

YENİ EKONOMİ VE GELİŞEN TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜ: TRAMER ÖRNEĞİ

Atilla A. UĞUR

Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

Yrd. Doç. Dr.

E-posta: augur@gantep.edu.tr

Erdem AKDEMİR

Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

Araştırma Görevlisi

E-posta: eakdemir@gantep.edu.tr

Özet

1980’li yılların ortasından itibaren küresel değişim ile birlikte uluslararası alanda ekonomik, teknolojik ve sosyal anlamda bir çok gelişme yaşanmıştır. İletişim, bilişim, bilgisayar ve internet teknolojisinde yaşanan gelişmeler, insan kaynaklarının ve Ar-Ge faaliyetlerinin artan önemi bilgiye dayalı bir ekonomik yapıyı beraberinde getirmiştir. “Yeni Ekonomi” olarak adlandırılan bu yapıyı bilgi toplumu şekillendirmektedir. Bu değişim ile beraber klasik üretim faktörleri arasında bilgi, araştırma merkezlerinde ve şirketlerin teknik departmanlarında yerini almıştır. Günümüzde artık, bilgi teknolojilerine ve yazılım pazarına yatırım yapan sektörler dünyanın en büyük ve en değerli sektörleri konumundadır. Bu nedenle, Türk sigortacılık sektöründe de pazar kaybı yaşanmaması için değişimin gerçekleşmesi kaçınılmazdır.

Buradan yola çıkarak çalışmada “Yeni Ekonomi” nin Türk sigorta sektöründe meydana getirdiği yenilikler ortaya konulmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye’de 2004 yılında faaliyete geçen Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) ‘nin 2004 yılından günümüze kadar, sigorta sektörünün verimliliği ve karlılığı üzerindeki etkisi ayrıntılı olarak incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Yeni Ekonomi, Türk Sigorta Sektörü, TRAMER*

JEL Sınıflaması: D83, G22, O33

NEW ECONOMY AND DEVELOPING TURKISH INSURANCE SECTOR: THE CASE OF TRAMER

Abstract

Since the mid-1980s with the global change economic, technological and social developments have taken place in international area. Communications,

enformation, computer and internet technology developments, the increasing importance of human resources and R&D activities has brought a knowledge-based economic structure. The knowledge society has shapen this structure is called "New Economy". This exchange together with knowledge has taken place research centers and technical departments of the companies between the classical the factors of production. Nowadays, sectors that invest in knowledge technology and software market are the world's largest and most valuable sectors. Therefore, the realization of the change in the Turkish insurance sector is inevitable to avoid the loss of market.

Based on this study, the innovations of "New Economy" in the Turkish insurance sector have been revealed. In this context, the Traffic Insurance Information Center (TRAMER)'s the impact on productivity and profitability of the Turkish insurance sector will be examined in detail from 2004 to the present.

Key Words: *New Economy, Turkish Insurance Sector, TRAMER*

JEL Classification: D83, G22, O33

1. GİRİŞ

Günümüzde toplumlar, sürekli yeniliğin ve gelişmenin olduğu bir sistem arzulamaktadır. Bu hedeflere, kıt kaynakların tahsisinde etkinliğin tam olarak sağlandığı rekabetçi piyasalarda ulaşılmaktadır. Diğer sektörlerde de olduğu gibi sigorta sektöründe de rekabetçi yapının oluşması öncelikle "güven" faktörü ile mümkün olmaktadır. İşleme konu olan tarafların birbirine güvenmesi sonucunda, etkin bir ticaretten söz edilebilmektedir. Ancak; rekabetin yoğun olduğu günümüz dünyasında "çıkar" ön planda olduğundan dolayı, "güven sorunu"nu çözmek mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle, çıkar çatışmasının yoğun yaşandığı sektörlerde "bilgi", yeni bir güç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Günümüzde artık, enformasyon ve bilginin bir servet unsuru olduğu anlaşılmıştır. Dünya'nın en büyük şirketlerini; bilgiyi üreten, kullanan veya başka firmalara ya da ülkelere satan kuruluşlar oluşturmaktadır. Forbes dergisi'nde 2011 yılında yayınlanan "Global 2000" araştırmasına göre; dünyanın en büyük üç şirketi sırasıyla JP Morgan Chase, HSBC ve General Electric olurken Türkiye'den Garanti Bankası 324. ve Türkiye İş Bankası 329. sıradan listeye girmeyi başarmışlardır. Bu şirketlerin hepsi, bankacılık sektöründe faaliyet göstermekte ve yoğun şekilde bilgi teknolojisi üretmekte ve ana faaliyetlerinde bu teknolojileri kullanmaktadır. Dünyanın en büyük sermayesine sahip şirketlerinde bilgi, klasik üretim faktörleri yanında yerini dinamik yapısıyla sağlamlaştırmıştır. Küresel ekonomilerde artık, bilginin bir bedele dönüşebilme olanağı ve hızı artmıştır.

Teknolojik gelişmelerin ticari hayata yön vermesiyle birlikte, tüm dünyada sigorta sektöründe bilgi teknolojilerinin kullanımı artmaktadır. Enformasyon ve bilgiyi üretmenin ve kullanmanın artan önemi, yoğun rekabet içinde bulunan sigorta piyasasında kolayca görünmektedir. Buradan hareketle bu çalışmada ilk olarak, enformasyon, bilgi ve yeni ekonomi kavramlarının tanımları yapılmakta ve yeni ekonominin Türk sigorta sektörü üzerindeki etkileri incelenmektedir. Daha sonra; bilgi teknolojilerinin sigorta sektöründe kullanılması adına ilk ve diğer sigorta branşlarına öncü olması sebebiyle Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER)'nin başarısı, somut kriterler ile gösterilmektedir. Bu şekilde çalışmada; yeni ekonominin getirdiği verimlilik artışı, kaliteli hizmet ve denetim kolaylığı fonksiyonlarının önemini vurgulamak amaçlanmaktadır.

2. ENFORMASYON VE BİLGİ

Toffler (1991) uygarlığı, “güç”ler arasındaki değişimi vurgulayarak üç kısımda incelemiştir. Birinci dalga, tarım uygarlığına geçişi ifade etmektedir. Tarım kültüründe özellikle altın ve gümüş olmak üzere pamuklu kumaş ve bakır gibi faydalı tüketim ürünlerine sahip olmak, güçlü olmanın nedeni olarak gösterilmektedir. Para, metallerin veya bazı malların değeri ile ölçülmekte olduğundan maddi ve dayanıklı değildir. Dolayısıyla tarım toplumunda bilgi, refah sembolü olarak görülmemektedir. İkinci dalga, tarım uygarlığından sanayi uygarlığına geçişi vurgulamaktadır. Sanayi toplumunda gücün simgesi, basılmış kağıtdan meydana gelen paradır. Sanayi toplumuna hakim olan kağıt para, sembolik bir değer olarak zenginliği ifade etmektedir. Son olarak sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçişi ifade eden üçüncü dalgada refahın göstergesi olan bilgi, elektronik ve teknolojik gelişmelerle oluşmaktadır. Toffler’ e göre para, ölmekte olan endüstriyel çağın bir eseridir. Üçüncü dalgada gücün simgesi, bilginin temelini oluşturan enformasyondur (Toffler, 1991: 74-80).

Bilgi, enformasyondan farklı anlamlara gelmektedir. Bilgi, enformasyonun daha geniş bir çerçeve içine alınarak sahiplenilmiş bir versiyonudur. Entegre olmuş bir grup ve hatta bir birey tarafından enformasyonun işlenmesi ile oluşan bilgi, belli bir süreç içinde kazanılmaktadır. Enformasyona yeni bir anlam verilerek veya daha geniş bir çerçeve içinde sahiplenilerek kurulan bu yapı, bilginin tamamını veya herhangi bir parçasını oluşturmaktadır (Dolfsma, 2006: 201). Bilginin yapısı otomatik değildir yani bilgi subjektif karakterlidir. Herkesin kontrolüne açık olması nedeniyle bilgi, öznel değer yargılarıyla şekillendirilebilmektedir. Aynı bilgiye sahip olmasına rağmen, iletişim zorluğu ya da bilgiye ulaşma maliyeti nedeniyle insanlar dünyaya farklı bir pencereden bakabilmektedir. Ayrıca, kendi içinde hiçbir çözümlenme gerektirmeyen iletişim (bilgi transferi) maliyetli

olabilmektedir. Sonuçta, bilgiye ulaşılması zor olan bir yerde fikir, düşünce ve tavsiye ek bilgi olabilmektedir (Dolfsma, 2006: 202).

Endüstriyel devrimler çoğunlukla gelişme süreci ile açıklanmaktadır. Bu çoğu zaman yayılcı politikalar ve yeni bilgilerin kullanılmasıyla olmaktadır. İletişimin genişlemesi sonucunda bilgi tabanlarının artması, teknolojik gelişmeyi uyarmaktadır. Teknoloji, yapısı gereği toplumda çabucak bir uygulama alanı olarak ekonomik faaliyetleri teşvik etmektedir. Böylece bilgi, bir ülkedeki işletmelerin finansal yapıları içerisinde bir mali varlık olarak kabul edildiğinde, üretken bir faktör olarak önemini koruyacaktır (Dolfsma, 2006: 202-203).

3. YENİ EKONOMİ

Dünyada telekomünikasyon, bilgisayar-işlemci donanımları ve yazılım alanındaki yatırımlar 1980'li yıllarda başlamış ve 1990'lı yıllar ile yeni binyılda artış göstermiştir. Bunun sonucu olarak analistler, bu bilgi teknolojilerinin verimlilik ve karlılık üzerindeki etkilerini analiz etmeye başlamışlardır (Kudyba ve Diwan, 2002: 15). Bu yatırımların ekonomi üzerindeki etkisi “Yeni Ekonomi” kavramı ile ifade edilmektedir. Yeni Ekonomi; bilgi ve iletişim teknolojisi (ICT), küreselleşme, finansal ve mali piyasalar ile maddi olmayan aktiflerin giderek artan önemi gibi birçok önemli değişkenlerin etkileşimini içeren dinamik bir olgudur (Togati, 2006: 245).

Bilgi çağı, firmaların günlük işlemlerini yürütme şeklini değiştirmektedir. Bu değişikliğe neden olan bilgi teknolojilerindeki yenilik ve uygulamalardan bazıları şöyledir: e-mail, internet, intranet, ekstranet, yerel ağ (LAN), geniş alan ağları (WAN), wireless vb. (Kudyba ve Diwan, 2002: 16-20). Firmalar, geçmişteki satın alma modellerini inceleyerek bu yenilikleri üretim sürecine uyarlamak suretiyle tüketicilerin müşteri profillerine yönelik ürünlerin üretimi ile kendilerini daha iyi bir konuma getirebilmektedir. Bu noktada önemli olan paradigma, firmaların işlemleri konusundaki anlayışlarını geliştirmek için gelen enformasyon teknolojilerini kullanmak konusundaki firmaların yeteneğidir. Firmaların, bireysel müşterilerin karakteristik özelliklerini kullanarak kayıt ve analiz etme becerisinin bulunması, bilgi teknolojilerini daha cazip bir hale getirmektedir. Yaş, gelir, cinsiyet, medeni durum, ikamet bilgileri vb. demografik enformasyonlar, özel bir müşteri tipinin ilgisini çekebilecek mal ve hizmet üretmesine imkan vereceğinden dolayı, bir çok işletme için değerli olmaktadır (Kudyba ve Diwan, 2002: 120-121).

Bilgi teknolojilerindeki yenilikler sonucunda firmaların ara girdi ve işlem maliyetlerindeki azalışlar, mal ve hizmetlerin fiyatlarında düşüşe neden olmakta

ve sonuçta, talep miktarındaki artışın refah düzeyine etkisi olumlu olmaktadır. Bu yenilikler, gereksiz ara girdi kullanımını ortadan kaldırmaya yardımcı olarak piyasa verimliliğini desteklemektedir. Verimlilik artışı, alıcı ve satıcıların piyasa durumu ve tercihler hakkındaki bilgilerini artırmaktadır. Bu etkinin birleşimi ile fiyatlar düşmekte ve piyasa katılımcılarının fiyatı belirleme gücü de azalmaktadır (Kudyba ve Diwan, 2002:125).

Yeni ekonomide zenginliğin ve dolayısıyla gücün simgesinin, bilginin temelini teşkil eden enformasyon olması, enformasyon kaynaklı bazı sorunları da beraberinde getirmektedir (Toffler, 1991:80; Kudyba ve Diwan, 2002: 121). Bu sorunların en önemlileri arasında; beklentilerin uyarlanmasının yavaş olması, mutlak ve nispi fiyat değişiklikleri arasındaki karışıklık, likitide kısıtlamaları ve asimetrik enformasyon türleri gösterilmektedir. Tüm bu sorunlar, enformasyon iletiminin mükemmelliğini bozmaktadır. Dolayısıyla; ICT, küreselleşme, finansal ve mali piyasalar arasındaki etkileşim, enformasyon iletiminin mükemmel olmaması nedeniyle azalmaktadır (Togati, 2006: 247-248). Bu faktörlerin etkisi şüphesiz, düzenleyici kurallar ve etkin bir denetim sistemi ile azaltılabilmektedir.

4. YENİ EKONOMİNİN TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Activeline Gazetesi'nin Haziran 2000 tarihinde yayınlanan araştırmasına göre, Türk sigorta sektörünün en önemli beş sorunu sırasıyla şu şekilde sıralanmaktadır (Activeline, 2000: 2) : Yasal mevzuattaki boşluklar ve aksaklıklar, yoğun rekabet sonucu düşük fiyatlama, yasal yapıdan ve denetimden kaynaklanan sorunlar, aksak rekabet koşulları, sermaye yetersizliği.

Sektörün sorunları değerlendirildiğinde; Türk sigorta piyasasının rekabet derecesinin, piyasanın verimlilik düzeyini ve dolayısıyla etkinliğini azalttığı görülmektedir. Sermaye tabanı yetersiz olan Türk sigorta piyasasında karşılaşılan maliyetleme ve fiyatlama konusundaki sıkıntılar, şirketlerin karlılık düzeyini de olumsuz bir şekilde etkilemektedir. Ayrıca; hukuki yapının zayıf olmasından kaynaklanan denetim eksikliği, haksız rekabet koşullarının piyasaya hâkim olmasına neden olmaktadır. Bu amaçla Türk sigorta sektörü, bilgi ekonomisindeki gelişmeye paralel olarak verimlilik düzeyini artırmak için, 2000'li yıllardan sonra teknik açıdan önemli sonuçlar doğuracak olan girişimlerde bulunmuştur.

Türkiye'de, prim üretimi açısından önemli bir büyüklüğe sahip olan trafik sigortasını daha sağlıklı bir alt yapıya kavuşturmak için, 2003 yılında Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) kurulmuştur. TRAMER' in kuruluşu, 2000 ve 2001 yıllarında yaşanan ekonomik krizlerden önemli ölçüde etkilenen sigorta

sektöründe trafik sigortası aksaklıklarının giderilmesine yönelik alınmış bir tedbir olarak gösterilmektedir. TRAMER ile Türkiye’de trafik sigortasına ilişkin tüm sektör verilerinin toplandığı ortak bir veri tabanı oluşturulmuştur. E-devlet projesi kapsamındaki diğer veri tabanları ile ortak çalışan TRAMER, toplanan verilerin bilgi raporları halinde kullanıcılara ulaşmasını hedeflenmektedir.

Türk sigorta sektöründe TRAMER’in başarılı bir uygulama olarak görülmesi üzerine, benzer veri tabanı sistemleri diğer sigorta branşlarında da uygulanmaya başlanmıştır. 2005 yılında Tarım Sigortaları Kanunu ile Tarım Sigorta Havuzu (TARSİM) kurulmuştur. Bu kanun ile tarım sektörüne yönelik risklerin teminat altına alınması amaçlanırken; TARSİM ile risk transferi için uygun bir ortam, tazminatın tek merkezden ödenmesi ve tarım sigortalarının geliştirilmesi hedeflenmektedir (Tarım Sigortaları Havuzu (TARSİM): Kurum Hakkında).

2008 yılında Sigorta Bilgi Merkezi (SBM) kurulmuştur. SBM’ in kuruluş amacı; hayat, sağlık, trafik ve zorunlu sigorta branşlarındaki bilgilerin tek merkezde toplanarak, sigortacılık faaliyetlerinin daha kapsamlı ve etkin yürütülmesidir (Sigorta Bilgi Merkezi (SBM): Amaçlar ve Görevler). Bu amaçların gerçekleştirilmesi için Sağlık Sigortası Bilgi Merkezi (SAGMER), Hayat Sigortası Bilgi Merkezi (HAYMER) ve Sigorta Hasar Takip Merkezi (HATMER); SBM’nin alt bilgi merkezleri olarak faaliyete geçmiştir (Türk Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği (TSRSB): Türkiye’de Sigortacılık). 2003 yılında kurulan TRAMER ise faaliyetini, SBM’nin alt bilgi merkezi olarak devam ettirmektedir.

5. TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜNDE BİLGİ TEMELLİ TEKNOLOJİ: TRAMER ÖRNEĞİ*

TRAMER, bilgi teknolojilerinin sektörde kullanılması adına ilk ve diğer sigorta branşlarına öncü olması sebebiyle üzerinde önemle durulması gereken bir yeniliktir.

TRAMER’in kurulmasıyla birlikte uzun vadeli şu hedefler belirlenmiştir (Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi (TRAMER): Misyon Vizyon) :

- (1) Trafik sigortalarında uygulama birliğinin sağlanması
- (2) Sigorta sistemine olan güvenin artırılması

* Bu bölümde; Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi Müdürü Mehmet Üst tarafından, Kasım 2004-Şubat 2010 döneminde sunulan yaklaşık 50 adet E-bülten’den ve “SBM’den 2010 yılı sonu değerlendirilmesi” adlı E-bülten’den faydalanılmıştır.

(3) Sigortasını yaptırmamış motorlu araç işletenlerin tespiti

(4) Sigorta sahtekârlıklarının önlenmesi

(5) Sağlıklı fiyatlandırma yapılması

Bu hedeflere ulaşmak için Ocak 2003 tarihinden itibaren tüm poliçe bilgileri ile hasar ve ödeme kayıtları TRAMER'e aktarılmış olup, yeni poliçe ve hasar kayıtları günlük olarak transfer edilmektedir. Temmuz 2004'den sonra, sigorta şirketlerinin hasar durum belgesi düzenlemesi son bularak bu belge, TRAMER tarafından merkezi bir yapıya kavuşturulmuştur. Ağustos 2005 itibari ile sigorta şirketleri, tüm poliçeler için online üzerinden TRAMER'e bağlanarak Hasar Durum Belgesi alabilmektedir (Üst, 2007: 4-7).

Ocak 2005 tarihinden sonra kara araçlarının kazalarda gördüğü zararlara karşı teminat veren kasko sigortasının poliçe bilgileri ve hasar kayıtları TRAMER'e transfer edilmeye başlanmış ve Nisan 2006'dan sonra online TRAMER'e bağlanarak hasar durum belgesinin alınması sağlanmıştır (Üst, 2007: 6-7).

TRAMER; İçişleri Bakanlığı Nüfus İdaresi Başkanlığı, Maliye Bakanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü ile işbirlik içinde çalışmaktadır. Bu şekilde oluşturulmuş olan veri tabanına erişim, kullanıcıların yetkileri ile sınırlandırılmış olup, 7/24 kesintisiz hizmet vermektedir. TRAMER'de poliçe bilgileri ile T.C. kimlik numarası, vergi kimlik numarası, motor numarası ve şasi numarasının eşleştirilmesi yoluyla, bu numaralara bağlı olarak yeni ve yenilenen poliçeler için sorgulama işlemi yapılabilmektedir (Üst, 2007: 7-8).

TRAMER projesi yukarıda bahsedilen hedefler doğrultusunda kamu sektörü-özel sektör-tüketici uzantısında kaliteli hizmet sağlanması için oluşturulan, kamu ve özel sektör işbirliğinin bir örneğidir (Üst, 2007: 15). Bu işbirlikçi yapısı ile TRAMER bir anlamda, sigorta sektörüne duyulan güvenin ve toplumsal faydanın artırılması çabasından başka bir şey değildir.

TRAMER' in uzun vadeli hedeflerini ne ölçüde gerçekleştirdiği, TRAMER'in faaliyete başladığı 2004 yılının Temmuz ayından bu güne kadar olan dönemde, projenin sektördeki gözlemlenebilir etkilerini incelemekle belli olabilmektedir. Bu amaçla bu bölümde, bilişim altyapısı kullanarak Türk sigorta sektörünü geliştirmeyi amaçlayan TRAMER'in, Temmuz 2004 - Aralık 2010 dönemindeki başarısı ölçümlenmeye çalışılacaktır.

TRAMER'in, 2004- 2010 dönemindeki başarı düzeyini gösteren gözlemlenebilir kriterler olarak şunlar ifade edilmektedir (Üst, 2007: 11-12) :

(1) Sigorta poliçesi adedinde ve prim üretimi miktarında artış

(2) Sigortasızlık oranında azalış

(3) Riske uygun fiyatlandırma için Trafik Sigortası tarifesinin doğru uygulanması

Bu amaçla aşağıda Tablo 1 ile Türk sigorta sektöründe önemli bir payı olan Trafik Sigortası'nda, tarife basamak kodu bazında poliçe adedi 2003-2010 dönemi itibariyle gösterilmektedir.

Tablo 1: Türkiye'de 2003-2010 döneminde Trafik Sigortası'nda tarife basamak kodu bazında poliçe adedi

	2003	2004	2005	2006
Tarife Basamak Kodu	Poliçe adedi	Poliçe adedi	Poliçe adedi	Poliçe adedi
1	5.835	299.733	601.348	602.863
2	7.672	473.845	256.801	410.711
3	12.176	44.644	421.264	621.203
4	1.769.167	2.825.964	3.745.451	3.168.090
5	398.536	528.497	1.088.346	2.015.024
6	349.696	305.116	391.818	934.038
7	4.089.999	3.637.335	2.483.753	2.086.834
TOPLAM	6.633.081	8.115.134	8.988.781	9.838.763
	2007	2008	2009	2010
Tarife Basamak Kodu	Poliçe adedi	Poliçe adedi	Poliçe adedi	Poliçe adedi
1	620.942	359.457	43.892	29.223
2	418.043	399.977	280.202	83.414
3	638.570	522.625	436.971	341.683
4	3.380.083	3.405.451	3.557.991	4.914.712
5	1.660.744	2.097.348	2.321.150	2.253.199
6	1.487.646	1.282.021	1.621.417	1.687.492
7	2.245.586	2.837.197	3.242.368	3.653.209
TOPLAM	10.451.884	10.904.076	11.503.991	12.962.932

Kaynak: www.traport.org.tr; www.sbm.org.tr

Tablo 1'den görüleceği üzere, 2003-2010 döneminde Türkiye'de trafik sigortası poliçe adedinde her yıl düzenli olarak artış sağlanmıştır. Aşağıda Tablo 2'de artış yüzdeleri TRAMER'in faaliyete geçtiği yıl olan 2004'den sonra gösterilmektedir. Yedi yıllık dönemde poliçe sayısındaki artış hızı ortalama olarak % 10,18 olarak hesaplanmaktadır. İlgili dönemde ortalamanın en çok üstünde olan %22,34'lük artış ile 2004 yılı en başarılı yıl olarak görünmektedir. 2005 yılında %12,68' lik artış oranı yine ortalamanın üzerinde yer almaktadır. Ağustos 2004 tarihinden itibaren TRAMER'in faaliyete geçmesi ile birlikte, içinde bulunulan ve izleyen yılda trafik sigortası poliçe sayısında ciddi bir artış gözlemlenmiştir.

Tablo 2: Türkiye’de 2004-2010 döneminde Trafik Sigortası’nda poliçe sayısındaki değişim%

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prim üretimindeki yüzdelerdeki değişim	22,34	10,77	9,45	6,23	4,33	5,5	12,68

Kaynak: www.traport.org.tr; www.sbm.org.tr

TRAMER’in faaliyete geçmesi ile birlikte, trafik sigortasında adil bir fiyatlandırma için tarife uygulamasında da denetimin sağlandığı Tablo 1’den görünmektedir. Bu amaçla, Türkiye’de uygulanan trafik sigortası tarifesi aşağıda Tablo 3’ de gösterilmektedir.

Tablo 3: Türkiye’de Trafik Sigortası için uygulanan tarife

Basamak No	Hasarsızlık İndirimi (%)	Prim Artırımı (%)
7	20	-
6	15	-
5	10	-
4	-	-
3	-	20
2	-	40
1	-	60

Kaynak: www.tmtb.org.tr

Trafığe ilk kez çıkacak araç işletenleri için prim artırımı ve indirimi içermeyen dördüncü basamak uygulanmaktadır. Bir yıllık sigorta sözleşmesi biten sürücü eğer; o yıl içinde herhangi bir tazminat talebinde bulunmamışsa, izleyen yılda sözleşmesini yenilediği takdirde hasarsızlık indirimi oranında prim indirimi hakkı kazanmakta ve beşinci basamağa yükselmektedir. Diğer taraftan, sürücü sözleşme süresi içinde tazminat talebinde bulunmuş ise, izleyen yılda sözleşmesini yenilediği takdirde prim artırımı oranında üçüncü basamağa indirilmektedir. Görüldüğü üzere; sürücü için en makul olanı yedinci basamak olurken, hiçbir sürücü birinci basamakta bulunmak istemeyecektir.

Tablo 1’e geri dönülecek olursa; 2003 yılında sürücülerin % 61,66’sı yedinci basamakta bulunurken 2004 yılında bu oran %44,82 ve 2005 yılında %27,63 ile makul seviyelere inmiştir. Aynı şekilde; 2003 yılında sürücülerin % 0,08’i birinci basamakta bulunurken 2004 yılında bu oran %3,69 ve 2005 yılında %6,69 ile uygun seviyelere çıkmıştır. Benzer şekilde 2003 ve 2004 yıllarında en çok poliçeye sahip yedinci basamak iken 2005-2010 döneminde en fazla poliçenin, yeni araç işletenlerinin giriş yapmak zorunda olduğu dördüncü basamakta olduğu görülmektedir. Ayrıca, 2004 yılında birinci basamaktaki poliçe sayısının 2003 yılına göre 51,38 kat ve 2005 yılında ise 2003 yılına göre 103,06 kat artması dikkate değer bir gelişmedir. Bu açıklamalardan sonra, 2003 yılında trafik

sigortasında az riskli ve çok riskli sürücüler arasında ayırma gidilmeden, poliçelerde denetimden yoksun bir fiyatlama yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Sonuçta; TRAMER ile denetimde etkinliğin sağlandığını ve faaliyete geçmesinden özellikle 1.5 yıl sonra, tarifeler arasındaki dağılımlardan görüldüğü gibi; “riske uygun fiyatlama politikasında” başarılı adımların atıldığını söyleyebiliriz. 2009 ve 2010 yıllarında 2008 yılına göre, birinci ve ikinci basamaklarda poliçe sayılarında ciddi azalmalar ve yedinci basamakta nispeten büyük bir artış olduğu dikkati çekmektedir. 2008 Dünya Krizi’nden sonra bu dönemdeki bir bozulmanın, ilerleyen yıllarda tekrar adil seviyelere gelmesi, TRAMER’in başarısının devamı için gerekli bir koşul olmaktadır.

TRAMER’in diğer bir başarısı da, sigortasızlık oranlarındaki düşüş ile ortaya çıkmaktadır. Bu amaçla aşağıda Tablo 4 hazırlanmıştır.

Tablo 4: Türkiye’de 2004-2010 döneminde ilgili yıl içinde kaydı yapılan motorlu kara taşıt sayısı ile poliçe sayısındaki artışın karşılaştırılması

	Yıl içinde kaydı yapılan motorlu kara taşıt sayısı	Poliçe sayısındaki artış
2004	838.447	1.482.053
2005	988.620	833.647
2006	1.149.744	849.982
2007	862.392	613.121
2008	829.680	452.192
2009	715.090	599.915
2010	930.603	1.458.941

Kaynak: TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 2009, İstatistiklerle Türkiye 2010; www.traport.org.tr; www.sbm.org.tr

Tablo 4’de görüldüğü gibi, 2004 yılında 2003 yılına göre trafik sigortası poliçe sayısı 1.482.053 adet artmıştır. Yani, TRAMER’ in hayata geçmesi ile birlikte poliçe sayısında %22,34’ lük bir artış olmuştur. 1.482.053 adet poliçenin 838.447 adedini, 2004 yılında trafiğe kaydı yapılan yeni araçlar meydana getirmektedir. Geriye kalan 643.606 adet poliçe ise, trafik sigortası yaptırmadan trafikte olan araç sayısındaki azalışı göstermektedir. TRAMER’ in bilişim altyapısını kullanarak sigorta şirketleri ve acenteler bazında yaptığı sıkı denetimin etkisiyle, trafik sigortasında sigortalanma oranında artış gözlemlenmiştir. Kısaca, Ağustos-Aralık 2004 döneminde trafik sigortası yaptırmadan trafikte olan araç sayısı 643.606 adet azalmıştır ve bu nedenle TRAMER’in faaliyete geçmesiyle 2004 yılında 2003’e göre sigortasızlık oranı %25’den %20’ye düşmüştür. 2005-2009 döneminde aynı başarıyı tekrarlayamayan TRAMER, 2010 yılında da 2004 yılındaki başarının benzerini tekrarlamıştır. Sonuçta, 2010 yılı itibariyle sigortasızlık oranı %23,18 olarak ifade edilmiştir. Traktör ve motosikletler dahil

edilmediğinde ise bu oran % 9,24 olarak tespit edilmiştir (Sigorta Bilgi Merkezi: SBM’den Yıl Sonu Değerlendirmesi).

Son olarak aşağıda Tablo 6 ile, 2003-2010 dönemi itibariyle Türk sigorta sektöründe önemli bir payı olan trafik sigortasında, tarife basamak kodu bazında prim üretim tutarları ve Tablo 7 ile de prim üretimindeki artış yüzdeleri gösterilmektedir.

Tablo 6: Türkiye’de 2003-2010 döneminde Trafik Sigortası’nda tarife basamak kodu bazında prim üretimi (bin TL.)

	2003	2004	2005	2006
Tarife Basamak Kodu	Prim Üretimi (bin TL.)	Prim Üretimi (bin TL.)	Prim Üretimi (bin TL.)	Prim Üretimi (bin TL.)
1	531	33.818	90.416	93.788
2	902	62.217	34.618	61.849
3	1.598	8.200	59.979	91.494
4	123.945	294.221	457.167	394.192
5	38.010	68.465	133.333	260.517
6	31.529	40.411	49.188	116.094
7	330.331	393.533	271.288	246.593
TOPLAM	526.846	900.865	1.095.989	1.264.527
	2007	2008	2009	2010
Tarife Basamak Kodu	Prim Üretimi (bin TL.)	Prim Üretimi (bin TL.)	Prim Üretimi (bin TL.)	Prim Üretimi (bin TL.)
1	99.748	66.152	25.271	26.157
2	66.631	75.624	62.526	37.426
3	101.825	102.163	104.166	92.831
4	483.699	539.377	599.589	859.406
5	236.345	329.408	380.069	384.361
6	201.050	195.549	267.204	278.119
7	290.530	393.158	478.448	562.930
TOPLAM	1.479.828	1.701.431	1.917.272	2.241.229

Kaynak: www.traport.org.tr; www.sbm.org.tr

Tablo 7: Türkiye’de 2004-2010 döneminde Trafik Sigortası’nda prim üretimindeki değişim (%)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prim üretimindeki yüzdelerdeki değişim	70,99	21,66	15,38	17,03	14,97	12,69	16,9

Kaynak: www.traport.org.tr; www.sbm.org.tr

Police adedindeki artışa paralel bir artış prim üretiminde de yaşanmıştır. TRAMER’in faaliyete geçmesi ile birlikte, 2004 yılında 2003’e göre prim üretimi

nominal olarak %70,99 oranında artmıştır. Aynı yılda, prim üretimindeki artış reel olarak % 61,69 olmuştur. 2004 - 2010 döneminde ise, ortalama prim üretim tutarı yıllık olarak % 24,23 artış göstermiştir. Aynı dönemde TÜFE enflasyon oranının yıllık artış hızı ise % 8,3 olarak gerçekleşmiştir (Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası: Enflasyon Verileri). Sonuçta; 2004-2010 döneminde trafik sigortası prim tutarları, hem ortalama değer ile hem de yıllar itibariyle, reel olarak artış göstermiştir.

2004 yılındaki yüksek artışta, poliçe sayısındaki artışın yanında trafik sigortası tarifesinin doğru ve adil uygulanması da etkili olmuştur. Özellikle 2004 yılında 2003'e göre; birinci basamaktaki prim üretim tutarının 63,68 kat, ikinci basamaktaki tutarın 68,97 kat ve üçüncü basamaktaki üretimin 5,13 kat artması, yüksek bir prim üretimi artışına katkıda bulunmuştur.

6. SONUÇ

Türk sigorta sektörü gelişmiş ülkeler düzeyinde değildir. Bu konuda, ekonomik ve toplumsal anlamda birçok neden sayılmaktadır. En önemli nedenleri olarak, toplumun geneline sigorta bilincinin yayılmaması ve bazı sigorta branşlarında yanlış ve suistimale dayanan denetimden yoksun bir altyapının bulunması gösterilebilmektedir. Teknolojik bir altyapıyla kurulan TRAMER, Türk sigorta sektöründe bu boşluğu doldurmaya aday ilk proje olarak gösterilmektedir. Sağlıklı bir izleme ve güvenilir bir denetim sistemi ile TRAMER projesi, 2004 yılından günümüze özellikle trafik sigortası branşındaki aksaklıkları gidermede başarılı olmuştur. TRAMER' in faaliyete geçtiği yılda trafik sigortası poliçe sayısındaki artış % 22,34 olurken, 2004-2010 döneminde ise yıllık ortalama artış hızı % 10,18 olarak gerçekleşmiştir. Aynı şekilde prim üretim tutarlarında, projenin başladığı ilk yıl % 70,99 artış gerçekleşirken, 2004-2010 döneminde yıllık ortalama artış hızı % 24,23 olmuştur. Son olarak TRAMER' in somut etkisi, trafik sigortası tarifesindeki adil dağılımlarda kendini göstermektedir. 2004 yılından 2008 Dünya Krizi'ne kadar olan dönemde özellikle; birinci, ikinci ve üçüncü basamaktaki ciddi yükselişler ile nispeten yedinci basamaktaki düşüş, riske göre fiyatlama politikasının uygulanması yolunda önemli bir adımdır. Başarının devamı için, krizden sonraki dönemde tarifedeki bozulmanın izleyen yıllarda düzelmesi gerekmektedir.

TRAMER bu başarısını, 2007 yılında beşincisi düzenlenen e-TR ödülleri arasında ikincilik ödülünü kazanarak da göstermiştir. Bu ödül, Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü' ne, www.tramer.org.tr internet adresi ile verilmiştir.

Türk sigorta sektörünün ilerleyen yıllarda uluslararası karşılaştırmalarda ilk sıralarda yer alabilmesi için, bilgi teknolojilerinden daha yoğun bir şekilde faydalanması gerekmektedir. Özellikle poliçe fiyatlandırması konusunda daha sağlam istatistik ve daha doğru tahminlere ulaşılmalıdır. Ayrıca sektör genelinde, “müşteriye özel” hizmet sağlamaya imkân veren Müşteri İlişkileri Yönetimi (CRM) teknolojisinin kullanımı artmalı ve bu yolla talebin canlandırılmaya çalışılması gerekmektedir. Yoğun rekabete maruz kalan Türk sigorta piyasasında; bilgi teknolojilerini müşteri odaklı kullanabilecek yetkin personeli olan şirketlerin, ilerleyen dönemde başarılı olacağı görünmektedir.

KAYNAKÇA

Activeline Bankacılık, Finans, İnsan Kaynakları ve Teknoloji Gazetesi. *Türk Sigortacılık Sektörünün Temel Sorunları Araştırması*. Haziran 2000. [Erişim Tarihi:17.08.2011], http://www.makalem.com/Search/ArticleDetails.asp?nARTICLE_id=629

Dolfsma, Wilfred.”*Knowledge, The Knowledge Economy and Welfare Theory*”, in: *Understanding The Dynamics of a Knowledge Economy*, (Ed: Wilfred Dolfsma, Luc Soete), Edward Elgar Publishing Limited, Northampton, USA, 2006. ss.200-221.

Kudyba, Stephan & Diwan, Romesh K. *Information Technology, Corporate Productivity, and the New Economy*. Greenwood Publishing Group, United States of America, 2002.

Milliyet Gazetesi. *Dünyanın En Büyük Şirketi JP Morgan*. [Erişim Tarihi: 17.08.2011], <http://ekonomi.milliyet.com.tr/dunyanin-en-buyuk-sirketi-jp-morgan/ekonomi/ekonomidetay/21.04.2011/1380677/default.htm>

Sigorta Bilgi Merkezi. *Amaçlar ve Görevler*. [Erişim Tarihi:25.05.2011], <http://www.sbm.org.tr/index.php?page=about2>

Sigorta Bilgi Merkezi. *SBM'den Yıl Sonu Değerlendirmesi, 2010*. [Erişim Tarihi: 12.08.2011], <http://www.sbm.org.tr/index.php?page=yilsonudegerlendirme>

Tarım Sigortaları Havuzu. *Kurum Hakkında*. [Erişim Tarihi:25.05.2011] http://www.tarsim.org.tr/page.php?act=viewPage&name=kurum_hakkında

Toffler, Alvin. *Powershift: Knowledge, Wealth, and Violence at the Edge of the 21st Century*. Bantam Books, New York, 1991.

Togati, Teodoro D.” *The Neo-Modern Perspective and the Building of Scenarios*”, in: *The New Economy and Macroeconomic Stability*, (Ed: Teodoro Dario Togati), Routledge Taylor & Francis Group, Abingdon, 2006. ss.245-252.

Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi. *Misyon Vizyon*. [Erişim Tarihi:25.05.2011] <http://www.tramer.org.tr/misyonumuz.php>

Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi. *Yazı Dizileri: TRAMER'den*. [Erişim Tarihi: 12.08.2011], http://www.traport.org.tr/yd_tramerden.php?yID=21

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası. *Enflasyon Verileri* [Erişim Tarihi: 17.08.2011], <http://www.tcmb.gov.tr/>

Türkiye İstatistik Kurumu. *İstatistiklerle Türkiye 2010*. [Erişim Tarihi: 16.08.2011], http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/pgp_ess/0_DOCS/tr/Turkey_in_statisti cs.pdf

Türkiye İstatistik Kurumu. *Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 2009*. [Erişim Tarihi: 12.08.2011], http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT_ID=15&KITAP_ID=72

Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosu. *Tarife-Talimat*. [Erişim Tarihi:26.05.2011], <http://www.tmtb.org.tr/sayfa.aspx?pid=8&id=15>

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği. *Türkiye’de Sigortacılık*. [Erişim Tarihi:21.05.2011], <http://www.tsrbsb.org.tr/sayfa/turkiyede-sigortacilik>

Üst, Mehmet.”*Tramer*”, Reasürör Milli Reasürans T.A.Ş., Sayı: 63, Ocak 2007, 4-15.