İstanbul, 18.01.2022

**BASIN BÜLTENİ – 2022**

**CLECAT, DENİZYOLU LOJİSTİĞİ TEDARİK ZİNCİRİNDE ADİL REKABET VE**

**EŞİT ŞARTLAR İÇİN ÇAĞRIDA BULUNUYOR**

**Bazı armatörler, 1 Ocak 2022'den itibaren taşıma işleri organizatörlerine müşteri adına kontrat (named account) ile hizmet vermeyi durduracaklarını açıkladı. Müşteri tabanının bir kısmına hizmet vermeyi durduran bu karar ile lojistik hizmet sağlayıcılarının tedarik zincirindeki ihtiyaçlarını taşıma işleri organizatörleri ile gidermesinin önünü kesmek, bazı armatörler ile doğrudan iş yapmak amaçlanıyor.**

Bu armatörlerin gerçek yükleyicilere entegre hizmetler sunma konusundaki kararı yeni olmasa da ticari anlamda aldığı bu kararı taşıma işleri organizatörlerine yönelik açık bir adımdır. Taşıma işleri organizatörlerinin, daha az elverişli spot piyasaya girmedikçe, kargoları için yer bulamayacaklarına dair gerçek endişeleri var. Bu armatörler, yalnızca taşıma işleri organizatörlerinin sözleşmelerini reddetmekle kalmıyor; çalışmayı durdurdukları taşıma işleri organizatörlerinin müşterileriyle iş yapmak için de adım atıyorlar.

Bu gelişme hakkında yorum yapan CLECAT Genel Müdürü Nicolette van der Jagt şunları söyledi: “Bu ayrımcı girişimin AB rekabet yasasına uygun olup olmadığını inceliyoruz. Armatörler ve taşıma işleri organizatörleri bir gemi paylaşım anlaşmasının parçası olan armatörlere geniş kapsamda bir bilgi paylaşma olanağı sunan Consortia Block Exemption Regulation (CBER) çerçevesinde eşit şartlar altında faaliyet göstermiyorlar. Bu bilgilerin bazıları ticari açıdan hassas bilgilerdir. Rekabet konularını ele almak için CBER'in daha modern araçlarla acilen değiştirilmesi için çağrıda bulunduk. Komisyon şimdiye kadar, taşıyıcılar arasında ve dikey olarak entegre edilmiş denizcilik şirketleri içinde bilgi alışverişi de dahil olmak üzere, taşıyıcıların dijitalleşme düzeyini göz önünde bulunduramamıştır. Dijital bilgi araçlarına ve platformlarına erişimi olan taşıyıcılar tarafından sunulan lojistik çözümlerin giderek yaygınlaşması, Avrupa rekabet otoriteleri tarafından kullanılan mevcut kavramları geçersiz kılıyor.

Van der Jagt şöyle devam etti: “Bu durum, taşıma hizmetlerinin istikrarı ve güvenilirliğinin en çok sarsıldığı, navlun fiyatlarının artmaya devam ettiği ve hatta tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaştığı bu son iki yılda birçok paydaşa verilen zarar göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Müşterilere kapıdan kapıya katma değerli hizmetler sunan sözleşmeli taşıyıcılar olarak hareket eden taşıma işleri organizatörleri ve NVOCC'lerin, malların sevkiyatı için en uygun çözümlerle hareket etmeye devam etmesi takdire şayandır. Bu en iyi şekilde pazardaki rekabetle sağlanır. Bugün, NVOCC'nin hizmetlerinin deniz taşımacılığı ayağı için çok az seçeneği kaldı, çünkü söz konusu üçlü ittifak oligopol piyasadaki ana ticaret yollarını denetliyor.

Armatörler konteyner lojistiğinin entegratörü olmaya çalışırken, birkaç oyuncunun eksiksiz tedarik zincirlerini yönettiği bir pazarın beklenmedik sonuçlarıyla karşılaşabileceğimize dair uyarıda bulunuyoruz. Mevcut kriz bize gösterdi ki, kontrol sadece piyasadaki birkaç oyuncunun elinde olursa fiyatlar ve güvenilirlik sarsılabiliyor. Bu, şimdiye kadar yalnızca dikey entegrasyon ve taşıyıcıların ortak koordinasyonuna yönelik taşıyıcıların stratejik seçimlerini kolaylaştıran Avrupa Komisyonu için bir uyarı niteliğinde olmalıdır.

Bugün, nihai müşteriler -yani Avrupa ​​tüketicileri- de bu durumla karşı karşıyalar, çünkü taşıma mallarının maliyetindeki eşi benzeri görülmemiş artış ve konteyner teslimatındaki gecikmeler, Avrupalı ​​ithalatçılar ve ihracatçılar için ciddi sorunlara neden oluyor. Bu arada taşıyıcılar pandemide tercihe bağlı olarak sunulan, dikey olarak entegre edilen devlet yardımı ve vergilendirme fırsatlarından faydalanarak milyarlarca kar etti. CLECAT, taşıma işleri organizatörlerinin artık taşıyıcılarla adil bir rekabet ortamında yarışmadığını tekrarlıyor. Avrupa Komisyonu'na, denetim hesabını yeniden dengelemesini ve nakliye sektöründe piyasa bozulmaları yaratan taşıyıcılara yönelik özel rejimleri durdurmasını tavsiye ediyoruz.”

**CLECAT calls for fair competition and a level playing field in the maritime logistics supply chain**

Some ocean carriers that cause competition in maritime logistics have announced that they will cease to provide services to certain freight forwarders from 1 January 2022 through named account contracts. This refusal to deal with a part of their customers base will apply to logistics service providers in order to increase the carriers’ direct business with shippers who would otherwise prefer to use freight forwarders to take care of their logistics supply chain needs.

Whereas the ambition of these companies to offer integrated services to shippers is not new and a commercial decision of its choice, this recent development is a clear step to side-line freight forwarders. There is some real concern that forwarders will no longer find space for their cargo in the, unless they venture into the less favourable spot market. These companies are not only refusing contracts from forwarders; on top of this they are approaching the very customers of those forwarders whose business they are now rejecting.

Commenting on this development, Nicolette van der Jagt, Director General of CLECAT noted: ‘We are reviewing whether this discriminatory initiative is compliant with EU competition law. Carriers and forwarders are not operating on a level playing field, not the least within the framework of the Consortia Block Exemption Regulation (CBER) which provides carriers, which are part of a vessel sharing agreement, with the possibility to share a broad scope of information, some of this being commercial sensitive information. We have already called for the urgent need of replacement of the CBER by more modern tools to address competition issues. The Commission has so far failed to take the level of digitalisation of carriers into account, including the information exchange between carriers and within vertically integrated shipping companies. The ever-increasing use of logistics solutions offered by carriers who have access to digital information tools and platforms makes current concepts used by the European competition authorities obsolete.

Ms van der Jagt continued: ‘This should also be seen in view of the damage done to many stakeholders over the last two years during which the stability and reliability of shipping services have never been worse, while the freight rates have continued to climb to an all-time high. It is to the credit of the freight forwarders and NVOCCs, acting as contractual carriers offering customers value added services from door to door, that goods have continued to move with the most suitable solutions for shipments. This is best achieved with competition in the market. Today, the NVOCC is left with little choice for the sea freight leg of his services, as the three alliances control the main trade lanes in an oligopolistic market.’

With shipping lines trying to become the integrator of container logistics, we warn against the consequences of a market where a few players manage complete supply chains. The current crisis has shown what can happen to prices and reliability if control remains in the hands of just a handful of companies. This should be a warning signal to the European Commission who so far have only facilitated the strategic choices of carriers towards vertical integration and carriers’ joint coordination.

Today, final customers – European consumers – are also being confronted with this situation, as the unprecedented increase of cost of shipping goods, as well as enormous delays in the delivery of containers, is causing serious problems for European importers and exporters. Meanwhile, carriers have benefitted from

multi-billion profits during the pandemic which has been facilitated by ongoing preferential treatment related to State aid and taxation benefitting vertically integrated shipping companies. CLECAT repeats that freight

forwarders no longer compete at a fair level playing field with carriers. We advise the European Commission to re-balance its supervision account and to cease special regimes to carriers which create market distortions in the forwarding sector.

***UTİKAD Hakkında;***

*1986 yılında kurulan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD); lojistik sektörünün en önemli sivil toplum kuruluşlarından birisi olarak Türkiye’de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılığı ile lojistik hizmetler üreten firmaları aynı çatı altında toplamaktadır. UTİKAD, üyelerine verdiği hizmetlerin yanı sıra, lojistik sektörünün dünya çapındaki en büyük sivil toplum kuruluşu olan Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu’nun (FIATA) Türkiye temsilciliğini üstlenmiş ve ülkemizi FIATA Yönetim Kurulu’nda temsil etmektedir. Ayrıca Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği (CLECAT) üyesi ve Ekonomik İş birliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu (ECOLPAF) kurucu üyesidir.*