grudnia 2019 r. na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) Komisja przyjęła decyzję o wszczęciu postępowania. Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności przedmiotowej transakcji z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG w odniesieniu do potencjalnych światowych rynków budowy: gazowców LNG (z uwzględnieniem potencjalnego segmentu pływających jednostek magazynowych i regazyfikujących („FSRU”) oraz segmentu dużych gazowców LNG, który obejmuje potencjalny segment dużych jednostek FSRU); zbiornikowców olejowych (z uwzględnieniem potencjalnego segmentu bardzo dużych zbiornikowców); gazowców LPG (z uwzględnieniem segmentu bardzo dużych gazowców LPG) oraz kontenerowców (z uwzględnieniem potencjalnego segmentu dużych kontenerowców).

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

- (5) 10 stycznia 2020 r. termin postępowania przedłużono o 20 dni roboczych na wniosek strony zgłaszającej na podstawie art. 10 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Decyzjami wydanymi na podstawie art. 11 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw zawieszono bieg postępowania w okresie od 23 stycznia 2020 r. do 21 lutego 2020 r. oraz od 31 marca 2020 r. do 2 czerwca 2020 r., ponieważ strona zgłaszająca nie przekazała informacji, których zażądała Komisja.
- (6) 8 czerwca 2020 r. Komisja przedstawiła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń, w którym wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności transakcji z rynkiem wewnętrznym i funkcjonowaniem Porozumienia EOG. Strona zgłaszająca udzieliła pisemnej odpowiedzi na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń, nie zwróciła się jednak o formalne złożenie ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym.
- (7) Jako że strona zgłaszająca nie przekazała informacji, których zażądała Komisja, decyzją wydaną na podstawie art. 11 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw ponownie zawieszono bieg postępowania – tym razem w okresie od 13 lipca 2020 r. do 18 listopada 2021 r.

4. STRESZCZENIE

- (8) Komisja doszła do wniosku, że transakcja znacznie zakłóci skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym w odniesieniu do światowego rynku budowy dużych gazowców LNG.
- (9) Strona zgłaszająca nie przedłożyła formalnej propozycji zobowiązań mających usunąć zastrzeżenia Komisji.
- (10) W związku z tym Komisja uznała transakcję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 2 ust. 3 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 Porozumienia EOG („decyzja”).

5. UZASADNIENIE

5.1. WŁAŚCIWY RYNEK PRODUKTOWY

- (11) Gazowce LNG to statki wyposażone w specjalny system przechowywania ładunku, umożliwiający transport LNG w temperaturze bliskiej $-162\text{ }^{\circ}\text{C}$. Do tej grupy statków zalicza się również jednostki FSRU, które wyposażone są dodatkowo w urządzenia do regazyfikacji LNG i przesyłania go na ląd (wszystkie dalsze odniesienia do gazowców LNG obejmują również jednostki FSRU).
- (12) W decyzji dokonano rozróżnienia między małymi gazowcami LNG, które mogą przewozić do $40\,000\text{ m}^3$ LNG, oraz dużymi gazowcami LNG, zdolnymi do przewozu od $145\,000\text{ m}^3$ LNG wzwyż. Gazowców LNG o pojemności $40\,000\text{--}144\,999\text{ m}^3$ jest bardzo mało.
- (13) W decyzji stwierdzono, że duże gazowce LNG nie stanowią jednorodnej grupy produktowej, lecz różnią się pod wieloma względami, takimi jak: przeznaczenie/rodzaj (oprócz „standardowych” dużych gazowców LNG istnieją również duże gazowce–łodołamacze oraz duże jednostki FSRU), rodzaj technologii zbiorników ładunkowych, wykorzystanie innych rodzajów technologii i ogólna jakość statku.
- (14) Po stronie popytu gazowców LNG nie można zastąpić żadnym innym statkiem towarowym, ponieważ skroplony gaz ziemny mogą przewozić wyłącznie tego typu jednostki. Ponadto dużych gazowców LNG nie da się zastąpić małymi gazowcami LNG. Duże gazowce LNG wykorzystuje się np. do transportu morskiego skroplonego gazu ziemnego na duże odległości, podczas gdy małe gazowce LNG – do jego transportu na małe odległości, i nie we frachcie oceanicznym.
- (15) Po stronie podaży duże gazowce LNG stanowią najbardziej skomplikowany i zróżnicowany rodzaj statku towarowego pod względem budowy, wymagający, w przeciwieństwie do innych rodzajów jednostek lub nawet małych gazowców LNG, szczególnej wiedzy fachowej i doświadczenia w zakresie budowy wysoce zaawansowanego systemu przechowywania gazu. W związku z tym jedynie bardzo niewielka liczba producentów na świecie jest w stanie budować takie statki. Są to: HHIH, DSME, Samsung Heavy Industries („SHI”), które wszystkie są przedsiębiorstwami południowokoreańskimi, oraz, w znacznie mniejszym stopniu, chińskie przedsiębiorstwo CSSC.
- (16) W związku z tym w decyzji stwierdzono, że budowa dużych gazowców LNG stanowi odrębny rynek produktowy.

5.2. WŁAŚCIWY RYNEK GEOGRAFICZNY

- (17) Stocznie, w których buduje się duże gazowce LNG, znajdują się w Korei Południowej i w Chinach, klienci pochodzą natomiast z całego świata. Przy składaniu zamówienia na takie statki klienci zazwyczaj nie biorą pod uwagę lokalizacji stoczni. W decyzji stwierdza się zatem, że rynek budowy dużych gazowców LNG jest rynkiem światowym.

5.3. OCENA WPŁYWU NA KONKURENCJĘ

- (18) *Koncentracja rynku i wysoki łączny udział w rynku* Rynek budowy dużych gazowców LNG jest wysoce skoncentrowany: zaledwie cztery przedsiębiorstwa stoczniowe są w stanie samodzielnie budować takie jednostki. Połączony podmiot powstały w wyniku transakcji posiadałby bardzo wysokie łączne udziały w rynku, znacznie powyżej progu 50 %, co do którego można na pierwszy rzut oka założyć, że stanowi próg dominacji, które to udziały wykazywałyby się stałym wzrostem w ciągu ostatnich 10 lat.
- (19) *Stopień zbliżenia konkurencji* Z badania rynku wynika, że przedsiębiorstwa HHIH i DSME są bliskimi konkurentami, a nawet szczególnie bliskimi konkurentami (transakcja prowadzi do połączenia dwóch z trzech – uwzględniając SHI – bardzo bliskich konkurentów), klienci wskazali bowiem, że strony ściśle ze sobą konkurują pod względem niemal wszystkich ważnych parametrów branżowych zazwyczaj pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o wyborze stoczni, w której zostanie złożone zamówienie na duże gazowce LNG. Te parametry to: jakość/osiągi statku, cena, termin/czas realizacji, umiejętności inżynierskie/projektowe, doświadczenie/technologia i dotychczasowe stosunki z wykonawcą. Co więcej, klienci zapytani o to, które stocznie zapraszali do składania ofert na duże gazowce LNG od 2014 r., wskazywali najczęściej HHIH, DSME i SHI. Dokładniej rzecz ujmując, klienci wymieniali najczęściej dwa przedsiębiorstwa – HHIH oraz DSME – jako ostatecznych zwycięzców przetargów na duże gazowce LNG od 2014 r. Ponadto analiza przeprowadzona przez Komisję potwierdziła, że strony są bliskimi konkurentami, wraz z SHI, a nawet szczególnie bliskimi konkurentami. W wyniku transakcji doszłoby zatem do połączenia dwóch z trzech bardzo bliskich konkurentów.
- (20) *Presja ze strony konkurentów* W toku postępowania Komisja ustaliła również, że połączony podmiot powstały w wyniku transakcji będzie posiadał bardzo duży udział w rynku, a jego zachowanie będzie w niewielkim stopniu ograniczane przez konkurentów. Na tak skoncentrowanym rynku istnieje niewielu konkurentów. Komisja oceniła indywidualnie sytuację konkurencyjnych przedsiębiorstw SHI i CSSC. Zbadała ponadto sytuację konkurencyjnych stoczni w Japonii, które w przeszłości budowały duże gazowce LNG.
- (21) Po transakcji SHI zostałoby jedynym konkurentem stron posiadającym duży udział w rynku. Badanie rynku wskazuje, że przedsiębiorstwo to jest jedynym konkurentem zdolnym do udziału w przetargach i oferowania produktów o jakości porównywalnej do jakości produktów oferowanych przez strony. Po transakcji byłoby jednak jedynym takim konkurentem na bardzo skoncentrowanym rynku, w którym podmiot powstały w wyniku połączenia posiadałby znaczny udział. Zdolności SHI do wywierania presji konkurencyjnej na strony byłyby również ograniczone brakiem wystarczających dostępnych mocy produkcyjnych, które mogłoby ono wykorzystać w tym celu. Badanie rynku potwierdziło ustalenie, że SHI miałyby ograniczoną motywację, by walczyć z podwyżkami cen wprowadzanymi przez połączony podmiot powstały w wyniku transakcji.
- (22) CSSC jest mało znaczącym graczem na tym rynku. Badanie pozwala przypuszczać także, że dla klientów podmiot ten nie jest w stanie dorównać stronom pod względem wielu parametrów, takich jak jakość, infrastruktura, terminowe dostawy, wiedza fachowa, zarządzanie projektami czy koszty prac konserwacyjnych. Ponadto możliwości ekspansji CSSC na przedmiotowym rynku są ograniczone przez jego moce produkcyjne. Działalność tego przedsiębiorstwa koncentruje się na rynku krajowym, co także pozwala potwierdzić tezę, że nie mogłoby ono wywierać presji konkurencyjnej na połączony podmiot powstały w wyniku transakcji.
- (23) Komisja oceniła sytuację japońskich przedsiębiorstw stoczniowych, które w przeszłości budowały duże gazowce LNG, i stwierdziła, że nie wywierają one znaczącej presji konkurencyjnej na strony. Przedsiębiorstwa te nie tylko oferują mniej korzystne ceny i mają bardziej ograniczone moce produkcyjne, lecz także działają głównie na rynku krajowym. Podmioty te wykorzystują również starą technologię zbiorników ładunkowych LNG, która jest mniej atrakcyjna dla klientów niż technologia stosowana przez strony. Komisja ustaliła ponadto, że w ostatnich latach podmioty te faktycznie wycofały się z rynku dużych gazowców LNG.

- (24) *Bariery wejścia* Podmiot powstały w wyniku połączenia prawdopodobnie nie byłby ograniczony ewentualnym wejściem na rynek nowego podmiotu ani ponownym wejściem na rynek już istniejącego gracza. Wejście lub ponowne wejście na rynek oraz uzyskanie pozycji wiarygodnego niezależnego podmiotu zdolnego do wywierania dostatecznej presji konkurencyjnej w prawdopodobny, szybki i wystarczający sposób wymagałoby od przedsiębiorstwa stoczniowego znacznego wysiłku i czasu. Bariery wejścia na rynek dużych gazowców LNG oraz ekspansji na nim są wysokie, a sama ekspansja wymaga znacznego czasu i wysiłku. Do barier tych należą: konieczność posiadania odpowiednich licencji, wiedzy fachowej i umiejętności zarządzania projektami, odpowiedniej technologii, dostatecznego doświadczenia w ujęciu ilościowym i jakościowym (co najmniej 4–5 dostarczonych statków), doków odpowiedniej wielkości, specjalnego sprzętu i infrastruktury, a także czas realizacji zamówień, dostępność nabrzeża oraz potrzeba wsparcia finansowego. Klienci nie uznaliby przedsiębiorstw stoczniowych, które od dłuższego czasu (10 lat lub nawet mniej) nie prowadzą już działalności na przedmiotowym rynku za zdolne do budowy dużych gazowców LNG, m.in. z uwagi na utratę lub dezaktualizację wiedzy fachowej.
- (25) *Siła oddziaływania nabywców* Siła nabywców nie jest wystarczająca, by wywierać presję na zachowanie połączonego podmiotu powstałego w wyniku transakcji. Nawet teraz, przed transakcją, rynek po stronie podaży jest bardzo skoncentrowany, a po stronie popytu – dość rozdrobniony. Nawet duzi odbiorcy nie dysponowałiby wystarczającą siłą oddziaływania. Ponadto występuje znaczne zróżnicowanie cen/marży między klientami i projektami, a rzeczywiste i przewidywane marże często istotnie się różnią (tzn. są wyższe), co również wskazuje na brak siły oddziaływania nabywców.
- (26) *Moce produkcyjne* Strony twierdzą wprawdzie, że wolne moce produkcyjne na rynku będą dyscyplinować ich zachowanie, Komisja uważa jednak, że podaż i popyt są obecnie raczej zrównoważone, a moce produkcyjne na rynku dużych gazowców LNG nie są zamiennie. Oczekuje się, że w ciągu pięciu najbliższych lat popyt na duże gazowce LNG będzie nadal rósł (nawet po uwzględnieniu skutków pandemii COVID-19, zob. poniżej). Oznacza to, że CSSC i SHI nie będą w stanie wchłonąć popytu, jeśli połączony podmiot powstały w wyniku transakcji podniesie ceny, co sprawia, że będzie on odgrywał zasadniczą rolę we wszystkich prawdopodobnych scenariuszach.
- (27) *Wpływ pandemii COVID-19* Wbrew twierdzeniom strony zgłaszającej kryzys związany z COVID-19 nie wpłynął znacząco na popyt na duże gazowce LNG. Jak wynika z danych i prognoz stron trzecich, na odnośnym rynku odnotowuje się wzrost popytu, który to trend będzie się utrzymywał w nadchodzących latach.

6. WNIOSKI

- (28) W związku z powyższym w decyzji uznano, że w wyniku transakcji efektywna konkurencja zostałaby znacząco utrudniona na rynku wewnętrznym lub na znacznej jego części. W decyzji zaproponowano zatem, aby uznać transakcję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i z Porozumieniem EOG, zgodnie z art. 2 ust. 3 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 57 Porozumienia EOG.
- (29) W związku z tym Komisja stwierdza, że transakcja jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.
-