

Türkiye Ticaret Verimliliği Değerlendirmesi

Dijital Ekonomi Devrinde Yol Haritası





Telif Hakkı 2015 - Global Coalition for Efficient Logistics – Tüm hakları saklıdır.
Bu yayın veya bu yayının bir kısmı, telif hakkı sahibinin açık bir yazılı izni olmaksızın hiçbir şekilde çoğaltılamaz veya kullanılamaz.

Türkiye TVD

Tüm insanlığın refahı için, dünya toplumunun güçlü yanlarını birbirine bağlıyoruz

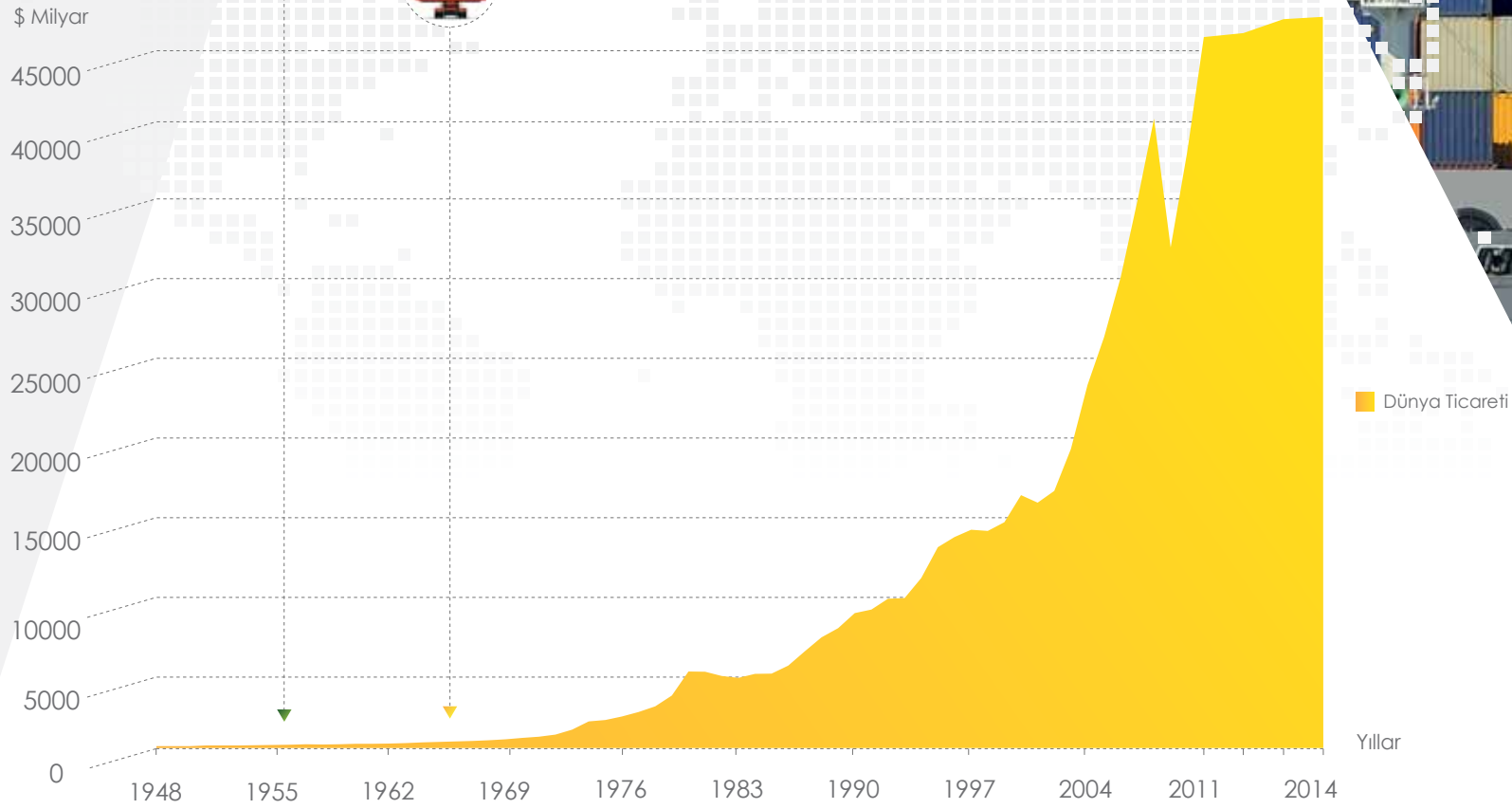
Dünya Ticaret Hacmi, 1948 - 2014

1966

1956 Deniz Nakliyesinde Konteynerlerin Doğuşu



Deniz Konteynerlerinin Küresel Standart olarak Yükselişi



Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü, DTÖ İstatistik Veri Tabanı, Uluslararası Ticarette Zaman Serileri; <http://stat.wto.org>.
Toplam Dünya Ticareti, Dünya Mal Ticareti ve Dünya Hizmet Ticareti çerçevesinde yapılan ihracat ve ithalatların toplamıdır



Eşbaşkanın Önsözü

Mevcut ekonomik huzursuzluk ve belirsiz gelecek ortamında, Türkiye geleneksel çözümlerin ötesine bakarak, hem 21. yüzyılın sunduğu araçları kullanmalı hem de tarihten ders çıkarmalıdır.

Geçtiğimiz 60 yıl içerisinde, ticarete konteyner taşımacılığına geçilmesiyle birlikte artan verimlilik, lojistik maliyetlerinin düşmesinde ve rekabet gücünün artmasında büyük rol oynamış ve böylece küresel ticareti güçlendirerek ekonomik büyümeyi harekete geçirmiştir.

Kargo konteynerleri, diğer faydalarının yanı sıra, hem ticari malları çalınma ve hasarlara karşı daha güvenli hale getirmiş hem de yükleme maliyetlerini ton başına 5,86 Dolardan 0,16 Dolara düşürmüştür. Bugün, Dijital Ekonomi sayesinde bunu yeniden başarabiliriz. Avrupa'nın yıllık ticaret harcamalarını 479 milyar Dolar, Türkiye'nin ticaret harcamalarını 16,3 milyar Dolar azaltabiliriz¹. Bunlar, Türkiye'de ticaret hacminin 36 milyar Dolar artması ve 2,39 milyon yeni iş yaratılması, Avrupa'da ticaretin artırılması ve istihdam yaratılmasına yönelik sağlam bir temel oluşturmanın sadece ilk adımlarıdır. Bu girişim, Türkiye'nin sanayiye dayalı ekonomisinin rekabet gücünü arttırıp bölge ve dünya ile kurduğu ticari ilişkileri genişleterek ekonomisini çeşitlendirmesi için strateji ve vizyonunu geliştirecektir.

Sürdürülebilir ekonomik büyüme programı çerçevesinde, küresel ekonomiye yön veren aktörler nereden başlanacağını veya neye mal olabileceğini daha tam olarak kestirmeden, Dijital Ekonomi'ye giden yolda 21. yüzyılın sunduğu teknolojik araçlardan yararlanmaya başlamışlardır. Bu kapsamda, asıl hedefin Dijital Ekonomi'yi sadece kendisi için yeniden yaratmak değil, küresel ekonominin sağlığına yeniden kavuşmasını sağlamak olduğunu anlamalıyız. Dünya genelinde uzmanlar, küresel ticaretin sürdürülebilir ekonomik büyüme için önemli bir etken olduğu konusunda hemfikirler. Bu nedenle, küresel ekonominin gelişimine yardımcı olmak için işe ticaretten başlamanız gerekmektedir.

Ticaret birbirini etkileyen dört sacayağı üzerinde durur: Alışveriş, Finans, Sigorta ve Lojistik. Lojistik, parçalanmış bir yapıya sahip olması ve verimsizliği nedeniyle bu sektörler arasında açık ara en zayıf halka konumundadır, ancak aynı zamanda dünyamızı birbirine bağlayan hayati derecede önemli bir ortak paydadır. Diğer üç sektöre güç verecek sağlam bir platform oluşturarak önce küresel lojistik faaliyetleri destekleyerek işe başlamalıyız. Bu dört sacayağı, birlikte gerçek bir Dijital Ekonomi'nin temelini oluşturur. Bu nedenle, diğer üç sacayağını güçlendirmek için işe lojistikte verimliliği artırmakla başlamalı ve gereken verimlilik düzeyini belirlemeliyiz.

Sistemleri "Türünün En İyisi" ölçütü ile, yani belirli bir alanda faaliyet gösteren en başarılı işletmeye ait uygulamalarla değerlendirmek bugünlerde sık karşılaştığımız bir yöntemdir. Bu yöntem yararlı olmakla birlikte, "Türünün En İyisi" ölçütünün bile lojistik sektörünü parçalanmışlıktan kurtarma veya ticareti en verimli hale getirme konusunda başarılı olamadığı bir gerçektir. İnovasyon yoluyla verimliliğin artırılması, öncelikle geleneksel kalıpların dışına çıkarak günümüzün teknolojik imkanlarına göre yeni standartlar geliştirmemizi gerektirmektedir.

Başka bir deyişle, içinde bulunduğumuz dijital çağda, arzu edilen küresel ticarete verimliliğe ulaşmak için gereken teknoloji elimizdedir. 21. Yüzyılda sistemlerin verimliliğini doğru bir şekilde değerlendirebilmek için, bu sistemleri karşılaştırırken "Türünün En İyisi" ile kıyaslama yöntemine göre değil, bugün teknolojinin sunduğu çözümlere göre yapmamız gerekir.

Dünya Bankası Grubu, APEC ve BM gibi kuruluşlar istenen küresel ticarete verimliliğe ulaşmak için şu unsurların her birine teknolojiyi uygulayarak sürdürülmekte olan ekonomik büyümeyi desteklemenin önemini kabul etmişlerdir: Entegrasyon, Süreçler, E-Belge, Takip ve Görünürlük, Yetkinlik ve Kargo Güvenliği. Ancak, bu unsurlar hiçbir zaman nicel hale getirilmemiş veya birbiriyle ilişkili gruplar olarak bir araya getirilmemiştir. Bu unsurlar ilk kez



"İnovasyon yoluyla verimliliğin artırılması, önce geleneksel kalıpların dışına çıkmamızı ve günümüz teknolojisine dayalı yeni standartlar oluşturmamızı gerektirmektedir."

— Global Coalition for Efficient Logistics (GCEL)

bir araya getirilmiş ve 21. Yüzyıl Altı Unsurlu Ticaret Verimliliği Göstergeleri'nin (21-6-EETI) esasını temsil etmektedir. 21-6-EETI, bu unsurların her birinde mevcut performansı, teknolojinin sunduğu performans ölçütüne göre değerlendirerek "Türünün En İyisi" ile kıyaslama ölçütüyle ilgili kısıtlamaları aşmaktadır. Bu unsurlar ilk kez bir araya getirilmiş ve 21. Yüzyıl Altı Unsurlu Ticaret Verimliliği Göstergeleri'nin ana esasını temsil etmektedir. 21-6-EETI, bu unsurların her birinde mevcut performansı, teknolojinin sunduğu performans ölçütüne göre değerlendirerek "Türünün En İyisi" ile kıyaslama ölçütüyle ilgili kısıtlamaları aşmaktadır.

Bu rapor, söz konusu altı unsurun performans düzeyini arttırmak ve böylece küresel ticaret verimliliğinde arzu edilen hedeflere ulaşmak için gereken adımları ve faydalanılabilecek teknoloji araçlarını tanımlamaktadır. Muazzam verimlilik düzeyleri ve on yıllar süren küresel ekonomik büyümeyi içinde kapalı kaldığı çelik kutudan çıkaran anlayış da dünyanın ihtiyaç duyduğu yenilik anlayışıdır.

Son olarak, bu belge son kullanıcı için hiçbir maliyet olmaksızın Dijital Ekonomiye gerçekleştirme ve dünya genelinde refahı yeniden tesis etme yolunda atılan ilk somut adımdır. Bu rapor bugün bulunduğumuz yeri ve hangi hedefe ulaşmamız gerektiği ile o hedefe nasıl varacağımızı göstermektedir. Türkiye'nin ticaret verimliliği ile ilgili sıkıntılarını teşhis edip bunlara göre hareket edip 21-6-EETI standartları doğrultusunda Dijital Ekonomiden yararlanarak, sürdürülebilir bir ekonomik büyüme için sağlam bir temel oluşturacak, böylece Türkiye'nin bölgesinde ve dünyada yeni bir refah dönemi için temel ölçüt olmasını sağlayacağız.

— The Global Coalition for Efficient Logistics, Ağustos 2015

Kaptan Samuel Salloum

Eş Başkan

1. Ticari maliyet tasarrufları, şu kriterlere göre hesaplanır:

- 2012 Dünya Bankası - IBRD-IDA Verileri ve 2012 CIA Bölge Olgusal Gerçekler Kitabı, ülke ticaret değerleri
- 2012 Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (LPI) ülke sıralaması
- LPI sıralamasına dayalı, malın teslimine kadar ortaya çıkan güncel İthalat ve İhracat Masrafları (LIEC)
- Ticaret verimliliğini maksimum düzeye çıkaran kilit unsurlara günümüzün teknolojisini uygulamak yoluyla (bkz 21-6-EETI), ticaret ile ilgili maliyetlerin optimal düzeye getirilmesine hizmet eden Dünya Bankası, UNCTAD, APEC ve DTÖ tarafından yapılan çalışmalar
- Dijital ekonomi araçlarının eksiksiz benimsenmesi ve kullanılması sonucunda işletme olarak mükemmel operasyonu yakalayan kurumlar sayesinde elde edilen ülke tasarrufları



İçindekiler

Teşekkür	9
Özet	11
Ticaret Verimliliği Değerlendirmesi'nin Esası	19
Bulgular ve Tavsiyeler	
Giriş	25
Entegrasyon	27
Süreçler	39
E-Belge	49
Takip ve Görünürlük	57
Yetkinlik	67
Kargo Güvenliği	73
Ortak Taahhütümüz	81
GCEL Hakkında	83



GCEL olarak, Türkiye Ticarete Verimlilik Değerlendirmesi'ne katılımlarından dolayı aşağıda adı geçen kuruluşlara teşekkürü bir borç biliriz:

EKONOMİ BAKANLIĞI

Araştırma metodolojisi, araştırma süreç analizi ve nihai rapor incelemesi.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

Araştırma metodolojisi, araştırma süreç analizi ve nihai rapor incelemesi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Araştırma metodolojisi, araştırma süreç analizi ve nihai rapor incelemesi.

TÜRK SANAYİCİLERİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ (TÜSİAD)

Araştırma metodolojisinin incelenmesi, görüşmelerin programlanmasında doğrudan destek vermeleri ve nihai raporun yanı sıra araştırma süreç analizini değerlendirmesi.

BOĞAZİÇİ ÜNİVERSİTESİ ULUSLARARASI TİCARET BÖLÜMÜ

Nihai rapor incelemesi

NIELSEN

Anket görüşmelerini yapmaları, araştırma analizi ve nihai raporu incelemeleri.

Türkiye Ticarete Verimlilik Değerlendirme Anketine gönüllü olarak katılan, zaman ayıran, kafa yoran ve cevaplar veren tüm firma, kurum ve kuruluşlara teşekkürü borç biliriz.

*Teşekkür
Ederiz*



Yönetici Özeti

Devletler ve dünyanın önde gelen uluslararası kuruluşları, ticarette verimlilik artışının halkların refahı için ne denli önemli olduğunu farkındadır. Küresel ticarette ortaya çıkan verimsizlikler, tükettiğimiz yiyecek ve kıyafet fiyatlarından yaşadığımız konutların yapı malzemelerinin fiyatlarına kadar pahalılaşmaya etki etmekte ve tüm dünyadaki insanların refahını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle, ticarette verimlilik ve güvenlik artışıyla elde edilecek kazanımlar hepimizi ilgilendirmektedir.

Ticaret, birbirine bağlı dört sacayağı üzerine oturur: Alışveriş, Finans, Sigorta ve Lojistik. Bu dört ekonomik saha içerisinde en zayıf halka lojistikdir. Fakat lojistik, aynı zamanda, dünya ticaretinin ortak paydasıdır. Ticarette verimlilik artışlarına bağlı olarak dünyada yeni bir dönem başlatacak ve diğer üç sektörü de güçlendirecek sağlam temel, küresel lojistik sahasında maksimum verimlilik düzeyine ulaşılmasıyla atılacaktır. Herkese açık bir dijital lojistik platform oluşturarak, Dijital Ekonomi'ye güç veren dijital ticaret, dijital finans ve dijital sigortayı geliştireceğiz.

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığı, lojistik sektörünü daha verimli ve güvenli hale getirirken ton başına yükleme maliyetini 5,86 dolardan 0,16 dolara düşürerek sevkiyat maliyetini de önemli ölçüde azaltmıştır. Günümüzde, dijital teknolojileri devreye sokarak Türkiye yıllık ticaret giderlerinde 16,3 milyar dolarlık bir tasarruf sağlayabilir, ticaret ve istihdam artışları sağlayabilir. Ticarette verimliliği maksimum düzeye çıkartacak dijital teknolojilerden gereği kadar yararlanmak için atılacak ilk adım, Türkiye'deki mevcut verimlilik düzeyini tespit etmektir.

Modern dijital teknolojilerden hangi ölçüde yarar sağlandığını belirlerken, yapılacak verimlilik ölçümleri sadece türünün en iyisi sayılan örnekler bakılarak yapılmamalıdır. Aslında, 21. yüzyılda ticarette verimlilik artışlarıyla ilgili ihtiyaçlara cevap verecek yeni bir standart şarttır. Bu standardın özünde, mevcut dijital teknolojilerin getirdiği ve şu 6 önemli sahaya uygulanabilen yeni olanaklar vardır:

Entegrasyon, Süreçler, E-Belge, Takip ve Görünürlük, Yetkinlik ve Kargo Güvenliği. Bu alanlar; Dünya Bankası, UNCTAD ve APEC gibi dünyaca ünlü kuruluşlar tarafından ticaret verimliliğinin sağlanması ve 21. Yüzyıl Altı Unsurlu Ticaret Verimliliği Göstergeleri (21-6-ETEI) standardına temel oluşturması bakımından önemli sahalar olarak ayrı ayrı kabul görmektedir.

Ticaret Verimliliği Değerlendirmesi (TVD), ticareti doğası gereği yatay bir süreç olarak kabul eder ve verimliliği, ticaret kanallarının her segmentinde sevkiyat akışının hareket edebilme yeteneğine göre ölçer. Bu sebeple, çeşitli ticaret kollarında faaliyet gösteren küçük-orta-büyük ölçek işletmelerden katılımcılar örnek olarak seçilmiş ve ilgili sevkiyat süreçleri hakkında kapsamlı bilgiler toplanmıştır. (TVD), tüm sevkiyat hattını kapsamı içine alarak her bir bölge ve küme için güçlü ve zayıf yanları ortaya çıkarmaktadır. Küresel uzmanlar, bu analizin ticarette verimlilik değerlendirmelerinde yeni bir standart getirdiği üzerinde bir anlaşmaya varmıştır. Şöyle ki:

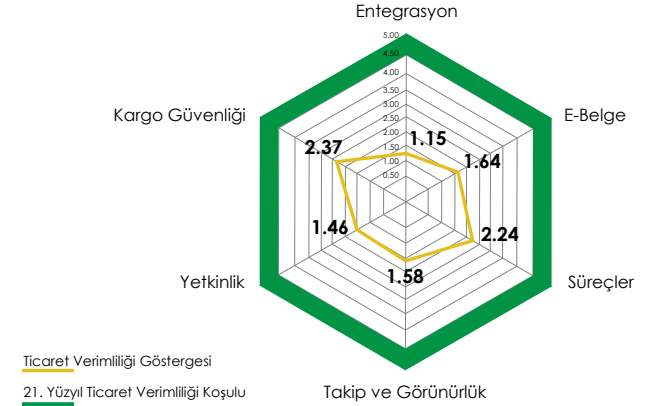
- ▶ **ÖLÇEK/KAPSAM** - Ticaret Verimliliği Değerlendirmesi (TVD), ticaret akışı içerisinde yer alan gümrük, lojistik hizmet sağlayıcıları, göndericiler, finansörler ve sigortacılar dahil olmak üzere tüm kamu ve özel katılımcıları kapsamaktadır.
- ▶ **KATILIMCI PORTFÖYÜ** - Anket çalışmasında küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelerden seçilen katılımcıların yanı sıra lojistik süreçlerin tamamına katılan ve kamu sektöründen seçilen katılımcılar da hedeflenmiştir.
- ▶ **COĞRAFİ KAPSAM** - Anket çalışması, ülkenin tüm önemli ticaret sahalarından seçilen katılımcıların iştirakiyle gerçekleştirilmiştir.
- ▶ **ÖRNEK BÜYÜKLÜĞÜ** - Araştırma, mevcut dünya standardının yaklaşık on katı fazla katılımcı ile tüm ülke sathında gerçekleştirilmiştir.
- ▶ **DOĞRUDAN ÖRNEKLEME** - Anket çalışması, elektronik veya otomatik araçlardan ziyade yüz yüze görüşülerek son derece eğitilmiş uzmanlar tarafından gerçekleştirilmiştir.
- ▶ **ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ** - Araştırma konusunun daha kolay algılanması ve cevapların daha doğru alınabilmesi için sorularda resimlere yer verilmiştir.

- **KALİTE KONTROL** - Anket çalışmasında, doğruluğunun teyit edilmesi amacıyla veriler hem dünya standardında bir incelemeden hem de kapsamlı bir çapraz kalite kontrolünden geçirilmiş, ankete katılanların %50'den fazlası ile tekrar iletişim kurulmuştur.

Ulusal tek pencere sistemi ve BILGE'yi geliştirip uygulamaya koyarak ticaret verimliliğine öncülük etme anlamında Türkiye'deki gümrük sektörünün oynadığı önemli rolün de başlangıçta hakkını vermek gerekir. BILGE, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından geliştirilmiş olan ve gümrük işlemlerinin elektronik olarak yapılmasını sağlayan bir sistemdir. Tek pencere sistemi, entegre bir yönetim sistemiyle ayrı kurumlar tarafından gerçekleştirilen liman işlemleri, gümrük işlemleri, teknik kontroller ve ruhsatlandırma gibi sınır kontrol prosedürlerinin koordine edilmesini amaçlamaktadır. Tek pencere sistemiyle ithalat veya ihracat faaliyetleri için gerekli olan tüm evrak ve bilgiler, EVD (Elektronik Veri Değişimi) veya İnternet aracılığıyla ticaretle uğraşan kişilerden tek bir uygulama noktasına iletilmektedir. Tek pencere sistemi çerçevesinde ithalatçılar ve ihracatçılar, gümrükten daha hızlı bir şekilde mal çekmekte ve gümrük masraflarını azaltmaktadırlar. Bu girişimin amacı, Türkiye'nin dijital ticaret imkanlarını geliştirmek ve ticaret verimliliğine yönelik olarak teknolojinin önemi konusunda aynı yönde hareket etmeleri için Türkiye'deki diğer 18 kümenin tamamına bir kaynak sunmaktır.

Ancak, bu kümelerin karşılaştığı ana sorun **Türkiye'deki tüm ticaretin %72,88'i ve KOBİ'lerin de %73,15'i hem manuel olarak işletilmekte hem de yatay sistemlere sahip bulunmamaktadır.** Yatay sistemlere sahip olmayan şirketlerin sayısının yüksek olması hem Türkiye'de hem de ticari ortaklarında entegrasyonu geciktirmekte, dolayısıyla Türkiye'nin kendi potansiyelini en üst seviyeye çıkarması için gereken ticaret verimliliğine ulaşmasına ve Türk vatandaşlarının ekonomik beklentilerinin gerçekleşmesine mani olmaktadır.

Anket sonuçlarına göre, Türkiye'nin 21-6- ETEI ile ilgili olarak bugün nerede bulunduğu aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir. Ticaretin potansiyelini tam anlamıyla gerçekleştirebilmesi için, altı saha da maksimum verimlilik düzeyinde çalışmalıdır. 21-6-ETEI çizelgesinde belirtildiği üzere, Türkiye'deki altı sahanın tamamında maksimum düzeye çıkma potansiyeli vardır. Her bir saha ile ilgili değerler, 0 ile 5 arasında bir ölçek ile sunulmuş olup, 5 en uygun ortamda en üst düzey performans gösterildiği anlamına gelmektedir. Her bir alan ile ilgili en üst düzey performans ölçülerine, bu analiz içerisinde detaylı olarak yer verilmiştir.



Türkiye, uygun bir ticaret ortamı oluşturmak için çok çaba sarf etmekle birlikte gerçek potansiyelini gerçekleştirmek için önemli sayılabilecek olanaklara da sahiptir:

- 21-6-ETEI standardına göre Türkiye'nin entegrasyon puanı 1,15'dir, bu şunu göstermektedir: Türkiye'nin 19 ticari kümede entegrasyon puanlarının artırılması halinde bir yandan Türkiye'nin ticaret ortakları arasındaki işbirliğinin artacağını gösterir. Diğer yandan Türkiye'de KOBİ'lerin hem ulusal hem de uluslararası pazarda rekabet gücünü artırır.
- Süreçler puanı 2,24'dür, ki bu şunu gösterir: Daha önceki ülkelerde şimdiye kadar yapılan sevkiyatta verimlilik değerlendirme anket sonuçlarına göre nispeten daha iyidir. Türkiye'nin sevkiyat süreçlerinde teknolojiyi devreye sokarak daha verimli süreçlerle çalışması teslimatlardaki gereksiz gecikmelerin en aza indirilmesine, giriş noktalarında bekleme sürelerinin kısaltılmasına ve aşırı ihracat-ithalat maliyetlerinin düşürülmesine olumlu katkıda bulunacaktır.
- E-Belge puanı 1,64'dür. Bu, sevki edilen mallara ait verilerin sevkiyat sürecine katılan taraflar arasında elektronik olarak daha fazla iletililebileceğini göstermektedir. Elektronik belge kullanımını artırarak ticarete katılan taraflar tüm ticari faaliyetlerinde daha az elle veri girişi yapacak, daha az tuşa basacaklar ve daha az hata yapacaklar, ayrıca daha az eksik veya kayıp belge ile karşılaşacaklardır. Bu sevkiyattaki gecikmeleri kısaltacak ve gümrükten mal çekme sürecini hızlandıracaktır.
- Türkiye'nin Takip ve Görünürlük puanı 1,58'dir. Bu, kargonun yerine ve seyrine ait gerçek zamanlı (güncel) bilgi seviyesini yansıtmaktadır. Türkiye'deki sevkiyat sürecinde kargoların

daha fazla görünürlük kazanmasıyla planlama imkanları genişleyecek, teslimatların öngörülebilirliği artacak, operasyon maliyetleri azalacak ve stok seviyeleri düşecektir.

- ▶ Türkiye'nin Yetkinlik puanı 1,46'dır. Bu, personelin bireysel mesleki performansları iyileştirilerek kazanımlar elde edilebileceğini göstermektedir. Yeni dijital araçlara, eğitime ve sözleşmede yazılı vaatlere göre ticari faaliyette gösterilen performansların yakından dinamik bir şekilde takip edilebilmesine bağlı olarak, Türk ticareti ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet gücünü arttırabilir.
- ▶ Türkiye'de Kargo Güvenlik puanı 2,37'dir. Bu, ülke sınırlarını ve mal akışını güvence altına alan etkili uygulamalarıyla Türk Gümrüklerinin lider rolünü iyi bir şekilde yansıtmaktadır. Daha iyi kargo görünürlüğü sayesinde bir noktadan dünyaya entegrasyon yoluyla Türkiye ticaretinin verimliliğini daha da artacak, güvenlik süreçleri desteklenecek ve Serbest Ticaret Anlaşmaları çerçevesindeki hedefler gerçekleştirilecektir.

Tüm ekonomik sahalarda verimlilik yükselişi sağlanırken sayısal puanlar 4,5'den 5,0'e doğru artmaktadır. Buna karşılık, ithalat-ihracatta son teslim alma maliyetleri de mevcut %9'luk orandan ideal olan % 6'luk orana düşmekte ve tasarruf sağlanmaktadır. Performansın bu düzeyde olması, Türkiye'nin yılda yaklaşık 16,3 milyar Dolar tasarruf yapmasını, Türkiye'de ticareti 36 milyar Dolar attirabilecek araçların geliştirilmesini ve Türk halkı için 2,39 milyon istihdam yaratılmasını sağlayacaktır. Ayrıca, Türkiye'nin mevcut fiziksel lojistik altyapısı ile ilgili kapasite kullanımının en üst düzeye çıkarılmasına yardımcı olurken ulusal ve uluslararası fiziksel altyapı yatırımlarının yapılmasını ve öncelikli hale getirilmesini sağlayacak gerçek zamanlı bir ticaret gösterge tablosu sunabilmekteyiz.

Bu da Türkiye'nin orta vadeli mali planlarıyla ve kamu yatırımlarına yönelik katkılarının en üst düzeye çıkarılması, özel sektör yatırımlarının desteklenmesi ve Türk insanının istihdamının artırılmasına yönelik 62. hükümet programıyla örtüşmektedir. Türkiye, tek pencere sistemi ve BILGE portalını uygulamaya koyarak ticaret verimliliğinde yenilikçi bir rol üstlenirken ticaret sektörü de, Dijital Ekonomiye yönelik yeni girişimlere öncülük edilmesi ve Türkiye'deki KOBİ'lerin hem bölge hem de dünya genelinde entegre olabilmesi için bu girişimlerden faydalanılması konusunda duyduğu ilgiyi dile getirmiştir. Hatta ankete katılanların % 91,90'ı, Dijital Ekonominin önemine değinmiştir ve bu oran, diğer G20 ülkelerinde bugüne kadar yapılan benzer çalışmaların sonuçlarından yüksektir.

Türkiye'de işletmeler, aşağıdaki konularda imkanlarını genişletecek bir Dijital Platform istemektedir:

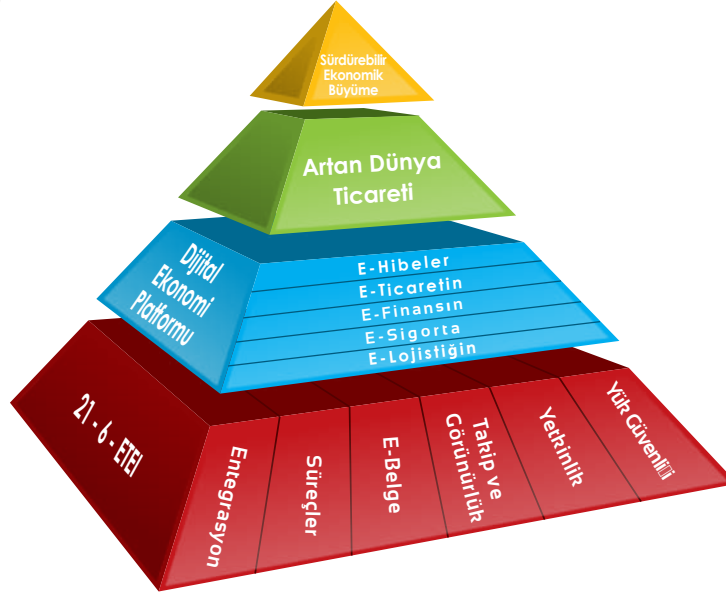
- ▶ Ürünlerinin ulusal ve uluslararası piyasalara sunulması;
- ▶ Ürünlerini talep eden nitelikli alıcıların doğrudan hedef olarak saptanması;
- ▶ Potansiyel alıcıların karar verme süreçlerini basitleştirip, satış döngüsünün hızlandırılması;
- ▶ Ticaret finansmanının hızlandırılması, basitleştirilmesi;
- ▶ Ticaret sigorta primlerinin azaltılması, sigorta kapsamının genişletilmesi;
- ▶ Küresel ticaret kanallarına kolayca entegre olabilmesi;
- ▶ Mal ve hizmetlerini, potansiyel müşterilerin tercih ettiği dillerde sunabilmesi.

Türk KOBİ'lerinin Dijital Platform talebi, dünyaki diğer kobilerin talepleriyle de örtüşmektedir. Üyeleri aracılığıyla Dünya KOBİ'lerinin % 60'ından fazlasının finansal ihtiyaçlarını karşılayan Asya ve Pasifik Kalkınma Finans Kuruluşları Birliği (ADFIAP) ve Dünya Kalkınma Finans Kuruluşları Federasyonu (WFDFl) eski Sekreteri tarafından da, mevcut verimsiz ortam içinde yapılan düzenli günlük işlemlerde böyle bir platformun talep edildiği ifade edilmiştir.

Türkiye'de Dijital Ekonomi

Bu raporda daha sonra detaylı olarak değinilecek 21-6-ETEL standardı ile ilgili altı ticaret sahası başta olmak üzere, Türkiye'de ticarete verimlilik değerlendirme anketi sonuçlarına kısaca değinilmiştir. Ancak, gereken Dijital Ekonominin oluşturulabilmesi için, önce ticaretin dört sacayağının güçlendirilmesi esastır. Bu da ancak: İdeal şekilde faaliyet gösteren E-Ticaret, E-Finans, E-Sigorta ve E-Lojistik sahalarından oluşan eksiksiz bir dijital ticaret ortamının var olmasıyla mümkün olabilir. Bir sonraki sayfada yer alan çizelgede gösterildiği gibi, ticarete verimliliğin altı önemli unsuru (Entegrasyon, Süreçler, E-Belge, Takip ve Görünürlük, Yetkinlik ve Kargo Güvenliği), entegre E-Lojistik platformu ve dolayısıyla diğer üç ekonomik sacayağı için gerekli unsurlardır. Bu altı alanda en üst düzeyde performans gösterilmesi dört sacayağını güçlendirmek için gereklidir, böylece verimlilik artışları ve maliyet düşüşleri büyümeyi tetikleyecek, gelecek nesiller için ekonomik bir refah ortamı yaratılacaktır.

Aşağıdaki bölümde, 21. Yüzyıl Standartları ve dört sacayağı konusunda Türkiye'nin bugün nerede olduğu ile ilgili kısa bir açıklama yapılmıştır.



21. Yüzyıl Dijital Ekonomi Ortamı

21. Yüzyıl Dijital Ekonomi ortamı, satıcılar ile hedef alıcı kitleyi etkili bir şekilde bir araya getirebilen, mal ve hizmet tekliflerinin küresel çapta entegrasyonunu sağlayabilen bir ekosistemdir. Bu ortamın temelinde, bugünlerde moda olan “doğruluğu onaylanmamış” incelemelerden ziyade dünya genelindeki ticaret faaliyetlerinin normal akışı içerisinde toplanan ve sürekli güncellenen “doğruluğu onaylanmış” gerçek zamanlı bilgiler yer almaktadır. Aşağıdaki bölümde, her bir sacayağıyla ilgili standartlara ait kısa bir tanım ve sonrasında mevcut şartlar ile ilgili bir açıklama yer almaktadır.

Türkiye’de E-Ticaretin Geleceği

Yukarıda açıklanan ekosistemin temel faydası, dinamik puanlama düzeyini uygulamaya koyacak rasyonel bir e-ticaret ölçütü oluşturmaktır. Bu puanlama düzeyinin oluşturulmasındaki amaç:

- ▶ Satıcıların, küresel normlara uygun mal ve hizmet kalitesi sunması.
- ▶ Mal ve hizmet finansmanının basitleştirilmesi, hızlandırılması.
- ▶ Sigorta primlerinin minimum düzeye indirilmesi, sigorta kapsamının maksimum düzeye çekilmesi.
- ▶ Satıcıların, alıcı tedarik zincirine hızlı bir şekilde entegrasyonu.
- ▶ Satıcıdan alıcıya endüstriyel lojistik kanalların güvenilirliğinin sağlanması.

Yukarıdaki rasyonel bilgilerin tamamı, alıcının mal veya hizmet satın alırken küresel bir değerlendirme yapması ve böylece arzu edilen mal ve hizmetlerin satışa dönüşme oranlarının maksimum düzeye çıkması halinde geçerlidir.

Bugün için böyle bir e-ticaret ortamı bulunmamaktadır, ancak bu konu, Türkiye’nin ve dünyanın ulaşmaya çalıştığı bir ideal olarak gündemdeki yerini korumaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere Türkiye’deki işletmelerin % 91,90’ı, yukarıda belirtilen e-ticaret ortamına kavuşmayı arzu etmektedir.

Türkiye’de E-Finansın Geleceği

Yukarıda açıklanan eko sistemin temel faydası, dinamik puanlama düzeyini uygulamaya koyacak rasyonel bir e-ticaret ölçütünü oluşturmaktır. Bu puanlama düzeyinin oluşturulmasındaki amaç:

- ▶ Ticaret Finansmanı Riskinin Azaltılması - Kredi kullananların geçmişteki ve gelecekteki küresel ticari finansman davranışlarını dikkate alarak sigorta şirketlerinin riskinin asgari düzeye indirilmesi.
- ▶ İşlem Riskinin Minimuma İndirilmesi - Kredi kullandıran tarafın, kredi kullanan tarafın ön-onaylı mal ve hizmet satıcılarının fon işlemlerini doğrudan elektronik olarak yönetebilme olanağının en üst düzeye çıkarılması.
- ▶ Varlık Geri Kazanımı Riski - Mal değer kayıplarının en aza indirilmesi için rut değiştirme veya nakde çevirme işlemleri kapsamında sevk hattındaki mallara el koyma olanağının sağlanması.

Yukarıda sıralanan unsurlar sayesinde ticaretin finansmanı kolaylaşacak, ticari faaliyetlerin artması sağlanacak ve böylece büyük işletmelerin yanı sıra küresel ekonomik büyümenin temel öğelerinden biri olan KOBİ’ler için de küresel piyasanın daha da genişlemesi mümkün olacaktır. Bu da KOBİ’lerin rekabet gücünün artırılması, finansmana erişimlerinin kolaylaştırılması ve maliyetlerinin azaltılmasına yönelik Türkiye’nin orta vadeli mali planıyla ve sektör stratejisiyle örtüşmektedir.

Yukarıda bahsedilen bilgilere erişim olmaması nedeniyle, Türkiye’de ticarete yönelik E-Finans uygulaması sınırlıdır. Finans kuruluşları verimli kurum-İçi dikey sistemler oluşturmuş olmalarına rağmen bankaların hem gerçek zamanlı kargo verilerine erişimleri

yoktur hem de alıcılar, satıcılar ve sevkiyat hareketleriyle ilgili güncel verilere sınırlı bir erişimleri vardır. Bankalar, Türkiye'deki anket çalışmasına katılan tüm kümeler arasında en düşük 21-6-ETE değerlerine sahiptir.

Türkiye'de E-Sigortanın Geleceği

Yukarıda açıklanan ekosistemin temel faydası, dinamik puanlama düzeyini uygulamaya koyacak rasyonel bir e-ticaret ölçütü oluşturmaktır. Bu puanlama düzeyinin oluşturulmasındaki amaç:

- ▶ Ticaret Sigortası Riskinin Azaltılması - Sevkiyat sürecine katılan tüm tarafların hem geçmiş performansları hem de belli ticaret rotaları ve güzergahları dikkate alınarak sigortacı riskinin en aza indirilmesi, sigorta kapsamının genişletilmesi.
- ▶ Küresel Kapsamın En Üst Düzeye Çıkarılması - İşletmelere küresel ticaret sigorta piyasasına sorunsuz bir şekilde entegre olma kabiliyeti kazandırılması, az riskle kapıya kadar hizmet götürmelerinin sağlanması.
- ▶ Tazminat Talebiyle İlgili İşlemlerin Kolaylaştırılması - Sevkiyat sürecinde toplanan güncel ve geçmiş kayıtlara erişim, gerekli detaylara sahip firmaların alacaklarını hızlı ve doğru bir şekilde işleme koyabilmesi.

Bugün, Türkiye'de ticarete yönelik E-Sigorta, belirsiz ve maliyetli bir uygulamadır. Ticarete entegrasyonu ve sevkiyat hatlarında kargoların görünür olmaması ve işlemlerin hala kağıt üzerinden yapılıyor olması, sigorta sektörünün ideal 21-6 ETEI düzeyinden düşük olmasına neden olmaktadır.

Türkiye'de E-Lojistiğin Geleceği

Yukarıda açıklanan ekosistemin temel faydası, rasyonel e-ticaret ortamının oluşturulmasını sağlamasıdır. Burada amaç:

- ▶ Standardizasyon koşullarının en aza indirilmesi.
- ▶ Tek bir noktadan tüm dünyaya entegrasyon ortamının oluşturulması.
- ▶ Lojistik Hizmet Sağlayıcısı (LHS) sözleşme yükümlülüklerinin elektronik ölçütlere dönüştürülmesi ve böylece sözleşmeye bağlı, tahmini ve gerçek performansın gerçek zamanlı izlenmesi.
- ▶ Bilgisayara bağımlılığı ve hataları en aza indiren bir E-Belge ortamının oluşturulması ve böylece aynı hat içerisindeki birden çok kaynaktan alınan verilerin doğrulanması.

- ▶ Son kullanıcılara herhangi bir maliyeti olmayacak şekilde küresel ticaret kanallarının raftan rafa planlanması ve yönetilmesi için gerekli araçların sağlanması.

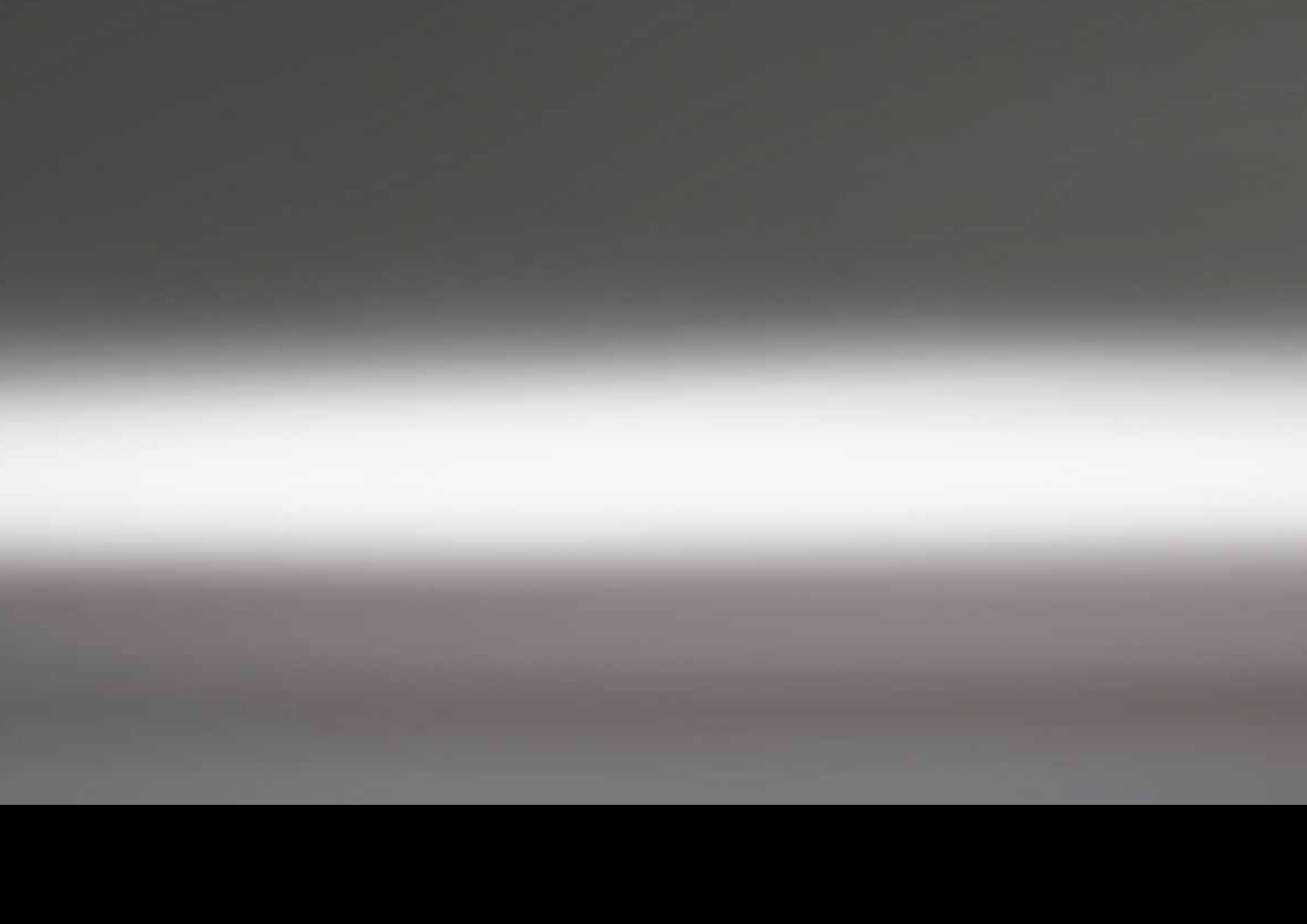
Bazı Lojistik Hizmet Sağlayıcıları, dikey verimlilikte başarılı olmalarına rağmen, Türkiye'deki lojistik sektörünün yaşadığı sorunlarla, sektörün dünya genelinde yaşadığı sorunlar aynıdır. Sektör, halen pek çok parçaya bölünmüş ve gereksiz şekilde maliyetli bir durumda olup en üst düzey teknolojik sistem ve işlemlerin devrede olmaması, sektörün en yüksek 21-6 ETEI puanlarına ulaşmasını engellemektedir.

Özet

Türkiye Ticaret Verimliliği Değerlendirmesi'nin amacı, Türkiye'deki ticaret ortamının güçlü yönlerine ve sunduğu olanaklara ışık tutmaktır. Türkiye'nin, Orta Doğu ve Afrika ve dünya genelinde hak ettiği liderlik konumuna yükseldiği bir dönemde bu değerlendirme, hem Türkiye'nin ticaret alanında başarılı olma kararlılığının hem de GCEL'in bu ülkeye destek verme taahhüdünün bir göstergesidir. Türkiye, dünyanın gelişmekte olan en önemli ülkelerinden biri, transatlantik ittifakının bir üyesi ve AB adayı bir ülkedir.

GCEL, araştırma ve bilgi paylaşımı faaliyetleri üzerinden ticarete verimlilik yoluyla refah düzeyinin artırılmasına yönelik taahhüdünü bugüne dek yerine getirmiştir. Dijital Ekonomi Platformu oluştururken Türk hükümeti ve işletmelerini de sürece dahil etmeye çalışarak 21-6-ETEI performans düzeyinin yakalanması için Türkiye'nin gerçekleştirdiği çalışmaları desteklemeye devam edeceğiz.

Bu hedef doğrultusunda hareket edildiği takdirde anket çalışmasında yer verilen bilgiler, ticaretin canlandırılması ve tüm insanlığa yönelik daha önce eşi görülmemiş ekonomik faydalar sağlanması bakımından temel bir yapı oluşturacaktır. Bu raporun geri kalan kısmında, Türkiye'deki ticaret ortamına yönelik ayrıntılı bir keşif yapılmasının yanı sıra Türkiye'nin 21. Yüzyıl Dijital Ekonomisi'nde öncü rol almasını sağlayacak tavsiyelere de yer verilmektedir.





"Mevcut ekonomik huzursuzluk ortamı ve geleceğin belirsiz oluşu nedeniyle, bardağın bir tarafının dolu olmasıyla yetinemeyiz. Bugünün sorunlarını aşmak ve gelecek nesillere sağlam bir iktisadi temel bırakmak adına hep en iyisini elde etmek için mücadele etmek durumundayız."

— Global Coalition for Efficient Logistics (GCEL)



TİCARET VERİMLİLİĞİ DEĞERLENDİRMESİ |

Yarın için ekonomik refah yaratmak istiyorsak, bugün ticarete verimlilik seviyelerini anlamak ile işe başlamalıyız

Dünya, yeni bir dijital çağa adım atmak üzere. Ülkeler, son dönemde yaşanan küresel mali krizlerin etkisini üzerlerinden atmakta sıkıntı çekse de teknolojik gelişmeler, ticaretin şeklini kökten değiştirmeye başlamıştır. Liderler, yıpranan küresel ekonominin maddi sorunlarına küresel dijital bir çözüm ararlarken, ticarete verimlilik alanında yeni bir örnek oluşturmak amacıyla dijital teknolojiyi ön plana çıkararak küresel ticarete gerçekleştirilebilecek köklü bir değişimle dünya ekonomilerini canlandırma fırsatı doğmuştur.

Türkiye Ticaret Verimliliği Değerlendimesi (TVD), G20 ülkelerinde uygulanan çalışmalardan biridir. Bu çalışmada daha çok taşımacılık sektörüne ağırlık verilmiştir, zira sevkiyat, bir malın bir yerden alınıp başka bir yere ulaştırılmasından çok daha fazlasıdır. Sevkiyat çevrimi; teşvik politikaları, satış için gereken serbest ticaret anlaşmaları, üretim için gereken altyapı yatırımları, malı bir yerden başka bir yere taşımak için gereken lojistik altyapı ve teslimat için gereken hizmet sektörleri ile başlar. Basitçe söylemek gerekirse, ekonomide ve ticarete dünyayı bir araya getiren ortak payda sevkiyattır. Sevkiyat sürecinde verimlilik analizi yaparken, malın üretim aşamasından başlayarak son kullanıcıya ulaştırıldığı aşamaya kadar geçirdiği yolculuğa bakmalıyız.

Sevkiyat süreci, hayatımızı doğrudan etkileyen küresel ekonominin en önemli yapı taşlarından biridir. Makro düzeyde bakacak olursak yediğimiz yiyecekler, giydiğimiz kıyafetlerden evlerimizde kullanılan binlerce kalem yapı malzemelerine kadar milyonlarca ürün, yaşama şeklimizi ve kalitesini etkileyen unsurlardır. Tüm bu mal ve hizmetlerin üretimini destekleyen dört endüstri, aynı zamanda küresel ticaretin sacayakları olarak hizmet görür. Ticaret, Finans, Sigorta ve Lojistik. Bu endüstriler on dokuz küme içinde temsil edilmektedir; bu kümeler içinde, malların raftan rafa sevkiyat süreçlerine doğrudan katılan kamu kurumlarına, özel kuruluşlara ve özel şirketlere ait kategoriler vardır. Mikro düzeyde bakacak olursak, bu kümeler içinde topladığımız tüm iktisadi birimlerin, sacayağı görevi gören endüstrilerin ve hayat standartlarımızın ortak

paydası ise sevkiyattır. Dolayısıyla mal ticaretinin daha verimli hale getirilmesi ve maliyetlerin azaltılması, tüm dünyadaki hane halklarını doğrudan etkileme ve böylece her insanın hayatına olumlu katkıda bulunma potansiyeline sahiptir.

Mal sevkiyatında verimliliği doğru bir şekilde değerlendirebilmek için, bu on dokuz kümede yer alan iktisadi birimlerin her birinde mal sevkiyatının raftan rafa yolculuğunda yükün nasıl sevk ve idare edildiği hakkındaki önemli bilgileri analiz etmemiz gerekir. Burada ağırlık verilmesi gereken konu, dikey operasyonlardan ziyade yatay sevkiyat operasyonları olmalıdır.

Bugün E-Ticaret, E-Finans, E-Sigorta ve E-Lojistik uygulamaları, belli ölçüde geçerlidir. Dijital sistemler ve uygulamalar, bu sektörlerdeki dikey eksenlerde değişen oranlarda hayata geçirilmektedir. Ancak sevkiyat akışı, tanım itibarıyla yatay bir süreçtir. Verimliliği belirleyen unsurlar, bir mal sevkiyatının tüm sevk hattı boyunca nasıl hareket ettiğinde görülebilir. Ticaret, bankacılık, sigorta ve bazı lojistik firmaları dijitalleşme sayesinde verimlilik kazanımı sağlamış olmasına rağmen sistemin genel verimliliği en düşük performans gösterenin verimliliğini aşamamaktadır: Lojistik.

Ticareti mümkün kılan ve dünyamızı birbirine bağlayan sektör olmasına rağmen lojistik, tarih boyunca bu zincirin en zayıf halkası olmuştur. Parçalara bölünmüş bir sektör olması E-Ticaret, E-Finans ve E-Sigorta uygulamalarında tam potansiyele ulaşmasını engellemektedir. Lojistik sektörünün karşılaştığı sorunları, istenen lojistik platformda tartışarak, geri kalan üç sacayağının kabiliyetlerini azami düzeye çıkarmak için gereken zemini de hazırlamış oluyoruz. Bu sayede, bu sektörler tüm potansiyellerine ulaşacaklar ve 21. Yüzyıl Dijital Ekonomi Platformu'nun (DEP) doğuşunu ilan edecekler.

TVD ve HumaWealth Programı

TVD, HumaWealth Programının faaliyete geçirilmesi ve böylece 21. Yüzyıl Dijital Ekonomi Platformunun dünyanın dört bölgesinde yaygınlaştırılması sürecinin 7 aşamasından 6.'sı için başlangıç noktasıdır. Bu aşamalar şu şekilde sıralanabilir:

1. Bölgesel Stratejik Ortaklıklar

Aşağıdaki amaçlar doğrultusunda GCEL ile bölgesel yarar için çalışan kuruluşlar (pan-regional) arasında resmi bir ortaklık anlaşmasının imzalanması:

- a) DEP'in bölge ekonomisi için ne kadar önemli olduğunun resmi olarak kabul edilmesi;
- b) Açılım ekibinin bir parçası olabilmeleri için bölgedeki FST firmalarına fırsat tanımak adına bölge genelinde GCEL HumaWealth Farkındalık Etkinlikleri düzenlenmesi;
- c) Bölge genelinde istihdam sağlanması ve ticaretin artırılması amacıyla DEP'i destekleyecek bir iktisadi yol haritasını işleyecek ortak yayın çıkarılması;
- d) Örnek Ticaret Hattı'na (ÖTH) katılacak bölge içerisindeki uygun ülkelerin belirlenmesi;
- e) DEP'i dünya genelinde başlatmak için ilk küresel açılım ağı seçimini harekete geçirecek HumaWealth Oluşum Etkinliği'nin organizasyonu. – (Tamamlanan ortaklıklar)

2. HumaWealth Farkındalık Etkinlikleri

Bölgedeki devletlerle ortaklaşa bir takım etkinlikler düzenlenmesi ve yerel Finans, Sigorta ve Teknoloji (FST) firmalarına HumaWealth Oluşum Etkinliğine katılım fırsatının duyurulması. Oluşum Etkinliği, DEP'i tüm dünyaya açmak için ilk Küresel Açılım Ağı'na doğru giderken seçim sürecinde eşit fırsat için bir çıkış noktasıdır.

– (Gerçekleştirilen Farkındalık Etkinlikleri)

3. Düşünce Toplantıları

ÖTH'nin bölgede yaygınlaştırılması amacıyla atılacak adımların ortaklaşa planlanması için söz konusu bölgedeki önemli devlet adamları ile strateji toplantısı.

– (Düşünce Toplantıları - devam ediyor)

4. Ortak Misyonlar

ÖTH ülke ortaklarının gerekli vasıflara sahip olmasına yönelik ortak misyonlar

– (ÖTH Ülkelerinin Gerekli Niteliklere Sahip Olması - devam ediyor)

5. ÖTH Lansman Töreni

GCEL, bölge yararına çalışan kuruluşlar ve 2 ÖTH ülke yetkilisi tarafından ortaklaşa düzenlenen tören bölgesel ÖTH faaliyetlerini başlatıyor; GCEL ile ilgili ülke yetkilileri arasında imzalanan mutabakat zaptı ile ivme kazanıyor.

– (ÖTH Lansman Töreninin Planlanması)

6. Referans Ticaret Hattı

Bu aşama, şu adımlardan oluşmaktadır:

- a) TVD – Raftan rafa yük taşımacılığı sevk ve idaresinde çalışan sektörel katılımcılar hakkında önemli bilgilerin analiz edilerek ticarete verimlilik değeri değerlendirilmesi yapılması;
- b) Eğitim - TVD'den çıkacak sonuçların seçilen ülkelerin sektör temsilcileriyle paylaşılması, geliştirilebilecek sahaların belirlenmesi ve DEP'in, iş alanında mükemmeliyeti sağlayabilecek bir araç olarak sunulması;
- c) ÖTH Katılımcı Seçimi - Önceden seçilmiş ülkeler arasından mevcut hatlarda raftan rafa mal sevkıyatı sürecine katılanların seçilmesi;
- d) Oluşum Etkinliği - Küresel Açılım Ağı'nın ilk tur seçimlerini başlatmak için uluslararası STK'lar ve tüm dünyadan bölge yararına (pan-regional) çalışan kuruluşlar ile ortak etkinlik düzenlenmesi;
- e) Küresel Açılım Ağı Seçimi - Şeffaf ve eşit fırsat süreci ile FST Firmaları Seçimi;
- f) ÖTH Açılımı - 21. Yüzyıl Dijital Ekonomi Platformu'nun (DEP) önceden seçilmiş bir ticaret iletişim hattında uygulamaya konması;
- g) KALİTE KONTROL - Faydalarını ilk elden görmek ve DEP Küresel Açılım sürecini başlatmak amacıyla GCEL ve FST firmalarının müşterileri ve seçkin sektör temsilcilerini ağırlayacağı etkinlik.

6a AŞAMASI – TVD: Ticarete Verimlilik Değerlendirme Anketinde Yeni Bir Standart

GCEL anketi, sevkiyat akışının tamamını kapsayacak şekilde yapılmaktadır. Bunun sonucunda elde edilen bulgular eksik yönlerin giderilmesi, paradan ve zamandan tasarruf sağlanması, ticaretin genişletilerek nihayetinde devam eden ekonomik büyümeye bir zemin hazırlanması için bizlere net bir yol haritası sunmaktadır. Anketin, üç önemli özelliği bulunmaktadır:

1. **TVD, dünya standartlarında yapılmaktadır** Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (LPE), lojistik verimlilik anketinde mevcut "küresel standartlardan" biridir. LPE, her ülkedeki üçüncü taraf mülahakat görevlileri aracılığıyla ülke başına ortalama 32 anketin yapıldığı sınırlı, gönüllü ve çoktan seçmeli, internet tabanlı bir anket ile pek çok ülkeyi kapsamaktadır.

GCEL anketi, yeni bir verimlilik döneminin habercisi olan kesin bulguların elde edilmesi için küresel standardı altı önemli yöntemle geliştirmektedir:

- ▶ **ÖLÇEK/KAPSAM** - TVD, ticaret akışı içerisinde yer alan gümrük, lojistik servis sağlayıcıları, göndericiler, finansörler ve sigortacılar dahil olmak üzere tüm kamu ve özel katılımcıları kapsamaktadır.
- ▶ **KATILIMCI PORTFÖYÜ** - Çalışmada küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelerinin yanı sıra lojistik hattının tamamında yer alan kamu kurumları da hedef kitle olarak seçilmiştir.
- ▶ **COĞRAFİ KAPSAM** - Anket çalışması, tüm ülkede sathında yer alan tüm önemli ticaret bölgelerinden katılımcılar ile yapılmıştır.
- ▶ **ÖRNEKLEMBÜYÜKLÜĞÜ** - Anket çalışması, ülke genelinde mevcut dünya standardının yaklaşık on katı fazla katılımcı ile yapılmıştır.
- ▶ **DOĞRUDAN ÖRNEKLEME** - Anket çalışması, elektronik veya otomatik araçlardan ziyade yüz yüze görüşülerek son derece eğitilmiş uzmanlar tarafından yapılmıştır.
- ▶ **ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ** - Araştırma konusunun daha kolay algılanması ve cevapların daha doğru alınabilmesi için sorularda resimlere yer verilmiştir.
- ▶ **KALİTE KONTROL** - Anket dünya standartlarında bir hata payıyla alındı, veri doğruluğunu sağlamak için kapsamlı çapraz kontroller yapıldı ve veri doğruluğunu sağlamlaştırmak için tamamlanan anketlerin %50'den fazlası arandı.

2. **TVD, 21. Yüzyıl 6 Unsurlu Ticarete Verimlilik Değerlendirme Göstergeleri (21-6-ETEI) olarak adlandırılan ve uluslararası geçerliliği olan 6 verimlilik unsuruna göre, 21. yüzyıl teknolojisinin potansiyelinden tam anlamıyla yararlanılması esas olarak kabul edilmektedir.**

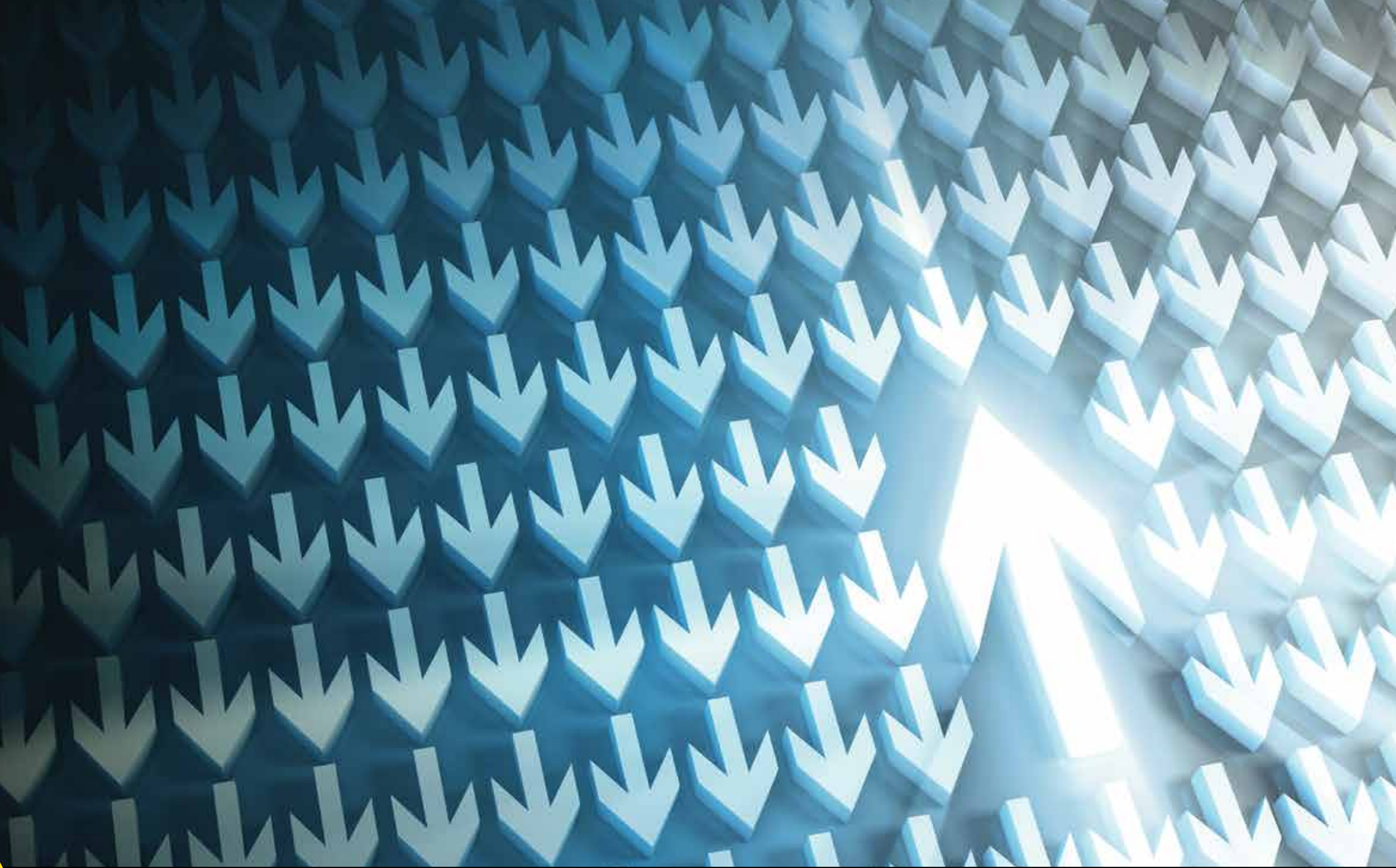
İşlerin doğru ve zamanında yapılmasına yönelik verimlilik sonuçları. Ticarete verimlilikten bahsediyorsak, soru şudur: Ne gibi şeyler, doğru bir şekilde ve zamanında yapılmalıdır? Dünya Bankası, APEC, UNCTAD gibi pek çok uluslararası kuruluş, ürünün kendi maliyeti dışında, mal teslim edilene kadar ortaya çıkan tüm ithalat-ihracat maliyetlerini düşürmenin yollarını aramakta, raftan rafa mal sevkiyatıyla ilgili tüm maliyetleri düşürmek için alınabilecek önlemler üzerinde çalışmaktadır.

GCEL Değerlendirme Anketi, "türünün en iyisi" ölçütü yaklaşımıyla mal sevkiyatında verimliliği ele almaktadır. GCEL'in 21. Yüzyıl 6 Unsurlu Ticarete Verimlilik Göstergeleri'nde (21-6-ETEI), tanınmış küresel kuruluşlar tarafından her birine ayrı ayrı vurgu yapılan bir takım kapsamlı verimlilik unsurları ele alınmaktadır.

21-6-ETEI aşağıdaki maddelerden oluşmaktadır:

- | | |
|----------------|------------------------|
| 1. Entegrasyon | 4. Takip ve Görünürlük |
| 2. Süreçler | 5. Yetkinlik |
| 3. E-Belge | 6. Kargo Güvenliği |

Kuruluşlar, tarih boyunca bu göstergeleri birbirinden ayrı değerlendirmiştir. GCEL'in 21-6-ETEI uygulaması, bu göstergeleri birbiriyle ilişkili görmek ve herhangi bir sahada gösterilen performansın, başka bir sahada gösterilen performansı iyi ya da kötü etkilediğini göz önünde bulundurmaktadır. Anketin asıl amacı, yaraya, doğru "merhemini" bulunabilmesi için verimsizliğin kökeninde yer alan nedenlerin doğru bir şekilde teşhis edilebilmesidir. Bu tedavinin işe yarayabilmesi için söz konusu araştırmanın kapsamlı olması ve lojistik süreçlere katılan tüm tarafların, 21-6-ETEI kriterlerine göre değerlendirilmesi gerekir. Bunu yaparken ankette altı unsurun tamamı bütüncül bir yaklaşımla ele alınmakta, bu sayede ölçülebilir ve hedefe uygun çözümler önerilebilmektedir



"Dünyada görmek istediğiniz değişim siz olun."

— Mahatma Gandhi

3. TVD, dünya standartlarına göre yapılmaktadır.

İlk anket stratejisinin oluşturulmasından başlanarak nihai ve titiz bir kalite kontrol yapılmasına kadar geçen araştırma sürecinin her adımında TVD, doğruluk ve veri tutarlığı sağlanması amacıyla evrensel olarak kabul görmüş köklü standartlara uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Ortaklarımız arasında faaliyet alanlarında kendilerini ispat etmiş uzmanlık bilgisine ve ticaret, sevkiyat ve güvenlik alanlarında engin bilgilere sahip dünyanın önemli firmaları yer almaktadır. Ekonomi Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD), Boğaziçi Üniversitesi Uluslararası Ticaret Bölümü ve Nielsen Şirketi, anket süreci ve rapor sonuçları ile ilgili olarak görev almıştır. Her biri, TVD en yüksek uluslararası standartlara göre gerçekleştirilmesi, raporda yer alan bilgilerin zaman açısından yerinde, amacına uygun ve ticaret uygulamalarında maksimum performans düzeyine hizmet edecek açık bir yol haritası çizebilmek için üzerlerine düşen görevi yerine getirmiştir. TVD anketleri ve raporları ve raporları, gelecekte de aynı yüksek standartlar doğrultusunda gerçekleştirilecek ve önde gelen benzer şirket ve kurumların hizmetlerinden yararlanacaktır.

7. Dijital Ekonomi Platformu (DEP) Küresel Açılım ve Ulusal Ticaret Gösterge Tablosu (UTGT)

UTGT, fiziksel altyapı yatırımlarını öncelikli hale getirme ve teşvik etmenin yanı sıra iş dünyasında mükemmel seviyeye ulaşmış (bu kriter; ticaret, finansman ve yatırımların artırılması için gerekli bir esastır) firmaları tespit edebilmeleri için devletlere yardımcı olacak bir gösterge tablosudur. Orta Doğu'daki Örnek Ticaret Hattı uygulamasının, internet erişimi dışında teknolojik hiçbir gereksinimi bulunmadığı unutulmamalıdır. Teknolojiye erişimin kısıtlı olması, kullanıma engel değildir; hatta bazı durumlarda avantaj dahi olabilir. Örneğin Endonezya, telekomünikasyona yönelik dijital yumuşak altyapıyı yaygınlaştırıp hücresel ağların hızlı bir şekilde yayılmasını sağlayan ve dijital telekomünikasyonun süratle uyumlaştırılmasına zemin hazırlayan dünyadaki ilk ülkelerden biri olmuştur. Hatta Endonezya'daki uyumlaştırma oranları, bakır hatlı ve analog mekanizmalı mevcut fiziki altyapının, dijital iletişime geçişi geciktiren eskiden kalma yatırımlardan ibaret olduğu Amerika Birleşik Devletleri'ndeki oranları geçmiştir. Aynı

şekilde dünyadaki bütün ülkeler de, ticarete yönelik güçlü bir 21. yüzyıl dijital platformu için gereken hafif altyapıyı hızlı bir şekilde yaygınlaştırma fırsatına sahiptir.

Anket Sonuçları

TVD, uzman bir jüri heyeti tarafından derlenmiş ve tahlil edilmiştir. Bu heyet üyeleri arasında devlet yetkilileri, lojistik konusunda uzman öğretim üyeleri, dünyaca ünlü bir araştırma firması ve sektör içinden küresel uzmanlar yer almıştır. Heyet, mevcut verimlilik düzeyleriyle ilgili önemli bulguları özetleyen ve ticarette verimliliğin artırılması için bir yol haritası sunan kapsamlı bir rapor hazırlamıştır. Rapor, ülke genelindeki kamu ve özel sektör yöneticilerine iletilecek olup ticarete katılan birimler arasında paylaşılacak detaylar için temel teşkil edecektir. Yol haritası, bilinçli yatırım ve politika kararlarına zemin hazırlamakta olup devletin ve kurumların önceliklerini belirleyerek ticaretin genişletilmesi, yeni istihdam olanaklarının desteklenmesi ve ekonomik büyümenin sürdürülebilmesi için gerekli araçların temini konusunda önemli bir başlangıç niteliğindedir.

Sonuç

Daha önce belirtildiği üzere, ticarette verimlilik alanında yük konteyneriyle elde edilen kazanımlar, hem sektörlerin dönüşüm yaşamasını hem de küresel refahın on yıllar boyunca artmasını sağlamıştır. Küresel refaha giden yol, ticarette verimlilik sağlanmasından geçmektedir. Ticarette verimlilik performansını doğru bir şekilde teşhis etmemiz ve ticaretin dört sacayağı görevi gören endüstrileri destekleyen, sevkiyat sürecine katılan 19 kümede temsil edilen tüm ekonomik birimlerin verimliliğini maksimum düzeye çıkaran, amaca dönük çözüm önerilerini devreye sokmamız son derece önemlidir. Bunu yaparken, son dönemde yaşanan ekonomik sıkıntıları atlatması için dünyayı yönlendirmeye ve dünyanın ihtiyaç duyduğu yeniliğin temellerini atmaya devam ediyoruz. Bununla birlikte, mevcut şartların etrafıca anlaşılması, ve daha sonra bizi nereye götüreceği ve bize neler kazandıracağı ve ölçülebilir faydalarının neler olacağı bu yeniliğin temeli olacaktır. TVD raporu da, bu esası yansıtır ve 21. Yüzyıl Dijital Ekonomi uygulamasının hayata geçirilmesine yönelik ilk adımdır.

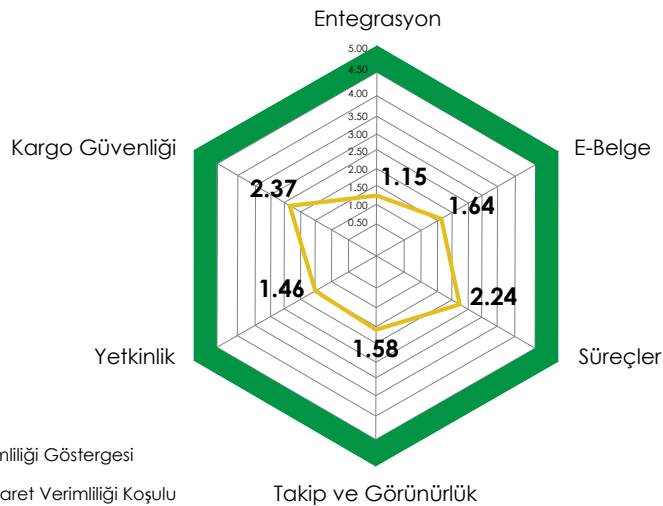


Giriş: Büyüme için Yeni Milenyum Standardı Kapsamında Türkiye'nin Ticaret Uygulamaları

Teknolojinin bugün sunabileceği potansiyeli tam anlamıyla gerçekleştirerek yakalanacak ideal performansa sahip ticaret ortamının 21-6-ETEI standardı ile ilgili olarak, Türkiye'nin mevcut ticaret verimliliğini değerlendirmiş bulunuyoruz. İlerleyen sayfalarda, her bir unsurun önemini ve bu yeni standarda göre performanslarını değerlendireceğiz. Her unsorda en yüksek performansa ulaşılması için atılması gereken temel adımları içeren tavsiyeler eşliğinde genel ülke performansı, coğrafi bölgeler ve bütün kümeler bazında sonuçları sunacağız.

Aşağıdaki çizelgede, her bir unsurun 21-6-ETEI standardına göre performansı gösterilmektedir. Çizelgede ayrıca, bu raporda yer alan tavsiyelere uyulması durumunda Türkiye'nin elde edeceği önemli kazanımlara da yer verilmektedir. Türkiye, bu tavsiyeler sayesinde her bir unsur ile ilgili olarak en üst düzeyde performans gösterebilecek ve böylece ticari harcamalarında yılda 16,3 milyar dolar tasarruf yaparak ticarete verimlilik sahasında yeni bir döneme adım atılırken ön saflarda yer alacaktır. Bu yeni verimlilik düzeyi sayesinde, ticaret ve istihdamın artması ve bunun sonucunda Türkiye'nin iktisadi hedeflerine ulaşılması için sağlam bir temel inşa edilmiş olacaktır.

21. Yüzyıl - 6 Unsurlu Ticarete Verimlilik Göstergelerine (21-6-ETEI) göre Türkiye'de Ticarete Verimlilik



Ticaret Verimliliği Göstergesi

21. Yüzyıl Ticaret Verimliliği Koşulu

21-6-ETEI standartlarına göre Türkiye TVD kapsamında elde edilen sonuçları, aşağıda gösterildiği gibi Türkiye'deki mevcut ticari uygulamaları görsellerle destekleyerek sunmayı tercih ettik.

I. UNSURLAR

- ▶ Unsur ne anlama geliyor?
- ▶ Unsur ne zaman kullanılır?
- ▶ Unsur neden önemlidir?
- ▶ Bu unsurun önemli olduğunu kim söylemiş?
- ▶ Söz konusu unsurun kamuda ve özel sektörde uygulama alanları nelerdir?

II. BULGULAR - VERİLER

III. BULGULAR - ETİKİ

IV. TAVSİYELER



Entegrasyon

Bir sevkiyat hattında, ülke veya bölge üzerinden yapılan ticaretteki verimlilik, büyük oranda on dokuz küme arasındaki entegrasyon düzeyi ile belirlenir. Bu bölümde amaç entegrasyonun ne olduğunu tanımlamak, verimlilikte ve dolayısıyla bir ülkenin ekonomik refahında entegrasyonun oynadığı hayati rolü araştırmaktır.

Entegrasyon Ne Anlama Geliyor?

Entegrasyon, hatasız ve dinamik bilgi paylaşımının olduğu bir ortamda sevkiyat sürecine katılan tüm tarafları birbirine bağlayabilme becerisi olarak tanımlanabilir. Bu sürece katılan ticari tarafların sağladığı bilgiler, sevkiyat sürecine katılan diğer taraflara ihtiyaç oldukça ve uygun ise iletilmektedir. Halihazırda uygulanan entegrasyonda temel yöntem, bir noktadan başka bir noktaya entegrasyon şeklindedir. 21. yüzyıl ticarete verimlilik standardı ise bir noktadan tüm dünyaya entegrasyon şeklindedir.

Entegrasyondan Ne Zaman ve Nasıl Yararlanırsınız?

Entegrasyon, bir noktadan başka bir noktaya veya bir noktadan tüm dünyaya yöntemiyle başarılı olduğunda, paylaşılan bilgiler de genel olarak sevkiyat sürecine katılan taraflara veya sevkiyatlara göre kategorilere ayrılabilir.

Katılımcı taraflara ait veriler, belli bir sevkiyat sürecine katılan taraflara ait detaylardan oluşmaktadır. Bu bilgi, sisteme genellikle bir kez girilir ve ihtiyaca göre sürekli güncellenir. Bu bilgiler şu kalemlerden oluşmaktadır:

- ▶ Kurum adı
- ▶ İş yerinin konumu
- ▶ İletişim bilgileri
- ▶ Mal veya hizmetler
- ▶ Finansal bilgiler
- ▶ Ruhsat bilgileri
- ▶ Konveyör, ekipman vs.

Sevkiyat ile ilgili bilgiler, belirli bir malın sevkiyatının çeşitli aşamalarında gerçek zamanlı olarak üretilen verilerden oluşmaktadır. Bunlar, sevkiyat sürecine katılan tüm taraflar arasında paylaşılan ortak bilgilerdir ve şu kalemlerden oluşur:

- ▶ Satın alma ve satış bilgileri
- ▶ Yükleme ve alışı bilgileri
- ▶ Mali bilgiler
- ▶ Sigorta bilgileri
- ▶ Yasaya uygunluk bilgileri

Entegrasyon Neden Önemli?

Entegrasyonun, ticaret verimliliğinin esas unsuru olmasını sağlayan üç ana sebep bulunmaktadır:

- I. Gerçek Zamanlı Dinamik Veri Ortamı Oluşturma
- II. Veri Tutarlılığı ve Geçerliliği Sağlama
- III. Geçerliliği Onaylanmış Veri Geçmişi Oluşturma

Gerçek Zamanlı Dinamik Veri Ortamı:

Böyle bir ortamın avantajı, dünyanın herhangi bir noktasında yaptığınız işlemin başka bir noktadan aynı anda görülebilmesidir.

Bu ortamın asıl faydası ise hızlı hareket edip hızlı karar almayı sağlayarak gerçek zamanlı ve kapsamlı bir görünürlük sağlamasıdır. Bu durum, bir noktadan bütün dünyaya doğru entegrasyon ortamı ile elde edilecek ek faydalara temel oluşturmaktadır.

Veri Tutarlılığı ve Geçerliliği:

Veri Tutarlılığı ve Geçerliliğinin anlamı, bu platform sayesinde alım/satım anlaşmasından malın son teslimatına kadar aynı sevkiyat ile ilgili bilgileri derlemek amacıyla bir iletişim hattındaki birden çok kaynağa erişim sağlanmasıdır. Sevkiyat sürecine katılan herkes, önceki aşamalarda girilen verileri doğrulayabilir. Bu veriler; şirket, ülke ve kıtalara göre doğrulanabilmekte, böylece veri üzerinde gizlice değişiklik yapılması önlenmektedir.

Veri Tutarlılığı ve Geçerliliğinin temel faydaları, şu şekilde özetlenebilir: **a)** Veri fazlalığının azaltılması, **b)** Bilgisayara manüel olarak veri girme sıklığının ve bunun sonucunda veri hatalarının en aza indirilmesi, **c)** Doğrulanmış E-Belge verilerinin daha kolay toplanması, **d)** Faks, e-posta, posta ve telefon sayesinde manüel iletişimin azaltılması. Bu durum, özellikle de ticari malların menşei, kargo güvenliği veya ulusal veya uluslararası düzenlemelere uyumluluk durumu gibi konularda endişe duyan devlet kurumları açısından ayrı bir öneme sahiptir. Ayrıca, finans ve sigorta firmalarının yanı sıra ticari ortaklar için de önem arz etmektedir.

Geçerliliği Onaylanmış Dinamik Veri Geçmiş:

Bu başlık altında, verinin, asılsız incelemelerden ziyade dünyanın dört bir tarafında ticari faaliyet gösteren on dokuz kümeden günlük ticari faaliyetler sırasında kesintisiz olarak toplanan doğrulanmış ve gerçek zamanlı bilgilerden oluştuğu anlatılmaktadır.

Doğrulanmış verilere ait geçmiş kayıtların asıl faydası, uluslararası standartlara göre kriterler oluşturmamızı sağlamasıdır. Bu sayede, istenen bir malın alındığını göstererek ticari aşamada dönüştürme oranlarının en üst düzeye çıkarılmasını sağlamasıdır. Aynı zamanda ticaretin finansmanını basitleştirip geçmiş ve planlanan ticaret faaliyetlerinin görünür olmasını sağlayarak sigortacı riski ve finans ile ilgili diğer riskleri en aza indirmektedir. Ayrıca bu bilgilerin niteliği, bizlere sigorta primlerini azaltmak için gereken verileri sağlayıp güvenilir lojistik hizmet hatlarının seçiminde bilinçli kararlar alabilmemizi ve böylece mümkün olan en düşük maliyetle "Tam Zamanında" lojistik hizmeti verebilmemizi sağlayacaktır. Yukarıda verilen bilgiler, doğrulanmış dinamik veri geçmişiyle yakalanabilecek benzersiz avantajların kısa bir sunumundan oluşmaktadır.

Entegrasyonu Kimler Önemli Buluyor?

Entegrasyonun ne kadar önemli olduğu, pek çok tanınmış uluslararası kuruluş tarafından dile getirilmiştir, ancak küresel entegrasyon, sayısal hale getirilememiş ve dünyanın dört bir tarafında faaliyet gösteren on dokuz kümenin hizmetine maliyetsiz olarak sunulabilecek entegrasyon araçları geliştirilmemiştir. Entegrasyonun ne kadar önemli olduğu, aşağıda ismi geçen

dünyanın en önemli uluslararası kuruluşlarının özet haline getirilmiş beyanlarından da anlaşılabilmektedir:

Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC): "İş dünyasında daha güçlü büyüme için, daha derin entegrasyon sağlanmasının önündeki engellerin kaldırılmasına yeni bir bakış açısıyla ağırlık vermek gerekir."¹

Asya Kalkınma Bankası (ADB): "Farklı ülkelerdeki üretim kümelerini birbirine ve bu kümeleri de piyasalara bağlayarak ulaştırma ve lojistik masraflarının azaltılması ihtiyacı, önümüzdeki on yıllarda önemli bir sorun haline gelecek."²

Dünya Bankası: "Küreselleşmeyle birlikte, lojistik hizmetlerine yönelik talepler daha içerikli hale gelmiş ve böylece kesintisiz tedarik zincirlerinin idare edilmesine yardımcı olmak için hizmetlerin entegrasyonu ve çeşitlendirilmesi zorunlu hale gelmiştir."³

Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN-ESCAP): "Sürdürülebilir taşımacılığın" geliştirilmesi bakımından entegrasyonun önemi ve tek tip taşımacılık sistemlerinin başındaki siyasiler ve yöneticiler ile taşımacılık altyapı ve hizmetlerinin etkin şekilde idaresinden sorumlu entegre taşımacılık işletmecilerine yardımcı olacak mekanizmalar geliştirmenin önemi yadsınmaz."⁴

Entegrasyonun, Kamu ve Özel Sektörde Yeri Nedir?

Entegrasyon, etkin planlamalara yönelik doğrulanmış dinamik geçmiş kayıtlar sağladığı için pek çok işletme ve devlet kurumu için önem arz etmektedir. Aynı zamanda tutarlı ve doğrulanmış gerçek zamanlı dinamik veri ortamı sunmakta ve böylece işlemlerin optimum şekilde yürütülmesini ve iş dünyasında en yüksek standartlarda mükemmeliyete erişilmesini sağlamaktadır. Entegrasyonun faydaları ile ilgili kısaca bilgi vermek amacıyla on dokuz kümeyi üç kategoriye ayırmış bulunuyoruz:

Alıcılar, Satıcılar ve Lojistik Hizmet Sağlayıcıları

- Piyasa ihtiyaçlarına göre en üst düzeyde görünürlük ve genişleme sağlar.
- Mal veya hizmet için dışarıdan destek alırken etkin planlama yapar.

- ▶ Sözleşme hükümlerine göre ticari ortakların gerçek zamanlı performansını takip etmeyi sağlar.
- ▶ KANBAN ile "Tam Zamanında" Lojistik hizmetini bütünleştirerek bir yandan piyasanın ihtiyaçlarını karşılarken diğer yandan maliyetin en düşük seviyede tutulmasını sağlar.
- ▶ Tedarik zincirinin güvenilirliğini artırıp piyasada büyümek için sağlam bir temel oluşturur.
- ▶ Daha iyi görünürlük sayesinde altyapı kapasite kullanımının en üst düzeye çıkarılarak en iyi şekilde planlama yapılmasını sağlar.
- ▶ Vaktinde doğru karar alınmasını sağlar.

Finans ve Sigorta Şirketleri

- ▶ Bankalar, ticari işlemlere ait geçmiş kayıtlara göre güncel ve gelecek faaliyetlerin doğrulamasını yaparak sigortacı riskini en aza indirebilir. Entegrasyon, aynı zamanda elde edilen fonların doğru yerlere doğru zamanda harcanmasını sağlar. Ayrıca, kredi sağlanmış sevkiyat sürecindeki malların, teminatlı varlıklara düzgün bir şekilde dönüştürülmesini sağlar. Yukarıda sıralanan faydalar, banka risklerinin en aza indirilmesine ve ticari kredilerin basitleştirilmesine katkıda bulunacaktır.
- ▶ Kalkınma bankaları, sevkiyat sürecine katılan kümelerin performans artışı sayesinde yatırımların getirisini en üst düzeye çıkarabilmektedir. Verimliliğin şeffaf hale getirilmesi, önemli yerel ve uluslararası fiziksel altyapı yatırımlarını da beraberinde getirecektir.
- ▶ Sigorta şirketleri, risk değerlendirme doğruluğunu en üst düzeye çıkarabilmekte ve böylece sigortacıların rekabet gücünü ve pazar payını hem yerel hem de uluslararası düzeyde arttırabilmektedir. Ayrıca, alacak incelemelerinin geliştirilmesini ve kolaylaştırılmasını sağlamaktadır.

Devlet

Gümrük Muayene

- ▶ Malın menşei ve diğer tüm sevkiyat detaylarına ait doğru veriler sağlar ve böylece ticari malların daha iyi profile sahip olmasını ve gümrükten daha hızlı geçmesini sağlayıp ticarete verimliliği artırır.

Kargo Güvenliği

- ▶ Bir yandan istihbarat, sahil güvenlik, sınır geçişleri vs. kargo güvenliğinin temininde uluslararası ve yerel katmanlar sağlayarak diğer yandan ulusal ve uluslararası kargo güvenliğiyle ilgili uyumluluk maliyetlerini minimize ederek tek hata noktasını asgari düzeye indirir ve kargo güvenliğiyle ilgili önlemleri optimize eder.

Gıda Güvenliği

- ▶ Herhangi bir bulaşıcı hastalık patlak verdiğinde süratle karantina altına alabilmek için küresel tarım sağlık gözetim sistemi kurarak mevzuata uygunluğun sağlanmasıyla ilgili maliyetleri azaltıp, bulaşıcı hastalık taşıyan bu kargolara karşı etkili bir şekilde mücadele etmek mümkündür.

Afetlere Hazırlık

- ▶ Küresel ve yerel sevkiyat sürecine entegre olabilme ve böylece Lojistik Servis Tedarikçilerinin gerekli yardım malzemelerini asgari maliyetle temin edebilmesini hızlı bir şekilde sağlayarak en üst düzey verimlilikte olması beklenen acil durumlar için gerekli malzemeleri yerine ulaştırabilme becerisi.
- ▶ Sevkiyat trafiğinin yönlendirilmesi, yeniden yönlendirilmesi ve böylece ticaret akışının kesintisiz şekilde sürdürülmesi için Acil Taşıma Akışı Yönetim Sisteminin uygulamaya koyulabilmesi

Karbon Ayak İzi

- ▶ Özellikle liman ve sınır kapılarındaki iş hacmini arttırıp lojistik hattında yer alan nakliyecilerin kapasite kullanımını arttırarak yakıt tüketimini azaltır.

Bulgular - Veriler

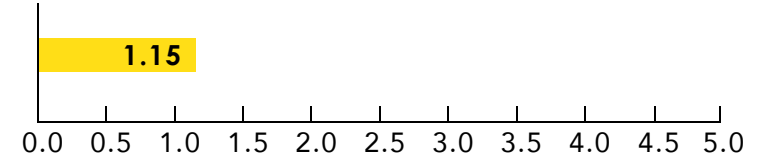
Entegrasyon Verimlilik ölçeği, kısaca:

1. Seviye = Etkin entegrasyon sistemlerinin olmaması, iletişim için telefon/faks/mail araçlarının yaygın olarak kullanılması ve yüksek oranda veri fazlalığı.

5. Seviye = Etkin entegrasyon ve iletişim sistemlerinin kurulması, düşük oranda veri fazlalığı.

Türkiye Genel Entegrasyon Puanı

Bu, Türkiye’de ankete katılan 19 kümenin tümünden alınan toplam ulusal veriyi temsil eder. Hep birlikte 5 puan üzerinden 1,15 puan aldılar. En yüksek puan olan 5, entegrasyon alanında optimum teknoloji kullanımıdır.



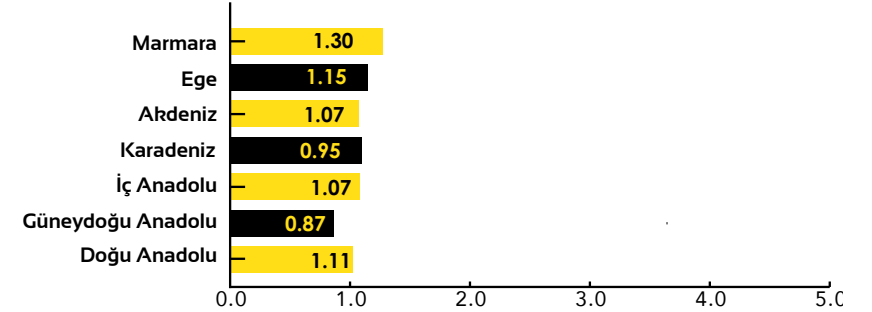
Coğrafi Bölgelere Göre Entegrasyon

Türkiye Pan-Avrupa ulaşım koridorlarını Orta Asya’ya bağlamakta köprü rolü oynamaktadır. Ayrıca, Türkiye’nin doğal komşusu olduğu Akdeniz havzası Doğu-Batı ve Kuzey-Güney bağlantılarında daha çok önem kazanmıştır.

Türkiye’nin lojistik altyapısında şunlar bulunur:

- Teknoloji Geliştirme Bölgeleri (Teknoparklar), AR-GE çalışmalarını desteklemek ve yüksek teknoloji alanlarına yatırımları çekmek için oluşturulmuştur;
- Organize Sanayi bölgeleri (OSB), firmaların kullanıma hazır altyapı ve sosyal imkanlardan yararlanması ve yatırımcı dostu bir çevrede faaliyet göstermesi için oluşturulmuştur, ve;
- Serbest Bölgeler, ihracaat odaklı yatırımların sayısını arttırmak için oluşturulmuştur.

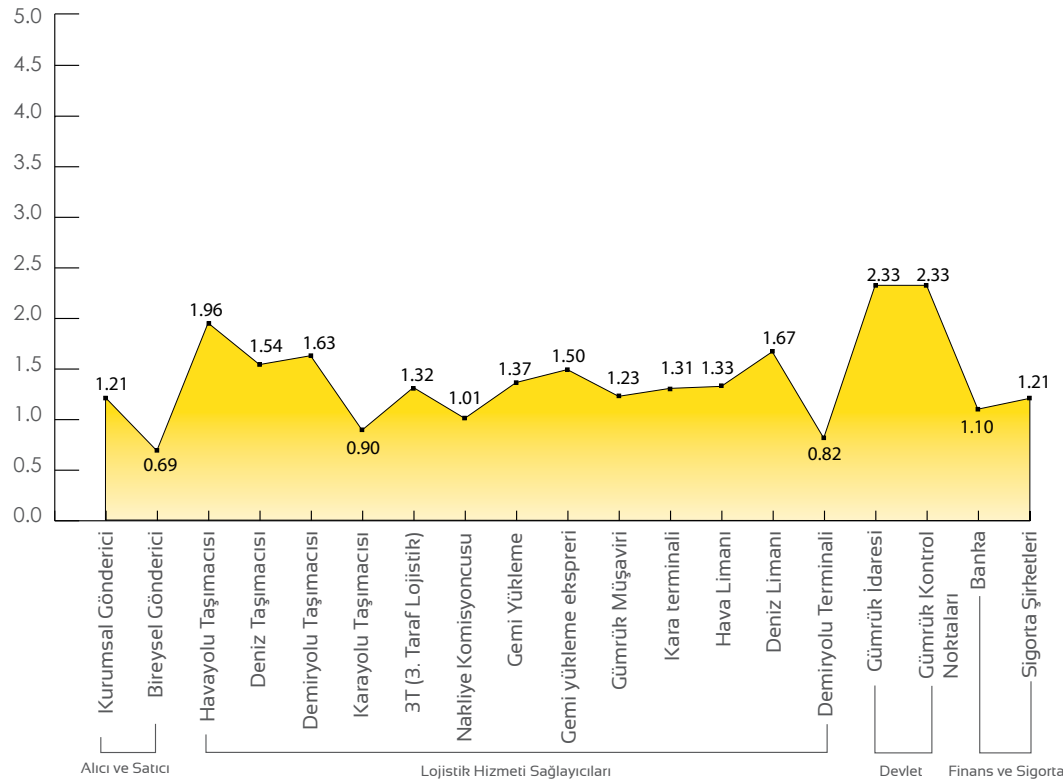
Bununla birlikte, Türk lojistik endüstrisinde teknolojik çözümlerin uygulanması düşük kalmıştır. Gerçekte, Türkiye’deki şirketlerin %72,88’i ve küçük ve orta boy işletmelerin de %73,15’i manuel olarak yönetilmektedir, bu da hem Türkiye içinde hem de uluslararası ticari ortaklar nezdinde entegrasyon eksikliğine katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle, potansiyelini en yüksek seviyede gerçekleştirebilmesi için Türkiye gereken ticaret verimliliğini yakalayamamakta ve Türk vatandaşlarının ekonomik beklentilerini karşılayamamaktadır. En yüksek puan ile en düşük puan arasındaki fark %8.6’dır, yani bir inovasyon ülkeye girdiğinde, tüm sahalarda hızlı ve dengeli bir şekilde uygulanabilir.



19 Kümeye Göre Entegrasyon

Gümrük İdaresi, 2.33 ile entegrasyon anlamında en yüksek puana sahip alan olurken bu da ticari paydaşlarla entegrasyon anlamında belli bir seviyenin yakalandığını göstermektedir. Bu da her şeyden önce Türkiye'nin bilgisayarlı gümrük işlemleri sistemi "BILGE" ve ulusal tek pencere sistemi sayesinde mümkün olmuştur. Türkiye'deki Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, aynı zamanda ticari katılımcılar için gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasını, hızlandırılmasını, ticaretin güvence altına alınmasını ve taşımacılık maliyetlerinin azaltılmasını amaçlayan Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS) uygulamasını başlatmıştır.

Bazı nakliyeciler firmalar diğer kümelerle veri alışverişi sağlamak için elektronik transfere olanak sağlayan kendi web tabanlı portallarını geliştirmişlerdir. En mütevazı seviyedeki bu entegrasyon çabaları Hava Taşımacılığı (1,96) ve Deniz Taşımacılığı (1,54) puanlarına yansımıştır. Ancak, bunların dışında kalan sahalarda düşük entegrasyon puanı tespit edilmiştir, Türkiye'deki pek çok firmada bu anlamda faaliyet alanları içerisinde yük taşımacılığı faaliyetlerini en üst düzeye çıkarabilecek bir sistem bulunmamakta ve ticari ortaklarıyla bilgi paylaşımı manuel olarak yapılmaktadır. Bu entegrasyon eksikliği Türkiye'nin sevkiyat hatlarının parçalanmasına ve ihracat-ithalat teslim maliyetlerinin yükselmesine sebep olmaktadır.



On Dokuz Kümeye Göre Yaygın İletişim Yöntemleri

Türkiye’de anket çalışmasına katılanların %1,85’i, kendi sevkiyat sürecinde DTP (Dosya Transfer Protokolü) veya EVD (Elektronik Veri Değişimi) kullanarak iletişim kurmaktadır. Geri kalan %98,15 ise sevkiyat sürecinde telefon, faks veya e-posta yoluyla iletişim kurmaktadır.

Ayrıca, Türkiye’deki işletmelerin %27,12’sinde dikey bir sistem uygulanırken geri kalan tüm işletmelerin %72,88’inde ve KOBİ’lerin %73,15’inde faaliyetlerini en üst düzeye çıkarabilecek bir sistem bulunmamakta ve üçüncü taraflara bağımlı kalmaktadır.

On dokuz küme	Hakim İletişim Yöntemi
Kurumsal Gönderici	Email
Bireysel Gönderici	Email / faks
Havayolu Taşımacısı	Email
Deniz Taşımacısı	Email
Karayolu Taşımacısı	Email
Demiryolu Taşımacısı	Email
3T (3. Taraf Lojistik)	Email
Nakliye Komisyoncusu	Email
Gemi Yükleme	Email
Gemi yükleme ekspresi	Email
Gümrük İdaresi	Email
Hava Limanı	Email / EDI
Deniz Limanı	Email
Demiryolu Terminali	Faks
Kara terminali	Email
Gümrük İdaresi	FTP / EDI
Gümrük Kontrol Noktaları	FTP / EDI
Banka	Faks
Sigorta Şirketi	Faks

Entegrasyon Göstergeleri

Aşağıdaki tabloda, anket çalışması sırasında entegrasyonla ilgili sorular sorulan belli kurumların ağırlıklı olarak verdiği cevapların bir özeti sunulmaktadır.

	Alıcılar/Satıcılar	LHS'ler	Finans/ Sigorta	Devlet	Ülke Çapında
Bilgi alışverişi nasıl yapılır?²	Email/Faks	Email	Email/Faks	Elektronik Veri Değişimi (EDI)	Email/Faks
İletişim Protokolü³	Elektronik İletişim Protokolü Yok	Elektronik İletişim Protokolü Yok	Elektronik İletişim Protokolü Yok	Elektronik Veri Değişimi (EDI)	Elektronik İletişim Protokolü Yok
Veri Fazlalığı⁴ %	Aynı Bilgi 71-90%	Aynı Bilgi 71-90%	Aynı Bilgi 51-70%	Aynı Bilgi 51-70%	Aynı Bilgi 71-90%
Sevkiyat Bilgilerinin Gönderilme ve Alınma Sıklığı⁵	> 1 Gün	> 1 Gün	> 1 Gün	> 1 Gün	> 1 Gün
Ticari Ortak Tarafından Veri Doğrulama⁶	Sınırlı	Sınırlı	Çok sınırlı	Ara sıra	Sınırlı
Yeni Ortak Entegrasyon Süresi⁷	>30 Gün	>30 Gün	15-30 Gün	1-6 Gün	>30 Gün

GÖZLEMLER:

1. Değerler, alınan cevaplar ile ilgili ortalama karşılıkları göstermektedir.
2. Sayfa 32'deki Ticari Katılımcı şemasına göre Hakim İletişim Metodunu göz önünde bulundurun.
3. Entegrasyon eksikliği nedeniyle elektronik haberleşme protokolü yok.
4. Bu, farklı şekillerde defalarca girilen fazlalık verilerin yüzdesini göstermektedir.
5. Bu da, yük ile ilgili güncellemelerin ne kadar sık alındığını göstermektedir. Sistem entegrasyonu asgari düzeyde olduğu için, sevkiyat güncellemeleri arasında bir günden fazla gecikmeler yaşanmaktadır. Maliyetli hatalar meydana geldiğinde, artık çok geç olduğunda bile güncellemeler alınmaktadır.
6. Bu, aynı sevkiyat hattına katılan ticari ortakların ve LHS'lerin, aynı sevkiyat bilgisini yeniden nasıl doğruladığını göstermektedir.
7. Bu, yeni bir ticaret ortağının ya da LHS'nin mal ve hizmet ile ilgili alım/satım sözleşmesini imzaladıktan sonra ticaret iletişim hattına entegre olabilmesi için gereken zaman ile ilgilidir.

Bulgular - Etki

Anket çalışması, 19 kümenin çoğunun telefon, faks veya e-posta ile iletişim kurabildiğini göstermektedir. Kümelerin çoğunda veri fazlalığı ve tekrarı %71 ila %90 arasındadır. Bu durum sınırlı bir şekilde yapılan doğrulamalarla sevkiyatla ilgili güncellemeleri alabilmek veya gönderebilmek için günler geçmesi gerektiği anlamına gelmektedir. Ayrıca, yeni bir ticari ortakla entegrasyon sağlamak 30 günden fazla zaman almaktadır, bu da rekabet gücünü düşürmekte ve pazar payının artırılmasını sınırlamaktadır.

Türkiye'nin ticari entegrasyonu ile ilgili aşağıdaki bulgular dünyanın en büyük yükselen ekonomilerinden biri konuma gelme başarısını gölgede bırakmamakta, aksine bu tavsiyeler Türkiye'nin önündeki teknolojik olanakları kullanarak entegrasyon için 21. yüzyılın sevkiyatta verimlilik standartlarına ulaşmaya dönük potansiyelini harekete geçirme ve lider bir ülke olma arzusunu göstermektedir.

Türkiye'nin entegrasyon puanı, 5 üzerinden 1,15'dir ve bu da en üst düzeyde performans gösterilmesi ve tek bir noktadan tüm dünyaya entegrasyon uygulamasının nimetlerinden yararlanılması için önemli adımların atılması gerektiğini göstermektedir. 1,15 entegrasyon puanı, şu anlama gelmektedir:

Türkiye'deki Mevcut Veri Ortamı - Pasif

Pasif veri ortamı, gerçek zamanlı dinamik ortamın tam tersidir. Bu, bilginin gelişigüzel ve Türkiye'nin tedarik zincir hattında sınırlı bir görünürlük içinde paylaşılabilirliğini gösterir. Böyle bir ortamın yarattığı asıl sorun ise gerekli adımların, eksik veya güncel olmayan bilgilere göre atılması ve bunun da hatalara ve ek maliyetlere yol açabilmesidir.

Türkiye'de Mevcut Veri Ortamı - Tutarsızlık ve Doğrulama Eksikliği

Gerçek zamanlı uçtan uca sevkiyat bilgisinin olmaması, düzgün şekilde doğrulanamayan verilerin tutarsız olmasına neden olmaktadır. Bu da sevkiyat sürecine katılan tarafların belgeleri ve hareketleri ile ilgili verilerin doğrulanabilmesini ve dinamik şekilde karşılaştırma yapılabilmesini büyük ölçüde kısıtlamakta ve dolayısıyla veri anormalliklerinin veya hatalarının anında tespit edilebilmesini engellemektedir.

Böyle bir ortamın neden olduğu temel sorunlar şu şekilde sıralanabilir:

- a) Veri fazlalığı, büyük oranda artar.
- b) Bilgisayara bağımlılık katlanırken verilerde hata olasılığı artar.
- c) E-Belge uygulamasını doğru ve onaylı verilerle dinamik şekilde destekleme becerisi oldukça sınırlı hale gelir.
- d) Telefon, faks veya e-posta gibi manüel araçlara yönelik ihtiyaç önemli ölçüde artar.

Türkiye'deki Mevcut Veri Ortamı - Doğrulanmamış Geçmiş Dinamik Veri Kayıtları

Etkin şekilde derlenmiş, doğrulanmış, sınıflandırılmış ve depolanmış veri eksikliği, sevkiyata katılan tarafların faaliyetleri ve performanslarıyla ilgili bilgilerin bulunmasını ve erişimini kısıtlamaktadır. Bunun sonucunda önemli hedeflere etkin şekilde ulaşılması zorlaşmaktadır. Bu hedefler şu şekilde sıralanabilir:

- a) Yeni ticaret ortakları veya lojistik servis sağlayıcılarının ilgisini çekme ve değerlendirme.
- b) Yerel ve uluslararası pazarlara giriş.

İstatistik araştırması ve internette asılsız incelemeler gibi mevcut bilgiler, kısıtlı ve pasif niteliktedir. Bu da ticaret finansmanında gecikmelere ve sigorta maliyetlerinde artışa neden olabilmektedir.

Yukarıda bahsedilen üç ortamın mevcut durumu, Türkiye'deki iş dünyasının veya devletin ticarete verimlilik ve ekonomik büyüme açısından tam kapasiteye ulaşmalarını engellemektedir. Örneğin, dünyada ve Türkiye'de KOBİ'lerin, istihdam ve ekonomik büyümenin lokomotif olduğu herkes tarafından dile getirilmektedir. Buna karşılık KOBİ'lerin işlerini büyütebilmesi için işletme sermayesine ve ticari kredilere ihtiyacı vardır, ancak KOBİ'ler, gereken fonların bulunması konusunda engellerle karşılaşmaktadır. Bu nedenle, Türkiye'nin orta vadeli mali programı KOBİ'lerin ekonomideki rolünü dikkate alırken, mevcut veri ortamı bunu sağlamak için gereken hamleleri desteklememektedir.

Bunun esas sebebi de finans kuruluşlarının, KOBİ'leri yüksek riskli olarak görmesidir. Finans kuruluşları, ayrıca üzerindeki baskı nedeniyle fon yetersizliğinden tek başına sorumlu tutulamaz. Bu baskılar, şu şekilde özetlenebilir:

- ▶ Mevcut fonların büyük bir kısmı, başka kişilerin parası olduğundan finans kuruluşlarının iş stratejisi, riskten kaçınma olarak nitelendirilebilir.
- ▶ Örneğin Basel III gibi finans kuruluşlarına daha çok kısıtlama getirilmektedir (Finans sektöründe mevzuat, denetim ve risk yönetimini geliştirmek amacıyla 2009 yılında yapılan bir takım reformlar).
- ▶ İktisat alanında dünyanın önde gelen isimleri, daha çok kredi kullandırmaları ve özellikle bu ticaret lokomotifinin yoluna devam edebilmesi için KOBİ'lere ticari kredi sağlamaları yönünde finans kuruluşlarına baskı yapmaktadır. Finans kuruluşları, kendilerine potansiyel müşterileri ile ilgili gerçek zamanlı, doğrulanmış ve tutarlı veriler sağlayacak olan küresel ticarete entegre olmaktan mahrum durumdadır. Hatta Türkiye'deki Finans Kuruluşları, 21-ETEI ölçeğinde 5 üzerinden 1.10 puan almıştır. Ticari katılımcılar ve faaliyetleri ile ilgili doğru, teyitli ve sürekli güncellenen bilgiler sağlayabilen entegre bir ticaret sistemi olmaması nedeniyle bu kuruluşların, Tedarik Zinciri görünürlüğü bulunmamaktadır.

Bankaların, şirketler ve uygulamaları ile ilgili kredi riskini azaltmak için sadece kredi başvuru aşamasında değil, aynı zamanda fonlar kullanılırken de dinamik, doğrulanmış ve tutarlı bilgilere ihtiyacı vardır. Örneğin:

- ▶ Şirket, sektöre gireli kaç yıl olmuş?
- ▶ Herhangi bir yolsuzluğa karışmış mı?
- ▶ Mal hacmi nedir ve alıcıları kimlerdir?
- ▶ Şirket, belli bir malı ne kadar süredir üretiyor?
- ▶ Malın alıcısı, finansal olarak istikrarlı mı?
- ▶ Şirketin ticari başarısı hangi düzeyde?
- ▶ Kullanılan malzemeler, güvenilir bir kaynaktan mı geliyor?
- ▶ Ödeme işlemleri gününde gerçekleştiriliyor mu?

Finansman sağlandığında fonların beyan edilen amaçlar doğrultusunda kullanılmasını sağlamak, finans kuruluşlarının dinamik şekilde yerine getirmesi gereken bir görevdir. Ayrıca, kredilerin de riski sınırlı tutacak şekilde teminat altına alınması gerekir. Entegrasyon sayesinde seyir halindeki mallar ile ilgili gerçek zamanlı görünürlük sağlanacaktır. Gerek duyulduğunda varlıkları denetleme yetkisiyle birlikte bankalara, ek teminat verilecek ve finansmana erişim sağlanarak süreç hızlandırılacaktır.

Türkiye'deki sigorta şirketlerinin entegrasyon puanı 1,21 olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla bu şirketlerin, daha yüksek sayıda sigorta talebi veya daha yüksek oranda raporlu hasarı olan ticaret katılımcılarını dinamik şekilde değerlendirebilmesi zorlaşmaktadır. Bu yüzden sigorta primleri yüksek olmakta ve bazı durumlarda tam sigorta uygulamasında gecikme yaşanmaktadır.

Türkiye'nin Gümrük entegrasyon puanı 2,33 olarak gerçekleşmiştir. Bu da, 19 küme içerisinde en yüksek puan olup Türkiye'nin BILGE Portalı ve tek pencere sistemi sayesinde. Gümrük sektöründe, bugün gümrük geçiş verilerinin büyük bir kısmı portal veya EVD üzerinden alınmaktadır. Ancak, daha önce de belirtildiği üzere portal ve EVD, mevcut ortamda bulunan verileri tek bir kaynaktan almaktadır. Bu da şu uygulamalara kısıtlama getirmektedir:

- ▶ Gümrüğe verilen bilgilerin doğrulanması.
- ▶ Yerel ve uluslararası kargonun görünürlüğü için gereken şeffaflık.
- ▶ Kargo güvenlik önlemlerinin alınması.
- ▶ Ticari malın çıkış yerinin doğrulanması.

Tavsiyeler

Dünyada ekonomiye yön verenler, ekonomik büyümeyi sürdürebilmek için entegrasyonun temel bir unsur olduğunu uzun zamandır dile getirmektedir.

Bu, dünya ekonomisinde dengelerin değişip gelişmiş, gelişmekte ve yükselmekte olan ülkeler arasındaki ekonomik entegrasyonun kolaylaştığı bir dönemde önem arz etmektedir. G20 ülkeleri, üyeleri arasındaki ticaret payının artırılması için Entegrasyonun oynaması gereken hayati role sürekli vurgu yapmışlardır. Entegrasyonun, ekonomiyi güçlendireceği ve küresel ekonomi alanında ülkeyi daha rekabetçi hale getireceği Türkiye'de de kabul edilmektedir.

Ancak, entegrasyonun ne olduğu, nerelerde uygulanması gerektiği, maliyetinin ne olduğu veya işe nereden başlanması gerektiği ile ilgili bir tanım yapılmamıştır. Entegrasyon, tek başına yeterli midir? Bütün bu soruların cevapları, bu bölümde yer almaktadır. Aslında entegrasyon tek başına yeterli değildir. Eğer durum öyle olsaydı, bir noktadan tüm dünyaya entegrasyon sağlayan internet de tek başına yeterli olurdu. İnternet, iletişimin ve perakende ticaretin yüzünü değiştirmiştir ancak ne kendi potansiyelini gerçekleştirebilmiş, ne de dünyanın ihtiyaç duyduğu entegre ticaret ortamını sağlayabilmiştir. Bugüne kadar kimse, uygulamaya yönelik ne kapsamlı bir plan ortaya koymuş, ne de entegrasyonun istenen sonuca ulaşması için gereken faktörlerin önemini kavrayabilmiştir.

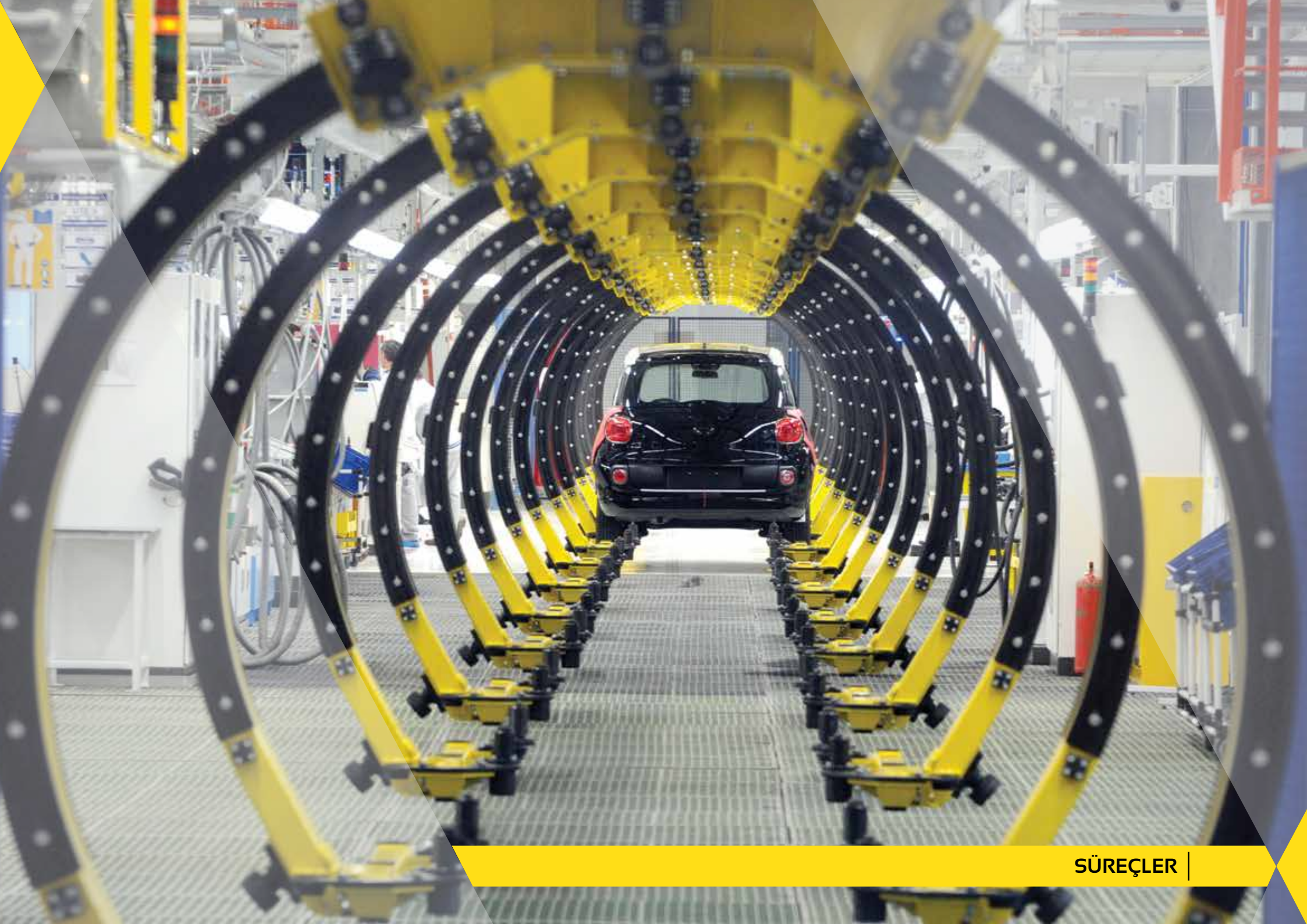
Entegrasyon, dünyanın ihtiyaç duyduğu ekonomik faydaların sağlanabilmesi için geliştirilmesi gereken altı temel unsurdan (21-6-ETEI) biridir. Ticaret alanında gerçek bir entegrasyon sağlanması için, dört temel unsur gereklidir:

1. Entegrasyon çözümü, son kullanıcılara maliyetsiz olarak sunulmalıdır. Aynı sevkiyat sürecine katılan tarafların dahil olduğu küresel, bölgesel veya yerel bir entegrasyon çözümünün hızlı bir şekilde benimsenebilmesi için "maliyetsiz" olması gerekir. Bunun başarılması için, hem dünya genelinde hızla yaygınlaştırılmasına hem de bu çözümün sürdürülebilir olmasının sağlanmasına dönük yeni bir iş modeli mutlaka gereklidir.
2. Entegrasyon çözümü, kesintisiz olmalıdır. Bu, ancak iki şekilde gerçekleştirilebilir:

- Söz konusu çözüm hem ondokuz kümeye portal üzerinden erişim sağlamalı hem de dünya piyasalarına ve hizmetlerine erişim imkanı vermelidir. Özellikle iş dünyasının %72,88'inde ve KOBİ'lerin de %73,15'inde yerel hukuk sahasında sevkiyat faaliyetleri yönetimini optimize edecek yatay sistemlere sahip olmadığı gerçeği dikkate alındığında bu Türkiye için çok önemlidir. Böyle bir ortam KOBİ'lerin ve LSP'lerin tam potansitellerine ulaşmak için çabuk adapte olabilmelerini sağlar.
 - Çözüm, büyük şirketlere yazılım üzerinden erişim imkanı tanımalı ve böylece kurum içi dikey sistemlerle entegrasyon sağlamalıdır. Bunun, kendi güvendikleri teknoloji sağlayıcılarıyla yapılması gerekir.
3. Entegrasyon çözümünü devreye sokarken hiçbir şeyin ters gitmemesi gerekir. "Hiçbir şey", tanımlanmamış ve niceliği belli olmayan bir kavramdır. Ancak, bir inovasyon için bazen ihtiyaç duyulan bir kavramdır. Uygulamada, bu soruya iki şekilde cevap verilebilir: a) Nerelerde hata yapılabileceğinin tanımlanması ve bu hataların ayrı ayrı ele alınması. Bununla birlikte kimse nerelerde hata yapılacağını tahmin edemeyeceği için B planını ideal hale getirmek gerekir. b) Bilinmeyene çare bulabilmek için sadece iki yöntem vardır:
 - I. Yatırım kısıtlaması olmayan teknoloji ya da
 - II. Dünyanın en iyi teknoloji firmalarının bir masa etrafında toplanarak yapılan hatalara çözüm bulmaları.
 4. Entegrasyon çözümü, jeopolitik ve tekele yönelik endişeleri de dengelemelidir. Çözümün sürdürülebilir olması için, kendini kanıtlamış becerileriyle tüm dünyanın güvenini kazanmış önemli teknoloji firmalarının oluşturduğu bir özel sektör ağı tarafından sunulması gerekir. Bu firmalar, rekabet etmeye programlı olmalarına rağmen birlikte çalışmalıdır. Dünya, tek bir firmanın ya da tek bir bölgenin sunacağı çözüm önerisini kabul edecek bir durumda değildir. Çözümün, bu işi başarabilecek yetkin bütün kurumlara eşit fırsat tanınarak sunulması ve kamu ile özel sektörün bu çözümü, güçlü bir yapılanma ile takip etmesi gerekir.

Entegrasyon sorununun çözülmesi için standartlarımızı da yükseltmemiz gerekir. Mevcut en iyi performans örneklerine dayalı geleneksel “Türünün En İyisi” standartlarına bel bağlamak yeterli değildir. Bugün geçerli olan “Türünün En İyisi” standartları, ticaret ve lojistik sektörlerini sınırlandırmakta ve bu sektörleri dar bir kalıba hapsetmektedir. Bunun sonucunda dünya, ticaretin parçalanmış ve verimsiz durumda olduğunun farkına varmaktadır. Alacağımız önlemler, teknolojiden en iyi şekilde yararlanılmasına ve en üst düzeyde faaliyet gösterirken teknolojinin sağlayabileceği faydalara yönelik olmalıdır. Bu yeni ve ileri düzey standardı karşılayan bir entegrasyon çözümünü uygulamaya koymak durumundayız. Böylelikle, Türkiye’yi 21. yüzyıl ticaret verimliliğine hazır hale getirip dünya ticaretinde hak ettiği lider konuma gelmesini sağlayacağız.

1. APEC Business Advisory Council, Report to APEC Economic Leaders, Working Towards Sustainable Growth For All, Yokohama, Japan, p. 50, 2010
2. Asian Development Bank, Institutions for Regional Integration: Toward an Asian Economic Community, p. 56, 2010
3. The World Bank, Connecting to Compete 2010, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and its Indicators, p. 3, 2010
4. UN-ESCAP, Toward an Asian Integrated Transport Network, p.9,2007



Süreçler

Verimli ticaret süreçleri, rutin işleri değişken ve hızlı hareket eden bir ortam içerisinde sistematik olarak gerçekleştirme becerisi olarak tanımlanabilir. Başka bir deyişle, sevkiyat sürecine katılan 19 kümenin başarılı bir şekilde yürüttüğü birbirinden farklı ancak birbiriyle ilişkili süreçler, yükün raftan rafa sevki sırasındaki verimliliği belirler.

Süreç Ne Anlama Geliyor?

Genel anlamda süreç, belirli bir dikey ortamda istenen sonuca varmak için mevcut araç ve insan gücünün kullanımını azami düzeye çıkaran bir yöntem olarak tanımlanmaktadır. Ticaret, yatay bir süreç olduğundan ticarete verimlilik için 21. yüzyıl ticarete verimlilik standardı esas olan yatay bir çözüm gerektirir.

Dikey ve Yatay Süreçlerden Ne Zaman ve Nasıl Faydalanırız?

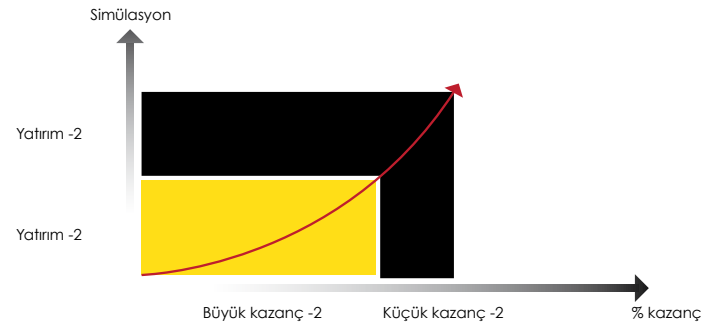
Dikey Süreçler - Bugün, sevkiyat sürecine katılan 19 kümeyle temsil edilen kurum ve şirketlerin hepsinden sevkiyat koşullarını yerine getirebilmeleri için kurumi süreçlere sahip olmaları beklenmektedir. Bu kurum ve şirketlerin bazıları, ileri düzey sistemler kullanırken bazıları temel düzeyde sistemlerden yararlanmaktadır. 19 kümenin kendi başına uygulamaya koyduğu süreçlerin gelişmişlik düzeyi, öznel bir konudur ve bu düzeyi, kendi ticari koşulları belirler. Bu koşullar belirlenirken müşteri ihtiyaçları, ülke ihtiyaçları, yerel kültürel koşullar, mevcut insan gücü ve bir kümeden diğerine farklılık gösteren diğer faktörler de değerlendirmeye alınır. Yine bu süreçler, kurum ve şirketlerin karlılıklarını en üst düzeye çıkarma gayretleri çerçevesinde dikey iş performansından en iyi şekilde yararlanabilmeleri amacıyla oluşturulmaktadır.

Yatay Süreçler - Ticaret, yatay bir süreç olduğundan 19 kümenin faaliyet alanına giren yük taşımacılığının verimli hale getirilmesi için 21. yüzyıl yatay verimlilik standardı şarttır. Bu standart için de yatay sevkiyat hattına katılan tüm taraflar arasında işbirliği ve uyum gereklidir.

Dikey ve Yatay Süreçler Neden Önemlidir?

Daha önce belirtildiği üzere dikey süreçler, belirli bir küme içindeki ticari faaliyet performansını azami düzeye getirebilmek için önemlidir. Yatay süreçler, 19 kümenin faaliyet alanına girdiğinden sevkiyat hattında verimliliği en üst düzeye çıkarmak için önemlidir. Dikey süreçler, yatay verimlilik koşullarını tek başına karşılayamaz; kesintisiz şekilde beraber çalışmak durumundadır. Aşağıda, yatay bir süreç olan küresel ticarete yatay verimliliği engelleyen üç temel unsura yer verilmektedir:

1. **Amaca Uygun Olmayan Yatırım Stratejisi** – Bugün küresel ticarete karşılaştığımız parçalanmışlık durumunun temel sebebi, yatay verimlilikleri hatalı bir şekilde en üst düzeye çıkarmaya çalışan dikey ve kurum içi sistem yatırımlarıdır. Aşağıdaki grafikte gösterildiği üzere dikey sistemlere yapılan ilk yatırımlar (sarı renkle gösterilen), dikey verimlilik bakımından yüksek getiri sağlamaktadır. Ancak, işletmeler yatay verimlilik (siyah renkle gösterilen) sağlamak adına daha çok dikey yatırım yapmaya başladığında yatırım getirileri azalmaya başlamaktadır.



2. **Ticaret Hattındaki Dikey Verimlilik Düzeylerinin Eşit Olmaması –** Yatay verimlilik, ticaret hattına katılan 19 küme arasında en düşük performansa sahip tarafların verimliliğine eşittir. Yatay olarak verimli olabilmek için diğer tarafların da dikey sistemlerde aynı verimlilik kazançlarına sahip olmaları gerekir. Sevkiyat hattında en iyi sonuçları almak için, uygulamaya konan süreçlerin taraflar arasında raftan rafa koordine edilmesi gerekir.
3. **Verimsiz Nakil Süreçleri –** 19 kümenin tamamı, eş standart düzeylerine sahip olsa da kargonun el değiştirmesi konusu, sevkiyat hattında verimliliğin en üst düzeye çıkarılması bakımından önemli bir unsur olmaya devam etmektedir.

Sonuç olarak, yatay süreç verimliliğinin en üst düzeye çıkarılabilmesi için tüm tarafların aynı standart süreçlerine sahip olması gerekmektedir. Günümüz dünyasında standart hale getirilmiş iletişim dili ve süreçler, soruna çözüm olamamaktadır. Örneğin, havayolu sektörünü inceleyip her bir küme kendi dikey süreçlerini korurken yatay süreç verimliliğinin en üst düzeye çıkarılmasında sektörün nasıl başarı kazandığına bakalım.

Yolcular, kalkış noktasından varış noktasına giderken her biri kendi sistem ve süreçlerini kullanan farklı kümelerden (havayolu sistemleri, hava limanları vs.) geçerler. Bu örnekte söz konusu farklı kümeler arasındaki ortak payda, yolculardır. Yolcuların yatay olarak verimli bir şekilde geçiş yapabilmesi için gereken asgari veri unsurları belirlenmiştir. Bunlar, Evrensel Veri Unsurları'dır (EVU), yani sevk hattına katılan kümelerin gerekli gördüğü standardizasyon uygulanmaksızın yolcuların bir hava limanından diğerine tüm dikey sistemler aracılığıyla verimli şekilde geçiş yapabilmesi için gereken asgari verilerdir.

Sevkiyatta 19 kümelene arasındaki ortak payda, taşınan yükür. Sevkiyat, aynı zamanda 19 kümenin kendi uygulamaları boyunca verimli ve güvenli şekilde raftan rafa geçiş sağlamak için asgari seviyede veri gerektirecektir. Türkiye'deki 19 küme arasında paylaşılan verilerin % 70-80'inin, fazlalık olduğu ispatlanmıştır. Bu fazlalık, Türkiye'ye has bir konu değildir. Örneğin, küresel yük hacminin % 84'ünü elinde bulunduran dünyanın en büyük 20 uluslararası deniz taşıma nakliyat şirketi arasında, konşimento

detay verileri bakımından sadece % 20 oranında değişkenlik görülmektedir. Bu nedenle Evrensel Veri Detayları, sevkiyat hattına katılan kümelerin gerekli gördüğü standardizasyon uygulaması olmaksızın, sevkiyatta yatay verimliliğin en üst düzeye çıkması için gereklidir.

Süreçlerin Önemi Kimler Kabul Ediyor?

Dünyanın dört bir yanındaki kuruluşlar, uyumlaştırmanın veya standardizasyonun faydalarını kabul etmektedir. Bu kuruluşların temel amacı, standardizasyon ile elde edilebilecek faydalardır, yoksa tek başına standardizasyonun kendisi değildir. EVU uygulamasıyla, dünyanın özlem duyduğu faydalar sağlanırken standardizasyon koşulları da en aza indirilecektir. Bu küresel ihtiyacın giderilmesi gerektiğini kabul eden kuruluşlar şu yorumlarda bulunmuştur:

Asya Kalkınma Bankası (ADB): "Şeffaflık ve öngörülebilirliği arttırmak için ülkelerin yaptıkları işlemleri, veri ve belge koşullarını uluslararası anlaşmalara, standartlara ve diğer araçlara uyumlu hale getirmesi gerekir."¹

Dünya Ticaret Örgütü Ekonomik Araştırmalar ve İstatistik Dairesi: "Tedarik zincirlerinin ve ara ürünlerin önemli olduğu sektörlerde yönelik standartlar ve ticaret çalışmalarında, standardizasyonun tek başına ticarete destek olduğu veya uluslararası standartların, ulusal standartlara oranla ticareti daha çok desteklediği görülmektedir. [...] Uyumlu hale getirilen standartlar sayesinde ticarete destek sağlanabilmekte ve tedarik zinciri daha verimli hale getirilebilmektedir."²

APEC İş Danışma Konseyi (ABAC): "Modern tedarik zincirlerinin küresel mahiyetini göz önünde bulunduran ABAC, ticaretin hem güvenli hem de kolay hale getirilmesi amacıyla taşımacılık mevzuatlarının uluslararası olarak uyumlu hale getirilmesini teşvik etmektedir. Her ekonomide standartlar, uluslararası kuruluşların belirlediği standartlarla uyumlu olmalıdır. Uluslararası standartların var olmadığı yerlerde, küresel uygulamalarla uyumlu düzenlemelerin çıkarılması için uygun bir uluslararası ortamın yaratılması teşvik edilmelidir. APEC ekonomileri, tedarik zinciri işletmecilerinin geçerli yasal düzenlemelere uyum çabalarını teşvik ederek taşımacılık güvenliği için kapasite artırma çalışmalarına destek olmalıdır."³

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO): “Çözüm çok basit: Yük taşımacılığı sürecinde başlangıçtan son aşamaya kadar, amaca uygun ve verimli denetimlerin tutarlı şekilde uygulanmasıyla küresel tedarik zincirinin en üst düzeyde ve uçtan uca güvenliğinin sağlanması.”⁴

Birleşmiş Milletler (BM): “İmkansızlaşma” ifadesi bir işi kolaylaştırmak anlamına gelir ve ticareti kolaylaştırmanın amacı da tam olarak budur: Uluslararası ticaret süreçlerinin ve işlemlerinin ticaret yapanlar, ilgili kamu kuruluşları ve devletler için mümkün olduğunca basit ve verimli hale getirilmesidir. Basitleştirme ve uyumlaştırma ihtiyacı; ithalat, ihracat ve sınır geçişi ile ilgili düzenlemelere uygun hareket edilmesiyle ilgili olarak devlet kurumlarının gerekli gördüğü pek çok bilgi ve belgenin hazırlanması ve iletilmesi sürecinde daha da belirgin hale getirmektedir. Bu koşullar, firma kaynaklarına ağır yükler getirmekte ve Küçük ve Orta Boyutlu İşletmeler (KOBİ) başta olmak üzere uluslararası ticaretin gelişimini ve verimliliğini ciddi şekilde engellemektedir.”⁵

Bu Süreçlerin Uygulama Alanları Nelerdir ve Kamu ile Özel Sektör İçin Ne Kadar Önemlidir?

Süreçler, kamu ve özel sektörün en üst düzeyde performans sergilemesi ve böylece tüm sevkiyat hattında verimliliğin en üst düzeye getirilmesi ve birden çok fayda sağlanması için gereken temel yapıdır. Bu faydalar şu şekilde sıralanabilir:

Alıcılar/ Satıcılar ve Lojistik Hizmet Sağlayıcıları

- ▶ Malın teslimine kadar ortaya çıkan ithalat ve ihracat masraflarını azaltır
- ▶ Fiziksel altyapı ile ilgili kapasite kullanımını en üst düzeye çıkarır
- ▶ Dış kaynak maliyetleri ve niteliğini en verimli hale getirir
- ▶ Pazarda büyüme sağlar
- ▶ İşletmenin kar-zarar durumunu en ideal düzeye getirir

Finans & Sigorta

- ▶ Belge doğrulama, sigortacılık ve tazminat taleplerini işleme koyma usulleri ile ilgili verimliliği en üst düzeye çıkarır
- ▶ Müşteri hizmeti ve müşteriye cevap hızını artırır
- ▶ İdari giderleri azaltır

Devlet

- ▶ Sınır geçiş ve gümrük muayene hızını artırır
- ▶ Güvenlik önlemlerinin hızını ve hatasızlık oranını artırır
- ▶ Uygulama, belge doğrulama ve gümrükten geçiş süreleri ile ilgili maliyetleri azaltır

Bulgular - Veriler

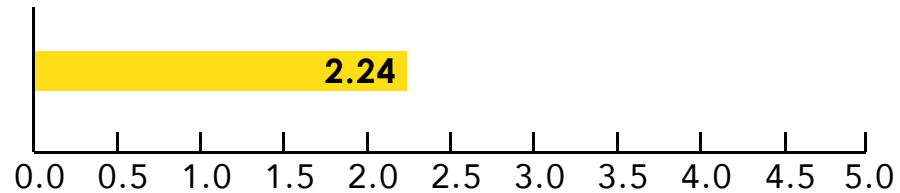
Süreç Verimlilik ölçeğinin özeti:

1. Seviye = Bir ticaret iletişim hattında olmayan veya eksik süreçler.

5. Seviye = Bir ticaret iletişim hattında en üst düzey ve eksiksiz süreçler.

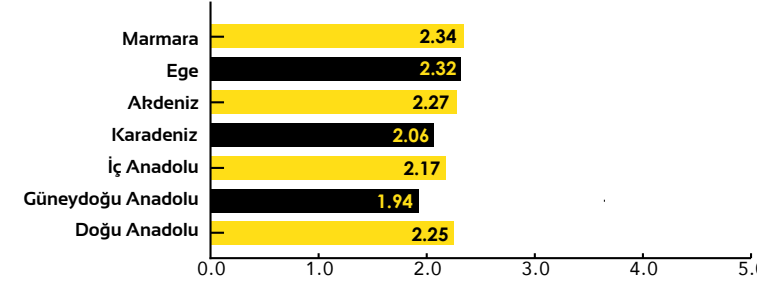
Türkiye Genel Süreç Puanı

Bu, sevkiyat hatlarında malların nasıl seyrettiğini değerlendiren toplam ulusal süreç verimlilik puanıdır. Hep birlikte, Türkiye’de ticarete katılan taraflar 21-6-ETE’ye göre 5 puan üzerinden 2,24 puan almıştır. En yüksek puan olan 5 optimum performansı temsil eder, sevki süreci boyunca süreçleri tamamlar.



Coğrafi Bölgelere Göre Süreçler

Türkiye'deki Coğrafi Bölgelere göre Süreçlerin sonuçlarını analiz ettiğimizde, en yüksek ve en düşük puanlar arasında %8'lik bir fark vardır. Bu görece eşit sonuçlar Süreçlerin dengeli bir şekilde yayıldığını kanıtlar ki, bu optimum yatay süreçleri oluşturmakta ideal bir başlangıç noktası olduğunu gösterir. Büyük limanların varlığı, geniş çaplı faaliyet gösteren deneyimli nakliyecilerin çalışması ve hem dahili dikey süreçlerini kurmuş hem de ülke çapında yüksek montanlı kargo ve ithalat-ihracat işlemleri yapan küresel lojistik firmaların olması sonucu en yüksek puanları alan Marmara (2,34) ve Ege (2,32) en öne çıkan bölgelerdir.

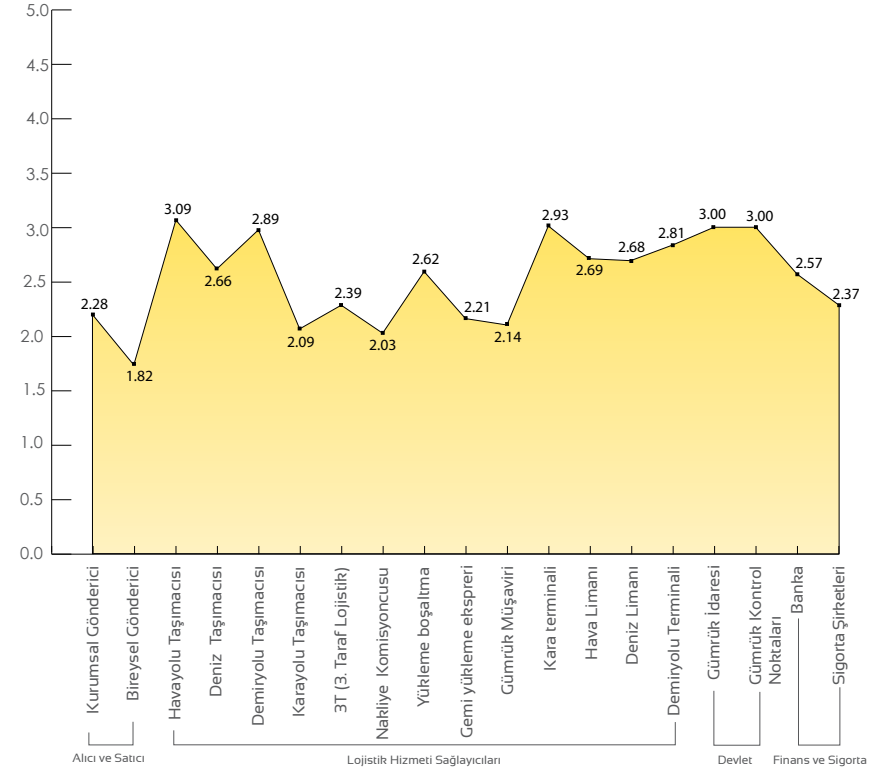


19 Kümeye Göre Süreçler

Sonuçlar, bir yük raftan rafa taşınırken sistemlerin uyumlaştırılması ile ilgili 19 kümenin güçlü taraflarına yönelik bir karşılaştırmayı göstermektedir. 0 ila 2.5 arası puanlar, yatay süreçlerin idare edilmesi için uygulamaya konan dikey sistemlerin verimliliğini gösterirken 2.5 ila 5 arası puanlar ise dikey koşulların yerine getirilmesi ve nitelik bakımından yatay olan küresel ve ulusal ticarete yönelik ihtiyaçların karşılanması için etkin yatay ve dikey süreçlerin uygulamaya konduğunu göstermektedir.

BİLGE ve tek pencere sistemi ile nakliyecilere ve diğer gümrük müşterilerine sunulan e-dosyalama imkanlarının kullanılması sayesinde, gümrükler en yüksek katılımcılar arasında yer almaktadır. Gümrükler dikey sistemlere yatırım yapmış, diğer katılımcıları da bunu kullanmaya zorlamıştır.

Bugün, geniş çaplı faaliyet gösteren deneyimli nakliyeciler ve altyapı kuruluşları, yıllık büyük kargo ve navlun operasyonlarını yönetmek amacıyla dahili süreçlere ve kurum içi teknoloji sistemlerine yatırım yapmışlardır. Bu durum hem yüksek puanlara sahip havalimanlarında (2,69) hem de hava nakliye şirketlerinde görülür (3,09). 2013 yılında 7,9 milyon TEU'ya yakın taşımacılık yapan Türk deniz yollarının (2,68), deniz taşıma şirketlerinin (2,66) ve kuru limanların (2,93), 2023 yılına kadar konteyner taşımacılığında 32 milyon TEU nakliye kapasitesine ulaşması beklenmektedir. Bu geniş hacimli kargo trafiği, fiziksel üst yapıya ek olarak bu kapasiteyi sevk ve idare edecek uygun kurum içi yatay süreçleri gerektirir.



Türkiye’de lojistik hizmet sağlayıcılarından, nakliyecilerden ve Türkiye’de şirketlerin yaklaşık %99’unu oluşturan münferit nakliyecilerden oluşan büyük bir çoğunluğunun kurum için teknolojik sistemleri yoktur, süreçleri sınırlıdır. Ayrıca, mal ticaretine katılan tüm bu firmalar kendi dikey süreçlerini sevk ve idare etmek için manuel süreçler geliştirmiştir. Her biri ayrı süreçler üzerinden çalışan bir çok küçük müşteriyle çalışmak için bir sürece yatırım yapmak, getirisi yeterli olmayan bir yatırımdır. Bu, Türkiye’de ticaret kanallarına katılan diğer tarafların puanlarının düşük olmasında kendisini göstermektedir.

Tüm ticaret hattının ortalama puanı 2,24’dür, bu sonuç en düşük puana sahip olan Sevkiyatçı Firma (1,82) ile en yüksek puana sahip Hava Taşımacılığı (3,09) arasındaki farkın %25,4 olduğunu gösterir. Bu puan farkı, sevkiyat sürecine katılan tarafların büyük bir çoğunluğunun faaliyetlerini en üst düzeye çıkarabilecek bir sisteme sahip olmamalarından, ve sisteme sahip olanların ise aslında yatay verimlilik dışında kurum için dikey süreçlere sahip olmalarından kaynaklanmaktadır. Verimli yatay süreçlerin kullanılması ticaretin maliyetini düşürür ve tüm lojistik hattının verimliliğini artırır.

Süreç Göstergeleri

Aşağıdaki tabloda, anket çalışması sırasında sorulan sorulara verilmiş cevaplara göre belli kuruluşlarda yaygın olarak yürürlükte olan süreçlere yer verilmektedir.

	Alıcılar/Satıcılar	LHS'ler	Finans / Sigorta	Devlet	Ülke Çapında
Kullanılan Kurum İçi Dikey Yazılım Sistemi	Manuel	Manuel	Raf ayarlı	Kurum Kaynak Planlama (ERP)	Manuel
Mevcut iş yapış şeklinizi etkileyen yerel veya küresel değişikliklerden ne kadar sürede haberdar oluyorsunuz?	>30 Gün	8-30 Gün	8-30 Gün	2-7 Gün	8-30 Gün
Yaptığınız işin çıktılarını etkileyen yerel veya küresel dış kaynaklı değişiklikleri uygulamak için gereken süre	2-4 Hafta	2-4 Hafta	2-7 Gün	2-7 Gün	2-4 Hafta
Uygulamaya konan süreç nedeniyle verileri ne sıklıkta yeniden girmeniz gerekiyor?	61-80%	61-80%	61-80%	41-60%	61-80%
Ticaret hattının herhangi bir aşamasında hata olduğunda süreçleriniz bu hataları ne kadar sürede tespit ediyor?	Bazı sevkiyat için 2-7 Gün	Bazı sevkiyat için 2-7 Gün	Bazı sevkiyat için 2-7 Gün	Tüm sevkiyatlar için 1 Gün	Bazı sevkiyat için 2-7 Gün
En üst düzey yerle ticaret koşullarının yerine getirilmesi için uygulanan Yönetim Süreci	Sistem Yok	Sistem Yok	Yükseltme süreci OLMAYAN tam otomatik	Sorunları üst makamlara iletme sürecine sahip yarı otomatik sistem	Sistem Yok
Sözleşme hükümlerinin 19 hümede uygulanmasını sağlamak için izlenen Yönetim Süreci	Sistem Yok	Sistem Yok	Sistem Yok	Yükseltme süreci OLMAYAN yarı otomatik	Sistem Yok
Arıza (yerel veya küresel) yaşandığında arızanın nedenini belirlemek için gereken süre	2-7 Gün	2-7 Gün	2-4 Hafta	24 Saat içinde	2-7 Gün
Arıza (yerel veya küresel) yaşandığında arızanın üzerine gitmek için gereken süre	2-7 Gün	2-7 Gün	>4 Hafta	2-7 Gün	2-7 Gün

Bulgular - Etkiler

Anket çalışması, Türkiye'deki 19 kümeden çoğunun kendi ticaret iletişim hatlarında meydana gelen değişikliklerden 30 güne kadar haberdar olamayabildiğini göstermektedir. Bu değişikliklerin kurum içi süreçlerde uygulanması, 2-4 hafta alabilmektedir. Benzer şekilde katılımcılar, taşıma hattında dikey (iç kaynaklı) veya yatay (dış kaynaklı) bir değişikliği uygulamaya koyma konusunda dört hafta kadar süreye ihtiyaç duyduklarını belirtmiştir. Ticaret hattında meydana gelen yerel ve uluslararası arızaların giderilmesi ortalama 7 günden fazla sürmektedir. Ayrıca, araştırmaya katılanların büyük bir kısmı yük bilgilerinin %61-80'ini bilgisayara elle yeniden girmek zorunda olduklarını belirtmiştir. Katılımcılar, ayrıca ticari koşulların (iç ve dış kaynaklı) yerine getirilmesini yine elle takip ettiklerini belirtmiştir.

Bu faktörler birlikte ele alındığında, para ve kalite bakımından ciddi potansiyel maliyetler görülmektedir. Bu maliyetlerin, hem ülkenin mevcut ticari işlem performansına hem de gelecek beklentilerine önemli etkileri olmaktadır. Bu etkilerin bir kısmı, şu şekilde sıralanabilir:

Alıcılar ve Satıcılar

- ▶ Raftan rafa optimizasyon mümkün değildir. Bu da, faaliyetlerin sonuçlandırılmasını ve ticarete katılan taraflar arasında otomatik iletişimin izlenmesi için otomatik sistemleri gerekli kılmaktadır. Bu eksiklikler, işletmelerin mevcut iş hacmini kısıtlamakta ve büyümeye ayak uydurabilmek için daha erken genişleme gerektirmektedir.
- ▶ Öngörülemeyen yük akışı. Manüel iletişim, doğası gereği tutarsızdır ve bu da ticaret iletişim hattında üretim gecikmelerine neden olmaktadır. Bu tür işlemlerin olmaması, kargo hareketlerinde sonraki faaliyetlerin planlamasındaki tutarsızlık nedeniyle depolama ve yüklemenin yanı sıra tahsisi yanlış yapılmış kaynaklar gibi aşırı katma değersiz maliyetlere neden olmaktadır.
- ▶ Sınırlı büyüme potansiyeli. Süreçlerin verimli olmaması, yeni iktisadi taleplere karşılık verilmesini ve pazar fırsatlarının değerlendirilmesini zorlaştırmaktadır. Kümeler arasında manüel yürütülen süreçler, kısıtlı personel kaynaklarının verimliliğine aşırı şekilde bağımlı olunmasına neden olmaktadır. Bu tür

kaynaklara erişim sağlandığında üretkenlik düzeyi değişkenlik göstermekte ve bunun sonucunda verimsizlik oluşarak yeni paydaş ilişkileri ve yeni pazar fırsatlarının arttırılması için geriye çok az sayıda kaynak kalmaktadır.

LHS'ler

- ▶ Kaçan gelir fırsatları. Müşterinin ihtiyaçlarına cevap verilmesi zaman almakta ve bu işlemler manüel olarak yapılmaktadır. Bunun sonucunda işi daha otomatik sistemlere sahip rakiplere kaptırma olasılığı artmaktadır.
- ▶ Düşük kar marjları. Süreçlerin otomatik olmaması, dinamik hizmet/fiyat/geçiş süresi gibi konularda karşılaştırma yapmayı da engellemektedir. Sabit fiyatlandırma ve yönlendirme komutlarıyla tahmini malzeme ihtiyacı, müşteri kayıtları veya boş yer ile ilgili fiyat ayarlamaları yapılamamaktadır. Kar marjları ve varlıkların getirisi ile ilgili sonuçlar düşüktür.
- ▶ Yük nakilleri, süreç yönetimi ile ilgili otomasyonun kısıtlı olması nedeniyle oldukça verimsiz olup katılımcılar arasındaki teknoloji kapasitelerinin farklı olmasına ve sisteme bilgileri tekrar girme ile ilgili yüksek oranlardan anlaşılabileceği üzere entegrasyon eksikliğine neden olmaktadır.

Finans & Sigorta

- ▶ Türkiye'deki ticaret hattı genelinde uygulamada bulunan kısmen otomatik süreçler, finans ve sigorta firmalarına yönelik görünürlüğü kısıtlamakta ve bunun sonucunda sigorta riskleri artış göstererek sigorta primleri ve finansal maliyetler artmaktadır.
- ▶ Uygulamada manüel olarak yürütülen süreçler, dünyadaki tüm finans kuruluşlarının istediği büyük bir pazar olan borç birleştirme hizmetinin bir ön koşulu olarak finans kuruluşlarının ticaret hattına entegre olma becerilerini de kısıtlamaktadır.

Devlet

- ▶ Uygulamada yetersiz kalan süreçler, tedarik zinciri hattında görünürlüğü engellemektedir. Bunun sonucunda yük güvenliği riski artarak sahte malları ele geçirme olasılığı azalmakta ve gümrük vergilerinin düzgün bir şekilde tahsil edilme olanağına azaltılmaktadır.

Tavsiyeler

21.yüzyıl teknolojisini yapabilecekleri ile karşılaştırıldığında Türkiye, süreç mükemmeliyeti adına yeni bir referans noktası oluşturarak olumsuz "süreç" değerlendirmesi olarak tanımlanabilecek bir unsuru büyük bir rekabet gücüne dönüştürebilecek olanağa sahiptir. Türk toplumu, başarılı olma konusunda kararlıdır. Ekonomiye çeşitlendirme amaçlı ekonomik stratejiler geliştirerek göstermiş olduğu liderlik, bunu yapabilme becerisine sahip olduğunu göstermektedir. Ancak, Türk firmalarının ve kuruluşlarının potansiyellerini tam olarak gerçekleştirmelerini sağlayacak doğru araçlar bulunmamaktadır. İşin avantajlı yanı ise bugün Türkiye'de dijitalleşmeyi sekteye uğratacak çok az sistem bulunmaktadır.

Dikey ve yatay verimliliği arttıran sağlam bir süreç, veri fazlalığını azaltırken tam veri doğrulaması sağlayarak insan hatasını en aza indirmektedir. Hata ya da anormal bir durumla karşılaşıldığında teknoloji destekli süreçler sayesinde ticaret hattının herhangi bir yerinde görülen değişikliklere veya öngörülemez olaylara hızlı bir şekilde müdahale edilebilmektedir. Son olarak önemli noktalardan biri de, bu tür süreçlerin ticaret katılımcılarına gözetim imkanı sağlaması ve katılımcıların performanslarını, ticari yükümlülükleri ile aynı düzeye getirebilmesidir.

Ticaret yapanların, kendi dikey sistemleri içerisinde etkin olmaları artık yeterli değildir. 21. yüzyıl ticaret ortamı, sevkiyat hattında ticarete katılan herkesin, dahil olduğu yatay hattı etkileyen ulusal ya da küresel tüm meselelerden, değişikliklerden veya beklenmedik olaylardan anında haberdar olmasını üst düzey bir verimlilik için şart koşturmaktadır. Bu bölümde daha önce yer verildiği gibi ihtiyaç duyduğumuz yatay verimliliği sağlayan bir süreç, gerçek zamanlı entegrasyon ile bir araya getirildiğinde Türkiye'deki ticaret sektörüne önemli avantajlar sağlayarak ülkenin ticaret alanında bölgenin lideri konumunu güçlendirecektir.

1. Asian Development Bank: Designing and implementing trade facilitation in Asia and the Pacific, p. 48, 2009.
2. World Trade Organization Economic Research and Statistics Division: Using Supply Chain Analysis to Examine the Costs of Non-Tariff Measures (NTMs) and the Benefits of Trade Facilitation Staff Working Paper ERSD-2012-02, pp. 20-21, pp. 27-28, 15 February 2012.
3. APEC Business Advisory Council (ABAC): Working Towards Sustainable Growth for All, p.11, 2011
4. Address by the Secretary General of ICAO Mr. Raymond Benjamin to the World Customs Organization (WCO) Council, Brussels, 24 June 2011.
5. The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT): Simple, Transparent and Effective Processes for Global Commerce, New York and Geneva, p. 4, 2005.



"Ticaret ile uğraşan kişilerin, kendi dikey sistemleri içerisinde verimli olmaları artık yeterli değildir. 21. yüzyıl ticaret ortamı, en optimal düzey verimlilikle faaliyet gösterebilmek için ticaret hattı içerisinde ticaret ile uğraşan herkesin, dahil olduğu yatay hattı etkileyen tüm meseleler, değişiklikler veya öngörülemeyen olaylardan anında haberdar olabilmelerini gerektirmektedir. "

— Global Coalition for Efficient Logistics (GCEL)





E-Belge

E-Belge uygulaması Alım/Satım, Ülke, Sektör, Finans ve Sigorta (ASÜSFS) belgeleri ile ilgili koşulları yerine getirerek bir malın raftan rafa taşınmasını hızlandırmak amacıyla oluşturulmuş bir takım elektronik belgelerden oluşmaktadır.

E-Belge Ne Anlama Geliyor?

E-Belge veya elektronik belge, ileri düzeyde gelişmiş bir ticaret sistemini daha düşük verimli yöntemlere bağımlı sistemlerden ayıran belirleyici göstergelerden biridir. E-Belge, sevkiyat veya ticari işlemdeki bir taraf hakkında gerekli bilgilerin tamamen elektronik ortamda oluşturulması, saklanması ve iletilmesi olarak tanımlanmaktadır. E-Belge uygulaması, bugün potansiyelini tam olarak gerçekleştirilememektedir. Bilginin bir noktadan başka bir noktaya, sadece bir veri sağlayıcısından bir veri alıcısına tek seferde paylaşılmasıyla sınırlıdır. 21. yüzyıl E-Belge standardının temelinde, 19 kümenin ticari işlemlerini de kapsayacak şekilde bir noktadan tüm dünyaya entegrasyonun azami düzeye çıkarılması ve geçerli, doğruluğu onaylanmış ve verimli E-Belge ortamının oluşturulması yatmaktadır. Bu da, ticarete verimliliğin en üst noktaya taşınmasını, sevkiyat akışının hızlanmasını ve maliyetlerin düşmesini sağlamaktadır.

E-Belgeden Ne Zaman ve Nasıl Faydalanılır?

E-Belgeler, belli bir ülke ya da kuruluş içerisinde mevcut olan sistemlere bağımlı bir internet tabanlı portal veya EDI üzerinden iletilir. Bu belgeler, sevkiyat sürecine katılan 19 küme arasında paylaşılan detayları içerir. Bu belgeler şu şekilde sıralanabilir:

İhracat Sürecinde Ortaya Konan Belgeler

- ▶ Sevkiyat formları ve belgeleri
- ▶ Menşe şahadetnameleri
- ▶ Sigorta şahadetnameleri
- ▶ Ambalaj listeleri
- ▶ İhracat belgeleri
- ▶ Ticari faturalar
- ▶ İhracata yönelik ambalaj listeleri

- ▶ Proforma faturalar
- ▶ Taşıma belgeleri
- ▶ Hava, deniz, demiryolu veya kamyon konşimentosu
- ▶ Yükleyici İhracat Beyannameleri (SED)
- ▶ İhracat uygunluk belgeleri
- ▶ İhracat lisansları
- ▶ Teslim yeri kontrol beyannameleri
- ▶ Özel ticari malların taşınmasına yönelik diğer izinler
- ▶ Ekspertiz raporları
- ▶ Serbest Satış Sertifikaları
- ▶ Tehlikeli madde ruhsatları
- ▶ Fumigasyon ruhsatları
- ▶ Sağlık raporları
- ▶ İçerik beyanları
- ▶ Muayene şahadetnameleri
- ▶ Sevkiyat öncesi muayene izinleri
- ▶ Tartı pusulaları
- ▶ İhracat ile ilgili diğer belgeler
- ▶ Konsolosluk faturaları
- ▶ Yük Teslim Formları ve Antrepo Makbuzları
- ▶ ISPM 15 (Ahşap Ambalaj) İşaretleri
- ▶ Yüklenicinin Talimatnameleri
- ▶ Geçici sevkiyat belgeleri

İthalat Sürecinde Ortaya Konan Belgeler

- ▶ Vekaletnameler
- ▶ Varış bildirimleri
- ▶ Gümrük beyannameleri
- ▶ İthalat ruhsatları
- ▶ Gümrük Teminat Mektupları

Yük Güvenliği İle İlgili Belgeler

- ▶ İthalat güvenlik dosyaları
- ▶ Sevkiyat öncesi yük manifestoları
- ▶ Hava kargosu güvenlik dosyaları

Ticaret Finansmanı ve Sigorta İle İlgili Belgeler

- ▶ İtibar mektupları
- ▶ Nakil belgeleri
- ▶ Sigorta belgeleri
- ▶ Ticari belgeler
- ▶ Sigorta tazminat talepleri ve çözümleri
- ▶ Teminat senetleri
- ▶ Satınalma emirleri
- ▶ Fiyat teklifi talepleri
- ▶ Yük rezervasyon talepleri ve teyitleri
- ▶ Mal satışı ile ilgili faturalar ve teslimat belgeleri
- ▶ Depolama, alıkoyma ve demüraj
- ▶ Katma değer hizmetler

Bugün ticari belgelerin çoğu, çıktı, faks ve posta gibi geleneksel yöntemler aracılığıyla noktadan noktaya bir ortamda işlem görmektedir. Bu sistem, verinin doğrulanmasını engellemektedir. APEC araştırmalarına göre, bir kümeden diğerine iletilen verilerin % 70'i gereksizdir. Elle yapılan işlemler, verilerin % 100'ünün her seferinde yeniden sisteme girilmesi gerektiği anlamına gelmektedir. Bu da veri hatası olasılığını arttırmaktadır.

E-Belge Neden Önemli?

E-Belge, oldukça önemli bir uygulamadır. E-Belge uygulamasından tam anlamıyla yararlanıldığında ticarete verimlilik sağlanacağını ve maliyet tasarrufu yapılacağını gösteren pek çok çalışma bulunmaktadır. Ancak, doğrudan ticari paydaşlarla bilgi alışverişinde bulunmak için büyük oranda telefon, faks, kağıt ve e-posta uygulamalarına bağımlı olan 19 küme, ASÜSFS koşullarını yerine getirmeye daha çok ağırlık verdiği için E-Belge uygulaması henüz potansiyelini tam olarak gerçekleştirememiştir. Azami verimlilik ve fayda sağlayabilmek için E-Belge uygulamasının başlangıçta konan hedefin de ötesine geçmesi gerekir. Sevkiyat sürecine katılan 19 kümenin tamamı arasında belge alışverişi olmalıdır. İdeal E-Belge sistemi, ASÜSFS koşullarının yerine getirilmesini de kapsayacak şekilde sevkiyat hattı boyunca ticari anlamda mükemmeliyetin yakalanmasını sağlayacaktır.

21. Yüzyıl ticarete verimlilik koşulları, E-Belge uygulamasının iki boyuta sahip olmasını gerektirmektedir: **a)** ASÜSFS koşulları ile ilgili E-Belge uygulaması; **b)** Tedarik zincirinde gerçekleştirilen ticari işlemler ile ilgili E-Belge alışverişi. Bu iki konuda başarılı olunduğu andan itibaren, her iki kategoride de veri optimizasyonu için üç temel yapıya sahip olacağız demektir.

I. Veri Doğruluğu ve Geçerlilik

II. Veri Verimliliği

III. Yeni Gereksinimlere Hızlı Cevap Verme

Veri Doğruluğu ve Geçerliliği

Veri girişleri halihazırda yapılmış haldedir, bu nedenle bilgisayar başında yapılan işlem sayısını en aza indirip insan hatası olasılığını azaltarak veri anormalliklerini belirleme becerisini en üst düzeye çıkarır. Ayrıca aynı sevkiyat hattına katılan birden çok kaynağın (19 kümenin) kargo ile ilgili iletişimleri boyunca verilerin doğruluğu sürekli onaydan geçer. Bilgiler, geçmiş verilerin yanı sıra sevkiyat sürecinde paylaşılan güncel faaliyet detaylarına bakılarak çapraz kontrole tabi tutulduğundan yaşanan hata veya anormallikler hızlı bir şekilde tespit edilip giderilebilecektir.

Veri Verimliliği

Sevkiyat sürecinde farklı kümelerden, geçerli ve doğruluğu onaylanmış veri toplanır ve sevkiyat hattında gerçek zamanlı olarak hizmete sunulur. Bu da, sistemin ihtiyaçlarını gerçek zamanlı olarak karşılayacak ve yükün hareketini hızlandıracaktır.

Yeni Koşullara Hızlı Cevap Verme

Bir noktadan bütün dünyaya entegrasyon uygulaması, yeni ASÜSFS koşullarının duyurulması ve takviye edilmesi için gereken süreyi azaltacaktır. Bir noktadan bütün dünyaya entegrasyon uygulamasında var olan dinamik ve doğruluğu ispatlanmış bol miktarda veri sayesinde yeni elde edilen detaylar otomatik olarak güncellenerek ASÜSFS koşullarının büyük bir bölümü yerine getirilecektir. Noktadan noktaya entegre yolda, yeni veri ögesi halihazırda mevcut değilse, son kullanıcılar, gerçek süre esli iş esnasında eksik bilginin sağlanması açısından önceden uyarılacaklardır.

E-Belgenin Önemli Olduğunu Kimler Kabul Ediyor?

E-Belgenin maliyetleri azaltma ve ticarette verimliliği artırma yoluyla ekonomik büyümeyi teşvik etme aracı olarak, dünyaca ünlü kuruluşlar tarafından da büyük ölçüde kabul edilmektedir. E-Belgenin faydaları ile ilgili kısaca bilgi vermek için aşağıdaki kuruluşların beyanlarına bakılabilir:

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD):

“Ticaretin basitleştirilmesi, ticaretle uğraşanların ve müşterilerin alınıp satılan malların değerinde % 2 ila % 3 oranında tasarruf yapmasını sağlamaktadır.”¹

APEC: “Kağıtsız ticari teknolojiler, APE içi mal ticaretinin tamamına yayıldığında, önemli ölçüde maliyet tasarrufunda bulunulması muhtemeldir. Örneğin, APEC içi ticarete ithal edilen malların maliyetinde ortalama yüzde üçlük bir azalma (bu da ihtiyatlı bir tahmin gibi görünüyor), toplam APEC içi mal ticareti düşünüldüğünde 60 milyar Dolardan fazla brüt tasarruf anlamına gelmektedir.”²

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE): “Bilgi, tedarik zincirinin verimliliği ve güvenliği açısından büyük önem arz etmektedir...Belgelerin ve işlemlerin verimliliği maliyetler, zaman ve risk üzerinde önemli etkilere sahiptir...Yükün taşınma süresinde tasarruf edilen her gün, imal edilen malların kıymetine göre % 1 değerindedir...İtalya’daki aynı araba üreticisi, malı 7 günde taşıırken Fas’taki 37 günde taşımaktadır.”³

APEC: “Sınır ötesi ticarete yönelik matbu belgelerin neden olduğu masraflar, ticaretle uğraşanlara büyük bir maliyet getirmektedir. Belgelerle ilgili bürokratik işlemlerin karmaşık olması da göz korkutucu olabilmekte ve pek çok küçük şirketi sınır ötesi ticaret yapmaktan vaz geçirmektedir. APEC bölgesinde ticaret için kağıt üzerinde belge hazırlama şartının ortadan kaldırılmasıyla ekonomi genelinde önemli bir tasarruf sağlanması, daha düşük mevzuata uyum maliyetleri nedeniyle ticaretle uğraşanların doğrudan tasarruf yapması ve malları daha hızlı taşıma becerisi, güvenilir üretim ağlarına katılım ve stok maliyetini azaltma fırsatı gibi daha dolaylı ve tanımlı daha zor yapılabilecek tasarruflardan faydalanması beklenmektedir.”⁴

E-Belgenin Uygulama Alanları Nelerdir ve Kamu ile Özel Sektör İçin Ne Kadar Önemlidir?

E-Belge, ASÜSFS kuruluşlarının şartlarını karşılamak için hayati önem taşımaktadır. Bu şartların karşılanması için E-Belge uygulamasının ne kadar önemli olabileceği ile ilgili kısaca bilgi vermek amacıyla, ASÜSFS’yi iki gruba ayırmış bulunuyoruz:

Özel - Alıcılar/Satıcılar, LHS’ler ve Finans/Sigorta

- ▶ Aranan Nitelikler – Gerekli izinlerin ve ticari belgelerin dinamik şekilde görünür olması, mal ve hizmet tedarikçilerinin aranan vasıflara sahip olup olmadığının, potansiyel aracılardan finans ve sigorta kuruluşları tarafından daha hızlı değerlendirilmesini sağlar.
- ▶ Sözleşme Yükümlülükleri – Sözleşme yükümlülüklerini E-Belge uygulamasına ve sonrasında elektronik ölçütlere dönüştürüp mal ve hizmet tedarikçilerinin sözleşme hükümlerine göre gösterdiği performansın izlenmesine yönelik bir altyapı oluşturabilme becerisi. Böylelikle ön planlama aşamasında sevkiyat, finans ve sigorta koşulları karşılanmış oluyor.
- ▶ Ticaret İşlemleri – Belgeleri oluşturma, doğrulama ve güncel olarak hizmete sunma becerisiyle, ticaret hattında hızlı ve amaca uygun şekilde hareket edilmesi sağlanır.
- ▶ Ödeme İşlemleri – İlgili tüm belgelere erişim sağlama ve bunların birçok kaynak üzerinden dinamik şekilde çapraz kontrolünü yapabilme becerisiyle ödeme işlemleri hızlanırken doğruluk yüzdesi de artar.
- ▶ Denetim – Kapsamlı ticari işlem belgelerinin elektronik ortamda erişim kolaylığı ve esnek sınıflandırma seçenekleriyle saklanması ve böylece denetim işlemlerinin doğru ve hızlı yapılmasının kolaylaştırılması.

Kamu - Gümrük ve Sınır Koruma Kurumları

- ▶ Uyumluluk – Doğru ve onaylı verilerin dinamik şekilde getirilmesi ve böylece uyum şartlarının karşılanması sürecinin ideal hale getirilmesi.
- ▶ Yeni Şartların Hızlı Şekilde Karşılanması – Bir noktadan bütün dünyaya entegrasyon uygulaması sayesinde yeni şartların gerçek zamanlı duyurulması ve böylece bu şartların hızlı bir şekilde karşılanması sağlanacaktır. 19 küme ve raftan rafa sevkiyatla ilgili kapsamlı, onaylı, güncel ve geçmiş verilerin

olması, yeni veri şartlarının dinamik şekilde karşılanmasını sağlayacaktır. Veri, daha önceden sisteme girilmemişse, veriyi sağlayan taraf gerekli verileri girmesi için uyarılacaktır.

21. Yüzyıl E-Belge standardının, sevkiyat sürecine katılanlar üzerinde önemli ve olumlu etkileri bulunmaktadır. Bu etkiler şu şekilde sıralanabilir:

- ▶ İş gücü maliyetini azaltır
- ▶ Taşıma ile ilgili gecikmeleri azaltır
- ▶ Stok ve taşıma maliyetlerini azaltır
- ▶ Sınırdan geçiş gecikmelerini azaltır
- ▶ Karbon ayak izini azaltır
- ▶ Malın teslimine kadar ortaya çıkan ithalat/ ihracat masraflarını azaltır
- ▶ Finans ve sigorta işlemlerinin hızını artırır
- ▶ Gümrük muayene hızını artırır
- ▶ Sahte malların ele geçirilme oranını artırır
- ▶ Gümrük vergi tahsilatını artırır
- ▶ Mevcut lojistik altyapısına yönelik kapasite kullanımını en üst düzeye çıkarır

Bulgular - Veriler

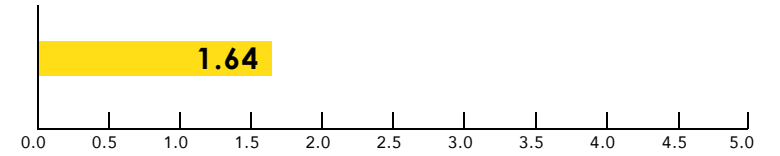
E-Belge Verimlilik ölçeğinin özeti:

1. Seviye = Kağıt üzerinde belgelendirme, verilerin sisteme tekrar girilmesi ve potansiyel hata oranı oldukça yüksek; veri doğrulama asgari düzeyde olduğundan verimlilik düşük.

5. Seviye = Elektronik belge, veri girme sayısı ve hataları asgari düzeyde, veri doğrulama azami düzeyde olduğundan verimlilik yüksek.

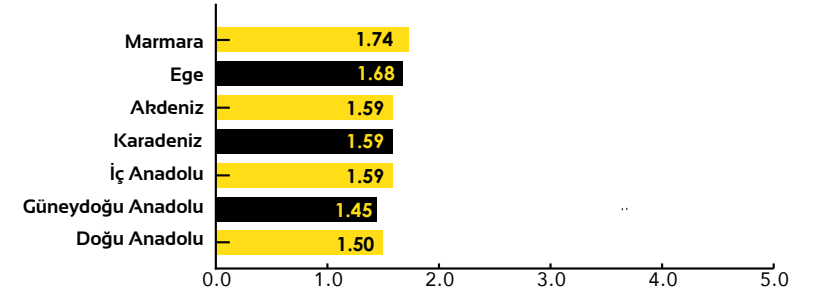
Türkiye Genel E-Belge Puanı

Türkiye’de genel E-belge puanı 1,64’dür. Bu, 19 küme içinde bazı kümelerin kağıt belgelerden E-belgeye geçtiğini göstermektedir; BILGE portalı ve tek pencere sistemi yardımıyla gümrükten mal çekme sürecinin burada öncelikli etkisi vardır.



Coğrafi Bölgelere Göre E-Belge

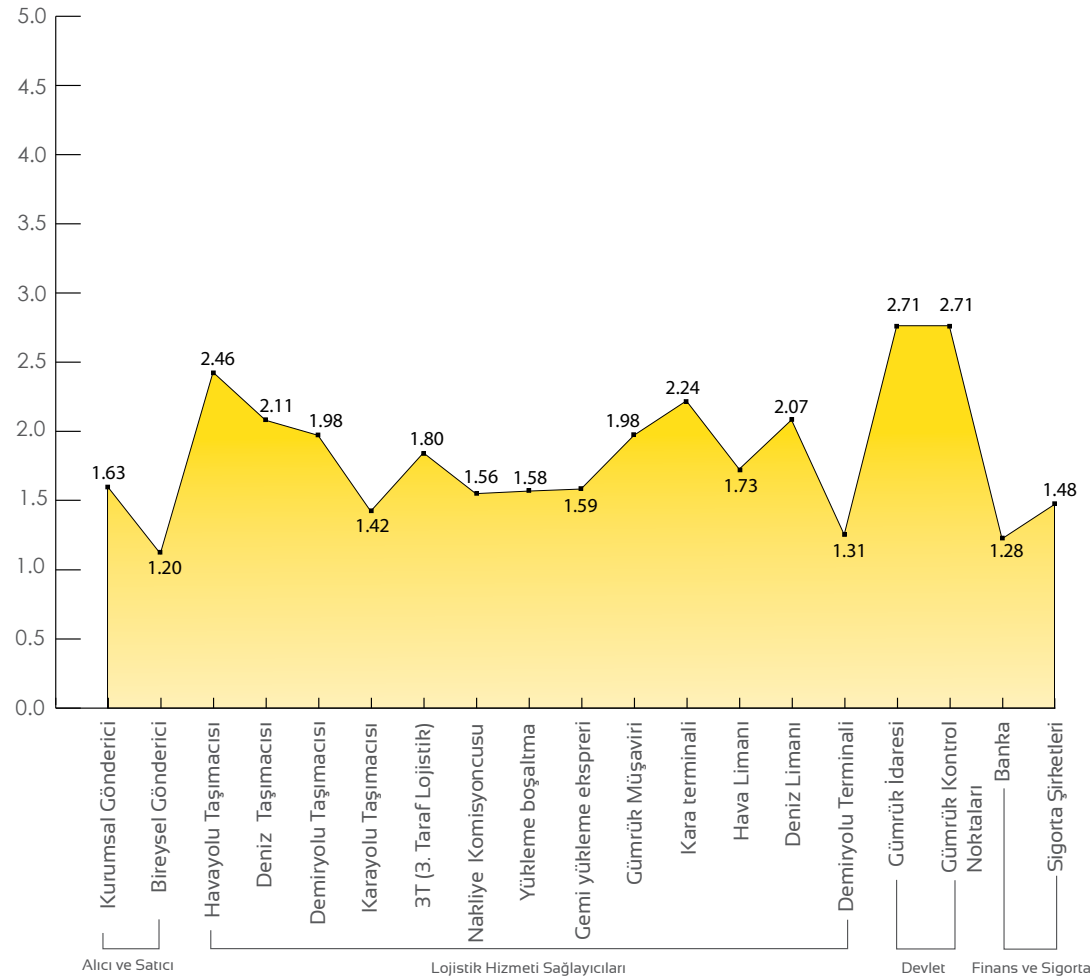
E-belgeleme puanları coğrafi bölgeler arasında oldukça tutarlıdır. Yani, e-belge çözümü ülkeye girer girmez, hızlı ve dengeli bir şekilde kullanımı yaygınlaşacaktır. Kimya ve petrol, otomotiv, tekstil, enerji gibi önemli endüstrilerin var olduğu Marmara (1,74) ve Ege (1,68) bölgelerinde bu sanayilerin zorunlu kılması sebebiyle e-belgeleme puanları daha yüksektir.



19 Kümeye Göre E-Belge

Aşağıdaki puanlamalar, 19 kümenin elle/kağıt üzerinde uygulamaları yerine elektronik belge sistemini uygulamaya koyduklarını göstermektedir. 0 ile 2.5 arası puanlar, belgelerin elle hazırlandığı anlamına gelmekte olup 2.5 ile 5 arası puanlar ise belge oluşturmak, hazırlamak ve iletmek için elektronik araçlardan yararlanıldığını göstermektedir.

Sürece katılan taraflara belirli bir entegrasyon imkanını veren ve sevk belgelerinin elektronik formatta gönderilebilmelerini sağlayan BILGE ve tek pencere sistemi sayesinde 2,71 ile en yüksek puanı Gümrükler almaktadır. Bazı nakliye şirketlerin, bir takım sevk belgelerini online olarak veya elektronik veri değişimi (EVD) yoluyla ticari ortaklarına göndermelerine olanak sağlayan kurum içi portal geliştirmiş olmaları sebebiyle Hava (2,46) ve Deniz (2,11) Taşıma Şirketleri göreceli olarak ortalama puanlara sahiptir. Diğer kümelerde yer alan şirketlerin görece daha düşük puanlara sahip olmaları, sevkiyat sürecine katılan tarafların sevk dokümanlarını manuel olarak gönderdiğini göstermektedir. Ayrıca, sevk verilerinin %70'inden fazlası yeniden giriliyor ve sevk bilgilerinin %98,15'i faks veya e-mail ile iletiliyor. Bu belge yaratma, çoğaltma ve göndermeye ilişkin manuel yöntemler yanlış tuşa basma hatalarını, sevkiyatta gecikmeleri ve ilave maliyetleri arttırıyor.



E-Belge Göstergeleri

Aşağıdaki tabloda, anket çalışması sırasında sorulan bazı sorulara verilen cevaplara göre E-Belge düzeyi ile ilgili göstergeler yer almaktadır.

	Alıcılar/Satıcılar	LHS'ler	Finans/ Sigorta	Devlet	Ülke Çapında
Sevkiyat Formları Veri Giriş Yöntemi	Elle girilen	Elle girilen	Elle girilen	19 bütmeden gelen dahili ve harici verilerden, %50 insan müdahalesi ile otomatik olarak doldurulmaktadır	Elle girilen
Yurt içi sevkiyat belgelerini doldurmak için gereken süre	16 – 30 Dak	16 – 30 Dak	16 – 30 Dak	16 – 30 Dak	16 – 30 Dak
Uluslararası sevkiyat belgelerini doldurmak için gereken süre	2-4 Saat	31 - 120 Dak	31 - 120 Dak	16 – 30 Dak	31 - 120 Dak
Hata nedeniyle reddedilen/iade edilen Yurt içi sevkiyat belgelerinin yüzdesi	5%	5%	5%	2%	5%
Hata nedeniyle reddedilen/iade edilen uluslararası sevkiyat belgelerinin yüzdesi	10%	10%	10%	5%	10%
Eksik belge nedeniyle ertelenen Yurt içi sevkiyat yüzdesi	10%	5%	10%	0.5%	10%
Eksik belge nedeniyle ertelenen uluslararası sevkiyat yüzdesi	20%	10%	10%	5%	10%
Uyumsuzluk nedeniyle yeniden girilen sevkiyat verileri yüzdesi	>81%	61-80%	>81%	41-60%	61-80%
Yurt içi sevkiyat belgeleri ulaştırma yöntemi	Email	Email	Posta / Faks	Posta / Faks	Email
Uluslararası sevkiyat belgeleri ulaştırma yöntemi	Posta / Faks	Email	Posta / Faks	Email	Email
Veri doğrulama düzeyi	Ara sıra doğrulama	Ara sıra doğrulama	Ara sıra doğrulama	Kısmi Doğrulama	Ara sıra doğrulama
E-Belge hizmeti sunan ticaret hattı katılımcılarının yüzdesi	Ticari Ortakların <10 %	Ticari Ortakların <10 %	Ticari Ortakların <10 %	Ticari Ortakların <20 %	Ticari Ortakların <10 %
Elektronik Olarak İnternet Portalından veya Entegrasyonla İletilen Sevkiyat Formları Sayısı	Form Yok	1-2 Form	Form Yok	3-5 Form	Form Yok

Bulgular - Etkiler

Ülke çapında ticari sevkiyat hattına dahil olan tarafların ürettiği belgelerin; büyük bir kısmı elle üretilmektedir, ortalama %61-80'i gereksiz veridir ve nadiren doğrulaması yapılmaktadır. Ayrıca, Türkiye'deki ticaret ortaklarının çok küçük bir kısmı, elektronik veri alışverişi yapabilecek kapasiteye sahiptir.

Bu durumun ortaya çıkardığı potansiyel etkiler ve kısıtlamalar şu şekilde sıralanabilir:

- ▶ Personel Verimsizliği - Elle hazırlanan belgeler, iş gücünün potansiyelini tam olarak gerçekleştirilmesi bakımından verimsiz bir yöntem olup çalışanların ideal üretkenlikle çalışmalarını engeller.
- ▶ Aşırı Maliyet - Amaca uygun olmayan veya eksik belgeler, gümrükten geçiş dahil olmak üzere sevkiyatı geciktirme riskine sahiptir. Sonuç olarak stok taşıma masrafları da dahil malın teslimine kadar ortaya çıkan ithalat/ihracat masrafları artar.
- ▶ Fiziksel Altyapıda Verimsizlik - Hatalı veya geciken belgelerin neden olduğu sınır geçiş trafiği, mevcut fiziksel lojistik altyapıdan düzgün bir şekilde yararlanılmasını engeller. Bu da arazi ve sermaye bakımından altyapı geliştirme çalışmalarının gereksiz yüksek maliyetli olmasına neden olmaktadır.
- ▶ Karbon Ayak İzinin Artması - Eksik veya geciken bir belge nedeniyle sınır geçişlerinde ve giriş noktalarında oluşan trafiğin sebep olduğu aşırı yayılım, karbon ayak izini artırır.
- ▶ Hizmet Sektörüne Yönelik Kısıtlamalar - Manüel olarak yürütülen işlemler ve tam bir veri doğrulama sisteminin olmaması, sigortacı riskini ve dolayısıyla yerine getirilmesi gereken koşulları arttırmakta ve düzgün finans hizmeti alınması ve sigorta konusunda gecikmelere ve ek masraflara neden olmaktadır.
- ▶ Gümrük Kısıtlamaları - Düzgün bir veri doğrulama sisteminin olmaması, tahsil edilen gümrük vergilerini azaltmakta ve sahte mallara el koyma olanağını asgari düzeye indirebilmektedir.

Tavsiyeler

E-Belge olarak bilinen kağıtsız belge uygulamasına geçiş, ticarete verimlilik için hayati bir unsur olarak evrensel düzeyde kabul görmektedir. Kapsamlı E-Belge çözümlerini devreye sokmak için dünyanın önde gelen kuruluşları tarafından pek çok çalışma yapılmaktadır. Bu çalışmalarda, E-Belge ile elde edilmesi gereken kazanımlara ağırlık verilmektedir. Bu da, esasen ülke ve sektör ihtiyaçlarının karşılanması için belgelerin elektronik ortam aracılığıyla iletilmesi ile ilgilidir. Bu, gayet güzel bir ilk adım olmasına rağmen bu strateji kendi başına yeterli değildir.

21. Yüzyıl E-Belge uygulaması, %61-80 gibi oldukça verimsiz bir orana sahip veri fazlalığını, eksiksiz bir E-Belge entegrasyonu için gereken temel bir yapıya dönüştürmektedir. Bu yapı, Evrensel Veri Unsurlarını (EVU) oluşturan ortak payda bilgilerinden meydana gelmektedir. Yani, bir kargonun 19 kümenin faaliyet alanında raftan rafa geçerken verimliliğinin en üst düzeye çıkarılması için gereken asgari veridir.

Daha önce belirtildiği gibi, 21 yüzyıl E-belge ortamı ticaret hattına katılan tüm taraflara önemli kazançlar sağlar. E-belgenin tam olarak kullanılması, 19 kümenin oldukça etkili bir şekilde doğru ve geçerliliği doğrulanmış belgeler üretmelerini olanaklı kılar ve yeni taleplere cevap vermede dinamik bir şekilde yönlendirir. Bunun gerçekleştirilmesinde, enerjik ve verimli 21. yüzyıl küresel ekonomisini sağlamaya doğru hayati adımlar atacağız.

1. Ticaret ve Gelişme konulu Birleşmiş Milletler Konferansı (UNCTAD), "Özet 5", Ticarete Verimlilik konulu Uluslararası Birleşmiş Milletler Sempozyumu (17-21 Ekim 1994), Cenevre, Walkenhorst ve Yasui'lan alıntı.

2. Avustralya Dış İşleri ve Ticaret Bakanlığı /Çin Dış Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Bakanlığı, Kağıtsız Ticaret: APEC, Avustralya Milletler Topluluğu'na yararları, 2001.

3. UNECE, "Verimli Ticaret için Uyumlaştırmış Ticari Belgeler: Kağıttan Dijital Kağıda Geçiş," Birleşmiş Milletler Elektronik Ticaret Belgeleri Mayıs 2007, Bangkok Tayland.

4. APEC Op. Cit., 2001 s. 18."



Takip ve Görünürlük

Takip ve Görünürlük, sevkiyat hattında layıkıyla yapılan bir işle ilgili nihai göstergedir. Bir aksilik yaşandığında ne, ne zaman, nerede ve kimin sorumluluğunda gibi soruların cevaplarına hakim olabilmek ve böylece hızlı ve doğru bir şekilde hareket edebilmek için Takip ve Görünürlüğün ideal düzeyde olması gerekir.

Takip ve Görünürlük Ne Anlama Geliyor?

Takip ve Görünürlük, bir yükün konumu ve hareketleri ile ilgili güncel bilgi edinme becerisi olarak tanımlanmaktadır.

- ▶ Takip konusu, konumlar arasında geçiş yapan mal ile ilgilidir.
- ▶ Görünürlük ise belli bir konumda boşta duran mal ile ilgilidir.

Takip ve Görünürlük, bir sevkiyatın planlama ve sorumluluk açısından belirli bir kümenin faaliyet alanı içerisinde ne zaman ve ne kadar süreyle bulunduğunu göstermesi bakımından özellikle önemlidir. Takip ve Görünürlük, sevkiyat hattına katılan tüm taraflarda gerçek zamanlı görünürlüğe sahip olduğu zaman ideal düzeyde demektir.

Takip ve Görünürlükten Ne Zaman ve Nasıl Faydalanılır?

Takip ve Görünürlük, iki geniş bilgi grubundan oluşur:

I. Takip – Yük, nakil halindeyken. Bu noktada sağlanan bilgiler, Küresel Konumlandırma Sistemi (GPS) veya Radyo Frekans ile Tanımlama (RFID) teknolojisiyle elde edilen ve raftan rafa sevkiyat sırasında ortaya çıkan takip detaylarından oluşmaktadır. GPS teknolojisi hava, demiryolu, kara ve denizden taşıma yapıldığında kullanılır. RFID ise bir kargo, yükleme noktasından ayrıldığında veya rotası üzerindeki her bir konuma ulaştığı anda otomatik olarak kayıt altına almak ve yük durum bilgisini elde etmek amacıyla kullanılır. Takip bilgilerinin içeriği şu şekilde olabilir:

- ▶ Malın gerçek hareket ve varış zamanları
- ▶ Kargo sensör verileri ise şu bilgileri içerir:
 - ▶ Sıcaklık (sıcaklık kontrollü mallar için)
 - ▶ Tahrifat tespiti
 - ▶ Aşırı titreşim tespiti, vs.

II. Görünürlük – Yük, bir kümenin faaliyet alanı içerisinde boşta iken Bazı önemli görünürlük bilgileri:

- ▶ Sözleşme yükümlülük bilgileri
- ▶ Faaliyetleri gerçekleştirme ve tamamlama süreleri, örn:
 - ▶ Ön sevk ihbarı
 - ▶ Faaliyetleri tamamlamak için gereken tahmini süre
 - ▶ Gerçek nakil zamanı
- ▶ Yük sayıları, ağırlıkları ve boyutları
- ▶ Yük durum bilgileri
- ▶ Yük kaza bilgileri

21. yüzyıl ticarete verimlilik standartlarını yakalamak için, günümüzde Takip ve Görünürlük kapasitelerini en üst düzeye çıkarmak için kullanılan teknolojinin bütün nimetlerinden yararlanılması gerektirmektedir. Bunu başarabilmek için teknoloji uyarlama ihtiyacının en aza indirilmesi ve böylece Takip ve Görünürlük uygulamalarının son kullanıcıya sıfır maliyetle sunulması gerekmektedir.

Peki bu nasıl olacak?

Bu ancak, 21. yüzyıl teknolojisinin bugün mümkün kıldığı iki temel çözüm yoluyla başarılabilir:

- a) Bir konteynerin yolculuğu, birden çok takip cihazına tabi olduğu için (örn; her biri için ayrı GPS cihazı gereken kamyon/gemi/kamyon sevkiyatı için) birden çok takip teknolojisi sağlayıcısının sisteme “dahil olmasını” sağlayan ve böylece bunların verdiği hizmetleri erişilebilir kılan açık bir platform.
- b) Raftan rafa sevkiyat akışında belirli faaliyetleri yürütürken Sözleşmeye Bağlı, Tahmini ve Gerçek zamanlı sevkiyat hattına katılan, güncel ve süreklilik arz eden ticari faaliyetlerin görünürlüğünü en üst düzeye çıkaran takip teknolojilerine olan ihtiyaç (nokta çözümler) ile bu kapsamdaki diğer maliyetleri asgari düzeyde tutma.

Takip ve Görünürlüğü, ticarete verimlilik ve güvenlik için temel unsur olarak kabul ederken, bunun küresel güvenirliliğinin artırılması esastır ve tüm son kullanıcılar için maliyet bakımından erişilebilir olmalıdır.

Takip ve Görünürlük Neden Önemli?

Takip ve Görünürlüğün, ticarete verimliliğin esas unsuru olmasının sebebi olan üç ana neden bulunmaktadır:

Planlama Kabiliyeti: Bir plan, kendisini oluşturmak için kullanılan veriyle sınırlıdır. Verinin yanlış, eksik veya kullanımını kısıtlayıcı bir şekilde tanımlanmış olması durumunda planın etkinliği zarar görebilir. Aynı sevkiyat hattına katılan birden çok kümenin doğruladığı takip ve gerçek zamanlı veri görünürlüğü, ticaret finansmanını basitleştirerek ve sigorta primlerini azaltarak ticari faaliyetlerin ideal düzeye çekilmesi için gereken detayları verir. Ayrıca arşivlenen bilgiler, süreçleri iyileştirmenin yanı sıra acil durum planları gerektiren zafiyet noktalarının belirlenmesi için de ilave olanaklar sağlamaktadır. Tam görünürlük, etkin olmayan faaliyetleri stratejik bir planın ötesine taşıyıp ulaşılabilir bir hedefe dönüştürmektedir.

Uygulamanın İyileştirilmesi: Gerçek zamanlı paylaşılan Takip ve Görünürlük bilgileri, faaliyetlerin verimli bir şekilde zamanında yerine getirilme oranını artırırken kümeler arası işbirliğini de en üst düzeye çıkaracaktır. Ayrıca, uyarı yönetim sistemlerinin geliştirilmesini ve kurala dayalı acil durum planlarının uygulamaya konmasını sağlayacaktır.

Rekabet Gücünün Artması: Sevkiyatta görünürlük, ticarete verimliliği ve şeffaflığı artırarak ticari faaliyetlerin güçlenmesini ve küreselleşmenin hakim olduğu bir dünyada rekabet gücünü arttırmaktadır.

Takip ve Görünürlüğün Önemli Olduğunu Kimler Kabul Ediyor?

Aşağıdaki ifadelerden de anlaşılacağı üzere dünyanın önde gelen ticaret kuruluşları, ticarete verimliliğin artırıldığı ve ekonomik büyümeye ivme kazandırıldığı bir dönemde Takip ve Görünürlük uygulamalarının sevkiyat güvenliğini yükselttiğini kabul etmektedir:

Dünya Ticaret Örgütü Ekonomik Araştırmalar ve İstatistik Dairesi: "Sevkiyatta kaydedilen teknolojik gelişmeler [...] ve konteyner üzerindeki barkodlarla elektronik takip yapılabilmesi, zaman içerisinde uluslararası ticaret ile ilgili maliyetlerde uzun vadeli düşüşlere neden olmuştur."

Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN-ESCAP): "Üreticiler, bir malı bir yerden başka bir yere taşımak için kullanılan taşıma yöntemine veya rotasına bakmadan sık, güvenilir, dakik, güvenli taşıma hizmetlerinin yanı sıra takip, diğerlerinden daha iyi nakil süresi ve maliyet olanağı sunan hizmetler aramaktadır."²

Avrupa Komisyonu: "Tedarik zincirinde görünürlük, özel sektör işletmeleri veya devlet kurumlarının tedarik zincirinde olup bitenleri değerlendirmesi için gerekli olan işlem bilgilerine erişim meselesidir. Ticari mallar, ticaret yapan kişiler, ödemeler ve lojistikte bütünlük anlamında doğru ve zamanında bilgi akışı olmadan işlerin yanlış gitme olasılığı artar, etkin planlama yapılamaz ve güven azalmış olur."³

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD): "Ticari lojistik sektörünün bazı kademelerine yapılan yatırımlar, tüm kalkınma düzeylerindeki ülkelerde ticareti arttırmaktadır. Bu durum gümrük yönetimi, takip ve izleme ile lojistik yetkinliğine yönelik gelişmeler için geçerlidir."⁴

Takip ve Görünürlüğün Uygulama Alanları Nelerdir ve Kamu ile Özel Sektör İçin Ne Kadar Önemlidir?

Takip ve Görünürlük, ticaret sürecine katılan 19 kümenin tamamı için önemlidir. Bu bölümde, özel öneme sahip bazı alanların yanı sıra etkin Takip ve Görünürlük uygulamalarıyla elde edilebilecek bazı faydalara yer verilmektedir:

Alıcılar/Satıcılar ve LHS'ler

- ▶ Hizmet Kesintilerine Çözüm Bulma – Hizmet kesintileri, tüm kümelere uyarı yoluyla hızlı bir şekilde iletilir ve böylece malın gerektiği zamanda yeniden yönlendirilmesini, kaynak tahsisinin yeniden yapılmasını veya diğer acil durum önlemlerinin alınmasını sağlar.
- ▶ Performans İzlemesi – LHS performansı, istenilen zamanda kolayca izlenip takip edilebilir ve tahmini performans düzeylerini hesaplamak için kullanılabilir.
- ▶ Tedarik Zincirinin Genişletilmesi – Görünürlüğün artırılması, daha uzak yerlerden mal alırken riski azaltır.
- ▶ Teslimat Öngörülebilirliği – Takip, tam zamanında teslimat sağlarken stok düzeyinin de düşmesini sağlar.

- ▶ Tahmini İzleme – Tahminler ve sözleşme yükümlülüklerinin gerçek sevkiyat, aktarma ve teslim süresi ile karşılaştırılması, kümelerin performans değerlendirmesine katkıda bulunur.
- ▶ Altyapı Programlama – Takip, fiziksel altyapı programlamasının yanı sıra tüm kümelerin iş gücü ve acil durum planlamalarını da ideal düzeye çıkarır.

Finans

- ▶ Finansal İzleme – Alacaklılar, ticari işlemler ile doğrudan ilgisi bulunan üçüncü tarafların onayladığı gerçek zamanlı sözleşme, tahmini ve gerçek veri izleme olanağı sayesinde borç verdikleri fonların takibini yapabilir.
- ▶ Varlık Geri Kazanımı – Takip/Görünürlük uygulaması, varlık konumunun gerektiğinde yeniden yönlendirilmesini, alınmasını veya nakde çevrilmesini sağlar.

Sigorta

- ▶ Sigorta Maliyetinin Azaltılması – Yük taşımacılığı faaliyetleri konusunda tam şeffaflık sağlanması, sigortacı riskini azaltarak sigorta maliyetlerinin düşmesini sağlar.
- ▶ Sigorta Tazminat Taleplerinin Soruşturulması – Takip/Görünürlük uygulaması sayesinde sevkiyat bölgelerini, hasarın olduğu yerleri ve o bölgeden kimin sorumlu olduğunu belirleyerek sigorta tazminat taleplerini soruşturma sürelerini ve maliyetlerini asgari düzeye indirir.

Kamu - Gümrük ve Sınır Koruma Kurumları

- ▶ Küresel Veri Görünürlüğü – Ticaret hattının tamamında yer alan tüm noktalarda önceden girilmiş sevkiyat detayları ve raftan rafa dinamik görünürlük sayesinde güvenlik düzeyi artırılmaktadır.
- ▶ Hızlı Gümrük Muayene - Malın teslimatından önce eksiksiz ve geçerli belgelere şeffaf ve dinamik bir şekilde erişimin olması, gümrükten hızlı geçiş imkanı ve vergilerin düzgün bir şekilde tahsil edilmesini sağlar.
- ▶ Gıda Güvenliği – Gıda kaynaklı hastalık salgınlarını hızlı bir şekilde kontrol altına alma becerisi.
- ▶ Acil Duruma Anında Müdahale – Acil durumların niteliğini, boyutlarını ve nerede gerçekleştiğini hızlı bir şekilde tespit etmek, hızlı ve ölçülü müdahalede bulunmayı kolaylaştırır.

Bulgular - Veriler

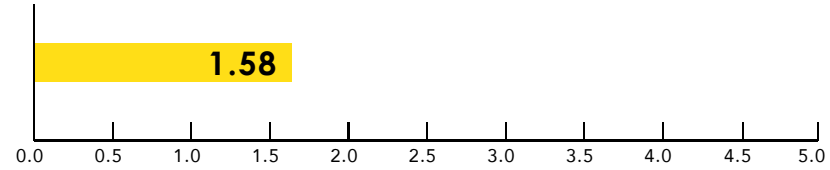
Takip ve Görünürlük Verimliliği ölçeğinin özeti:

1. Seviye = Takip ve Görünürlük kabiliyetinin az olması ya da hiç olmaması.

5. Seviye = Takip ve Görünürlük kabiliyetinin en üst düzeyde olması.

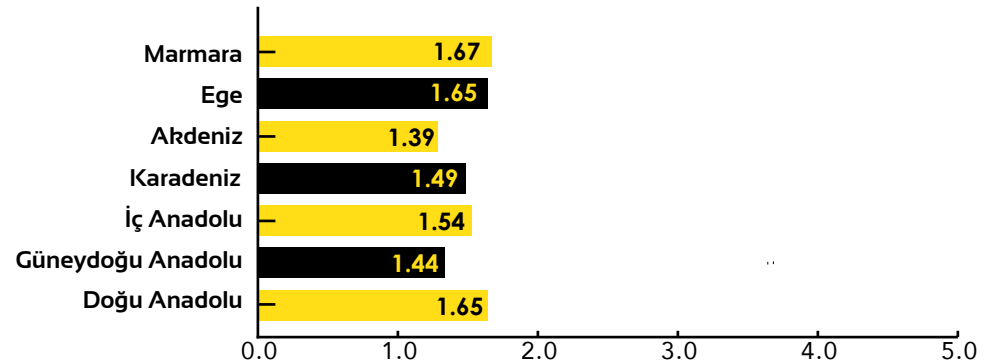
Türkiye'nin Genel Takip ve Görünürlük Puanı

Türkiye'nin genel ulusal Takip ve Görünürlük puanı 1,58'dir. Yani, optimum Görünürlük ve Takip performansına ulaşabilmek için önemli adımların atılması gerekmektedir.



Coğrafi Bölgelere Göre Takip ve Görünürlük

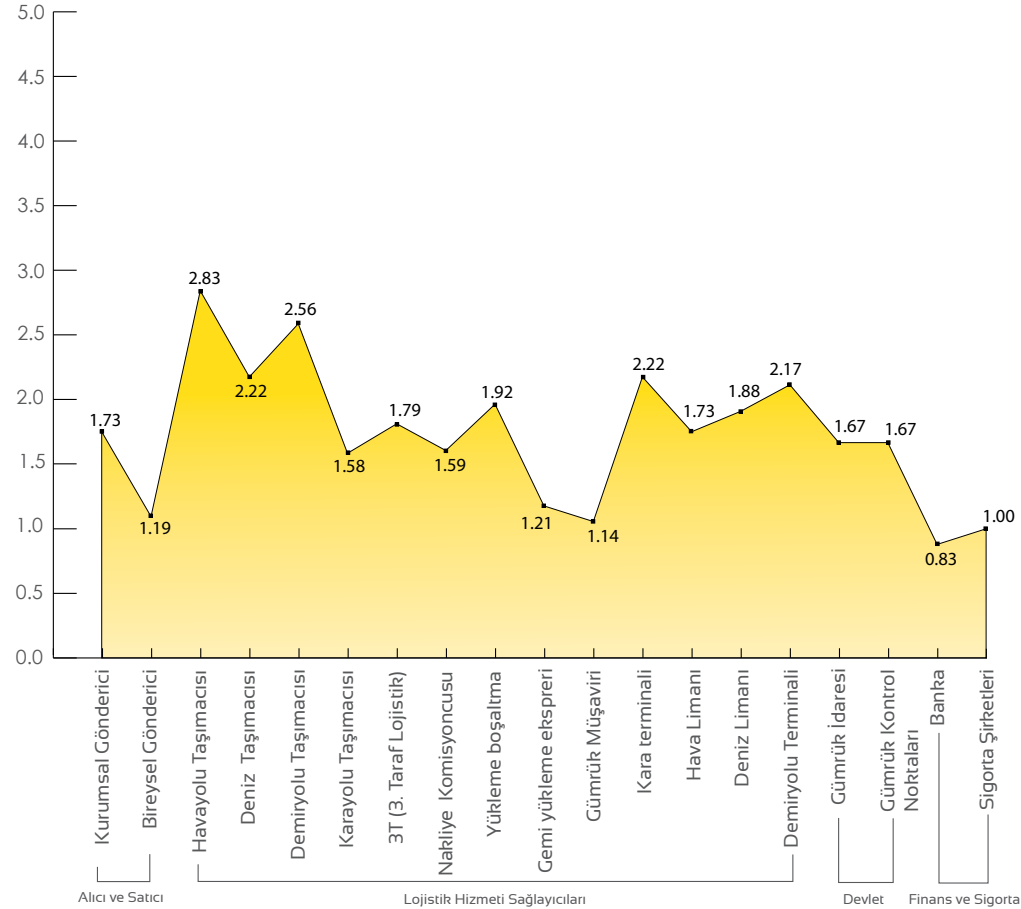
Türkiye'de Coğrafi Bölgelerde elde edilen sonuçlara göre Takip ve Görünürlük analiz edildiğinde, tüm altı bölgenin tutarlı olduğu görülür. Bu görece dengeli dağılım, Takip ve Görünürlükte ülke saatinde iyileştirme imkanı olduğunu gösterir. Ülkenin toplam ticaret hacminin yaklaşık %60'ını üstelenen büyük limanlar ve köklü nakliye şirketlerinin etkili varlığıyla en yüksek puana sahip bölgeler Marmara (1,67) ve Ege'dir (1,65). Ayrıca, bu bölgelerde kilit endüstrilerin varlığına bağlı olarak üretilen yüksek değerdeki mallar görünürlük seviyesinin daha yukarıda olmasını gerektirmektedir.



19 Kümeye Göre Takip ve Görünürlük

Bu sonuçlar, 19 kümenin faaliyet alanından geçerken malı takip etme ve görünürlük sağlama becerisini göstermektedir. 2,5 ve altındaki puanlar, Takip ve Görünürlük becerilerinin ulusal düzey ile sınırlı olduğunu, 2,5 ila 5 arası puanlar ise 21. yüzyıl ticaret verimlilik standardını yakalamak için gerekli olan raftan rafa küresel Takip ve Görünürlük becerilerinin sağlandığını göstermektedir.

En yüksek puanlar Hava Taşıma (2,83), Deniz Taşıma (2,22) ve Demiryolu Taşıma (2,56) sahalarında alınmıştır. Bu şirketler GPS, RFID veya diğer cihazlarla sevkiyatların görünürlüğünü takip ve izlemek için gerekli olan teknolojiye sahiptir. Bankaların (0,83), Sigorta Şirketlerinin (1,00) ve Münferit Nakliye Firmalarının (1,19) aldığı sonuçlar oldukça sınırlı bir Takip ve Görünürlük becerisine sahip olduklarını göstermektedir.



Takip ve Görünürlük Göstergeleri

Aşağıdaki tabloda, anket çalışması sırasında sorulan bazı sorulara verilen cevaplara göre Türkiye'nin Takip ve Görünürlük düzeyi ile ilgili göstergeler yer almaktadır.

	Alıcılar/Satıcılar	LHS'ler	Finans/ Sigorta	Devlet	Ülke çapında
Yük ile ilgili görünürlük verileri elinize ne zaman geçiyor?	Kargo Benim Hukuk Sahama Girmeden Saatlerce Önce ve Devamında	Kargo Benim Hukuk Sahama Girmeden Saatlerce Önce ve Devamında	Sadece sevkiyat benim ülkenin hukuk sahasına girdiğinde	Sadece sevkiyat benim ülkenin hukuk sahasına girdiğinde	Kargo Benim Hukuk Sahama Girmeden Saatlerce Önce ve Devamında
Yük ile ilgili görünürlük verileri nerede elinize geçiyor?	Ülkenin hukuk sahasına girdiğinde	Ülkenin hukuk sahasına girdiğinde ve yoldayken	Ülkenin hukuk sahasına girdiğinde	Ülkenin hukuk sahasına girdiğinde ve yoldayken	Ülkenin hukuk sahasına girdiğinde ve yoldayken
Kapıdan kapıya takip teknolojisi	Yok	Ülkenin hukuk sahasına girdiğinde ve yoldayken	Yok	Yok	Ülkenin hukuk sahasına girdiğinde ve yoldayken
Faydalanan takip sistem sağlayıcılarının sayısı	Yok	1-10	Yok	1-10	1-10
Malı takip etmek için kullanılan sistem arayüzlerinin sayısı	Yok	BAZI sevkiyatlarını takip eden çeşitli cihazlarla ile çoklu arayüzler	Yok	Yok	Yok
Yük ile ilgili uyarıyı ne kadar sürede alıyorsunuz?	Bazı sevkiyatlarım için saatler içinde	Bazı sevkiyatlarım için saatler içinde	Bazı sevkiyatlarım için saatler içinde	Bazı sevkiyatlarım için saatler içinde	Bazı sevkiyatlarım için saatler içinde

Bulgular - Etkiler

Sevkiyatta azami verimlilik, ancak sevkiyatın alım/satım sözleşmesinin yapıldığı andan mal teslimat noktasına ulaşmaya kadar tüm katılımcılara görünür olması durumunda mümkün olabilir. Bu da, sevkiyat sürecine katılan tüm tarafların entegrasyonunu ve veri paylaşımını gerektirir. Türkiye'de bugün itibarıyla böyle bir entegrasyon yoktur ve bu da ortalama katılımcıların, mal ulaşmadan sadece birkaç saat önce veya kendi faaliyet alanlarına girdiğinde mal ile ilgili görünürlük verilerine sahip olmasına neden olmaktadır.

Bankalar yalnızca alıŖ/satıŖ anlaşması yaparken ve nihai teslimat sırasında bir görünürlüğe sahip olduklarını belirtmişlerdir ve aralardaki aktiviteler konusunda doğrulama yoktur. Nakliyeciler,Sevkiyatı sadece kendi hukuk sahasına girdiklerinde izleyebilmektedirler. Gümrük müşavirleri malı yalnızca gümrükten çekerken gördüklerini doğrulamışlardır.

Anket verileri, katılımcıların büyük bir çoğunluğunun sevkiyatlarını kısmen takip edebildiklerini ve takip edebildikleri kadarını da minimal takip hizmeti veren arayüzler sayesinde yapabildiklerini göstermiştir. Takip verimliliğinin azami düzeyde olması ve böylece

yükün, donanım ihtiyacı olmayan tek bir arayüz üzerinden kapıdan kapıya takip edilebilmesi için bir Entegre Yatay Sistem (EYS) gereklidir. Geniş varlık temelli taşıyıcılar haricindeki alıcılar, bir sevkiyat geciktiğinde ya da işaretlendiğinde (flagged) uyarı alabilmek için saatlerce beklemektedirler. Kaybedilen vakit ek masraf, risk artışı veya güvenlikten taviz verme anlamına gelebilir.

Türkiye'nin Takip ve Görünürlük düzeyleri, 21. yüzyıl dijital ekonomi standartlarını yakalamak için daha fazla çaba sarf edilmesi gerektiğini göstermektedir. Türkiye'nin 1,58'lik bir puana sahip olması, ülkenin refahı ve güvenliğine yönelik olarak ileri düzey Takip ve Görünürlük sistemlerinin tam anlamıyla fayda sağlayabilmesi için önemli adımların atılması gerektiğini göstermektedir. 1,58'lik oran, Ŗu anlama gelmektedir:

Türkiye’deki Mevcut Ortam - Sınırlı Şeffaflık

Sınırlı şeffaflık, Takip ve Görünürlük kapasitesinin kapsam bakımından sınırlı olduğu ve sevkiyat hattına katılan kümelerin pek çoğunda yükün gittiği bölge ve seyir detaylarının olmadığı anlamına gelmektedir. Ticaret alanında rekabet gücünün sınırlı olması ve gerekli detaylar olmadan güvenlikten taviz verilmesi, bu ortamın neden olduğu başlıca sorunlar arasında yer almaktadır. Örneğin:

- ▶ Alıcılar, seyir halindeki malın nerede olduğunu ve durumunu teyit edememektedir ve bu da Tam Zamanında teslim ile ilgili kapasitelerini sınırlandırmakta ve stok düzeyinin daha yüksek olmasını gerektirip maliyetleri artırmaktadır.
- ▶ LHS’lerin, iş gücü performansını etkin şekilde değerlendirmeleri veya üretken şekilde ekipman ve altyapı tahsisinde bulunmaları engellenmektedir.
- ▶ Bankalara yönelik riskler artmakta ve bu da bankaların maliyetlerini yükseltip kredi kullandırma olanaklarını kısıtlamaktadır.
- ▶ Sigorta şirketleri, artan risk karşısında primlerini artırmaya zorlanmakta ve KOBİ’lere ağır gelen fiyatlandırmalar yapmaktadır.
- ▶ Sınır güvenlik görevlileri ise şüpheli mal, gemi veya kümeleri önceden belirleyip işaretleyememektedir. Bu da mal, ülke sınırına ulaşmadan önce gerekli adımların atılmasına engel olmaktadır.

Türkiye’deki Mevcut Ortam - Sınırlı Planlama Kapasitesi

Türkiye’deki mevcut ortam, planlama becerisini kısıtlamakta ve bu da ticaretin verimli şekilde yapılması için gereken tahminleri engellemektedir. Planların, kısmi bilgi ve varsayımlara göre yapılması ve bunun sonucunda kaynak tahsisatının iyi olmaması, işin tamamlanmasına yönelik süre tahminlerinin yetersiz olması ve verimliliğin düşük olması, bu ortamın neden olduğu başlıca sorunlar arasında yer almaktadır.

Tavsiyeler

Entegrasyon bölümünde, ticarete katılan tüm tarafların yatay bir ticaret platformu üzerinden kargo bilgilerini paylaşabilmesi için bir noktadan tüm dünyaya doğru entegrasyon uygulamasının hayata geçirilmesi tavsiye edilmiştir. Aşağıda detayları verildiği gibi, atılan bu ilk adım sayesinde Takip ve Görünürlük uygulamaya konulmaktadır.

(EYS) Oluşturulması

EYS, tek bir arayüz üzerinden dünyadaki tüm ticari mallara azami düzeyde görünürlük kazandırmakta ve sevkiyat sürecine katılan tüm tarafların performansını izleme imkanı sunmaktadır. Bu, tüm sevkiyat sürecine katılan taraflar arasında zamanın beş boyutu ele alınarak gerçekleştirilmektedir:

- ▶ Sözleşme Zamanı: EYS, alım/satım sözleşmesi ile ilgili yükümlükler çerçevesinde belli miktarda işin gerçekleştirilmesi için ayrılan zamanı dinamik şekilde tanımlar.
- ▶ Tahmini Zaman: Mal, 19 kümeden her birinin faaliyet alanına girdiği anda işin mevcut şartlar altında tamamlanması için gereken tahmini zaman.
- ▶ Gerçek Zaman: Verilen işleri tamamlamak için gereken gerçek zaman.
- ▶ Gelen Malın El Değiştirme Zamanı: Malın bir katılımcıdan “teslim alınma zamanını” teyit eden katılımcıya nakledildiği zaman.
- ▶ Giden Mal El Değiştirme Teyidi: Malın bir katılımcıdan “teslim edildiği zamanı” teyit eden katılımcıya nakledildiği zaman.

Malın tüm hareketleri ile ilgili verileri takip ederken 19 kümenin tamamına yönelik beş zaman boyutunu değerlendirerek maliyetsiz ve donanım cihazlarının kullanılmasına gerek kalmadan arzu edilen düzeyde mal görünürlüğü sağlanabilmektedir.

Takip ve Görünürlük, tek bir platform üzerinden dünyanın her yerinden en üst düzeyde görünürlük sağlanmasını gerektirir. Bu platformun şu özelliklere sahip olması gerekir:

- ▶ EYS tek kullanıcı arayüzü, birden çok malı takip edebilmelidir.
- ▶ Takip edilen mallar, kör noktalara maruz kalmamalıdır.
- ▶ EYS, katılımcılara özel sistemlerin hata vermesi durumunda firmalara ve müşterilere gereken görünürlük verilerini iletmelidir.
- ▶ EYS, servis sağlayıcılarının çözüm bulma verimliliğini arttırırken aynı zamanda tek bir kullanıcı arayüzü ile dünyanın her yerinden erişim imkanı sağlamaktadır.
- ▶ Dünyanın her yerinden erişilebilir ve kullanılabilir olması için EYS'nin maliyetsiz olması gerekir.

Halihazırda kullanılmakta olan sistemlere kolayca entegrasyon sağlanması için EYS'nin açık platform stratejisini benimsemesi gerekir.

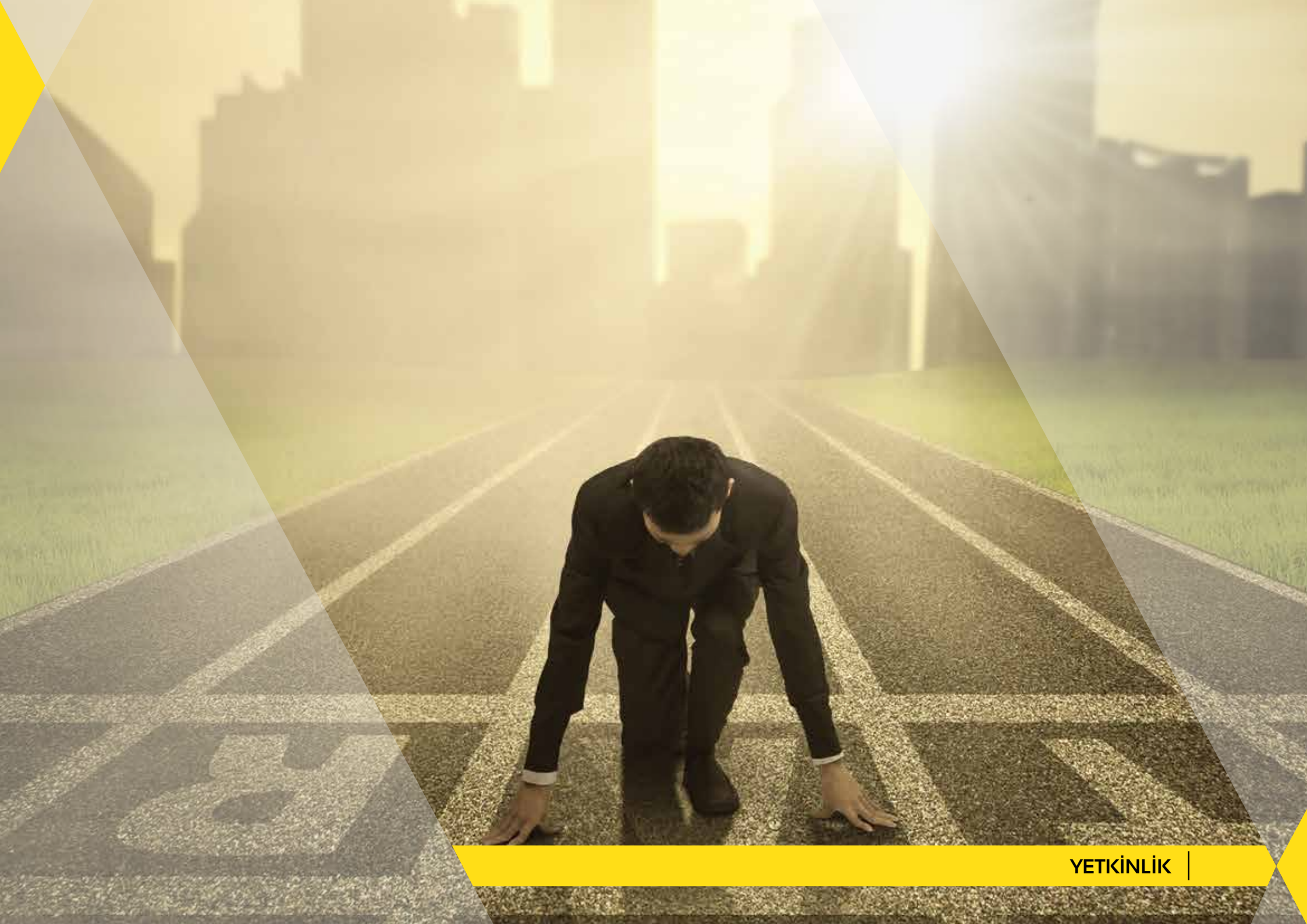
1. World Trade Organization Economic Research and Statistics Division: Using Supply Chain Analysis to Examine the Costs of Non-Tariff Measures (NTMs) and the Benefits of Trade Facilitation Staff Working Paper ERSD-2012-02, Yokohama, Japan, pp. 11-12, 2012.
2. UN-ESCAP: Toward An Asian Integrated Transport Network, p.56, 2007
3. European Commission: The Data Pipeline, Global Trade Facilitation Conference 2011 Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade, 2011.
4. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD): To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating, OECD Trade Policy Working Paper No. 108, p.19, 2011.



"Taşıma ile ilgili bir aksilik olduğunda, neyin; ne zaman, nerede ve kimin sorumluluğunda olduğunun üzerindeki uygun bir kontrol için en iyi Takip ve Görünürlük'e sahip olmak gerekir. Takip & Görünürlük, ticaret hattının her aşamasında layıkıyla yerine getirilmiş bir işin nihai göstergesidir."

—Global Coalition for Efficient Logistics (GCEL)





YETKİNLİK

Bağımsız bir sevkiyat hattında çalışan tek bir kişinin düşük performans göstermesi, bütün sevkiyat hattının verimliliğine büyük etki edebilir. Sevkiyat hattında beşeri yetkinlik, ideal düzeyde verimlilik sağlanması için en önemli önceliklerden biri kabul edilmelidir.

Yetkinlik Nedir?

Yetkinlik, fiziksel ve zihinsel olarak uygun veya iyi vasıflara sahip olma şeklinde tanımlanmaktadır. Ancak ticaret ortamında yetkinliğin sağlanması için sınırları iyi tanımlanmış bir sorumluluğun, istenen nitelikte ve asgari maliyetle zamanında yerine getirilmesi gerekir.

Ticarette Yetkinliğin Ölçülebilir Unsurlarını Kim Belirliyor?

Yetkinliğe ilişkin ölçülebilir unsurlar, bir ticarete katılan diğer 17 küme (devlet hariç) arasında yapılan sözleşme hükümleri ile belirlenir.

Ticaret Hattında Yetkinlik Neden Önemlidir ve Nasıl Sağlanır?

Sevk edilen mallar, Birbirine Bağımlı Süreçler Ortamında (IPE) birden çok katılımcının çalışma sahasında (19 küme) hareket eder. Kapıdan kapıya verimliliğin en üst düzeyde olması, ticari yükümlülüklerini üretken şekilde yerine getirenle bağlıdır. Bir kişi gecikmeye neden olursa veya hata yaparsa, hattaki herkes bundan olumsuz etkilenir. İşin özü, bir sevk sürecinin en üst düzeyde verimli olmasını belirleyen unsur, sevkiyat hattında verimi en düşük olan katılımcıdır.

21. yüzyıl ticarette verimlilik ortamı, IPE çerçevesinde Yetkinlik sağlamak için esas olarak üç ana faktör sunmaktadır:

I. Araçlar – Belli bir işi en üst düzey kalitede, istenen zamanda ve asgari maliyetle yapmak için sağlanan yazılım ve donanım bileşimi.

II. Eğitim – Türkiye’de, Gümrük ithalat/ihracat beyannamelerinin büyük bir kısmı, Gümrüklerde BILGE ve tek pencere sistemi kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Bu, Türkiye’nin ulusal Gümrük portalına yaptığı yatırımların bir sonucudur. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YY5) uygulaması, aynı zamanda ticari katılımcıların Kargo

Güvenlik düzeylerinin artırılmasını sağlamıştır. Tüm katılımcıların elde ettiği sonuçlar, kargo güvenlik önlemleri anlamında orta düzeyde olduğunu göstermektedir.

III. Dinamik İzleme – Sözleşmeye bağlı hükümlerin (Kalite, Zaman ve Maliyet) elektronik ölçütlere dönüştürülmesi. Bu, performansın üç zaman boyutuna göre dinamik olarak izlenmesi için gereklidir:

- a) SÖZLEŞME ZAMANI - Bir işi gerçekleştirmek için önceden belirlenmiş zaman ve kalite standartları;
- b) TAHMİNİ ZAMAN - İşin tamamlanması ile ilgili olarak tahmin edilen süre, katılımcı bir işe başlarken bunu açıklar;
- c) GERÇEK ZAMAN - Bir işin, işi yapan kişi tarafından bildirilen ve ardından IPE katılımcıları tarafından onaylanan gerçek tamamlanma zamanı.

Ayrıca gerçek zamanlı izleme yapmanın kapsamı içine, sorunların hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulmasında ve performansın artırılmasında gerektiği gibi, sahada bulunan personelden tüm yönetim kademelerine kadar işle ilgili gelişmelerin dinamik şekilde üst kademelere bildirimini sağlayan ölçülebilir sorumluluk süreci de girmektedir. Bir başka deyişle Yetkinlik, aşağıdaki formüllerin uygulanmasıyla artırılabilir:

Araç + Eğitim + Dinamik İzleme = Yetkinlik

Yetkinliğin Önemli Olduğunu Kimler Kabul Ediyor?

Hem kamu hem de özel sektörden pek çok kuruluş, Yetkinliğin ticarette verimlilik için önemli olduğu konusunda hemfikirler:

Malaysia Logistics Directory: “Olumlu görünüme rağmen, ülkenin parçalanmış durumda olan lojistik sektörünün, rekabet gücüne zarar verebileceği konusunda temkinli davranılmaktadır. Yeni çalışmalardan birinde, lojistik sektörünün Malezya’da yaklaşık % 17’lik oranla Endonezya’dan sonra (% 19) ASEAN ülkeleri arasında en yüksek satış yüzdesine sahip sektör olduğu belirtilmiştir. Bu oran, yaklaşık % 8 ile Singapur’da en düşük düzeydedir. Lojistik maliyetinin en çok Malezya’da yüksek olmasının nedeni, sistem desteğinin

ve teknoloji altyapısının yetersiz olması sonucunda faaliyetlerin verimsiz hale gelmesidir. Kalifiye çalışan sayısının yetersiz olması, güvenlik önlemlerinin olmaması ve katma değer hizmetlere önem verilmemesi, sektörün büyümesini engelleyen diğer faktörler arasında sayılabilir.”¹

Dünya Ekonomik Forumu: “Liman, havalimanı, karayolu, kamyon, gemi ve uçaklara yapılması gereken büyük yatırımlara rağmen lojistik sektörü aslen insan işidir. Sektörde tüm maliyetlerin dörtte birinin, personel ile ilgili olduğu tahmin edilmektedir. Bu nedenle, tüm düzeylerde yüksek kalifiye çalışanların sektöre kazandırılması önemlidir [...] Tedarik zincirleri ve değişen taleplerle başa çıkmanın giderek daha karmaşık hale gelmesiyle personel ile ilgili konular ön plana çıkmaktadır. Devlet kurumları ve özel işletmelerin sürekli bir konuya odaklı beceri ve eğitim programları düzenlemesi için güçlerini birleştirmeleri gerekir.”²

Journal of Competitiveness: “Bu çalışmadan çıkarılabilecek bir başka sonuç ise, kendine özgü bir fonksiyon olarak olumsuz katsayılarla sahip lojistik yetkinliği ve izleme/takip değişkenleri, ülkelerin rekabet gücü yüksek gruplar içinde olarak nitelendirilmesini sağlar. Lojistik yetkinliğinin artırılması için kamu ve özel sektörün ulusal düzeyde birlikte değerlendirilmesi gerekir. (...) Lojistik altyapısı ve Gümrük, rekabet gücü yüksek gruba katılım için temel faktörler olup yetkinlik ve izleme/takip, rekabet üstünlüğünün sürdürülmesi için temel ihtiyaçlardır.”³

UN-ESCAP: Lojistik servis tedarikçilerine ait asgari standartların ve mesleki ilkelerin ulusal düzeyde uygulama konması, bölgedeki lojistik servis tedarikçileri arasında bilgi ve deneyim paylaşımında bulunulması ve ulusal, bölgesel ve alt-bölgesel düzeyde sürdürülebilir eğitim ve kapasite geliştirme programlarının oluşturulması, lojistik servis sağlayıcılarının profesyonelliği ve yetkinliğinin artırılmasına yönelik diğer önlemler arasında sayılabilir.”⁴

Dünya Bankası: “Lojistik servis sağlayıcılarının nitelik ve yetkinliği, genel ülke performansı bakımından önemli bir göstergedir.”⁵

Yetkinliğin kamu ve özel sektörde uygulama alanları nelerdir?

Diğer bölümlerde, belli unsurların işletmelere ve devlet kurumlarına uygulanması üzerinde durulmuştur. Ancak, ticarete yazılım ve donanımın arkasında çalışan bireyler söz konusu olduğu için yetkinlik, diğer tüm unsurlardan farklıdır. Başka bir deyişle, burada anlatılan tüm unsurların ve ulaşılması istenen verimlilik düzeylerinin ortak paydası oldukları için, hatta personelin yetkinliğini geliştirirken tüm 21-6-ETEL unsurlarını da geliştirmiş oluyoruz, ve istenen 21. yüzyılın ticaret verimliliğini sağlamış oluyoruz.

Bulgular - Veriler

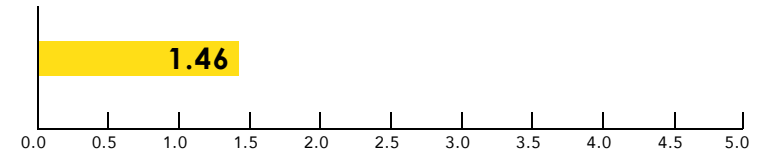
Yetkinlik Verimliliği ile ilgili ölçüm özeti:

1. Seviye = Ticaret hattı içerisinde Yetkinlik ile ilgili süreçlerin verimli olmaması ve ölçüm yöntemlerinin bulunmaması.

5. Seviye = Ticaret hattı içerisinde Yetkinlik ile ilgili süreçlerin ve ölçüm yöntemlerinin ideal düzeyde ve eksiksiz olması.

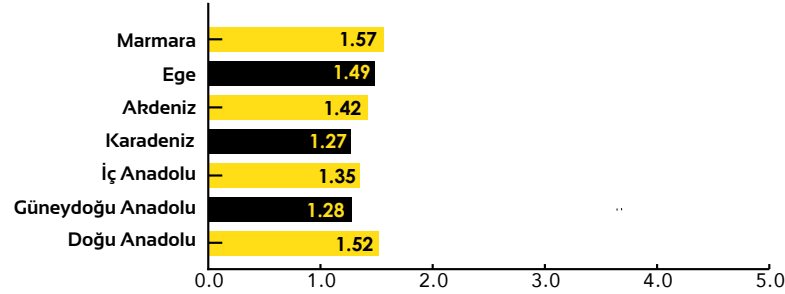
Türkiye'nin Genel Yetkinlik Puanı

Türkiye'deki genel yetkinlik puanı 1,46'dır, yani yetkinliği geliştirmek için fırsat vardır.



Coğrafi Bölgelere Göre Yetkinlik

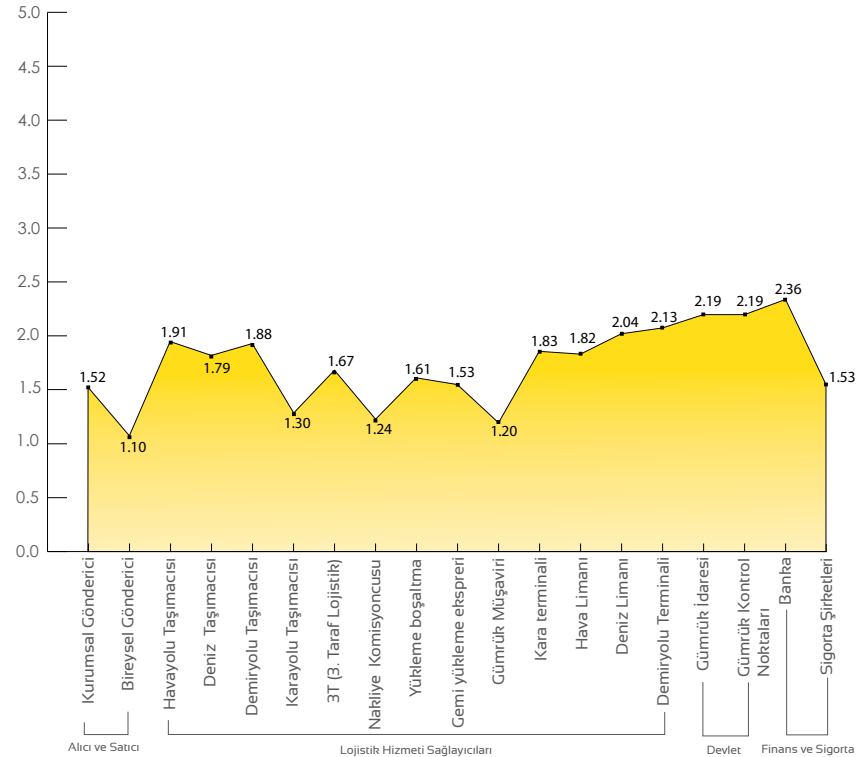
Türkiye'deki Coğrafi Bölgelere göre elde edilen Mesleki Yeterlilik sonuçlarını analiz ettiğimizde, en yüksek sonuç ile en düşük sonuç arasındaki fark %6'dır. Bu nispeten ülke genelindeki Mesleki Yeterlilik derecelerinin birbirine yakın olduğunu gösterir.

**19 Kümeye Göre Yetkinlik**

Bu sonuçlar, 21-6-ETEL standartlarıyla ölçülen Yetkinlik düzeyleri ile ilgili olarak 19 kümenin güçlü yanlarına yönelik bir karşılaştırma sunmaktadır. 0 ila 2.5 arasındaki puanlar, bir kümenin yetkinliğinin, faaliyet alanı çerçevesinde uygulamaya konan manuel araçlar, eğitim ve performans izleme süreçleriyle birlikte dikey eğilimli olduğunu göstermektedir. 2.5 ila 5 arası puanlar ise bir kümenin yetkinliğinin, işletmeye yönelik kazaların otomatik olarak üste bildirimini sağlayan performans sorumluluğuna yönelik otomatik izleme araçlarıyla birlikte hem dikey hem de yatay eğilimli olduğunu göstermektedir.

Deniz Taşımacılığı (1.79), Deniz Limanları (2.04), Gümrük ve Kontrol Noktaları (2.19), Kara Limanları (1.83) ve Bankalar (2.36) belirli bir seviyede dahili personel eğitimi, takip ve hesap verebilirlik göstermektedirler. Türkiye uluslararası ticarete ileri derecede deniz ticaretine bağımlıdır. Bu katılımcılar personel eğitimi ve dahili faaliyetlerin takibi için gerekli araçların uygulanması için bazı yatırımlar yapmışlardır.

Bununla birlikte, Türkiye'de 19 kümede sözleşme yükümlülüklerinin nasıl yerine getirildiğinin dışarıdan izlenmesi, işin tamamlanıp tamamlanmadığının doğrulanması veya sorunların gerekli olduğu takdirde üst makamlara bildirilmesi konusundaki yetersizlik düşük Yetkinlik puanlarında kendini göstermektedir, ve yüksek sorun ihtimali olan projeler sevkiyata katılan tüm tarafları olumsuz bir şekilde etkilemektedir. Birbirine Bağımlı Süreçler Ortamında bir kişinin gecikmesi veya hata yapması Türkiye'de sevkiyat sürecine katılan diğer tarafları da kötü yönde etkilemektedir.



Yetkinlik Göstergeleri

Aşağıdaki tabloda, anket çalışma sırasında sorulan bazı sorulara verilmiş cevaplar doğrultusunda, Türkiye’de Yetkinlik düzeyi ile ilgili göstergeler sunulmuştur.

	Alıcılar/Satıcılar	LHS'ler	Finans/Sigorta	Devlet	Ülke Çapında
Becerilerini geliştirmek için eğitim alan çalışanlar	Az sayıda çalışan ara sıra	Az sayıda çalışan her zaman	Az sayıda çalışan her zaman	Tüm çalışanlar ara sıra	Az sayıda çalışan her zaman
Çalışanların performansını izlemek adına sözleşmeye bağlı yükümlülüklerin elektronik ölçütlere dönüştürülmesi için kullanılan sistem	Sistem Yok	Sistem Yok	Genel, kişiye özel değil	Sistem yok	Sistem Yok
19 kümenin performansını izlemek adına sözleşmeye bağlı yükümlülüklerin elektronik ölçütlere dönüştürülmesi için kullanılan sistem	Sistem Yok	Sistem Yok	Sistem Yok	Sistem Yok	Sistem Yok
Sözleşmeye bağlı yükümlülükler doğrultusunda işin içeriden tamamlandığını onaylamak için kullanılan sistem	Sistem Yok	Genel, kişiye özel değil	Genel, kişiye özel değil	Kurum Kaynak Planlaması (ERP)	Genel, kişiye özel değil
Sözleşmeye bağlı yükümlülükler doğrultusunda işin dışarıdan (19 küme) tamamlandığını onaylamak için kullanılan sistem	Sistem Yok	Genel, kişiye özel değil	Genel, kişiye özel değil	Kurum Kaynak Planlaması (ERP)	Genel, kişiye özel değil
Sözleşme yükümlülükleri yerine getirilmediğinde konuyu kurum içinde üste bildirim için kullanılan sistem	Sistem Yok	Sistem Yok	Genel, kişiye özel değil	Kurum Kaynak Planlaması (ERP)	Sistem Yok
Sözleşme yükümlülükleri yerine getirilmediğinde konuyu kurum içinde üste bildirim için kullanılan	Sistem Yok	Sistem Yok	Sistem Yok	Sistem Yok	Sistem Yok

Bulgular - Etkiler

Yetkinliğin, ancak belli bir işi yerine getirmek için doğru araçlar verildiğinde, bu araçların etkin şekilde kullanılması için personele eğitim verildiğinde ve sorumluluk bakımından üst kademelere bildirim vasfına sahip bir performans izleme mekanizması devreye konduğunda maksimum düzeye çıkarılabileceği unutulmamalıdır. Türkiye’de, araştırmaya katılan kümelerin %81,55’si, sözleşme yükümlülüklerini elektronik ölçütlere dönüştürebilecek, işin tamamlanmasını onaylayabilecek veya 19 kümedenme ile ilgili durumların iç ve dış mekanizmalarla üst kademelere bildirimini sağlayabilecek doğru araçlara sahip değildir. Şirketlerin çoğunda çok az çalışana eğitim verilmektedir ve kendi dikey süreçlerinde sevkiyatları takip eden personelin performansına ilişkin görünürlük sınırlıdır. Yine şirketlerin kendi dikey süreç ortamında, ticari ortakların ve lojistik hizmet tedarikçilerin performansına ilişkin görünürlük yoktur. Bununda ötesinde, çalışanların performansını yükseltmek için sorunların kısmi olarak üst makamlara iletildiği süreçler vardır.

Diğer bölümlerde, bulguların 19 kümeyi olumsuz etkileyebileceği belirli unsurlar ele alınmıştır. Bir kez daha belirtmek gerekirse, Yetkinlik tüm unsurların ve 19 kümenin ortak paydası olduğundan bu bölüm diğerlerinden farklıdır. Bu nedenle Yetkinlik puanı düşük olduğunda, bunun diğer tüm unsurlar ve 19 kümeyi olumsuz etkileme potansiyeli vardır. Bir başka deyişle Yetkinlik puanının düşük olması, geri kalan beş unsuru olumsuz yönde etkiler.

Tavsiyeler

Türkiye, G20 ülkeleri ve tüm dünya, ticareti canlandırma ve ekonomik büyümeyi sürdürme araçlarından biri olarak ticarette verimliliği arttırmanın yollarını aramaktadır. Pek çok işletme, bu amaç doğrultusunda girişimlerde bulunmaktadır. Ticarette verimlilik, sadece ne kadar yatırım yapıldığı, hangi pahalı araçların kullanıldığı veya hangi anlaşmaların yapıldığı ile ilgili değildir. Burada asıl mesele, görevlerini senkronize eden ve izlenebilen bir sistem içerisinde doğru araçlarla yerine getiren insanlardır. Bu insanlar yaptıkları işte yetkinlikleri olmadığı sürece üst düzey verimlilik sağlanamaz.

Daha önce de belirtilen nedenlerden dolayı, pek çok kümenin faaliyet alanından ve farklı ülkelerden geçtiği için sevk hattında kargo taşımacılığının verimliliği oldukça istikrarsız bir görüntü sergilemektedir. Ayrıca, kültürel ve iktisadi farklılıklar da bu istikrarsızlığı arttırabilmektedir. Bu gerçeğe yüzleştikten sonra sorulması gereken soru şudur: Küresel düzeyde kapıdan kapıya ticaret hattı içerisinde Yetkinlik en üst düzeye nasıl çıkarılır ve bunun sonucunda maliyetleri azaltırken mal ve hizmet kalitesini arttırıp Tam Zamanında lojistik hizmeti nasıl verilebilir?

Aşağıda yer alan dört adım, Türkiye'de, G20 ülkelerinde ve tüm dünyada 19 kümede çalışan insanların yetkinliğini arttırmak için bizlere bir yol haritası sunmaktadır:

I. Standardizasyon Gereksinimlerinin En Aza İndirilmesi

Evrensel Veri Unsurlarından (EVU) yararlanarak önemli ticari bilgilerin aktarılması ve standardizasyon ihtiyacının en aza indirilmesi. Bir noktadan bütün dünyaya entegrasyon uygulaması olmadan bugün bunu başarmak kolay değildir. (Bkz. sayfa 40).

II. Bir Noktadan Dünyaya Entegrasyon Sisteminin Kurulması

Tüm sevkiyat verilerinin, sevkiyat sürecine katılan tüm taraflara dinamik şekilde görünür hale gelmesini sağlama (Bkz. sayfa 27).

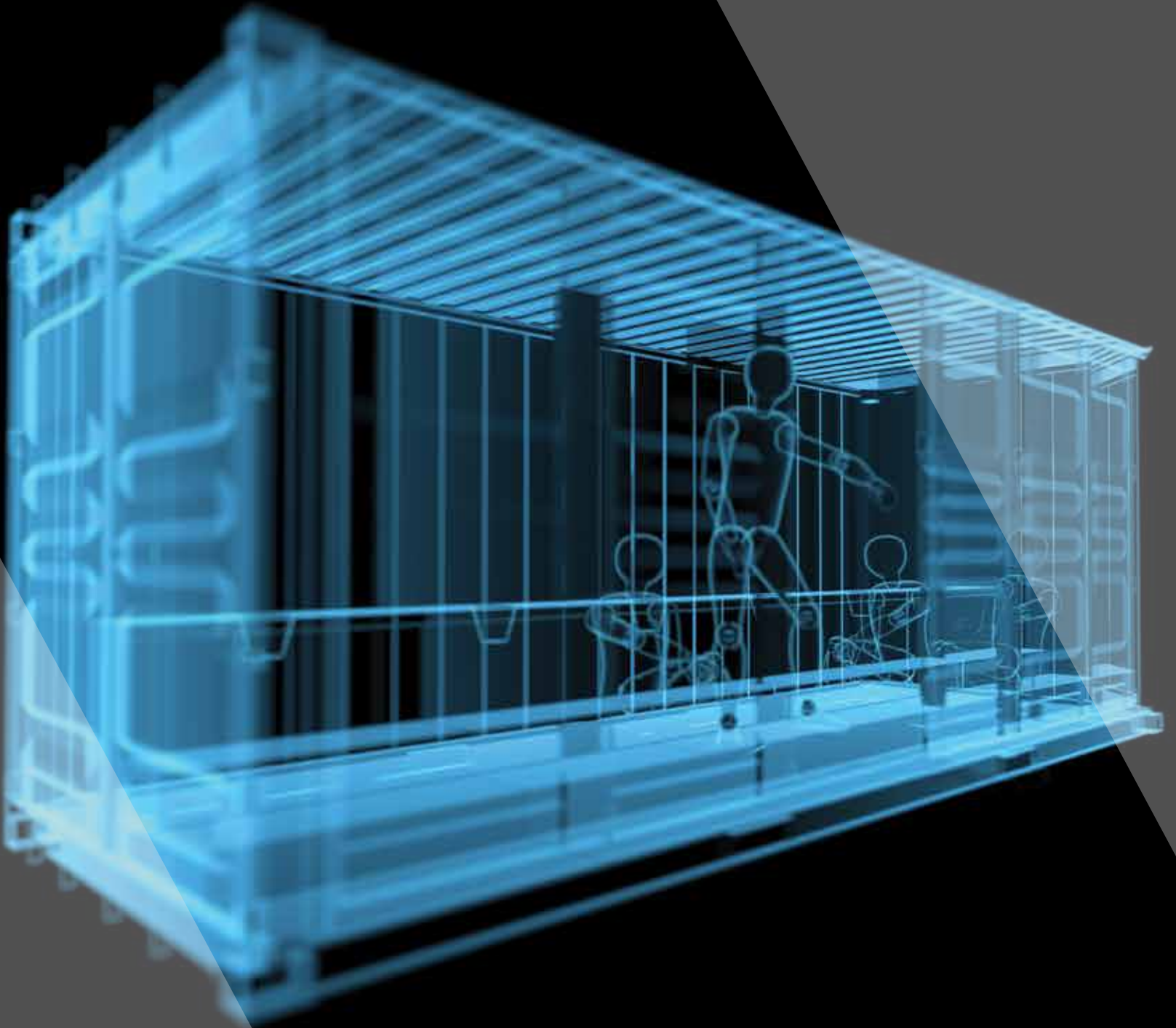
III. Sözleşmeye Bağlı Yükümlülüklerin Elektronik Göstergelere Dönüştürülmesi

Sözleşmeye bağlı yükümlülükleri, Yetkinlik kriteri olarak kullanarak kümelerin performansının duruma göre dinamik şekilde değerlendirilmesini sağlama ve işletmeye yönelik olayların üst kademelere bildirimini sağlayan ölçülebilir sorumluluk sürecine sahip Sözleşme, Tahmini ve Gerçek Zaman ilkeleri doğrultusunda gerçekleştirilen performans izlemenin basitleştirilmesi.

IV. Dünyanın Her Yerinden Erişim Sağlanması

21-6-ETEI Yetkinlik standartlarını yakalamak için gereken sistem, ölçüt ve araçlara dünya üzerindeki bütün kullanıcıların maliyetsiz erişimini sağlama. Bunun, bütün jeopolitik çekinceleri ve tekel kaygılarını dengeleyerek güvenilir bir teknoloji ağı üzerinden gerçekleştirilmesi gerekir.

1. Malaysia Logistics Directory 2011/2015, p.8, 2011
2. Dünya Ekonomik Forumu: Industry Agenda- Outlook on the Logistics and Supply Chain Industry 2012, Global Agenda Council on Logistics and Supply Chains 2011-2012, June 2012, p.24, p.27.
3. Journal of Competitiveness, Issue 4, 2011: Analyzing the Dependency Between National Logistics Performance and Competitiveness: Which Logistics Competence is Core for National Strategy?, pp. 15-18, 19 December 2011.
4. UN-ESCAP: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Expert Group Meeting on Preparations for the Ministerial Conference on Transport, p. 7, Bangkok, 14 and 15 July 2011.
5. Dünya Bankası: Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and its Indicators, p.14, 2010.



KARGO GÜVENLİĞİ |

Kargo Güvenliği

Dünyada devletler vatandaşlarını, sınırlarını ve ekonomilerini korumaya yönelik çalışmalarında kargo güvenliğini hayati öneme sahip bir saha olarak görmektedir. Örneğin bir kargo konteynerinin patlaması, yaratacağı hasarın yanında can ve mal kaybına ve de tüm sevkiyat hattının durmasına neden olabilir. Bu durumda zarar çok büyük olur, stoklar birikmeye başlar, limanlarda işler tıkanır, yatırımlar boşa gider ve serbest ticaret anlaşmaları tehlikeye girer. Nihayetinde ticari sevk hattının yeniden hizmete girmesi de riskli olur: Günümüzde küresel kargo taşımacılığında daha çok patlayıcıyla karşılaşılmayacağını garanti altına alabilen gerçek bir şeffaflıktan söz edemeyiz.

Kargo Güvenliği ne Anlama Geliyor?

Kargo güvenliği, terör olaylarına karşı ticaret akışını güvence altına alan politika ve prosedürlerin yürürlüğe konularak, tek tip uygulamasıdır.

Kargo Güvenliği Nasıl Sağlanır?

Dünya genelinde herkesin elinden gelen çabayı göstermesine rağmen kargo taşımacılığına yönelik terör tehdidini tamamen ortadan kaldırmak oldukça zor görünmektedir. Güvenlik alanında her zaman belli derecede risk olacaktır. Bununla birlikte, aldığımız güvenlik önlemlerini sürekli olarak artırmamızı sağlayan sağlam bir Kargo Güvenliği platformu oluşturabilir ve ticaret akışına karşı gerçekleştirilen terör saldırılarının başarısını küresel olarak azaltabiliriz. Kargo Güvenliği platformunun, ticarete verimlilik platformunu desteklemesi ve 19 kümenin yasal düzenlemelere uyumluluğunu kolaylaştırması ve ideal düzeye getirmesi gerekir. Bu güvenlik platformu kapsamında hareket stratejisi, üç aşamadan oluşmaktadır: Uyumluluk, Ticaret Hatlarını İzleme ve Önlem Alma.

1. Aşama: Uyumluluk

Uyumluluk, iki unsurdan oluşur: Yasalara Uyumluluk ve Gönüllü Girişimlere Katılım. Yasalara Uyumluluk, belgeleme ve önceden bildirim gibi devletlerin güvenlik mevzuatlarına uygun

olarak gerçekleştirilen faaliyetlerden oluşur. Kargo güvenliğini desteklemek ve arttırmak için gereken Gönüllü Girişimler ise hem ulusal/bölgesel hem de uluslararası düzeyde ortaya çıkmaktadır. Mevcut kargo güvenliği veri uyumluluğunun arttırılması ve uyumluluk prosedürlerinin kolaylaştırılması gerekir.

2. Aşama: Ticaret Hatlarının İzlenmesi

İzleme, küresel ticaret akışının doğrulanmış ve gerçek zamanlı veri görünürlüğüne erişim sağlanmasıyla mümkün olabilir. Veri sahibi, normal ticari faaliyetlerini yürütürken üretilen doğrulanmış verilerin görüntülenmesine yetki vermelidir. Verinin, resmi kaynaklarla karşılaştırılarak dinamik şekilde kontrol edilmesi gerekir. Güncel olarak izlenen bilgilerin faydaları şu şekilde sıralanabilir:

İşletmelerin İşlemleri İzleyebilmesi – Bir sevkiyat sürecine katılan tarafın geçmiş ve güncel hareketleri incelenerek şüpheli kargoları dinamik şekilde izleme ve tehdit olarak fişleme.

Sevkiyat İzleme İşlemleri – GPS, RFID ve IHS takip sistemleriyle sevkiyatları raftan rafa izleme ve veri anormallikleri, hataları ve sevkiyat akışında yaşanan sapmalara göre şüpheli kargoları dinamik şekilde tehdit olarak fişleme.

3. Aşama: Önceden Önlem Alma

Onaylı ve güncel sevkiyat sürecinde veri görünürlüğünün, faydaları şu şekilde sıralanabilir:

- ▶ Tehditlerin tespit edilmesini ve hedef ülke sınırlarından mümkün olduğunca uzak tutulmasını sağlar.
- ▶ Birbiriyle senkronize dört güvenlik katmanı oluşturup, tek bir güvenlik noktasından kaynaklanabilecek hataları ortadan kaldırır. Bu dört güvenlik katmanı şu şekilde açıklanabilir:

I. İstihbarat – Önceden belirlenmiş kriterler ve yükleme öncesi malların yeniden incelenmesi için malın çıktığı liman görevlilerinin uyarılması gibi uygulamalarla şüpheli kargoların dinamik şekilde tehdit olarak işaretlenmesi.

II. Sahil Güvenlik – Seyir halindeki tek bir şüpheli kargoya ait potansiyel tehditlerin belirlenmesi ve incelemesi kapsamında görevlilere otomatik uyarı vermesi için sahil güvenlik kuvvetlerinin ulusal sınırlar etrafında “sanal bir tel örgü” örmesi gerekir.

III. Sınır Geçişleri – Raftan rafa sevkiyat akışına katılan kümelere ait geçmiş bilgiler ve sevkiyatın içeriği ve varış yeriyle ilgili gerçek zamanlı tüm bilgilerin sınır kapısı görevlilerine dinamik şekilde iletilmesi ve böylece şüpheli sevkiyatlara daha hızlı el konulması.

IV. Yurtiçi – Ülke içindeki (ulusal kargo görünürlüğü) her sevkiyatı dinamik olarak izleme, beyan edilen güzergah, istasyonlar veya varış noktasından sapmalar olduğunda yerel makamların uyarılması ve böylece şüpheli sevkiyatlara ve araçlara hızlı bir şekilde el konulması veya soruşturma açılması.

- Dünya üzerindeki güvenlik kurumları arasında faaliyetlerin senkronize ve koordineli hale getirilmesi ve kargo güvenliği müdahalelerinde verimliliğinin artırılması.

Kargo Güvenliği Neden Önemlidir?

Kargo güvenliğinin önemi yadsınamaz: Terör, dünyanın bütün ülkeleri için büyük bir endişe kaynağı olup bu endişeler de altyapıya yatırım yapılmasına, yeni yasaların çıkarılmasına, ticaret anlaşmalarına kargo güvenliğiyle ilgili maddelerin eklenmesine ve eğitim programlarının maliyetli olmasına neden olmaktadır. Buna rağmen, büyük bir nakliye merkezine yapılacak tek bir saldırı, bir ülkenin bütün ticaretini tehlikeye atabilir. Bununla birlikte kargo güvenliği girişimleri, güvenliği arttırırken ticarette verimliliği de arttıracak dengeli bir ekonomik yaklaşım gerektirmektedir. Güvenlik ilk öncelik olmalıdır ancak, fazla sıkı önlemler de ticaret faaliyetlerini kısıtlayıp bu faaliyetlerinden vazgeçilmesine sebep olarak önemli zararlar vermektedir. Bu dengeli çerçeve içinde, kargo güvenliğinin neden ticarette verimliliğin önemli bir unsuru olduğuna yönelik iki temel sebep bulunmaktadır:

Tedarik zinciri güvenliğini artırma ve gümrükten geçişi hızlandırma.

I. Tedarik Zinciri Güvenliği Arttırma: Yerel ve yabancı güvenlik veritabanları sayesinde, katılımcıya ve sevkiyata ait verilerin güncel

ve dinamik şekilde onaylanması, tehlikeli veya şüpheli sevkiyatların belirlenmesi bakımından yaşanan sapmaların, uyumsuzlukların ve diğer anormalliklerin önceden önlem alınarak analiz edilmesine yardımcı olur. Güvenliğin arttırılması, hem sevkiyat hattına katılan tarafların fiziksel sağlığını hem de tedarik zincirini, pahalıya mal olan veya felaketle sonuçlanan hizmet kesintilerinden korur.

II. Gümrükten Geçiş Hızlandırma: Güvenlik bilgilerinin doğru, eksiksiz, formatlanmış ve devlet ile gümrük kurumları dahil olmak üzere ticaret hattına katılan taraflara etkin ve verimli şekilde iletilmesiyle daha önceden alınmış güvenlik verilerinin otomatik olarak elektronik şekilde iletilmesi, gümrük ve sınır geçişlerinde daha hızlı hareket edilmesini sağlar. Bir noktadan bütün dünyaya entegrasyon sayesinde, taşımacının küresel düzeyde kargo güvenliği ilkelerine uyum göstermesi ve böylece kargo akışında meydana gelebilecek kesinti ihtimalinin asgari düzeye inmesi sağlanır.

Kargo Güvenliğinin Önemli Olduğunu Kimler Kabul Ediyor?

Pekçok uluslararası kuruluş, uluslararası ticaret ve dünya ekonomisi için kargo güvenliğinin önemli olduğunu kabul etmektedir:

Dünya Bankası: “Kargo güvenliği, 11 Eylül sonrası dönemde koordinasyonun belirleyici rol oynadığı önemli bir sınır yönetim sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. Sınır güvenliğine verilen önemin artması, anlaşılabilir bir durum olsa da bunun özel sektöre getirdiği maliyetleri ve uluslararası ticarete engel olma potansiyelini de göz önünde bulundurmak gerekir. Ekonomik refah açısından güvenlik önlemlerinin verimli, zamanında ve mali açıdan etkili bir şekilde uygulanması hepimizin tercihidir. LPE araştırmasıyla elde edilen sonuçlardan, yüksek kalitede lojistik sistemlere sahip ülkelerde işletmecilerin, yeni güvenlik koşullarına daha rahat uyum sağladığı ancak lojistik bakımından sınırlı kapasiteye sahip işletmeciler için aynı durumun geçerli olmadığı anlaşılmaktadır.”¹

OECD: “Deniz araçları, saldırıların aracı veya hedefi olabilir. Bu araçlar, aynı zamanda başka saldırılara olanak sağlayabilir ve/veya terör örgütleri için gelir sağlayabilir. Sevkiyat, kargo, gemi, insan ve finansman ile ilgili başlıca risk faktörleri, dünya ticaretinde büyük çapta hizmet kesintileriyle ve artan güvenlik önlemlerine

bağlı olarak artan ekonomik maliyetler ile ilgilidir. Tehditlere tek başına cevap vermek, hem verimsiz hem de maliyetli olacağından, devletlerin tüm bu riskleri geniş tabanlı güvenlik politikalarına yönelik önlemlerle ortadan kaldırması önemlidir.”²

UN: “Uluslararası ticaret ve küreselleşen üretim sektöründe rekabetçi kalabilmek için ulaştırma ve lojistik hizmetlerinin önemi giderek artmaktadır. Bununla birlikte yeni güvenlik koşulları da, gelişmekte olan ülkeler başta olmak üzere taşımacılara ve ulaştırma alanındaki servis sağlayıcılara ek sorunlar çıkarmaktadır. Güvenli ve verimli bir ticaret ortamının oluşturulması amacıyla ulaştırma ve ticaretin kolaylaştırılması, gelişmekte olan ülkelerin uluslararası ticareti destekleme çalışmalarında asli rol oynamaktadır.”³

UN-ESCAP: “Birçok insanın geçimini uluslararası ticaretten sağladığı bir gerçektir. Bu da uluslararası ticaret güvenliğinin, iktisadi güvenlik ile doğrudan ilgili olduğu anlamına gelir. Bu nedenle ticaret güvenliği, iktisadi güvenlik ile eş anlamlıdır. Kısacası, ticaret güvenliğinde amaç, sadece ticaretin teröristlerin mağasına dönüşmesini engellemek değil, aynı zamanda mal ve hizmet ticareti için güvenilir, hukuka uygun ve verimli bir ortam yaratmaktır.”⁴

Kargo Güvenliğinin Uygulama Alanları Nelerdir ve Kamu ile Özel Sektör İçin Ne Kadar Önemlidir?

Kargo Güvenliği, seyir halindeki bütün malların yanı sıra bu sevkiyata katılan tüm taraflar ve söz konusu malın geçtiği bütün yerleşim yerleri için geçerlidir. Bütün taşımacılık faaliyetleri terör saldırılarına maruz kalabileceğinden Kargo Güvenliği, tüm ülkeler ve insanlar için hayati önem taşımaktadır. Zira yeterli düzeyde güvenlik olmaması, can güvenliğimiz ve ekonomilerimiz için tehdit oluşturabilir.

Bulgular - Veriler

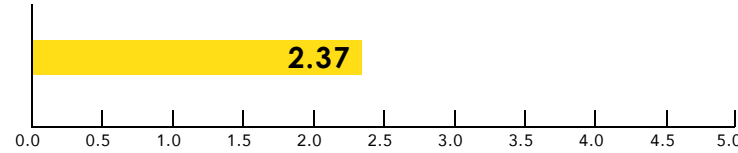
Kargo Güvenliği Verimliliği ölçeğinin özeti:

1. Seviye = Etkin kargo güvenliği önlemlerinin olmaması.

5. Seviye = Etkin kargo güvenliği önlemlerinin alınması.

Türkiye'nin Genel kargo Güvenliği Puanı

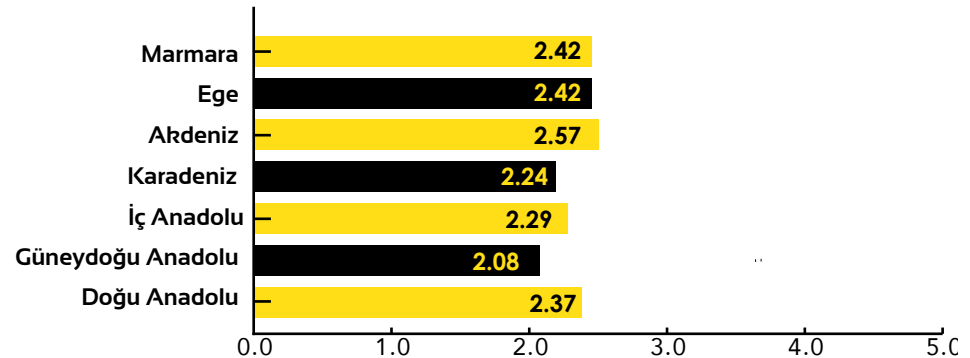
Genel Kargo Güvenlik seviyesi ankete katılan tüm katılımcılardan alınan toplam veriyi temsil eder. 5 üzerinden kargo güvenliği puanı 2,37'dir ve bu orta derecede bir güvenlik puanı olup Türkiye'nin kargo güvenliği konusunda atması gereken adımlar olduğunu gösterir.



Coğrafi Bölgelere Göre Kargo Güvenliği

Türkiye'deki Coğrafi Bölgelere göre Kargo Güvenlik sonuçlarına bakıldığında, en yüksek puan ile en düşük puan arasındaki fark %9,8'dir. Bu Kargo Güvenliğinin görece Türkiye'de bölgelere göre dengeli bir dağılım sergilediğini gösterir. Türkiye'deki bölgeler arasındaki bu görece dengeli dağılım, tüm bölgelerde yeni güvenlik önlemlerinin etkili bir şekilde uygulanabileceğini göstermektedir.

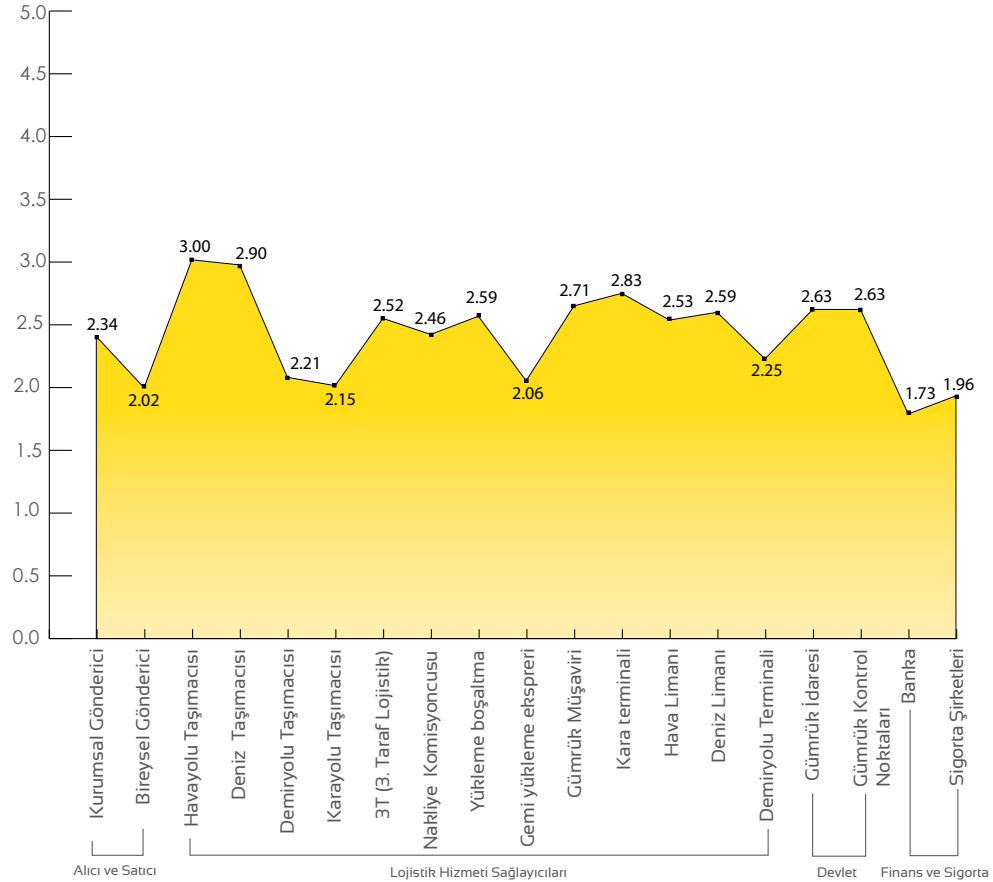
Akdeniz Bölgesinde (2,57) alınan daha yüksek puan, hem Akdeniz Havzasının Batı-Doğu ve Kuzey-Güney bağlantılarındaki önemi nedeniyle hem de bu bölgede daha yüksek montanlarda mal sevkiyatı gerçekleştirildiği içindir; petrol, gaz ve petrokimyasallar daha fazla güvenlik tedbirleri ve daha yüksek eksiksiz veri bütünlüğü gerektirir.



19 Kümeye Göre Kargo Güvenliği

Elde edilen sonuçlar, 19 küme arasında kargo güvenliğinin benimsenmesi ile ilgili güçlü tarafların karşılaştırmasını göstermektedir. 0 ila 2.5 arasındaki puanlar, ulusal düzeyde güvenlik önlemlerini, 2.5 ila 5 arasındaki puanlar ise uluslararası mevzuatlara ve gönüllü girişimlere uyumu, malın gideceği yere varmadan izlenebilmesi, tehdit olarak işaretlenmesi ve bu tehdide karşı müdahale edebilme kapasitesini göstermektedir.

Türkiye'de, Gümrük ithalat/ihracat beyannamelerinin büyük bir kısmı, Gümrüklerde BILGE ve tek pencere sistemi kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Bu, Türkiye'nin ulusal Gümrük portalına yaptığı yatırımların bir sonucudur. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS) uygulamasının, aynı zamanda ticari katılımcıların Kargo Güvenlik düzeylerinin artırılmasını sağlamıştır. Tüm katılımcıların elde ettiği sonuçlar, kargo güvenlik önlemleri anlamında orta düzeyde olduğunu göstermektedir.



Kargo Güvenliği Göstergeleri

Aşağıdaki tabloda, anket çalışması sırasında sorulan bazı sorulara verilmiş cevaplara göre, Türkiye'nin Kargo Güvenliği düzeyi ile ilgili göstergeler sunulmuştur.

	Alicılar/ Satıcılar	LHS'ler	Finans/ Sigorta	Devlet	Ülke Çapında
Yük güvenliğini sorgulaması yapan ticari ortakların ve LSS'lerin yüzdesi - yerel veya uluslararası düzeyde	Ticari ortakların <%20	Ticari ortakların <%20	Ticari ortakların <%20	Ticari ortakların <%40	Ticari ortakların <%20
Ticari ortakların işletme faaliyetlerinden haberdar olması	Ara sıra bilgilendirme	Ara sıra bilgilendirme	Ara sıra bilgilendirme	Bilgi Yok	Ara sıra bilgilendirme
Ticari ortakların taşıma faaliyetlerinden haberdar olması	Kısmi bilgilendirme	Kısmi bilgilendirme	Kısmi bilgilendirme	Ara sıra bilgilendirme	Kısmi bilgilendirme
Devlet kurumlarıyla sevkiyat detaylarını paylaşma yöntemi	3. taraf / Acente	3. taraf / Acente	Postal / Faks/ Email	Devlet Kurumunun Online Portalı	3. taraf / Acente
Yurtiçi hukuk/denetim alanında kargo güvenliği bilgilerinin eksiksiz olması	%75-89 arası tam	%75-89 arası tam	%75-89 arası tam	%75-89 arası tam	%75-89 arası tam
Yabancı ticari ortakların hukuk/denetim alanında kargo güvenliği bilgilerinin eksiksiz olması	%75-89 arası tam	%75-89 arası tam	%50-74 arası tam	%75-89 arası tam	%75-89 arası tam

Bulgular - Etkiler

Türkiye'de anket yapılan ticari katılımcıların %20'dan azı kargo güvenliğinin farkındadır. Nakliyecilerden ve yükleme yapan 3. taraf sevk ve taşıma şirketlerinden, bankalardan, sigorta şirketlerinden ve sevkiyatın sınır geçtiği kontrol noktalarından alınan cevaplarda bu görülmektedir.

Ulusal ve uluslararası kargo güvenliği hakkında verilen bilgilerin yaklaşık %75'si tamdır. Sevkiyatın idaresini yürüten kümeler, güvenlik konusunda çok az bilgi sahibidir.. Şirketlerin malları aldıkları veya naklettikleri ticari taraflara ait güvenlik bilgilerinin bütünlüğünü doğrulayacakları araçları yoktur.

BILGE portalı, özel sektör ile kamu arasındaki bilgi boşluğunu dolduran tek resmi portal durumundadır. Ancak BILGE portalı, güvenlik koşullarına uyum verilerini değil, Gümrük geçiş bilgilerini almak için kurulmuş bir sistemdir. Sonuç olarak bugün itibarıyla:

- ▶ Kargo güvenliğine uyum bilgileri, sadece talep üzerine devlet kurumlarına iletilmektedir.
- ▶ İletilen bilgiler ise diğer kaynaklarla karşılaştırılarak doğrulanmamaktadır.
- ▶ Kargo güvenliğine uyum sürecinde bir sorun çıktığı zaman, güvenlik kurumlarının doğru bir şekilde müdahale etmesini sağlayacak otomatik bir mekanizma bulunmamaktadır.

Sonuç: Kendi bütünlüğü içinde değerlendirildiğinde bu sonuçlardan, Türkiye'de kargo güvenliğinin geliştirilmesi için yeni adımlar atılması gerektiği anlaşılmaktadır.



"Güvenli ve etkin bir ticaret ortamının oluşturulması amacıyla ticaret ve sevkiyatın kolaylaştırılması, gelişmekte olan ülkelerin uluslararası ticareti destekleme çalışmalarında asli bir rol oynamaktadır... Ticaret güvenliği, iktisadi güvenlik ile eş değerdir."

—Birleşmiş Milletler

Tavsiyeler

Bugün dünya, küresel ekonomide dengelerin yeniden şekillendiği bir döneme doğru yol alıyor. Bu da gelişmiş ekonomilerin, gelişmekte olan ülkeler ile daha çok iş ve ticaret yapacağı anlamına gelmektedir. Bununla birlikte yolsuzlukların daha çok olması, ileri düzey güvenlik teknolojilerine ve sistemlerine erişimin sınırlı olması ve güvenlik standartlarının yeterince uygulanmaması nedeniyle daha yoksul ülkelerde terör eylemlerine karşı zafiyet daha fazladır.

G20 ülkeleri, bölge içi ticareti artırmak istemektedir. Ancak, G20 ülkeleri ile bölgelerinde bulunan daha az gelişmiş ülkeler arasında büyük bir uçurum bulunmaktadır. Bu da G20'nin ticari büyüme hedeflerine yönelik bir tehdit oluşturmaktadır. Zira, bu hedeflere ulaşılması için ticaretin zayıf ve ekonomik olarak dezavantajlı ülkelere doğru genişletilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla kargo güvenliğinin, G20'nin ekonomik büyüme stratejisinde önemli bir unsur olması gerekmektedir. Ticareti artırırken diğer yandan güvenlik anlamında üst düzey bir standart yakalanabilirse,, riskler azalacak ve süregelen ekonomik kazanımlara yönelik daha sürdürülebilir bir zemin oluşturulabilecektir.

Bugüne kadar kargo güvenliği ile ilgili yapılmış pek çok çalışmada, özel sektör işletmelerinin müdahale hızının artırılmasına ve resmi devlet güvenlik kurumlarının uzantısı olarak etkin şekilde hareket etmelerine ağırlık verilmiştir. Ancak, anket sonuçlarından da anlaşılacağı üzere bu yaklaşım işe yaramamaktadır. Zira bu sorumluluklar, özel sektörde faaliyet gösterenlerin çalışma kapasiteleriyle uyusmamaktadır. Bununla birlikte, bir noktadan bütün dünyaya entegrasyon uygulaması ile birlikte Entegre Yatay Sistem (EYS) aracılığıyla istenen güvenlik düzeyine erişmek için bu kümelerin kapasitelerini arttırmak mümkündür. Kargo güvenliği, bir yandan güvenlik süreçlerini desteklerken diğer yandan ticarete verimliliği kolaylaştıran tabana yayılmış yatay bir sistem gerektirmektedir. Normal iş akışı içerisinde katılımcıların ürettiği ve doğruluğunu onayladığı veriler, güvenlik önlemlerinin verimliliğini artırırken özel sektör katılımcılarına ek bir yük getirmeden gerekli verilerin görevlilere iletilmesini sağlayacaktır.

1. Dünya Bankası: Connecting to Compete 2010 Trade Logistics in the Global Economy, p. 18, 2010.
2. OECD: Security in Maritime Transport Risk Factors and Economic Impact, Maritime Transport Committee, p. 7, July 2003.
3. United Nations Conference on Trade and Development, Trade and Transport Facilitation: Building a Secure and Efficient Environment for Trade, p. 12, 6 April 2004.
4. United Nations Economic and Social Council; Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: Trade Facilitation and the New Security Environment: Issues For Developing and Least Developed Countries in the Asian and Pacific region, Committee on Managing Globalization, Third Session, part I, p.6, 12-14 September 2006.



Ortak Taahhütümüz

GCEL'in gururla açıkladığı, "Uluslararası Toplumun Güçlerini Birleştirerek İnsanlığa Refah Katma" misyonu, kurumun hizmet odaklı ruhunu yansıtır niteliktedir. Kar amacı gütmeyen bir kamu-özel ortaklığı olarak, 25 uluslararası STK ve HAÖ'ler ve 156 ülkenin yanı sıra dünya GSYH'sinin % 60'ından fazlasına hizmet veren ve dünyanın önde gelen finans, sigorta ve teknoloji firmalarının güvenini kazanmış durumdayız. Dijital Ekonominin işlerlik kazanmasını sağlamak gibi uzun vadeli bir vizyon ile küresel refahın sağlanabileceği yeni bir dönemin kapılarını aralamak amacıyla üyelerimiz ve paydaşlarımızla birlikte çalışmaya devam ediyoruz.

İşbu rapor, geliştirilebilecek alanları sıralayıp yakın gelecekte ve önümüzdeki on yıllar içinde sağlam bir temel oluşturmak amacıyla Türkiye'nin Dijital Ekonomiye nasıl destek verebileceğini göstererek Türkiye'nin ticarete verimlilik açısından mevcut durumunu gözler önüne sermektedir. Bu da, Türk halkına verdiğimiz ve aşağıda listelenen dokuz taahhütten ilkinin yerine getirilmesi anlamına gelmektedir. Bu doğrultuda:

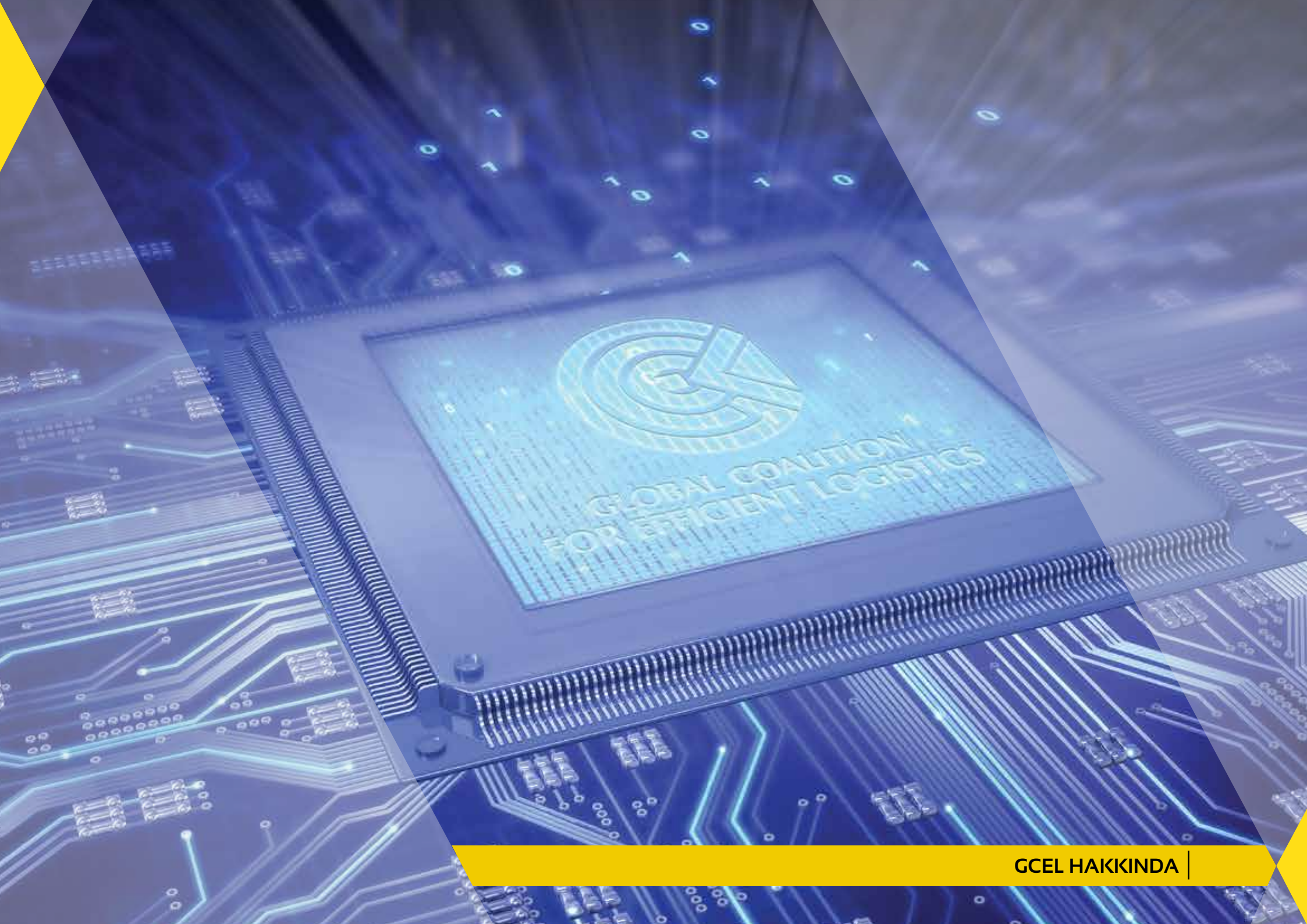
- ▶ Ticarete verimliliği yükseltmek üzere geliştirilmesi gereken alanları belirleyip refah dolu bir gelecek için temel oluşturacak 21. Yüzyıl Dijital Ekonominin etkilerine dikkat çekerek Ticarete Verimlilik Değerlendirme Raporu'nu sunmuş olacağız. - **Tamamlanan**
- ▶ Türkiye'deki sektörlerle araştırma sonuçlarının paylaşılması, ticarete verimlilik için geliştirilmesi gereken alanların belirlenmesi, Dijital Ekonomi Platformunun ne olduğunun açıklanması ve hedefe ulaşılması için gereken araçların tanıtılması. - **Devam Ediyor**
- ▶ Asya, Ortadoğu-Afrika, Avrupa ve Amerika kıtalarında bulunan dört küresel Örnek Ticaret Hattı'ndan biri olarak Türkiye ve Almanya arasında planlanan ÖTH'nin uygulaması. Avrupa Örnek Sevk Hatları (ÖTH), 21. Yüzyıl Dijital Ekonomi Platformu (DEP) aracılığıyla istenen verimlilikle Türkiye'yi Avrupa'ya, Avrupa'yı da dünyaya bağlayacaktır. - **Devam Ediyor**

- ▶ ÖTH Tanıtımı arifesinde Hızlı Açılım Programına başlanması. Her teknoloji firmasının, 2025 yılına kadar finans ve sigorta firmalarının yanı sıra GCEL küresel üyelerinin de desteklediği kendi müşterilerinden 150'sini sisteme dahil etmesi yeterlidir. Her bir şirket, dünya ticaret hacminin % 5'ini elinde bulunduracaktır. Toplamda bütün bu şirketler, 2025 yılı itibarıyla dünya ticaret hacminin % 60'ını oluşturacaktır.
- ▶ Hindistan ve Endonezya'da düzenlenen ÖTH Vitrin Etkinliklerinin hemen ardından Türkiye'de bir ÖTH Vitrin Etkinliği düzenlenmesi. Bu etkinlik, Türkiye'nin 21. Yüzyıl Dijital Ekonomisine entegre olmasında dönüm noktası olacaktır.
- ▶ Türkiye-Almanya ÖTH çalışmasının tamamlanmasından doksan gün sonra, DEP'in tüm Türk vatandaşlarının hizmetine sunulması.
- ▶ DEP'in Türk vatandaşlarına maliyetsiz sunulması. Platformun, katılım ile ilgili herhangi bir engel olmadan bütün ülkelerin ve her türlü ölçekteki işletmelerin hizmetine eşit şekilde sunulması konusunda kararlıyız.
- ▶ DEP'in Tekelleşmesine Engel Olunması. Küresel bir çözüm, ancak herhangi bir kuruluş ya da devletin himayesinden uzak kalınabilirse etkili olacaktır. DEP'in mülkiyeti, yönetimi ve yayılmasına iştirak edebilmeleri için herkese eşit fırsat tanınacaktır.
- ▶ İlk veya sonraki turlarda, küresel DEP Açılım Ağı'nın oluşturulması sürecine Türkiye'deki Finans, Sigorta ve Teknoloji (FST) firmalarının hazırlanması. Bu, eşit fırsat programımız konusunda ne kadar kararlı olduğumuzu göstermekte olup gerekli koşulları sağlayan tüm FST firmalarının, DEP Açılım sürecine başarılı bir şekilde iştirak edebilmesi için gereken bilgilere sahip olmasını sağlayacaktır.

Birlikte çalışıp verimliliği arttırarak refahın paylaşıldığı yeni bir dönemin kapılarını açan köklü bir değişime de ön ayak olacağız. Türkiye'de Ticarete Verimlilik Değerlendirme Raporu ile elde edilen bilgi birikimi, günümüzün verimlilik sorunlarına hedef odaklı ve somut çözümler getirilmesi ve bu çözümlerin hayata geçirilmesini sağlayarak Türkiye'nin, komşu bölgelerin ve dünyanın daha umutlu yarınlarına sahip olması için zemin oluşturuyoruz.

The Global Coalition for Efficient Logistics

Ağustos 2015



GCEL Hakkında

Merkezi İsviçre’de bulunan GCEL, dünya lojistik sektörünü son derece verimsiz hale getiren pek çok soruna kapsamlı çözümler sunan ve kar amacı gütmeyen bir kamu/özel ortaklığıdır. GCEL mensupları ve destekçileri arasında devlet kurumları, STK’lar ve HAÖ’ler ve dünyanın önde gelen finans, sigorta ve teknoloji firmaları yer almaktadır. GCEL, dünyadaki kamu/özel ortaklıklarının cömert destekleri sayesinde herkesin yararına olacak şekilde finanse edilmektedir. GCEL’in sahip olduğu anlayışın en önemli tarafı, devlet kurumları ile özel sektör arasındaki boşluğu dolduran benzersiz bir yapısal formül geliştirerek bu iki tarafın en iyi bildikleri işi yapmalarını sağlamaktır. GCEL’in HumaWealth Programı, 21. Yüzyıl Dijital Ekonomi Platformunun yaygınlaştırılmasını sağlayarak sürdürülebilir küresel ekonomik büyüme için bizlere bir yol haritası sunacaktır. Bu program; tamamen küresel nitelikte, dünya üzerindeki bütün firmalar ve bölgelere açık ve adil, rekabetten ziyade işbirliğine dayalı ve dünyadaki tüm potansiyel kullanıcıların hizmetine maliyetsiz bir çözüm sunacak şekilde yaygınlaştırılacaktır.



Kısaltma listesi

21-6-ETEI	21. Yüzyıl Altı Unsurlu Lojistik Verimliliği Göstergeleri
ASÜSFS	Alım/Satım, Ülke, Sanayi, Finans ve Sigorta
BILGE	BİLGisayarlı Gümrük Etkinlikleri-Computerised Customs Activities
BSO	Bağımsız Süreç Ortamı
DEP	Dijital Ekonomi Platformu
DTP	Dosya Transfer Protokolü
EVD	Electronik Veri Değişimi
EVU	Evrensel Veri Unsurları
EYS	Entegre Yatay Sistem
FST	Finans, Sigorta ve Teknoloji
GCEL	Lojistikte Verimlilik için Küresel Koalisyon
GDAÜB	Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği
GSYİH	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
JIT	Tam zamanında
KANBAN	Envanter Seviyesi Varyasyonu (Japon Terminoloji)
KKS	Küresel Konumlandırma Sistemi
KOBİ	Orta ve Küçük Boy İşletmeler
LHS	Lojistik Hizmet Sağlayıcısı
LPE	Logistik Performans Endeksi
MZ	Mutabakat Zaptı
ODA	Orta Doğu - Afrika
IKP	İşletme Kaynak Planlaması
ÖTH	Örnek Ticaret Hattı
RFT	Radio Frekans Tanımlama
TVD	Ticaret Verimlilik Değerlendirmesi
STK	Sivil Toplum Kuruluşları
UTG	Ulusal Ticaret Göstergeleri

www.gcel.net