

## SİGORTA SEKTÖRÜNÜN TEKNİK VE FİNANSAL DURUMU

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### 1. Sigortacılığın Mevcut Üretim ve Finansal Yapısı

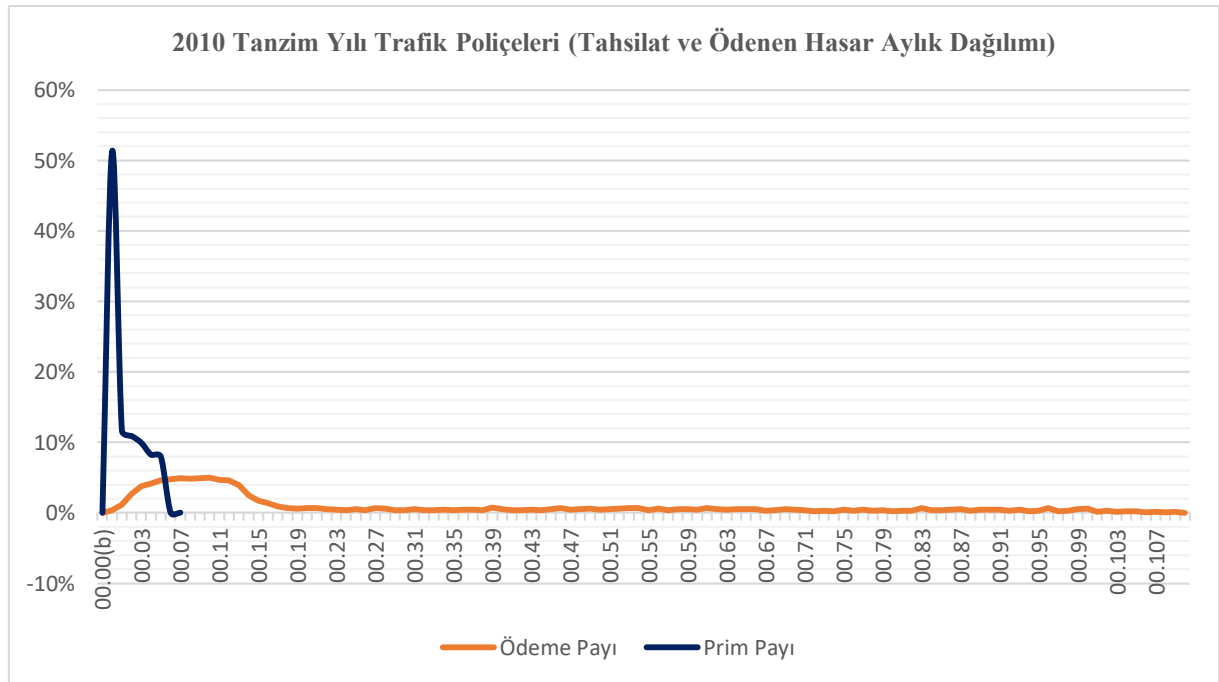
Sigortacılığın ve şirketlerin finansal durumunu daha iyi anlatabilmek açısından şirketlerin üretim yapısına, nakit akış yapısına, mevcut finansman yapısına ve son dönemdeki gelişmelere kısaca değinmekte yarar bulunmaktadır.

##### 1.1.Finans Yapısı

Bilindiği gibi sigortacılık diğer sektörlerin çoğunun tam tersi bir nakit akış yapısına sahiptir. Şöyle ki, sigortacılıkta esas faaliyet geliri poliçe tanzim edilmesiyle belirlenirken, esas faaliyet giderlerinin en büyük kısmını oluşturan tazminat ödemelerinin ne büyüklükte gerçekleşeceği sözleşmenin tanzimi esnasında tam olarak bilinemez. Poliçe tanzimiyle birlikte esas faaliyet gelirleri (primler) birkaç ay içinde tahsil edilmektedir, buna karşın tazminat ödemeleri rizikoların gerçekleşmesiyle birlikte başlayan ve bazı prosedürler sonrası çok daha sonra gerçekleşmektedir. Esas faaliyet giderlerinin daha küçük parçası olan üretim giderleri (branşa göre değişiklik gösterse bile primin yaklaşık %20'si civarında gerçekleşir) ise poliçe tanziminden önce (reklam gibi) başlasa bile çoğunlukla poliçe üretimi ve prim tahsilatından sonra (komisyon gibi) ödenmektedir.

Söz konusu finansal yapıda, bir sigorta şirketinin herhangi bir yılına ait esas faaliyetinin nihai sonucu, sigorta branşına göre değişmekle birlikte en az 5 yıl geçmedikçe ortaya çıkmamaktadır.

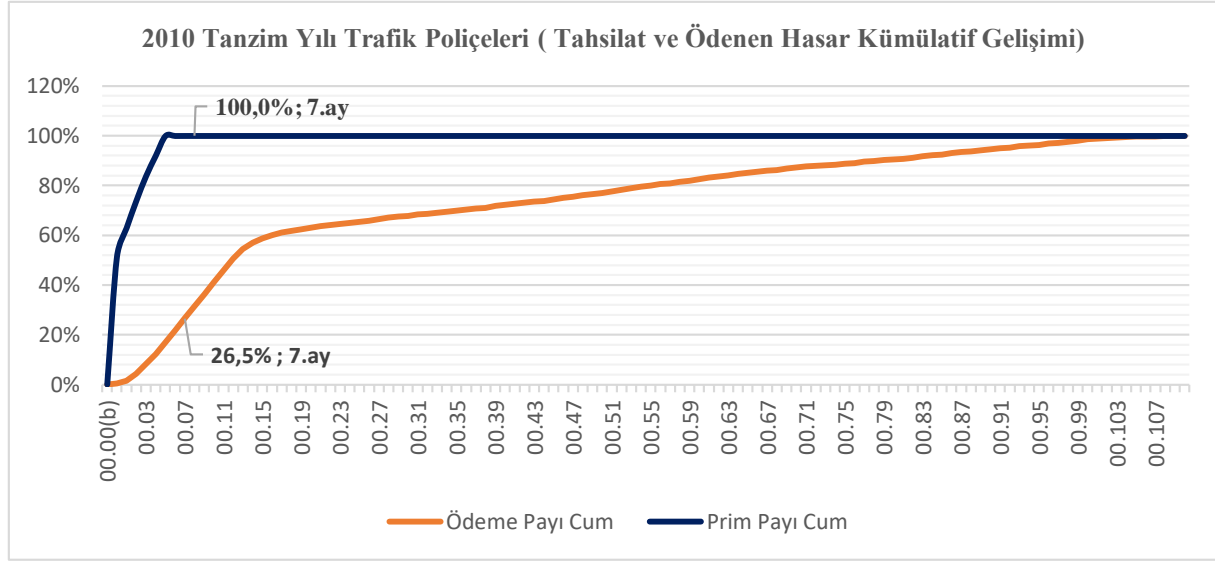
Konuyu daha iyi anlatmak için toplam üretimin dörde birini oluşturan trafik sigortasına ait bir sigorta şirketinin 2010 yılı tanzim edilen trafik sigortası gerçek verilerine göre hazırlanan nakit akış grafiği aşağıda verilmiştir.



Bu grafiğe göre şirketin önce nakit girişleri, daha sonra nakit çıkışları gerçekleşmiş olmakta ve

nakit çıkışları 9 yıl geçtiği halde küçükte olsa, özellikle davalık bedeni dosyalar nedeniyle, henüz sonuçlanmamıştır.

Nakit girişlerin ve nakit çıkışların kümülatif gelişiminin grafiği ise aşağıda verilmiştir.



Bu grafiğe göre şirket 7. ay sonunda bütün prim tahsilatını bitirdiği halde, bu çalışmanın yapıldığı 2019 ilk çeyrek dönem sonu itibariyle toplam tazminat ödemelerinin %26,5 ini 7. ay sonunda, %50,5 ini 12. ay sonunda, %69,4 ünü 24. ay sonunda gerçekleştirmiş, 110. ay sonu itibariyle ise %100'e ulaşmıştır, ancak bu aydan itibaren 2010 yılı tanzim edilen poliçelere ait halen ödenmemiş tazminatların bulunduğu belirtilmesi gerekmektedir.

Sonuçta, örnek verilen trafik sigortalarında nakit çıkışları en uzun süren branş (uzun kuyruklu işler) olmakla birlikte diğer branşlarda da nakit girişleri ile nakit çıkışları arasında önemli bir zaman aralığı (time lag) bulunmaktadır.

Diğer taraftan, sigorta sektöründe sağlıklı bir muhasebe ve sermaye yeterliliği sistemi olmaması nedeniyle finansal güclüğe düşen hayat dışı alanında çalışan şirketler başta olmak üzere çoğu şirket zaman zaman nakit akışları arasındaki zaman aralığından faydalanmaya yönelik bir üretim sistemini uygulamaktadır. Şöyle ki, nakit girişlerini çeşitli nedenlerle (zarar etmesi vs) dolayı ilerleyen dönemlere taşıyamayan şirketler, nakit çıkışlarının büyüklüğüne ve vadesine denk gelecek şekilde poliçe üretimi (bunun anlamı çok daha fazla poliçe üretmesi, bunun için de düşük fiyat uygulanmak zorunda kalınmasıdır) yapmak suretiyle faaliyetlerini rahatlıkla sürdürebilmektedir. Söz konusu şirketler mevcut durumlarını sürdürmek için veya gelecekte farklı bir durum olabilir düşüncesiyle düşük fiyat yüksek üretim modeline geçerek varlıklarını bir süre daha sürdürmeye çalışırlar. Bu şekilde sigorta şirketleri büyüyen zararlarını ise çoğunlukla eksik teknik karşılıklar ayırmak suretiyle uzun süre dışarıya yansıtmadan gizleyebilmektedir.

Sisteme girmeye çalışan ve ortaklarının mali gücü düşük olan şirketler, yukarıdaki anlatılan üretim modeliyle sigorta piyasasına girdiklerinde aslında başkasının (sigortalıların) parasıyla şanslarını denemektedir. Geçmişte Ege Sigorta AŞ bu üretim modeliyle 2015 yılında yaklaşık 1,5 Milyar TL (550 Milyon ABD Doları) zarar vermiş, günümüzde ise Melce Karşılıklı Sigorta Kooperatifi ve Gri Sigorta AŞ bu şekilde şanslarını denediler, ama binlerce kişiyi mağdur ederek battılar.

Mevcut durumda birçok şirketin finansalları incelendiğinde, yeni poliçe üretimi yapmadan mevcut yükümlülüklerini karşılayacak durumda olmadıkları görülmektedir. Bu nedenle, SEDDK'nın bu noktada son derece dikkatli davranması gerektiği düşünülmektedir.

## 1.2.Üretim Yapısı

Sigorta sektörünün 2023 yılı üretim rakamları TSB tarafından yayınlandı. Buna göre toplam üretim 234.998.627.313 TL'den (12.577.430.200 USD) %106 artışla 485.920.456.472 TL'ye (16.518.018.345,21 USD) yükselmiştir.

Branş Adı	2023/12	Pay	2022/12	Pay	Değişim	Reel Değişim
<b>KARA ARAÇLARI SORUMLULUK</b>	<b>118.045.271.303</b>	<b>27,5%</b>	<b>57.587.840.154</b>	<b>28,2%</b>	<b>105,0%</b>	<b>24,4%</b>
Zorunlu Trafik (Yeşil Kart Hariç)	107.344.707.516	25,0%	52.923.773.277	25,9%	102,8%	23,1%
Yeşil Kart	2.319.056.668	0,5%	1.446.837.786	0,7%	60,3%	-2,7%
Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk	8.381.507.119	2,0%	3.217.229.091	1,6%	160,5%	58,1%
<b>KARA ARAÇLARI (KASKO)</b>	<b>84.211.963.060</b>	<b>19,6%</b>	<b>44.514.428.282</b>	<b>21,8%</b>	<b>89,2%</b>	<b>14,8%</b>
<b>HASTALIK-SAĞLIK</b>	<b>70.762.053.849</b>	<b>16,5%</b>	<b>30.058.996.315</b>	<b>14,7%</b>	<b>135,4%</b>	<b>42,9%</b>
<b>YANGIN VE DOĞAL AFETLER TOPLAM</b>	<b>65.477.458.289</b>	<b>15,3%</b>	<b>27.337.045.896</b>	<b>13,4%</b>	<b>139,5%</b>	<b>45,4%</b>
<b>Yangın</b>	<b>46.443.126.756</b>	<b>10,8%</b>	<b>19.096.247.025</b>	<b>9,4%</b>	<b>143,2%</b>	<b>47,6%</b>
Sivil	9.417.743.713	2,2%	3.627.242.389	1,8%	159,6%	57,6%
Ticari	18.506.390.227	4,3%	7.441.031.430	3,6%	148,7%	50,9%
Sınai	18.518.992.816	4,3%	8.027.973.206	3,9%	130,7%	40,0%
<b>Zorunlu Deprem</b>	<b>4.748.855.983</b>	<b>1,1%</b>	<b>2.427.770.095</b>	<b>1,2%</b>	<b>95,6%</b>	<b>18,7%</b>
<b>İhtiyari Deprem</b>	<b>12.131.505.772</b>	<b>2,8%</b>	<b>5.186.964.775</b>	<b>2,5%</b>	<b>133,9%</b>	<b>41,9%</b>
<b>GENEL ZARARLAR</b>	<b>44.831.626.592</b>	<b>10,4%</b>	<b>21.952.997.498</b>	<b>10,8%</b>	<b>104,2%</b>	<b>23,9%</b>
<b>GENEL SORUMLULUK</b>	<b>11.199.490.423</b>	<b>2,6%</b>	<b>5.955.119.936</b>	<b>2,9%</b>	<b>88,1%</b>	<b>14,1%</b>
<b>KAZA</b>	<b>10.955.325.392</b>	<b>2,6%</b>	<b>4.710.103.460</b>	<b>2,3%</b>	<b>132,6%</b>	<b>41,2%</b>
<b>NAKLİYAT</b>	<b>6.612.515.835</b>	<b>1,5%</b>	<b>3.825.153.009</b>	<b>1,9%</b>	<b>72,9%</b>	<b>4,9%</b>
<b>FİNANSAL KAYIPLAR</b>	<b>5.232.337.913</b>	<b>1,2%</b>	<b>1.761.229.781</b>	<b>0,9%</b>	<b>197,1%</b>	<b>80,3%</b>
<b>SU ARAÇLARI</b>	<b>3.972.200.836</b>	<b>0,9%</b>	<b>2.188.365.682</b>	<b>1,1%</b>	<b>81,5%</b>	<b>10,2%</b>
<b>HUKUKSAL KORUMA</b>	<b>1.973.276.305</b>	<b>0,5%</b>	<b>720.780.185</b>	<b>0,4%</b>	<b>173,8%</b>	<b>66,2%</b>
<b>DESTEK</b>	<b>1.460.994.574</b>	<b>0,3%</b>	<b>439.935.396</b>	<b>0,2%</b>	<b>232,1%</b>	<b>101,5%</b>
<b>KREDİ</b>	<b>1.412.240.265</b>	<b>0,3%</b>	<b>962.384.048</b>	<b>0,5%</b>	<b>46,7%</b>	<b>-10,9%</b>
<b>HAVA ARAÇLARI</b>	<b>1.011.305.342</b>	<b>0,2%</b>	<b>634.247.668</b>	<b>0,3%</b>	<b>59,4%</b>	<b>-3,2%</b>
<b>KEFALET</b>	<b>828.206.177</b>	<b>0,2%</b>	<b>349.187.372</b>	<b>0,2%</b>	<b>137,2%</b>	<b>43,9%</b>
<b>HAVA ARAÇLARI SORUMLULUK</b>	<b>770.445.869</b>	<b>0,2%</b>	<b>904.666.282</b>	<b>0,4%</b>	<b>-14,8%</b>	<b>-48,3%</b>
<b>SU ARAÇLARI SORUMLULUK</b>	<b>471.275.441</b>	<b>0,1%</b>	<b>237.847.913</b>	<b>0,1%</b>	<b>98,1%</b>	<b>20,3%</b>
<b>HAYATDIŞI TOPLAM</b>	<b>429.227.987.465</b>	<b>88,3%</b>	<b>204.140.328.876</b>	<b>86,9%</b>	<b>110,3%</b>	<b>27,6%</b>
<b>HAYAT TOPLAM</b>	<b>56.692.469.008</b>	<b>11,7%</b>	<b>30.858.298.437</b>	<b>13,1%</b>	<b>83,7%</b>	<b>11,5%</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>485.920.456.472</b>	<b>100,0%</b>	<b>234.998.627.313</b>	<b>100,0%</b>	<b>106,8%</b>	<b>25,5%</b>

Kara araçları sorumluluk sigortaları ana branşı altında yer alan ve toplam üretimde %25'lik paya sahip olan trafik sigortasında, önceki yıla göre %103'lük bir artışla 107.344.707.516 TL'ye yükselme yaşanmıştır. Bu branşta serbest tarife uygulanmaması, daha doğrusu tavan fiyat ve belirli kategorilerde ise trafik sigortası havuzu uygulanması, diğer taraftan son yıllarda Anayasa Mahkemesi'nin verdiği Karayolları Trafik Kanununun bazı hükümlerine ilişkin iptal kararların etkisi, sigorta sektörünün daha çok devlet borçlanma senetleri ve banka mevduatına dayalı geleneksel yatırımcı olması nedeniyle düşük faiz politika döneminde düşük mali gelir elde edilmesi ve asgari ücretlerdeki yüksek artışlar bu branşta yüksek zarara neden olmaktadır. Bu branşın tazminat ödemelerinin ortalama 4 yıl sürmesinin (bu nedenle uzun kuyruklu iş olarak kabul edilir) enflasyon dönemlerinde elde edilen mali gelirlerin teknik zararı kapatacak düzeyde olmadığı da gözlenmektedir. Ancak, SEDDK'nın 2024 yılında tavan fiyatlara aylık %5 puanlık artışlarla ve Mayıs ayından sonra "Hasar Maliyet Endeksi" formülüne göre artış oranlarının belirlenmesine geçilmesi ile birlikte fiyat seviyesinin yıl ortasından itibaren nispeten makul düzeye getirileceği tahmin edilmektedir.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bkz. Hasar Maliyet Endeksi formülü için Trafik Sigortasının Üretim Yapısı bölümüne

2021 yılında toplam üretimde %16,30 oranında paya sahip olan kasko branşı, 2022 yılında en büyük sıçramayı yaparak %21,80 paya yükselmişti. Ancak, 2023 yılında toplam üretimdeki payında yaşanan 2 puanlık gerilemeye rağmen, önceki yıla göre %89'luk bir artışla 84.211.963.060 TL'ye ulaşmıştır. Kasko sigortasındaki bu gerileme, hayat pahalılığının artması nedeniyle tüketicilerin kasko sigortası yaptırmama eğilimlerinin artması ve kredi piyasasındaki daralmadan kaynaklı araç satışlarında yaşanan gerileme olarak tahmin edilmektedir. Bu branşta, önceki yıllarda yaşanan ÖTV zamlarına ilaveten araçların çip krizi nedeniyle yaşanan arz daralması ve Covid döneminde toplu ulaşım olan ilginin azalmasıyla birlikte artan talepler sonucunda araç fiyatlarında yaşanan enflasyon üzeri yüksek artışlar, 2023 yılının son çeyreğinden itibaren azalmaya, hatta gerilemeye başlamıştır. Ayrıca, hızlı döviz yükselmesinin durmasıyla birlikte araç onarım bedellerinde yaşanan yüksek artışların 2024 yılında yavaşlayacak olması da olumlu bir gelişme olarak görülmektedir.

Sağlık/hastalık sigortası branşı, özellikle kasko ve hayat sigortalarının paylarının azalmasının yanı sıra yangın sigortasından sonra en yüksek reel büyüme ile toplam üretimdeki payını yaklaşık %2 puan yükseltmiştir. Salgınlardan dolayı özellikle tamamlayıcı sağlık sigortasına olan artan ilginin bu branş için itici unsur olmaya devam ettiği gözlemlenmektedir. Ancak sağlık hizmetlerinde yaşanan yüksek enflasyon ve salgınlardan getirdiği ek maliyetler nedeniyle sigorta primlerinin artması, diğer taraftan hayat pahalılığı sebebiyle sigortalıların satın alma gücünün düşmesiyle sigortalılık oranında bir düşüş beklentisi bulunmaktadır.

Yangın ve mühendislik branşları, Kahramanmaraş merkezli depremlerde en çok hasar ödemek zorunda kalacak olan sigorta branşlarıdır. Bu durum, 2023 yılı 3. çeyrek sonuçlarına reasürans sayesinde çok fazla yansımamış olsa da, 2023 yılı teknik sonuçlarına olumsuz etki edeceği ve 2024 yılına ilişkin olarak özellikle katastrofik risklere yönelik reasürans maliyet artışlarının etkisinin sigorta primleri yükselteceği tahmin edilmektedir. Ülkemizde kredi piyasalarının daralması sonucunda en çok iş kesiminin etkileneceği tahmin edildiğinden, bu branşlarda sigortalılık oranında düşüşle birlikte ticari risklerde hasar frekanslarında artış beklenmektedir. Aynı şekilde konut kredileri de azaldığı için yüksek zam yapılmasına rağmen konut sigortalarında da düşüş olacağı tahmin edilmektedir.

Dünya'da hayat-dışı branşı üretimi ile çoğunlukla at başı giden hayat sigortaları, ülkemizde maalesef toplam üretim içindeki payı yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere düşük kalmaktadır. Ülkemizde hayat sigortalarının daha çok bankaların vermiş oldukları kredilere dayalı bir üretim yapısı olduğundan, 2023 yılında kredi piyasasındaki daralmadan kaynaklı toplam üretimdeki payında yaşanan 1,5 puanlık gerilemeye rağmen %84 artışla 56.692.469.008 TL'ye yükselmiştir.

Sonuç olarak, 2024 yılında kredi piyasasındaki daralmanın devam etmesi ve vatandaşların satın alma güçlerinin düşmesi nedeniyle sigortalılık oranı düşüşü öngörülmektedir. Buna karşın bazı branşlarda hasar frekansında artışlar beklenmektedir.

Sektördeki ilk on şirketin pazar payı bakımından durumu aşağıdaki gibi gerçekleşmiştir.

Sıralama	Şirket Adı	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Değişim (%)
1	Türkiye Sigorta AŞ	59.518.179.027	13,87%	25.173.422.675	12,33%	136,43%
2	Allianz Sigorta AŞ	46.637.491.246	10,87%	22.307.673.363	10,93%	109,06%
3	Anadolu A. Türk Sig. Şti.	44.228.418.367	10,30%	23.755.830.190	11,64%	86,18%
4	Axa Sigorta AŞ	36.112.099.996	8,41%	17.490.811.279	8,57%	106,46%
5	Aksigorta AŞ	27.298.748.170	6,36%	13.563.436.949	6,64%	101,27%

6	HDI Sigorta AŞ	25.239.312.351	5,88%	13.823.561.381	6,77%	82,58%
7	Quick Sigorta AŞ	20.278.387.802	4,72%	6.783.670.018	3,32%	198,93%
8	Sompo Sigorta AŞ	17.477.426.649	4,07%	10.085.231.032	4,94%	73,30%
9	Ray Sigorta AŞ	12.815.129.659	2,99%	6.148.770.094	3,01%	108,42%
10	Bupa Acıbadem Sigorta AŞ	12.600.507.029	2,94%	5.326.016.225	2,61%	136,58%
	<b>İLK 10 ŞİRKET</b>	<b>302.205.700.297</b>	<b>70,41%</b>	<b>144.458.423.206</b>	<b>70,76%</b>	<b>109,20%</b>

Geçen senenin birincisi olan Türkiye Sigorta AŞ, bu sene de üretimde birinci olmuştur. Şirketin toplam üretim içindeki payına bakıldığında, 2022 yılında trafik sigortası payı %25 iken, 2023 yılında %21'e gerilemiştir. Allianz Sigorta AŞ ikinciliğe yükselmiş, buna karşın geçen sene ikinci olan Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi bir basamak gerilemiştir. 2023 yılında yönetimde değişiklik yapan ve son yıllarda şirket satın almalarla birlikte agresif büyüyen HDI Sigorta AŞ, trafik sigortasındaki pazar payındaki azalmanın etkisiyle bir puanlık pazar payı gerilemesi yaşamıştır. Buna karşın, trafik sigortası üretiminin toplam üretimdeki payı %86 olan ve 2023 yılı içinde trafik üretiminde %200 artışla en agresif büyüyen Quick Sigorta, toplam pazar payında 1,5 puanlık bir artış elde etmiştir.

### Mükerrer Yazılan Üretim

Trafik Sigorta Havuzu kurulduğu 2017 beri hem havuza ait üretimleri hem de havuzdan gelen üretimleri yazılan primlere yazıldığından mükerrer üretim yazılmaktadır. Zamanında bunun yanlışlığını söylememize rağmen, ısrarla bu yanlış uygulamaya devam edilmektedir. Aşağıdaki Tabloya göre toplam üretimin %2,5 kısmı olan 12,7 Milyar TL üretim mükerrer yazılarak, adeta kendimizi kandırıyoruz.

	2023	2022
<b>Direkt</b>	94.561.349.105	46.162.128.585
<b>Endirek</b>	12.783.358.411	6.761.644.692
<b>TOPLAM</b>	<b>107.344.707.516</b>	<b>52.923.773.277</b>

Başka bir deyişle trafik sigortasında gerçek üretim rakamımız 94.561.349.105 TL'dir.

### Aracılık Hizmetler Kapsamında Yazılan Prim

Sigorta teminatını ilgili sigorta havuzları (DASK, TARSİM vb) tarafından verilmekle birlikte sigortalılık oranlarının artırılması amacıyla üretimde aracılık yapan sigorta şirketlerinin hasılat yazmasına müsaade verilen işler ve bu kapsamda hasılat yazılan rakamlar aşağıda verilmiştir.

Branş Adı	Branş Kodu	2023/12	Pay	2022/12	Pay	Değişim	Reel Değişim
Maden Çalışanları Zorunlu Ferdi Kaza	704	39.703.338	0,0%	39.648.375	0,0%	0,1%	-39,2%
Zorunlu Deprem	703	4.748.406.440	1,2%	2.427.200.647	1,3%	95,6%	18,7%
Devlet Destekli Arıcılık	773	48.290.001	0,0%	28.728.962	0,0%	68,1%	2,0%
Devlet Destekli Sera	776	773.745.080	0,2%	519.401.146	0,3%	49,0%	-9,6%
Devlet Destekli Bitkisel Ürün	777	9.888.630.904	2,5%	5.806.313.823	3,1%	70,3%	3,4%
Devlet Destekli Su Ürünleri	778	84.145.760	0,0%	23.444.219	0,0%	258,9%	117,8%
Devlet Destekli Hayvan Hayat	779	5.659.631.200	1,4%	2.021.332.491	1,1%	180,0%	69,9%
Devlet Destekli Kümes Hayvan Hayat	782	99.064.457	0,0%	43.931.112	0,0%	125,5%	36,9%
Devlet Destekli Küçükbaş Hayvan Hayat	783	765.255.622	0,2%	561.543.445	0,3%	36,3%	-17,3%
Yeşil Kart	903	1.221.661.734	0,3%	777.580.423	0,4%	57,1%	-4,6%
Tıbbi Kötü Uygulamaya İlişkin ZMSS	730	67.987.605	0,0%	67.230.974	0,0%	1,1%	-38,6%
Devlet Destekli Alacak Sigortaları	707	65.970.771	0,0%	47.726.288	0,0%	38,2%	-16,1%
<b>GENEL TOPLAM</b>		<b>23.462.492.913</b>	<b>100,0%</b>	<b>12.364.081.906</b>	<b>100,0%</b>	<b>108,7%</b>	<b>26,6%</b>

Bu yazılan primler aslında gerçek primlerdir. Normalde sigorta havuzlarına ilişkin veriler verilmesi halinde, şirket verilerinden çıkartılması veya dikkate alınmaması gerekmektedir.

Burada sigorta şirketlerin prim yazdıkları rakamların bir kısmı sigorta havuzlarının reasürans anlaşmalarında pay aldıklarında (sektörde retrosesyon işleri olarak bilinir) şirkete düşen pay kadar üretim yeniden üretim yazılmaktadır. Bu noktada, 3,4 Milyar TL Devlet Destekli Tarım Sigortaları ve 1,1 Milyar TL Yeşilkart sigortalarında da mükerrer prim yazımı bulunmaktadır.

Diğer taraftan, kapalı koasürans kapsamında fazla yazılan primler, özellikle sağlık branşında sigorta riski içermeyen finansal ürünlere ilişkin yazılan primler ve sigorta riski %100 reasürörlere devredilen (fronting) işlerden dolayı yazılan primlerle ilgili finansal tablolarda bilgi bulunmadığından, bunların büyüklükleri hakkında bilgi sahibi değiliz.

### 1.3.Trafik Sigortasının Üretim Yapısı

Trafik sigortasının temel özelliği, yüksek sayıda ve kolay ulaşılabilen bir müşteri yapısına sahip olunması, fiyata göre hareket edildiği için müşteri sadakatinin düşük olması ve nakit girişlerinin diğer branşlara göre daha hızlı olması, buna karşın çok uzun kuyruklu işler (ihbarlarının daha çok kasko sigortacısı üzerinden gecikmeli gelmesi ve bedeni tazminat taleplerinin çoğunlukla dava yoluyla gelmesi nedeniyle tasfiye süreçlerinin uzun yıllar alması) olması nedeniyle nakit çıkışlarının ve sonuçta ilgili yılın faaliyet sonucunun yıllar sonra ortaya çıkmasıdır.

Trafik sigortası branşının, nakit girişi ile nakit çıkışı arasındaki yüksek zaman farkına sahip olması nedeniyle, sigorta şirketleri uzun yıllar düşük fiyat uygulamasıyla yüksek üretim anlayışıyla sorunsuz faaliyetlerini sürdürebilmekle birlikte bir noktadan sonra biriken zararı yönetecek kadar nakit girişi sağlanamamaya başlanmakta ve artan şikayetler üzerine yapılan kamusal denetimler sonrası devreye giren ruhsat iptali gerçekleştirilmektedir. Ancak bu aşamadaki müdahale hem çok önemli ölçüde mağduriyetlere, hem de kamu zararına (Güvence Hesabı kapsamında karşılanan tazminatlar) neden olmaktadır.

Trafik sigortası alanında aşırı rekabet ortamında mali gücü olmadığı halde düşük fiyat yüksek modeli ile üretim yaparak piyasayı bozan Ege Sigorta AŞ'nin 7 Ağustos 2015 tarihinde faaliyetlerine son verilmesi ile aynı akıbete uğrama korkusuyla diğer küçük şirketlerin de üretimde fren yapması ve en yüksek üretimi yapan adeta piyasa yapıcı pozisyonunda olan Axa Sigorta AŞ'nin 2 Eylül 2015 tarihinde yönetim değişikliği yaparak bu branşta üretimi kısımaya başlaması sonucunda ortadan kalkan aşırı rekabet, zaten Yargıtay'ın 2011 yılında sürücü kusurunun da teminat kapsamında olduğuna dair kararının da etkisiyle büyük zarar üreten bu branşta 2015 yılının ikinci yarısında geçmiş zararlarını da kapatmak için şirketler yüksek fiyat uygulamasına başlamıştır. Bu durumun ardından, üretiminde sıkıntı yaşanan taksiler için tek bir genel "tavan" fiyat belirlenmiştir, ancak 2016 yılından itibaren trafik sigorta primlerindeki yüksek artışlar basına yansımış ve önemli ölçüde gündem oluşturmuştur. Kamu otoritesi, söz konusu artışın nedenini siyasetçiye izah edemediği için, ortalama dosya tazminat karşılıklarını ortalama ödenen tazminatların üstünde belirleyerek sigorta sektörünün "daha az vergi vermek için teknik zarar gösterdiği" şeklinde bilime dayalı olmayan ve aşağıda anlattığım gibi yanlış bir görüşle siyasetçiler ikna edilerek, 12 Nisan 2017 itibarıyla tavan fiyat uygulamasına geçilmiştir.

Sigorta şirketlerinin Muallak Tazminat Karşılığı eksik ayrılıp ayrılmadığının tespitinde bazı rasyolar kullanılır. Bu kapsamda yanlış kullanılan aşağıdaki iki oranı kısaca anlatmak

istiyorum.

*Ortalama Ödenen Tazminat Tutarı (Hasar Şiddeti):*

Dönem İçinde Ödenen Tazminat Toplamı / Ödenen Dosya Sayısı

*Ortalama Muallak (Ödenmemiş) Tazminat Tutarı:*

Dönem Sonu Muallak Tazminat Toplamı / Muallak Dosya Sayısı

İkinci oran, IBNR/IBNER hariç sadece dosya tazminatları (dosya muallağı) için hesaplanır. Aksi halde bütün MTK'yı dosya muallağına bölünerek bulunacak dosya başına muallak tutarı aşırı yüksek çıkacaktır.

Oto sigortalarında bu iki orandan ilki dönem içinde ve çoğu kısa süre içinde mini hasarlar dahil ödenenlere ait ortalamayı verirken, ikincisi dönem sonunda ödenmeyen ve çoğu uzun kuyruklu büyük tutarlı dosyalara ait ortalamayı verir. Ödenen dosyalar (örn. 1.000) içinde davalık dosyaların ve tasfiyesi uzun dosyaların sayısı (örn. 100) çoğunlukla azdır. Muallak dosyalarda (örn. 500) ise davalık dosyaların ve tasfiyesi uzun büyük tutarlı dosyaların sayısı (örn. 300) çoğunlukla fazladır.

Diğer taraftan, ödenen tutarlar normalde final tutarlar olurken, muallak tutarlar final tutarlarına göre artı/eksi şekilde sapma (IBNER) gösterebilmektedir. Dolayısıyla şirketlerin dosya muallağı ayırma politikaları geçmişten beri çok sapma üretiyorsa, IBNR çalışması ile bu durum telafi edilse bile, dosya muallak tutarları final değerlerinden çok uzak olabilirler. Başka bir deyişle, başarılı IBNR ayırma yöntemi ile doğru IBNER hesaplanıp toplamda doğru MTK ayrılrsa bile, dosya muallak tutarının final tutarından uzak olması ortalama dosya muallağını olumsuz etkileyecektir.

Trafik sigortasında davalık dosyaların önemli bir kısmı bedeni tazminat taleplilere ait olup, hem dava değerleri hem de gecikme cezaları, yargı giderleri ve vekalet ücretleri nedeniyle karşılık tutarları ortalamanın üstündedir.

Kasko kasko sigortalarında ise ödenen tazminatlardan rücu ve sovtaj gelirleri indirildiği halde dosya tazminatlardan (dosya muallağından) bu gelirlerin tahsili %100 yakın olsa bile mevzuat gereği indirilmemektedir.

Bu nedenlerden dolayı bu iki oranı karşılaştırılarak MTK konusunda bir sonuç çıkartılması meblağ sigortaları hariç çoğu branşta, özellikle trafik branşında doğru bir sonuç vermez. Zira trafik branşında yukarıda anlatıldığı nedenlerden dolayı ikinci oran birinci oranın çok üstünde olması beklenir. Ancak bu oranlarda sektör ortalamalardan çok sapanların MTK ve/veya MTK Reasürör Payı üzerinde çok ciddi şüphe oluşması gerekmektedir.

Sigorta sektöründe tavan fiyat uygulamasına geçildiğinde başta büyük şirketler olmak üzere ilk zamanlarda, özellikle basamaklı tarife sisteminde riskli basamaklarda, üretim yapmamakta direnmiştir. Bu gelişme üzerine Kamu Otoritesi hasar frekansı yüksek basamak ve/veya araç grupları için Temmuz/2017 ayında Riskli Sigortalılar Havuzu'nu devreye sokmuştur. Ancak söz konusu Havuz, gerçek bir sigorta havuzu olmayıp sadece prim ve tazminatları bir dağıtım anahtarıyla şirketler arasında yeniden dağıtan bir sistemdir. Başka deyişle şirketler riskli basamaklı araçlara ilişkin poliçe tanzim ettikten sonra primi ve hasarını havuza devretmekte, ancak dağıtım anahtarına göre Havuz'dan prim ve hasar payını almaktadır.

İştahlı olan şirketlerin daha fazla üretim yapabilmeleri için Sigorta ve Reasürans ile Emeklilik Şirketlerinin Sermaye Yeterliliklerinin Ölçülmesine ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönetmelik'te yer alan prim artışına göre sermaye gerekliliğini zorunlu kılan Aşırı Prim Artış Riski'ni 11.07.2017 tarihinde yapılan değişiklikle kaldırılmıştır.

### **Riskli Sigortalılar Havuzu (RSH)**

Bilindiği gibi trafik sigortalarında hasarsızlık indirimi kapsamında araç sahiplerine uygulanan basamak tarifesi ile, sürücünün geçmiş dönemlerdeki sürüş performansına göre trafik sigortası priminde indirim (ödül) veya zam (ceza) uygulanır. Trafik sigortası hasarsızlık indirimi uygulamasında 9 basamak bulunmaktadır.

Trafik Sigortası Basamakları	Hasarsızlık İndirim Oranları	Sürprim Oranları
8.basamak	50%	-
7.basamak	40%	-
6.basamak	20%	-
5.basamak	5%	-
4.basamak	-	10%
3.basamak	-	45%
2.basamak	-	90%
1.basamak	-	135%
0.basamak	-	200%

İlk defa trafiğe çıkacak olan sürücü için 4. basamak tarifesi %10 sürprim (eskisi %0) uygulanmaktadır. Poliçenin ilk yılında hasarsızlık olması halinde prim ücreti 5. basamakla değerlendirilerek %5 (eskisi 15), ikinci yılında hasarsızlık olması halinde 6. basamakla %20 (eskisi 30), üçüncü yılında da hasarsızlık olması halinde ise 7.basamakla %40 (eskisi 45), en az 5 sigorta süresi boyunca 7.basamakta bulunanlara sözleşme süresi içinde herhangi bir tazminat ödemesi yapılmaması durumunda 8. basamakla %50 oranında indirim uygulanır. Buna karşın poliçenin ilk yılında hasar olması halinde prim ücreti 3. basamakla %45 (eskisi 50), ikinci yılında hasarlı olması halinde 2. basamakla %90 (eskisi %100), üçüncü yılında da hasarlı olması halinde ise 1.basamakla %135 (eskisi %150) oranında ek prim (sürprim) uygulanır. 1.basamakta bulunanlara sigorta süresi içinde üç ve daha fazla trafik kazasından kaynaklanan tazminat ödemesi yapılması durumunda 0.basamakla %200 sürprim uygulanır.

Sektörde özellikle istenilen fiyatlama yapılamadığı durumlarda karlı basamaklarda rekabetin daha yüksek olduğu, zararlı basamaklarda daha düşük olduğu bilinmektedir. Ayrıca şirketler farklı hasar frekansa ve hasar şiddetine sahip araç cinsi (otomobil, otobüs vs), kullanım tarzı (ticari-özel vs) ve aracın kullanıldığı il gibi seçeneklere göre de üretimlerini şekillendirmektedirler. Rekabet gücü zayıf şirketler bu durumda diğer şirketlerin tercih etmediği alanlara kayabilmektedir.

11/07/2017 tarih ve 30121 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile Riskli Sigortalılar Havuzu (Havuz) kurulmuştur.

Havuz kapsamına; Hasarsızlık Sebebiyle Prim İndirim ve Hasar Sebebiyle Prim Artırım Oranları Tablosunun (1), (2) ve (3) numaralı Basamaklarında yer alan tüm araç grupları ile; basamak ayırımı yapılmaksızın kullanım tarzı taksi, çekici, kamyon, minibüs (10-17 koltuk), küçük otobüs (18-30 koltuk) ve otobüs (31 ve üzeri koltuk) türündeki araç grupları girmektedir.



Araç Grup / Basamak	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Taksi	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Minibüs	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
K. Otobüs	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Otobüs	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Çekici	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Kamyon	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Otomobil	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
Kamyonet	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
İş Makinesi	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
Özel Amaçlı Araç	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
Motosiklet	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
Traktör	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
Tanker	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
Tarım Makinesi	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					
Römork	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz					

Havuzda toplanan prim ve ödenen hasarın şirketler arasında paylaşımı TMTB tarafından iki aşamalı olarak yapılmaktadır. İlk olarak, hasar ve primin %50'si trafik branşında ruhsat sahibi olan üyeler arasında eşit olarak paylaşılır. Ardından geriye kalan %50'lik kısım ise, sigorta şirketinin son üç yıla ait ilgili branştaki piyasa payına göre hesaplanarak paylaşılır.

Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosunun (TMTB) verilerine göre 2023 yılında RSH ye devredilen prim ve ödenen hasar tutarlarını aylık bazında dökümü aşağıdaki gibi olmuştur.

Aylar	Devir Alınan Prim	Devralınan Ödenen Tazminat
Ocak	791.932.144	513.389.513
Şubat	738.177.648	524.807.054
Mart	1.026.343.732	609.191.399
Nisan	938.042.611	569.330.762
Mayıs	821.204.549	676.546.800
Haziran	1.252.610.580	633.735.351
Temmuz	967.676.745	715.629.655
Ağustos	1.059.016.435	766.924.785
Eylül	1.160.822.392	768.697.339
Ekim	1.160.870.050	984.911.244
Kasım	1.251.676.461	1.060.064.101
Aralık	1.559.547.061	1.161.826.936
<b>Toplam</b>	<b>12.727.920.408</b>	<b>8.985.054.939</b>

TMTB nin verilerine göre bir önceki yıla göre 2023 yılında RSH ye devredilen prim %86,85, devredilen ödenen hasar %98,58 artış olmuştur.

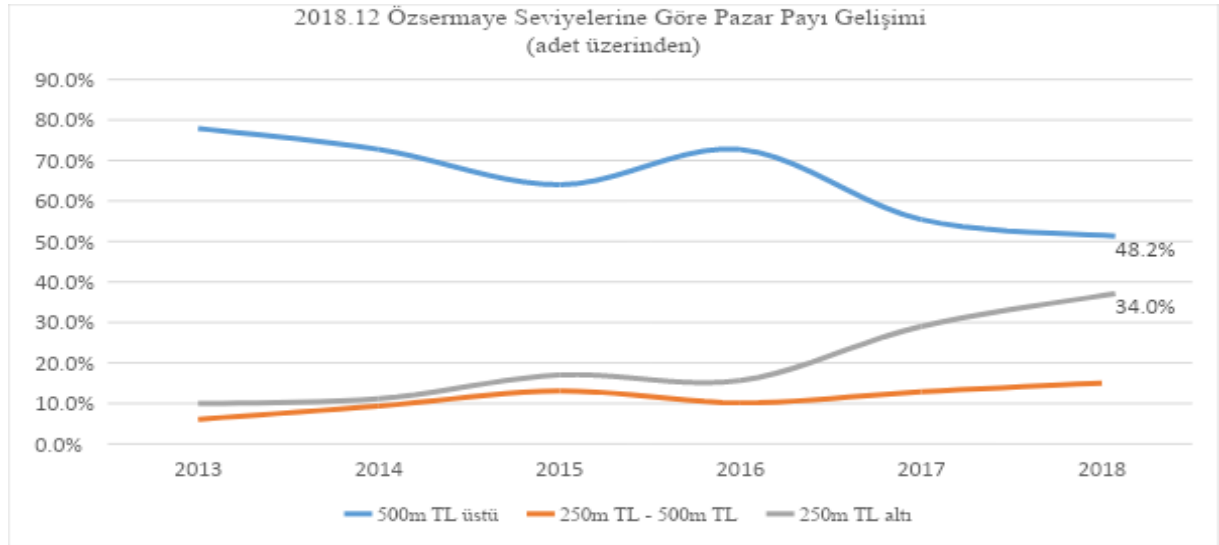
Sigortacılığın daha çok yaygınlaşması ve poliçe kesilmemesi durumların artık oluşmaması için getirilen bu sistem, istenen amacı kısmen sağlamakla birlikte daha büyük sorunları da beraberinde getirmiştir. Şöyle ki, şirketler Havuz kapsamındaki işlerini Havuza aktaracakları için, sadece komisyon kazanmak amacıyla sektör ortalamasının çok altında bir fiyatla poliçe yapmaktadır. Bunun dışında şirketler Havuz işlerine ait maliyetleri (yedek parça vs) yeterince

kontrol etmemekte, yedek parça ve işçilikte sağlanan fiyat indirimlerinde havuz kapsamındaki işlerin hariç tutulması, buna karşın havuz işlerin indirim hakkının şirketlerin kendi işlerine kaydırılması ve kendi işlerine ilişkin bazı hasar masraflarının havuz işlerine yükletilmesi gibi işlemlerinin yapıldığı bilinmektedir. Bu durumda havuza aktarılan işlerin hasar oranının %100'ün çok üstüne çıkmasına, hatta en son Eylül 2023 ayında hasar oranı %170 çıkmıştır. Sonuçta, Havuz sistemi toplamda sektöre ilave maliyetler getirdiği için ileride sürdürülemez bir noktaya geleceği düşünülmektedir.

### Mali Güce Göre Üretime Geçiş

Tavan fiyat ve riskler sigortalar havuzu uygulaması ile prim artış riski kaldırılması sonucu küçük şirketler ve piyasaya yeni giren şirketler, üstelik genel fiyat ortalaması altındaki fiyatlarla, rekabetin zayıflamasını fırsat bilerek üretimlerini istedikleri noktaya getirmişler, büyük şirketler ise tavan fiyat uygulamasının yüksek zarar elde edeceğini tahmin ederek pazar paylarını kısıtlamaya gitmişlerdir.

Sermaye durumlarına göre pazar payındaki gelişimi aşağıda grafik olarak verilmiştir.



Bu noktada, ABD'de denetim otoritesi olan NAIC'in (National Association of Insurance Commissioners) aşağıda verilen oranlara bağlı özkaynak büyüklüğüne bağlı üretim modeli devreye girmiştir.

-Yazılan Brüt Prim / Özkaynaklar Oranı, reasürans işleminin etkisi göz ardı edilerek şirketin özkaynaklarına göre ne kadar risk (taahhüt) altına girdiğini gösterir. Bu oranın daha yüksek olması, sigorta şirketinin daha fazla risk üstlenmesini sağlar. ABD'de denetim otoritesi olan NAIC'e (National Association of Insurance Commissioners) göre bu oranın %900 kadar olması normal kabul edilmektedir. Ancak, bu oran sürekli zarar eden şirketler için çok daha düşük olması gerekmektedir.

-Net Yazılan Prim / Özkaynaklar oranı, reasürörün etkisini de hesaba katarak ilk orandan daha anlamlıdır. Bununla birlikte, reasürörlerin finansal olarak güçlü olması ve sedana ödemelerini zamanında yapması da bu oranın ölçü olması açısından önemlidir. Zira, reasürörlerle yaşanan sorunlar, sedanın sigortalılara olan yükümlülüklerini etkilemez. NAIC'e göre, bu oranın %300 kadar olması normal kabul edilmektedir.

2019 yılında, Hazine ve Maliye Bakanlığı'nda bir Bakan Yardımcısının talebi üzerine sigorta sektörünün finansal durumuna ilişkin olarak tarafımızca hazırlanmış bir raporda, NAIC'in yukarıda belirtilen uygulamasını açıklamış ve ülkemizde de benzer bir uygulamanın önerilmesini içermiştir. Neticede, Bakanlık bu görüşümü uygun bularak 13.05.2020 tarihinde yayınlanan "2020/8 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Prim/Özsermaye Katsayısı Uygulamasına ve Azami Prim Artış Oranlarına İlişkin Genelge" ile sermaye gücüne dayalı büyüme modeline geçiş sağlanmış ve trafik sigortasında üretecekleri yıllık prim tutarı ilgili yılsonu öz sermayelerinin beş katını aşılması kuralını getirmiştir. SEDDK, 2021/26 sayılı Genelge ile önceki Genelgede değişiklik giderek sigorta şirketleri trafik sigortasında üretecekleri yıllık prim tutarı ilgili yılsonu öz sermayelerinin dört katını aşılması öngörülmüştür. Ancak, aynı SEDDK, 13.10.2022 tarihinde yayınladığı 2022/26 sayılı "2020/8 Sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Prim/Özsermaye Katsayısı Uygulamasına ve Azami Prim Artış Oranlarına İlişkin Genelgenin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Genelge" ile söz konusu özkaynağa dayalı üretim modelinden vazgeçmiştir.

Söz konusu değişiklik sonucu bazı şirketlerin kapasitelerin çok üzerinde üretim yaptıkları, diğer taraftan MTK düşük düzeyde ayrılması ve bunun sonucu DERK çıkmaması sonucu fiktif karlar sonucu yüksek özkaynak tutarlarına ulaştıkları görülebilmektedir.

TSB nin 2023/3. çeyrek verilerine göre trafik sigortası ile özkaynak karşılaştırma tablosu aşağıdaki gibi olmuştur.

	Yazılan Prim	Özsermaye	Ödenmiş Sermaye	Sermaye Yedekleri	Dönem Net Karı	Prim / (Öd. Sermaye + Ser. Yedeği)	Prim/ Özsermaye
Quick Sigorta AŞ	11.982.205.033	5.631.363.453	433.300.000	0	1.707.167.386	2.765,34%	212,78%
Türkiye Sigorta AŞ	9.029.376.351	12.239.517.267	1.161.523.363	703.997.001	5.102.088.484	484,01%	73,77%
Anadolu A. Türk S. Şti	4.707.266.440	14.628.731.517	500.000.000	128.504.252	5.423.053.452	748,96%	32,18%
Sompo Sigorta AŞ	4.634.748.331	4.751.903.513	190.000.000	100.047	2.321.479.423	2.438,06%	97,53%
Axa Sigorta AŞ	4.580.103.164	8.272.064.680	1.225.739.187	16.798.626	2.553.551.640	368,61%	55,37%
Allianz Sigorta AŞ	4.514.980.066	16.101.739.266	647.642.916	289.144.220	4.853.654.809	481,96%	28,04%
Aksigorta AŞ	3.414.484.927	2.689.379.967	1.612.000.000	3.463.617	717.313.811	211,36%	126,96%
Neova Katılım Sig. AŞ	3.153.857.791	1.707.888.353	900.000.000	0	484.349.247	350,43%	184,66%
Doga Sigorta AŞ	2.959.908.511	742.045.594	220.000.000	0	257.068.225	1.345,41%	398,88%
Ray Sigorta AŞ	2.813.806.951	1.809.730.179	163.069.856	2.070.152	778.298.246	1.703,89%	155,48%
Ethica Sigorta AŞ	2.806.630.165	991.411.090	370.000.000	0	615.413.985	758,55%	283,09%
Unico Sigorta AŞ	2.752.779.529	1.517.763.193	270.500.000	72.328.018	683.157.342	802,96%	181,37%
Ankara A. Türk S. Şti	2.697.744.753	817.662.094	148.500.000	176.006.654	322.786.601	831,34%	329,93%
Hepiyi Sigorta AŞ	2.643.235.814	994.000.463	255.600.000	0	735.761.402	1.034,13%	265,92%
Corpus Sigorta AŞ	2.553.024.036	1.253.573.498	39.000.000	0	289.463.964	6.546,22%	203,66%
HDI Sigorta AŞ	2.289.426.096	3.555.502.025	1.632.294.520	0	1.606.348.511	140,26%	64,39%
Mapfre Sigorta AŞ	1.664.177.303	1.907.587.815	350.000.000	0	748.556.117	475,48%	87,24%
Bereket Sigorta AŞ	1.476.398.855	633.114.534	400.000.000	11.454.700	167.482.755	358,82%	233,20%
Eureko Sigorta AŞ	1.048.581.811	2.150.018.091	60.000.000	154.213.209	723.152.613	489,50%	48,77%
Koru Sigorta AŞ	903.412.489	165.671.442	150.000.113	19.002.742	45.226.724	534,55%	545,30%
Zurich Sigorta AŞ	805.358.304	1.363.338.507	418.915.960	-6.099.612	220.661.041	195,09%	59,07%
Türk Nippon Sig. AŞ	538.887.984	205.436.181	124.000.000	0	87.594.173	434,59%	262,31%
Şeker Sigorta AŞ	474.240.957	327.528.673	102.646.444	0	51.287.504	462,01%	144,79%
Ana Sigorta AŞ	439.404.019	151.618.356	175.000.000	0	73.834.535	251,09%	289,81%
Magdeburger Sig. AŞ	332.244.726	-52.042.519	250.000.000	235.000.000	-27.151.983	68,50%	-638,41%
Emaa Sigorta AŞ	126.865.497	738.825.247	450.000.000	0	283.096.413	28,19%	17,17%
Türkiye Katılım S. AŞ	125.352.399	585.928.299	600.000.000	0	13.115.052	20,89%	21,39%
VHV Reasürans AŞ	118.805.875	778.444.573	703.500.000	0	-60.170.376	16,89%	15,26%
Türk Katılım Re. AŞ	1.477.221	186.100.978	100.000.000	0	81.934.458	1,48%	0,79%
Gulf Sigorta AŞ	62.551	1.728.990.056	181.198.514	0	556.742.079	0,03%	0,00%
Orient Sigorta AŞ	-14.135	199.298.398	130.000.000	0	47.575.313	-0,01%	-0,01%
Generali Sigorta AŞ	-10.703.719	287.281.630	645.000.000	4.130.233	-100.027.224	-1,65%	-3,73%
<b>Toplam</b>	<b>75.578.130.096</b>	<b>89.061.416.415</b>	<b>14.609.430.872</b>	<b>1.810.113.861</b>	<b>31.363.865.722</b>	<b>243</b>	<b>38</b>

SEDDK'da yönetim değişikliğinden sonra, 30.11.2023 tarihinde yayınladığı 2023/28 sayılı Genelge ile Prim/Özsermaye Katsayısı Uygulamasına modeline 01.01.2024 itibarıyla geçiş sağlanmış ve trafik sigortasında üretecekleri yıllık prim tutarının ilgili yılsonu öz sermayelerinin beş katını aşmaması kuralını getirmiştir. Ayrıca, sadece nakit sermaye artışı durumunda ilave üretim yapılabileceği öngörülmüştür. Ancak, daha önce kendi sitemde 19.03.2021 tarihli yazımda da belirttiğim gibi, SEDDK'nın sadece ödenmiş sermaye ve sermaye yedekleri toplamına dayalı bir model benimsemesinin elzem olduğu düşünülmektedir, çünkü muhasebe sistemi ve denetim eksikliklerinden dolayı çoğunlukla MTK ve DERK olması gerektiğinin çok altında ayrıldığından, dağıtılmayan kârlar ve dönem karları gerçeği yansıtmadığı düşünülmektedir.

Bazı kamu yetkilileri 2023 yılında basına verdikleri demeçlerde trafik sigortalarında serbest tarifeye geçilmesi gerektiğini söylediler. Ancak SEDDK'nın yayınladığı 14.12.2023 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelikle 2024 yılının ilk aylarında %5'lik fiyat artışlarının uygulanması ve Mayıs 2024 sonrasında SEDDK'nın belirlediği "Hasar Maliyet Endeksi" formülüne göre artış oranlarının belirlenmesine geçilmiştir. Bu endeks, çeşitli faktörlere ağırlık vererek hesaplanıyor: %45 ağırlıkla Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından açıklanan asgari ücret artış oranı, %30 ağırlıkla Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından açıklanan harcama endeksi - kişisel ulaştırma araçlarının yedek parça ve aksesuarları fiyat artış oranı, %15 ağırlıkla TÜİK tarafından açıklanan harcama endeksi - motorlu araçlar fiyat artış oranı ve %10 ağırlıkla TÜİK tarafından açıklanan harcama endeksi - kişisel ulaştırma araçlarının bakım ve onarımı fiyat artış oranı dikkate alınacaktır.

Sigorta sektörü, 2017 yılında yanlış bir anlayışla trafik sigortalarına getirilen tavan fiyat ve riskli sigortalar havuzu uygulaması nedeniyle sürekli tartışmaların odağında kalmıştır. Bu durum, ulusal medyada sürekli olarak sigorta şirketlerinin poliçe kesme yetkisinin sorgulandığı, sigorta sektörü ise haklı olarak mevcut fiyatların zarar ürettiği için sürekli yüksek zam beklentisi içinde olduğu, genç SEDDK'nın Hazine ve Maliye Bakanlığına bu zam beklentilerini ilettiği ve gelen cevaba göre hareket ettiği, diğer taraftan çeşitli yaptırımlar ve usuller geliştirmeye çalıştığı uzun bir dönem yaşanmıştır. Bunun yanı sıra, bu dönemde fiyat artıramadığı için tazminat tutarlarının (eşdeğer parça takılması gibi) azaltılması için sürekli olarak yapılan mevzuat değişiklikleri ve bunları takip eden Anayasa Mahkemesi ve Danıştay tarafından verilen iptal kararlarıyla birlikte, bu alanda öngörülebilirliğin tamamen ortadan kalkmıştır. Sonuç olarak, serbest ve öngörülebilir bir piyasanın kalktığı bir süreçte, bazı yabancı sermayedarların (örneğin Groupama, Ergo, Liberty vb.) Türkiye pazarından çekildiği, bazılarının (Generali gibi) trafik sigorta ruhsatlarını kamu otoritesine geri verdiği görüldü. Buna karşılık, mali açıdan güçsüz sermayedarlara sigorta şirketi ruhsatı verildiği, daha da kötüsü mevcut mali gücü zayıf şirketlere engelleyici düzenlemeler kaldırılarak trafik sigortasında yüksek üretim yapmalarına izin verildiği görülmüştür. Bu gelişmeler ülkemizde sigorta sektörünü geçmişte olmadığı kadarıyla sağlıklı bir yapıya getirdiği düşünülmektedir. Diğer taraftan, genç SEDDK'nın kadro yetersizliklerinin yanı sıra mesaisinin büyük bir kısmını trafik sigortası alanında geçirmesi, diğer birçok görevlerini eksik yapmasına neden olmaktadır.

Bu sebeple, trafik sigortasında serbest tarifeye kesinlikle geçilmeli, Riskli Sigortalar Havuzu'nda ise geriye dönük dağıtım ve mutabakatlı bilanço düzeltmesi yerine 3,5 yılda hasar dağıtımını olacağı için bugün itibaren, yurtdışı örneklerinde olduğu gibi gerçek bir Riskli Sürücü Havuzu oluşturulmalı ve yeni dönem için mevcut tavan primlerde sağlanacak ilave fiyat esnekliği ile sektörün üretim yapması teşvik edilmelidir. Yazılmayan işler için, Özel Riskler

Yönetim Merkezi (ÖRYM) veya küçülen mevcut havuzun kendi fiyatlama, reasürans, muafiyet veya risk kabulüyle işler yazması sağlanabilir. Mevcut bilanço ve dağıtım işlemleri, bu süreçten itibaren 3,5 yıl boyunca hasarların %90'ının tamamlanmasına kadar devam ettirilerek tamamen sonlandırılmalıdır. Ayrıca, mevcut prim/özsermaye kurgusu %105'in altında olanların Riskli Sigortalar Havuzu kapsamında poliçe kesmelerinin engellenmesi gerektiği düşünülmektedir. Trafik sigortası mevzuatının, Anayasa Mahkemesi'nin, Yargıtay'ın ve Danıştay'ın kararlarına uygun şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Sonuç olarak, öngörülebilir bir piyasada aktüeryal temele dayalı fiyatlama yapılacağından, tazminat tutarlarını azaltmak için düzenleme yapılması çalışmalarına son verilmelidir. Bu yaklaşımla, enflasyon ortamında eriyen başta maddi teminat olmak üzere trafik sigortası teminatlarının makul bir seviyeye getirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

#### **1.4.Aktif Pasif Yönetim Modeli Eksikliği**

Son yıllarda özellikle oto sigortalarında elde edilen yüksek üretimlerle sağlanan nakit fazlası, gayrimenkul, otomotiv ve diğer finans alanlarında bağlı ortaklıklar edinme eğiliminde bir moda başlamıştır. Başka bir deyişle, bazı sermayedarlar sigortacılığı başka karlı sektörlerde yatırım yapmak için finansman yolu olarak kullanmaktadır. Ancak, bu durumun çok riskli ve telafi edilemez sonuçlara yol açabileceği tahmin edilmektedir.

Uluslararası Sigorta Denetleyicileri Birliği'nin (IAIS), Aktif Pasif Yönetim (ALM) Standardı sigortacılık için çok önemlidir. Özellikle hayat sigortacılığında ve uzun kuyruklu sigortalarda mutlak uygulanması gereken bir anlayış ve uygulama zorluluğu içermektedir. Kısa kuyruklu sigortalarda ise daha basit bir aktif pasif yönetimin uygulanmasını yeterli görülmektedir.

Hayatdışı sigorta şirketlerinin yükümlülüklerine ilişkin riskler şöyle sıralanabilir.

- Kısa kuyruklu sigortalarda (kasko vb) teknik karşılık belirlemesi daha basit, ama uzun kuyruklu işlerde (örn. trafik sigortası) belirlemede sorunlar yaşanabiliyor. Ayrıca bu tutarların dövizli olanlar hariç finansal risklere (enflasyon vb) karşı etkisi sınırlı düzeyde kalmaktadır.
- Katastrofik riskler, beklenmedik likidite taleplerine neden olabilir.
- Reasüransın geri kazanılabilirliği (değer düşüklüğü ihtimali) ve yeterliliği de göz önüne alınmalıdır.

Sigorta şirketleri, aktiflerini prim tahsilatı ile yukarıda verilen durumlara göre değişen hasar ödeme süreçleri arasında yönetirler. Başka bir anlatımla, ALM yükümlülüklerin ölçülmesinin zorluğu ve finansal piyasaların artan değişkenliği içinde aktiflerin, tazminat talep edenlerin sigortacından taahhütlerin yerine getirilmesi talebi (ihtiyatlı yaklaşım) ile şirket ortaklarının yüksek karlılık beklentisi (finansal yaklaşım) arasında çatışan menfaatlere göre yükümlülükleri karşılayacak şekilde yönetilmesi diye tarif edebiliriz. ALM, gelecekteki nakit akışı ihtiyaçlarını ve sermaye gereksinimlerini karşılamak için yatırım yapan herhangi bir şirketin finansmanının sağlam yönetimi ile alakalıdır ve bu açıdan kritik öneme sahiptir.

Sonuçta, önceki bölümde anlatıldığı üzere trafik sigortasında poliçe başlarında 100 TL prim tahsil edildiğinde, ortalama 4 yıl içinde ödenecek toplam 150 TL tazminat için, 100 TL primden en az 50 TL getiri getirecek şekilde yatırıma yönlendirilmesi gerekmektedir.

ALM Standardı, iyi yönetilen bir sigorta şirketinin takip etmesi beklenen aktif-pasif yönetimi için en iyi uygulamaları açıklamakta ve aşağıda verilen 11 minimum gereklilik belirlemektedir.

Denetim otoriteleri, kendi yetki alanlarındaki sigorta şirketlerinin bu gereklilikleri karşıladığından emin olmalıdır.

- 1- Denetim otoritesi, sigorta şirketlerinin, varlıklarının ve yatırım faaliyetlerinin mevcut yükümlülüklerine (teknik karşılıklarına) ve risk profillerine ve sermaye yeterlilik pozisyonlarına uygun olmasını sağlamak amacıyla varlık-yükümlülük pozisyonlarını izlemeye ve yönetmeye yönelik etkili prosedürlere sahip olmasını şart koşması öngörür.
- 2- ALM ekonomik değere dayalı olmalı ve bir dizi makul senaryodan kaynaklanacak ekonomik değerdeki değişimi dikkate almalıdır. Ekonomik olmayan hususları ve gelenekleri içeren muhasebe ve düzenleyici değerler de, değerlendirilen nakit akışları üzerinde ek kısıtlamaları temsil eden bir ALM çerçevesinde değerlendirilebilir.
- 3- Kullanılan ALM ölçüm araçları, sigorta şirketinin niteliğine ve koşullarına ve sigorta branşının risk özelliklerine uygun olmalıdır.
- 4- Sigortacı, varlık ve yükümlülüklerinin koordinasyonunu gerektiren tüm riskleri incelemelidir. Ekonomik değer üzerindeki potansiyel etkileri açısından önemli olanlar bir ALM çerçevesi kapsamında ele alınmalıdır. Bunlar kısmen veya tamamen aşağıdakileri içerebilir:
  - i. Piyasa riski
    - faiz oranı riski (piyasa kredi spreadlerindeki değişiklikler dahil)
    - özsermaye, gayrimenkul ve diğer varlık değeri riskleri
    - döviz riski
    - ilgili kredi riski
  - ii. Yazım (Sigortalanma) Riski
  - iii. Likidite Riski
- 5- Sigortacı, piyasa riskine ve ilişkili kredi riskine maruz kalmayı ölçmek için uygun ölçümler kullanılmalıdır. Portföylerin güvenilir bir şekilde modellenmesi için daha karmaşık ürün portföyleri ve yatırımlar için daha karmaşık modeller kullanılmalıdır.
- 6- Sigortacı, yeni ve yürürlükteki poliçelerde yer alan seçeneklerin oluşturduğu riskleri dikkate almalıdır. Poliçe sahiplerine adil davranılmasını sağlarken, seçeneklerin etkisini hafifletmenin yollarını belirlemelidir. ALM, bu tür gömülü seçeneklerin sigorta poliçelerinin ömrü boyunca yaratabileceği olası etkileri değerlendirmelidir.
- 7- Sigortacı, varlıklarını, vadesi geldiğinde yükümlülüklerini yerine getirebilecek yeterli nakde ve çeşitlendirilmiş menkul kıymetlere sahip olacak şekilde yapılandırmalıdır.

Sigortacının, yeterli likit veya kolayca pazarlanabilen varlıkları elinde bulundurmamak veya resmi bir kredi olanağına sahip olmak gibi yollarla beklenmedik nakit çıkışlarıyla başa çıkmak için bir planı olmalıdır.
- 8- Yönetim kurulu, aktif-pasif ilişkilerini, sigorta şirketinin genel risk toleransını, risk ve getiri gerekliliklerini, sermaye yeterlilik pozisyonunu ve likidite gerekliliklerini dikkate alarak sigorta şirketinin stratejik ALM politikasını onaylamalıdır. Üst düzey yönetim bu kuralların uygulanmasından sorumludur.
- 9- Sigortacı, genel stratejisini formüle ederken, her bir ana branşın özelliklerine uygun ALM stratejilerini dikkate almalı ve aynı zamanda ana branşlar arasındaki etkileşimi de dikkate almalıdır.
- 10- Sigortacı, ALM ile ilgilenmesi gereken farklı alanlar (yatırım, ürün tasarımı, fiyatlandırma, değerlendirme, pazarlama, BT, finans, hazine ve risk yönetimi) arasında yakın ve sürekli bir irtibat olacak şekilde organize edilmelidir. Organizasyon yapısı sigorta şirketinin niteliğine, büyüklüğüne ve karmaşıklığına bağlıdır ve organizasyonun etkili ALM'yi sürdürmesine olanak sağlamalıdır.

Mümkün olduğu ölçüde, ALM riskinin ve süreçlerinin izlenmesi, yatırımları, fiyatlandırmayı ve yürürlükteki işlerin yönetimini denetleyen işlevlerden organizasyonel olarak ayrı olmalıdır.

ALM fonksiyonunun yetki, rol ve sorumlulukları açık, uygun ve sigorta şirketi tarafından iyi anlaşılmalı olmalıdır.

Denetim otoritesi, işlevler arasındaki ilişkinin uygun olup olmadığını incelemelidir.

- 11- Sigortacı, yaptığı işe ve maruz kaldığı risklere uygun ALM politikalarına yönelik kontroller ve raporlama prosedürleri geliştirmeli ve uygulamalıdır. Bunlar yakından izlenmeli ve düzenli olarak gözden geçirilmelidir.

Ülkemizde yüksek enflasyon olduğu için bütün sigorta şirketlerin söz konusu standarda göre hareket etmesi ve SEDDK'nında bu standardı ya doğrudan uygulanması talep etmesi ya da iç düzenlemeye dönüştürerek uygulaması gerekmektedir. Bu kapsamda her sigorta şirketinin bir ALM politikası olması gerekir, ancak tüm ALM risklerinin karmaşık teknikler kullanılarak değerlendirilmesi gerekmez. Örneğin, basit veya kısa vadeli işler daha az karmaşık ALM tekniklerini gerektirebilir.

### 1.5.Katastrofik Risklerin Mevcudiyeti ve Artan Reasürans Maliyetleri

Sigortacılığın önünde finansal açıdan en büyük risk ise İstanbul'da beklenen deprem ve iklim değişikliğinden kaynaklı katastrofik risklerin (hortum, sel vs) yaratacağı zararlar olduğu düşünülmektedir. Buna karşın, beklenen İstanbul depremi ilişkin SEDDK'nın ölçülmesinin ve sektör tarafından alınan tedbirlerin yetersiz olduğu düşünülmektedir. Muhtemel İstanbul depreminde, mevcutta zaten önemli ölçüde sermaye yetersizlikler içinde iken, özellikle ticari risklerden (ticari mal, teçhizat ve kar kaybı) dolayı bazı sigorta şirketlerinin varlıklarını sürdürmeyecekleri tahmin edilmektedir.

Ülkemizde bir çok şehirde ve özellikle İstanbul'da 7'nin üzerinde deprem olacağı tahmin edilmektedir. Eğer böyle bir deprem olursa, sigorta şirketleri verdikleri teminatlar sonucu karşılaşılabilecek olası azami hasarı (PML – Probable Maximum Loss) karşı ne kadar reasürans koruması ve ne kadar kullanılabilir net varlıkları (deprem anındaki değerleri dikkate alınarak hesaplanacak) hesaplanmalıdır. Depremin etkisinin uzun olacağı dikkate alınarak personel, bilgi işlem altyapısı, ekspertiz sistemi gibi birçok alt yapı unsurlarının durumları belirlenmeli ve eksiklikleri giderilmelidir.<sup>2</sup>

Türkiye Sigorta Birliği Başkanı Uğur Gülen bir demecinde; *"sigorta sektörünün hali hazırda bazı problemleri olsa da en önemli konunun "Afet Yönetimi" olduğunu aktararak, "Şu anda en önemli konumuz afetler ve olası Marmara depremi. Bu durumla ilgili olarak oluşabilecek riskin dünyaya transfer edilmesi. Bu da reasürans yöntemiyle oluyor. Bizim reasürans dünyasına derdimizi iyi anlatmamız lazım. Birinci işimiz bu. Türkiye burada doğru adımları atıyor, doğru işler yapıyor. Reasürans kapasitemizi artırmak için yeni bir hikaye yazmalıyız. Fiyatlarımızın çok pahalılaşmasına müsaade etmeden bu işi yapalım"* şeklinde "akıl yolu birdir" anlamında tarafımda sürekli ifade edilen görüşlere paralel bir konuşma yapmıştır.<sup>3</sup>

SEDDK, düzenli olarak Sigorta Gözetim Sistemi üzerinden veri talep etmekte ve şirketlerin mevcut hazırlıklarını takip etmektedir. Ayrıca, buna yönelik bazı yıllarda denetimler yapılmaktadır. Ancak, bu şekildeki izleme ve denetimin yeterli olmadığı, Kahramanmaraş merkezli depremlerde hem sigortalılık oranlarının düşüklüğü hem de neredeyse bütün poliçelerde (çoğu enflasyon ortamında TTK 1401. maddesinin yanlış uygulanmasından kaynaklı) eksik sigorta uygulanması sonucu oluşan aşırı memnuniyetsizlikten anlaşılmıştır. Bu

<sup>2</sup> <https://www.metinsariaslan.com/sigortacilikta-kamu-denetimi-oceligi/>

<sup>3</sup> <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/tsb-baskani-gulen-reasurans-kapasitemizi-artirmak-icin-yeni-bir-hikaye-yazmaliz/3001039>

nedenle, SEDDK'nın başta poliçe içeriklerini ve bilgilendirme formlarını denetleyerek standart hale getirmesi, diğer taraftan şirket verilerini inceleyerek gerçek PML hesaplaması yapması, klozlar dahil sağlanan reasürans anlaşmalarını denetlemesi ve deprem için kullanabilecek net varlıkları sürekli olarak denetlemesi gerekmektedir. Ayrıca, bağımsız denetim şirketlerinin Bağımsız Denetim Standartları 570'e göre denetim yapıp yapmadıklarını incelemeli ve dipnotlarda detaylı açıklama yapılmasını sağlaması uygun olacaktır.

Hem ülkemizde hem de dünyada özellikle iklim değişikliğinin yol açtığı afetler, son iki yılda dünya sigorta pazarına 130 milyar dolarlık maliyet ile birlikte yaşanan enflasyonist ortamın da etkisiyle primlerin yükselmesine sebep olmuştur. Nitekim, IAIS' nın 6 Aralık 2023 tarihinde yayınladığı dünya sigortacılık verilerin %90 dayalı verilere dayalı raporda, küresel reasürans piyasasında sürdürülebilir bir büyüme gidişatını ortaya koymakla birlikte doğal afetlerin neden olduğu sigortalı hasarlardaki önemli artışlar reasürörlerin karlılığı üzerinde baskı yarattığını ve bu baskı 2022'de özellikle Amerika ve Avrupa'da önemli ölçüde kötüleştiğini açıklamıştır.<sup>4</sup>

Bununla birlikte, ülkemizde gerçekleşen Kahramanmaraş merkezli depremlerin reasürans sektörüne olan 5 milyar dolarlık maliyeti ve beklenen Marmara depremi, reasürörlerin deprem teminatı sağlama konusunda olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle, ülkemizde sigorta sektörü 2024 yılında reasürans anlaşma yenilemelerinde ciddi sıkıntılar yaşamış, bazı şirketler reasürans koruma kapasitelerini son ana kadar dolduramamıştır. Ayrıca, özellikle katastrofik risklere ilişkin olan anlaşmalarda güçlü reasürör bulmakta zorlaşmıştır.

Diğer taraftan, DASK kapsamına girmeyen riskler ve DASK dışındaki risklere ilişkin deprem teminatı almak isteği ihtiyari bir durumdur. Ancak, bu durumda bile belirlenen tarife uyulması zorunludur; yani fiyatlar ve şartlar devlet tarafından belirlenir. Bu tarifede yer alan muafiyet ve koasürans adı altında sigorta bedelinin veya hasarın belirli bir tutarın sigortalı tarafından karşılanmasını zorunlu kılarlar. Yani, deprem durumunda belirli bir miktarın sigortalı tarafından karşılanması gereklidir. Sigortalı, istese de bu kapsamda sigorta yaptıramaz; sigortacı da istese de sigortalıyı bu kapsamda sigortalayamaz. Sırf bu nedenle, özellikle, yabancılara ait risklerin ülkemizde sigorta yaptırılarak göstermelik poliçelerle fronting yapılması gibi durumları ile karşılaşmaktayız.

İhtiyari deprem sigortasında, tarife fiyatları çoğunlukla yüksek belirlendiği için, poliçedeki diğer riskler (yangın, dahili su, harici su, sel, seylap vb.) genellikle düşük primlerle veya ücretsiz olarak sunulmuştur. Hatta bazı durumlarda, %75 veya %95 gibi yüksek acente komisyon oranları yazılarak, komisyon üzerinden prim iadesi yapılarak tarife dışı uygulamalar da yaşanmıştır.

Sonuç olarak, sigorta şirketlerinin reasürans maliyetlerinin neredeyse ikiye hatta bazı alanlarda üçe katlandığı bilinmektedir. Özellikle sanayi ve ticari risklere yönelik reasürans koruması bulma konusunda güçlükler yaşanmaktadır. Diğer taraftan, yüksek muafiyet/koasürans oranları ve artan fiyatlar nedeniyle iş kesimi sigorta yaptırmakta zorlandığına, hatta bazı sanayi ve ticari işletmelerin düşük prim ödemek amacıyla eksik sigorta yaptırdıklarına şahit olmaktayız. Kahramanmaraş merkezli depremlerinde başlangıçta eksik sigorta yaptırılmasının ve enflasyon nedeniyle poliçelerde enflasyonu yansıtan klozların olmaması nedeniyle sigorta bedellerinde yetersizliklerin yaşanmıştır. Bu sebeple, katastrofik risklerine karşılık sigorta bedellerinin mutlaka gözden geçirilmesi, enflasyon ve döviz artışlarından kaynaklanan kıymet artışlarının poliçelere yansıtılması ve mümkünse döviz cinsinden poliçe yapılması gerekmektedir.

4 Global Insurance Market Report (GIMAR) December 2023, The International Association of Insurance Supervisors (IAIS)



SEDDK'nın artık tarife belirleme yapmaması ve serbest tarifeye geçmesi, poliçelerin ve bilgilendirme formlarının incelenmesi, reasürans anlaşmalarının yeterliliğinin denetlenmesini gerektirmektedir.

### **1.6.Yüksek Enflasyonlu Dönemlerde Tazminat Ödemelerinin Geciktirilmesi**

Finansal sıkıntı yaşayan şirketler, tazminat taleplerini reddederek zaman kazanmaya çalışmaktadırlar. Ayrıca, sigortalı bilincinin düşük olması nedeniyle reddedilen tazminatların bir kısmının dava sürecine dönüşmemesi, bu şirketler tarafından avantaj olarak görülmektedir. Ancak, her iki durumda da müşteri memnuniyetinin düşmesi sonucunda sigortacılık sektörü ciddi bir itibar kaybına uğramaktadır.

Ülkemizde son yıllarda yüksek enflasyon yaşanmaktadır. Dolayısıyla sigortacılıkta tazminat ödemeleri, meblağ sigortalarında poliçe üzerinde yazılan sigorta bedeli, mal ve sorumluluk sigortalarında sigorta bedelini (kasko gibi bazı sigortalar sigorta bedeli yok, zira rayiç bedel esaslı) geçmemek kaydıyla kaza tarihinde sigorta değeri esas alınarak, bedeni tazminatlarda ise yine sigorta bedelini geçmemek kaydıyla hesap tarihinde geçerli asgari ücret dikkate alınarak sigorta değeri üzerinden, mevzuata ve poliçe şartlarına göre hesaplanan tutar tazminat olarak ödenmektedir. Bu durumda kaza tarihinden itibaren tazminat ödemeleri geciktiği sürece satın alma güçleri de erimektedir. Özellikle tazminat taleplerinin kısmen veya tamamen reddedilmesi sonrası uyuşmazlığın yargıya taşınması sonucunda temerrüt faizlerinin piyasa faizlerinin çok altında olması nedeniyle sigortalılar büyük maddi kayıplara uğramaktadır.

SEDDK'nın varlık sebebi, sigortalıların haklarını korumaktır. Bu çerçevede, SEDDK'nın şirketlerin ortalama tazminat ödeme süreleri, tazminat red oranları, yeniden açılma oranları ve davalık olma oranlarını izlemesi, ayrıca hasar red politikalarını belirli aralıklarla incelemesi gerekmektedir.

### **1.7.Sigorta Sektörüne Girişler**

2000'li yıllarda milyar dolarlarla bazı sigorta şirketlerimizi yabancılara satmamızın ardından duyduğumuz yüksek memnuniyetin hemen ardından, yabancılık oranının %70'e ulaşmasıyla birlikte yükselen milliyetçilik duyguları ile birlikte yerli küçük sermayedarlara sektöre giriş izni verilmiştir. Bu süreçte, mali güce ve/veya mali itibara bakmadan hareket edilmiştir. Ancak, çok kısa bir süre sonra birçok yabancıya geldiklerine pişman olduğu ve köylerine geri döndüğü bir döneme de şahit olduk; aralarında dünya devleri Groupama, Ergo gibi şirketler de bulunmaktadır.

Türkiye'de sigortacılık alanında faaliyet gösterecek olan anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulması öngörülen tüzel kişilerin kuruluşu ve teşkilatı ile faaliyet gösterecekleri sigorta branşlarına ilişkin ruhsat taleplerine ilişkin esas ve usuller 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu ile 24/08/2007 tarih ve 26623 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sigorta Şirketleri ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelikle düzenlenmiştir.

Bu düzenlemelere göre ruhsat talebine ilişkin denetimlerde üç hususa dikkat edilmesi gerekmektedir.

Birincisi, başvuru dosyasına konulan iş planının gerçekçi olup olmadığının tespit edilmesi gerekmektedir. Ülkemizde maalesef kamu otoritesine sunulan iş planların gerçekçi olmadıklarını şimdiye kadar yapılan uygulamalarla şahit olmaktayız. SEDDK'nın bu konudaki

denetimi ve takibini daha iyi yapması gerekmektedir.

İkincisi, kabul edilen veya Kamu otoritesince revize ettirilmiş iş planına göre belirlenen üretim ve kârlılık hedefleri dikkate alınarak söz konusu Kanun'un üçüncü maddesine göre kurucuların bir sigorta veya reasürans şirketinin kurucusu veya ortağı olmanın gerektirdiği mali güce sahip olup olmadıklarının tespit edilmesi gerekmektedir. Ancak, sermayedarların kısa süreli kredi çekilerek şirket sermaye hesabına aktarılması sonucu üretilen dekont ile geçmişte birçok sigorta şirketi (örneğin, Işık Sigorta, Dost Sigorta, Helal Sigorta vb.) sermayesiz kurulduğu bilinmektedir. Söz konusu dekont alındıktan sonra para hemen kredi hesabına geri aktarılmıştır. Bunun dışında, son yıllarda çok düşük sermayedarların ve girişim sermayedarların sigorta şirketi kurmak için SEDDK kapısını çaldıkları görülmektedir.

SEDDK, bu sıkıntıları görmüş olacak ki, 27.11.2023 tarihinde yayınladığı 2023/27 sayılı Genelge ile yeni kurulacak şirketler için minimum sermaye tutarlarını artırdı. Bu değişiklikle birlikte, hayat dışı sigortalarında faaliyet ruhsatı almak isteyenlerin minimum sermaye olarak 1,6 Milyar TL, hayat sigortalarında faaliyet ruhsatı almak isteyenlerin 825 Milyon TL, reasürans faaliyet ruhsatı almak isteyenlerin ise 700 Milyon TL koymaları gerekmektedir.

Üçüncüsü, mevzuatta şart koşulduğu halde şimdiye kadar göz ardı edilen mali itibar denetimi artık yapılması gerekmektedir. Zira dünyada kara para aklamanın sıkça kullanıldığı alanlardan biri de sigortacılıktır. Avrupa'da banka ve sigorta şirketi kurmak isteyenlerin geçmişlerine bakılarak, sermayedarın kara para aklama gibi suçlarla ilişkili olup olmadığı, vergi ödemelerini düzenli yapmış olup olmadığı, kurumsal yapısının sağlam olup olmadığı gibi birçok hususta detaylı bir denetim yapılmaktadır. Bu tür denetimler, kuruluşların finansal istikrarını ve topluma olan güvenini artırmak amacıyla oldukça önemlidir.

## **1.8.Karapara Aklama, Örtülü Sermaye Transferi ve Sigortacılık Suistimleri**

### **Kara Para Aklama**

Dünyada kara para aklamak için kullanılan sektörlerden biri de sigortacılıktır. Gerçek olmayan sigorta sözleşmeleri ve reasürans anlaşmaları aracılığıyla kara para aklamanın gerçekleştirilmesi oldukça mümkündür. Özellikle, kağıt üzerinde yurtdışında (örneğin, Kıbrıs gibi) kurulan reasürans şirketleri ile ihtiyari reasürans anlaşması yapılmış gibi gösterilerek, gerçekte olmayan veya gerçek değerinden çok daha yüksek bir değer üzerinden sigortalanan varlıklarda hasar oluşturularak yurtdışından kara paraların ülkeye sokulması sağlanabilir. Daha sonra aşağıda anlatıldığı gibi örtülü kazanç transferi ile bu paralar şirket dışına çıkartılabilir. Başka bir örnek olarak, başkası adına sigorta yapılabilmesi nedeniyle kamu görevlilerine rüşvet olarak yüksek meblağlı birikimli hayat sigortası yaptırılması mümkündür.

### **Örtülü Kazanç Transferleri**

Şirket ortakları, çeşitli yöntemler kullanarak şirket içinde oluşan fonları diğer amaçları için şirket dışına aktarabilmektedir. Denetçi olarak görev aldığım dönemde, şirket aktifinde pert değeri ile gösterilen perte ayrılan araçların, gerçekte ortaklarına ait otomotiv şirketinde satıldığını, bağlı ortaklığın faaliyetlerine son verilmesine rağmen şirket aktifinde değer düşüklüğü ayrılmadan defter değeri ile gösterildiğini, ancak bağlı ortaklıktaki kıymetli varlıkların diğer grup şirketlerine aktarıldığını, rayicin çok üstünde bir bedelle danışmanlık ve destek hizmetleri sözleşmesi (asistans, pert araç vb.) yapılarak şirket kaynaklarının dışarıya aktarıldığını gözlemledim. Bunun yanı sıra, sermayedarların düşük değerlerle varlıklarını

(örneğin, gayrimenkullerini) piyasa değerinin çok üstünde bir bedelle şirkete satarak veya kurgusal sigorta sözleşmeleri ve ardından oluşturulan sahte sigorta hasarları yoluyla da örtülü kazanç transferi gerçekleştirdiklerine de tanık olmaktadır.

### **Sahte Hasarlar**

Sigortacılık sektöründe sahte hasar olayları oldukça yaygındır. Bu alandaki sahtekarlık vakaları genellikle oto sigortalarında yoğunlaşmaktadır. Örneğin, hasar sonrası poliçe düzenlemesi yapılarak hasarın daha sonra yapılmış gibi kaza tespit tutanağının tutulması, teminat dışında kalan riziko gerçekleşmelerinin (alkollü araç kullanımı, ehliyetsiz araç kullanımı vb.) teminat içine dönüştürülmesi (şöför değişikliği yapılarak) veya kurgusal hasarlar oluşturulması gibi yöntemlerle sahtekarlık gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, son yıllarda ortaya çıkan ve hasar satın alma yöntemi ile anılan yöntemle hasarın gerçekte olduğundan daha fazla gösterilmektedir.<sup>5</sup>

Sınai ve ticari risklerde daha büyük tutarlarda sahte hasar vakaları görülmektedir. Özellikle ekonomik kriz dönemlerinde finansal sıkıntı içinde olan sinai ve ticari şirketler, kurgusal yangınlar çıkartarak sigorta tazminatı almaya çalışmaktadırlar ve birçoğu bu girişimlerinde başarılı olmaktadır. Bunun yanı sıra, gemi ve kargoların değerinden daha fazlasını talep etmek için gemilerin ve yüklerin ispatlanması zor olacak şekilde denizlerin/okyanusların en derin yerlerine batırılarak hem gemi hem de mal tazminatı talepleriyle karşılaşmaktadır.

### **Ruhsatsız Sigortacılık Faaliyetleri**

Geçmişte, bazı sigorta aracılarının sigorta şirketleri gibi davranarak özellikle düşük hasar frekansına sahip büyük riskli işleri çeşitli yöntemlerle sigortalayarak (örneğin, poliçenin sigorta şirketi üzerinde üretilip ardından iptal edilmesi, bu şekilde üretilen poliçenin sigortalıya verilmesi gibi) aslında kendilerinin sigortacılık yaptığı gözlemlenmiştir. Aynı şekilde, bazı asistans şirketlerinin de özellikle doğum teminatlı ürünleri kendi grup hastanelerinde satış yaparak sigortacılık faaliyetinde bulduklarına tanık olunmuştur.

### **Gerçek Olmayan Reasürans Şirketleri ve Mali Gücü Düşük Reasürörler**

Ege Sigorta AŞ vakasında olduğu gibi, gerçekte reasürans şirketi olmayan, genellikle yurtdışında (örneğin, Kıbrıs gibi) sadece kağıt üzerinde kurulan reasürans şirketleri ile reasürans anlaşması yapılmış gibi gösterilerek, teknik karşılıklarda reasürör paylarının ayrılması ve alacak tahakkukları yoluyla bilanço güzelleştirmesi yapılabilmektedir.

Diğer taraftan, önceki bölümde anlatıldığı üzere reasürans kapasitesi bulma konusundaki zorluklar nedeniyle, son yıllarda ratingi olmayan veya düşük olan reasürörlerle çalışma eğilimi artmıştır. Bu durumda özellikle katasrofik risklere yönelik anlaşmalarda, ileride risk gerçekleştiğinde büyük sorunlar ortaya çıkarabilir.

Sonuç olarak, sigortacılık birimlerinin Hazine ve Maliye Bakanlığı'ndan SEDDK'ya geçişi ve genç SEDDK'un ilk dönemlerinde, nispeten zayıf denetim dönemleri yaşandığı için yukarıda anlatılan alanlarda olayların arttığı gözlenmektedir.

<sup>5</sup> <https://www.metinsariaslan.com/sigorta-sektorunun-onemli-bir-sorunu-hasar-satin-alma/>

## 2. Sigorta Sektörünün 2023 Yılı Üretim Verileri

Sigorta şirketlerinin esas faaliyet geliri sigortalılardan alınan prim, esas faaliyet giderleri tazminat ödemeleri ile ilişkili hasar giderleri ve üretim giderleridir. Bunlardan sigortacılık giderleri / sigortacılık gelirleri oranına bileşik oran denilmektedir. Bu oranın açılımı ise aşağıda verilmiştir.

Hasar Oranı	Masraf Oranı	Bileşik Oran
Gerçekleşen Hasar Kazanılmış Prim	+ Masraflar Kazanılmış Prim	= %100
Bu oranları oluşturan brüt tutarlardan reasürörlere ait paylar çıkartıldığında şirket uhdesinde kalan kısımlar (net veya konservasyon) ortaya çıkar.		
Hasar Oranı (Net)	Masraf Oranı (Net)	Bileşik Oran (Net)
Gerçekleşen Hasar Kazanılmış Prim	+ Masraflar Kazanılmış Prim	= %100
Sonuçta, net bileşik oranın %100 altında olması halinde sigorta şirketi sigortacılık (teknik) karı elde ettiği kabul edilir.		
Bu oranın oluşumuna etki eden diğer oranlarda şunlardır;		
Hasar Frekansı: Hasar Adedi / Poliçe Sayısı oranından oluşur. Bu oranın anlamı yüz poliçede kaçına hasar isabet ettiğini gösterir.		
Hasar Şiddeti (Ortalama Hasar Tutarı): Toplam Gerçekleşen Hasar Tutarı / Dosya Sayısı oranından oluşur. Bu oranın anlamı, dosya başına ödenen tazminat tutarını verir.		
Ortalama Prim Tutarı: Toplam Prim Tutarı / Poliçe Sayısı oranından oluşur. Bu oranın anlamı, poliçe başına düşen prim tutarını verir.		

Bu bölümde sektörümüzde en büyük payı olan ve son yıllardaki yaşanan fiyat artışları, tavan fiyat ve Riskli Sigortalılar Havuzu uygulamaları ile gündeme gelen trafik sigortaları ve en yüksek üretime sahip sigortalar ele alınacaktır.

### 2.1.Trafik Sigortası

TSB'nin yayınladığı 2023 yılı 3. çeyrek teknik sonuçlarına göre trafik branşında hasar oranları aşağıdaki gibidir. Bu oranlara 20 puan masraf oranı eklenmesi halinde %167 net bileşik oran çıkmaktadır. Başka bir deyişle, yazılan her 100 TL prime karşılık 167 TL gider yazılmaktadır. Bu duruma daha sonraki bölümlerde de anlatılacağı üzere MTK düşük düzeyi düşüklüğü ve buna bağlı belirlenen DERK neredeyse hiç çıkmamasının etkisi de eklendiğinde, bu branşta neredeyse %100 zarar elde edilmektedir.

Brüt Hasar Oranı	Net Hasar Oranı
141,6%	146,9%

Sonuçta uzun yıllardır zararlı olan ve bu yüzden de vatandaşların poliçe yaptırmada sıkıntı çektiği için sürekli basına malzeme olan bu branşta şirketler bazında üretim rakamları aşağıda verilmiştir.

	Şirket Adı	2023-12		2022-12		Değişim (%)
		Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Quick Sigorta AŞ	17.957.996.155	15,21%	5.801.357.213	10,07%	209,55%
2	Türkiye Sigorta AŞ	13.398.603.875	11,35%	6.649.847.001	11,55%	101,49%
3	Anadolu A.Türk S.Ş.	8.831.341.591	7,48%	6.054.813.419	10,51%	45,86%
4	Axa Sigorta AŞ	8.476.364.888	7,18%	4.248.642.312	7,38%	99,51%
5	Allianz Sigorta AŞ	7.007.815.033	5,94%	3.807.460.480	6,61%	84,05%
6	Sompo Sigorta AŞ	6.745.837.111	5,71%	3.564.329.432	6,19%	89,26%
7	Aksigorta AŞ	5.690.988.600	4,82%	3.133.723.355	5,44%	81,60%
8	Neova Katılım Sig. AŞ	5.287.095.516	4,48%	2.796.916.841	4,86%	89,03%
9	HDI Sigorta AŞ	4.848.903.803	4,11%	3.179.648.197	5,52%	52,50%
10	Doğa Sigorta AŞ	4.335.635.519	3,67%	2.533.687.233	4,40%	71,12%
	<b>İLK 10 ŞİRKET</b>	<b>82.580.582.090</b>	<b>69,96%</b>	<b>41.770.425.483</b>	<b>72,53%</b>	<b>97,70%</b>
11	Ethica Sigorta AŞ	4.295.583.341	3,64%	2.412.923.090	4,19%	78,02%
12	Hepiyi Sigorta AŞ	4.173.663.545	3,54%	954.342.441	1,66%	337,33%
13	Ray Sigorta AŞ	3.952.286.584	3,35%	1.814.661.658	3,15%	117,80%
14	Unico Sigorta AŞ	3.934.566.277	3,33%	1.164.499.621	2,02%	237,88%
15	Corpus Sigorta AŞ	3.724.871.505	3,16%	1.428.156.453	2,48%	160,82%
16	Ankara A.Türk S.Ş.	3.118.963.267	2,64%	2.134.073.264	3,71%	46,15%
17	Mapfre Sigorta AŞ	2.413.580.057	2,04%	1.133.949.645	1,97%	112,85%
18	Bereket Sigorta AŞ	2.301.380.387	1,95%	1.018.917.221	1,77%	125,87%
19	Eureko Sigorta AŞ	1.774.092.083	1,50%	447.993.374	0,78%	296,01%
20	Zurich Sigorta AŞ	1.317.150.312	1,12%	501.770.766	0,87%	162,50%
	<b>İLK 20 ŞİRKET</b>	<b>113.586.719.448</b>	<b>96,22%</b>	<b>54.781.713.016</b>	<b>95,13%</b>	<b>107,34%</b>
21	Koru Sigorta AŞ	1.144.594.752	0,97%	843.956.525	1,47%	35,62%
22	Türk Nippon Sigorta AŞ	900.575.058	0,76%	532.533.891	0,92%	69,11%
23	Şeker Sigorta AŞ	742.864.838	0,63%	519.328.051	0,90%	43,04%
24	Ana Sigorta AŞ	740.698.495	0,63%	349.158.559	0,61%	112,14%
25	Magdeburger Sig. AŞ	493.740.526	0,42%	336.402.095	0,58%	46,77%
26	Türkiye Katılım Sig. AŞ	247.538.344	0,21%	0	0,00%	0,00%
27	Emaa Sigorta AŞ	199.489.346	0,17%	0	0,00%	0,00%
28	Gulf Sigorta AŞ	74.774	0,00%	597	0,00%	12434,43%
29	Orient Sigorta AŞ	-14.147	0,00%	-462	0,00%	2962,14%
30	Generali Sigorta AŞ	-11.010.131	-0,01%	224.747.883	0,39%	-104,90%
	<b>SEKTÖR TOPLAMI</b>	<b>118.045.271.303</b>	<b>100,00%</b>	<b>57.587.840.154</b>	<b>100,00%</b>	<b>104,98%</b>

Burada dikkat çekici husus, aynı gruba ait Quick Sigorta AŞ ile Corpus Sigorta AŞ nin 2022 yılında toplam 7.215.646.716,34 TL üretimi %191 artışla 2023 yılında toplam 20.997.892.542,92 TL ye yükselmiştir. Aynı şekilde, geçen senenin lideri ve kamu şirketi olan Türkiye Sigorta AŞ'nin ve düşük ödenmiş sermayeli sigorta şirketlerinden Unico Sigorta AŞ ise %240 oranında bir artışla yüksek üretimi çok dikkat çekicidir.

Büyüklerden, Axa Sigorta AŞ son yılların aksine bu sene eskisi gibi trafikte yüksek üretim yapmıştır. Bunun temel nedeni, Gruopama Sigorta AŞ satın alması üzerinde gelen yeni acenteler ve müşterilerin de etkisi olacağını tahmin etmekteyim. Geçen sene bu branşta iştahsız olan Mapfre, Bereket, Eureko, Zurich gibi şirketlerde de yeniden yukarıya doğru ivmelenme gözükmemektedir. Bunun tavan fiyattaki kısmi iyileşmeler olabileceğini tahmin etmekteyim.

Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi ve HDI Sigorta AŞ ise bu sene geçen senelerin aksine biraz vitesi düşürdükleri görülmektedir.

Doğan Holding'in yeni sigorta şirketi olan Hepiyi Sigorta AŞ 2022 ortasında üretime geçtiğinden, bu sene yüksek artış sağlamış gözükmekte, ancak yeni şirket içinde yine de yüksek üretim olduğunu düşünüyorum.

Emaa Sigorta AŞ ve Türkiye Katılım Sigorta AŞ bu sene trafik sigortası kesmeye başlayan şirketleri olup, 200 Milyon TL civarında üretim yapmışlardır.

Gulf, Orient ve Generali Sigorta şirketleri ise bu branşta üretim yapmayı bırakmış gözükmektedir. Listede olmayan VHV Allgemaine Sigorta AŞ ise 2022 yılından önce bu branşta üretimi bırakmıştır.

Sonuç olarak, teknik zararlı olan bu branşta yeterince mali gelir elde edemeyecek şirketlerin büyük zararlar elde edeceği açıktır. Bu durumda, sadece karlı bir branş olarak görünen kasko sigortası yapan Gri Sigorta ve Mellce Kooperatifi gibi şirketlerin batık duruma geldiği bir dönemde, bazı şirketlere yüksek zararlı trafik sigortasından neden yüksek üretim yapmalarına izin verildiği sorusu ortaya çıkmaktadır. Umarım bu konu ileride tartışılmasına gerek kalmaz

## 2.2.Kasko Branşı

TSB'nin yayınladığı 2023 yılı 3. çeyrek teknik sonuçlarına göre kasko branşında hasar oranları aşağıdaki gibidir. Bu orana 20 puan masraf oranı eklenmesi halinde %80 net bileşik oran çıkmaktadır. Başka bir deyişle, yazılan her 100 TL prime karşılık 80 TL gider yazılmaktadır.

Brüt Hasar Oranı	Net Hasar Oranı
63,2%	59,3%

En büyük ikinci branş olan kasko branşının 2023 yıl sonu rakamları, 2022 yılı ile karşılaştırılmalı şekilde aşağıdaki gibi olmuştur.

Sıralama	Şirket Adı	2023-12		2022-12		Değişim (%)
		Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Anadolu A.Türk S.Ş.	11.763.157.629	13,97%	6.523.826.125	14,66%	80,31%
2	HDI Sigorta AŞ	11.031.535.516	13,10%	6.338.700.725	14,24%	74,03%
3	Türkiye Sigorta AŞ	8.362.666.634	9,93%	2.354.567.189	5,29%	255,17%
4	Axa Sigorta AŞ	8.059.207.657	9,57%	5.280.978.069	11,86%	52,61%
5	Allianz Sigorta AŞ	7.965.300.833	9,46%	4.629.319.410	10,40%	72,06%
6	Aksigorta AŞ	5.914.419.948	7,02%	3.479.076.162	7,82%	70,00%
7	Sompo Sigorta AŞ	5.334.201.227	6,33%	3.539.145.549	7,95%	50,72%
8	Neova Katılım Sigorta AŞ	2.407.096.109	2,86%	1.430.984.725	3,21%	68,21%
9	Ray Sigorta AŞ	2.299.124.686	2,73%	1.349.734.847	3,03%	70,34%
10	Eureko Sigorta AŞ	2.280.348.829	2,71%	1.349.135.631	3,03%	69,02%
	<b>İLK 10 ŞİRKET</b>	<b>65.417.059.067</b>	<b>77,68%</b>	<b>36.275.468.432</b>	<b>81,49%</b>	<b>80,33%</b>
11	AcnTurk Sigorta AŞ	2.215.393.140	2,63%	264.148.396	0,59%	738,69%
12	Unico Sigorta AŞ	2.150.101.592	2,55%	1.025.673.330	2,30%	109,63%
13	Doğa Sigorta AŞ	1.701.631.246	2,02%	773.969.877	1,74%	119,86%
14	Hepiyi Sigorta AŞ	1.553.817.053	1,85%	302.214.867	0,68%	414,14%
15	Aveon Global Sigorta AŞ	1.520.766.110	1,81%	611.346.260	1,37%	148,76%

16	Zurich Sigorta AŞ	1.360.515.292	1,62%	572.638.843	1,29%	137,59%
17	Mapfre Sigorta AŞ	835.968.528	0,99%	930.777.626	2,09%	-10,19%
18	Türk Nippon Sigorta AŞ	778.473.416	0,92%	411.780.544	0,93%	89,05%
19	Ana Sigorta AŞ	774.882.743	0,92%	161.669.731	0,36%	379,30%
20	Magdeburger Sigorta AŞ	760.378.035	0,90%	260.975.381	0,59%	191,36%
	<b>İLK 20 ŞİRKET</b>	<b>79.068.986.224</b>	<b>93,89%</b>	<b>41.590.663.288</b>	<b>93,43%</b>	<b>90,11%</b>
21	Bereket Sigorta AŞ	716.780.922	0,85%	691.315.196	1,55%	3,68%
22	Ankara A.Türk S.Ş.	686.686.706	0,82%	447.889.357	1,01%	53,32%
23	SS Atlas Karş. Sig. Koop.	677.270.315	0,80%	339.621.715	0,76%	99,42%
24	Koru Sigorta AŞ	524.655.558	0,62%	188.679.665	0,42%	178,07%
25	Orient Sigorta AŞ	478.642.052	0,57%	257.718.761	0,58%	85,72%
26	Gri Sigorta AŞ	382.864.333	0,45%	384.862.117	0,86%	-0,52%
27	Ethica Sigorta AŞ	364.272.437	0,43%	170.782.585	0,38%	113,30%
28	HDI Katılım Sigorta AŞ	320.892.918	0,38%	0	0,00%	0,00%
29	Corpus Sigorta AŞ	286.599.623	0,34%	8.165.686	0,02%	3409,80%
30	Generali Sigorta AŞ	244.434.873	0,29%	183.321.687	0,41%	33,34%
31	Türkiye Katılım Sig. AŞ	154.155.485	0,18%	0	0,00%	0,00%
32	Arex Sigorta AŞ	85.812.836	0,10%	48.538.286	0,11%	76,79%
33	Gulf Sigorta AŞ	81.398.841	0,10%	51.484.048	0,12%	58,10%
34	Quick Sigorta AŞ	48.289.528	0,06%	24.604.875	0,06%	96,26%
35	Şeker Sigorta AŞ	36.421.162	0,04%	36.126.494	0,08%	0,82%
36	SS Mellce Karş. Sig. Koop.	29.684.299	0,04%	81.402.895	0,18%	-63,53%
37	Fiba Sigorta AŞ	17.674.536	0,02%	0	0,00%	0,00%
38	Prive Sigorta AŞ	5.492.407	0,01%	9.251.627	0,02%	-40,63%
39	Global World Sigorta AŞ	602.730	0,00%	0	0,00%	0,00%
40	Emaa Sigorta AŞ	343.205	0,00%	0	0,00%	0,00%
41	VHV Allgemeine Sig. AŞ	2.069	0,00%	0	0,00%	0,00%
	<b>SEKTÖR TOPLAMI</b>	<b>84.211.963.060</b>	<b>100,00%</b>	<b>44.514.428.282</b>	<b>100,00%</b>	<b>89,18%</b>

Bu branşta, geçen senenin birinci ve ikincisi olan şirketlerin pazar paylarında ufak düşüşler olmakla birlikte sıralama değişmedi. İlk 10 da olan şirketlerden dikkat çeken Türkiye Sigortanın 7. sıradan %255 oranında bir artışı ile 3. sıraya çıkmasıdır.

Bu tabloda en dikkate çeken husus, trafik ruhsatı olmayan, AcnTürk Sigorta %739 oranında yüksek bir artışla 2.215.393.140 TL üretim yapması ve 11. sıraya yükselmesidir. Aynı şekilde yine trafik sigorta ruhsatı olmayan ve yeni şirket olan Aveon Global Sigorta bir çok köklü ve eski şirketi geçerek 1,5 Milyar TL kasko üretimi yaparak bu branşta 15. oldu. Yeni kurulan Hepiyi Sigorta AŞ, birkaç yıl önce kurulan Ana Sigorta AŞ ve Corpus Sigorta AŞ nin yüksek üretim artışları da dikkat çekicidir.

Unico Sigorta AŞ trafikte çok yüksek artış gösterdiği halde kaskoda daha düşük bir şekilde %110'luk bir artış göstermiş, Doğa Sigorta ise tam tersi kaskoda daha yüksek üretim yapmıştır.

Maher Holdinge ait Quick sigorta ve Corpus sigorta trafikte çok yüksek üretim yaparken, kaskoda üretimi trafiğe göre çok düşük kalmıştır. Aynı şekilde Emaa Sigorta da trafik sigortasında üretim yaparken kaskoda üretim yapmamaktadır.

Trafikte üretimi bırakan Gulf, Orient ve Generali Sigorta Şirketleri kaskoda da agresif bir üretim izlememektedir.

Yakın zamanda yönetimi Güvence Hesabına geçen ve epey ses getiren SS Mellce Karş. Sig. Koop. ve Gri Sigortada iptallerden sonra prim üretim rakamları epey geriledi.

Sonuçta, 2023 yılında sırf kasko yazarak batan SS Mellce Karş. Sig. Koop. ve Gri Sigorta battığı görüldüğünden, SEDDK'nın sermaye gücü zayıf şirketlerin yüksek üretimlerine izin vermemesi gerektiği düşünülmektedir. Diğer taraftan, sigortalılık oranlarının yukarıya, en azından trafik sigortasının yarısına çekilmesi için tedbirler alınması gerektiği, bu çerçevede ürün, içerik, kapsam ve fiyatlama takip mekanizmalarının kurularak sektörün nakit üreten ikinci en büyük branşında poliçe adetlerindeki azalması durdurulması gerekmektedir. Sigorta sözleşmelerin sadeleşmesi ve standartlaşması dahil, tekil ürün, sürücü bazlı sigorta gibi uygulamalara yönelbilir.

### 2.3.Yangın ve Doğal Afetler

Sinai ve ticari riskleri içeren yangın sigortası branşında, en büyük risklerden biri katastrofik risklerdir. Bu nedenle, sigorta şirketleri genellikle yüksek miktarda reasürans kullanır.

TSB'nin yayınladığı 2023 yılı 3. çeyrek teknik sonuçlarına göre yangın ve doğal afetler branşında hasar oranları aşağıdaki gibidir. Bu orana 20 puan masraf oranı eklenmesi halinde yaklaşık %110 net bileşik oran çıkmaktadır. Başka bir deyişle, yazılan her 100 TL prime karşılık 110 TL gider yazılmaktadır. Kahramanmaraş merkezli depremlerin etkisi ile brüt hasar oranları yüksek çıkmış, ancak reasürörlere yansıtılmasından dolayı nette nispeten daha az hasar çıkmıştır.

Brüt Hasar Oranı	Net Hasar Oranı
250,1%	89,3%

En büyük üçüncü branş olan yangın branşının 2023 yıl sonu rakamları, 2022 yılı ile karşılaştırılmalı şekilde aşağıdaki gibi olmuştur.

	Şirket Adı	2023-12		2022-12		Değişim (%)
		Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Türkiye Sigorta AŞ	12.588.204.733	19,23%	4.103.492.303	15,01%	206,77%
2	Anadolu A. Türk S. Şti	9.172.775.634	14,01%	4.170.647.897	15,26%	119,94%
3	Axa Sigorta AŞ	7.717.971.526	11,79%	3.055.107.595	11,18%	152,63%
4	Aksigorta AŞ	6.619.368.716	10,11%	2.696.775.340	9,86%	145,45%
5	Eureko Sigorta AŞ	3.848.798.627	5,88%	1.626.932.507	5,95%	136,57%
6	Ray Sigorta AŞ	3.363.762.212	5,14%	1.387.508.976	5,08%	142,43%
7	HDI Sigorta AŞ	2.963.067.007	4,53%	1.510.047.130	5,52%	96,22%
8	Allianz Sigorta AŞ	2.960.064.200	4,52%	1.566.677.863	5,73%	88,94%
9	Sompo Sigorta AŞ	2.446.909.124	3,74%	1.243.248.505	4,55%	96,82%
10	Mapfre Sigorta AŞ	2.153.279.259	3,29%	1.053.300.467	3,85%	104,43%
	<b>İLK 10 ŞİRKET</b>	<b>53.834.201.039</b>	<b>82,22%</b>	<b>22.413.738.583</b>	<b>81,99%</b>	<b>140,18%</b>
	<b>SEKTÖR TOPLAMI</b>	<b>65.477.458.289</b>	<b>100,00%</b>	<b>27.337.045.896</b>	<b>100,00%</b>	<b>139,52%</b>

Burada dikkat çeken, %207 değişimle Türkiye Sigorta AŞ'nin pazar payını 4 puan artmış olmasıdır.

Bu branşta poliçe adetleri incelendiğinde sivil-ticari-sinai ayırımına göre dağılım aşağıdaki gibi olmuştur.



<b>Yangın</b>	<b>Sivil</b>	<b>Ticari</b>	<b>Sınai</b>
7.249.485	5.671.055	1.051.623	526.807

Ülkemizde DASK verilerine göre yaklaşık 20 milyon üzerinde konut olduğu düşünüldüğünde, DASK'ın 11,6 milyon poliçe ve çoğunun krediye bağlı üretilen sivil konut sigortalarının 5,7 milyon poliçe ile sınırlı kalması düşündürücüdür. Bu nedenle, prim üretiminin çoğunlukla daha çok sanayi ve kobilere dayalı olduğu görülmektedir. Diğer taraftan, özellikle konutlarda yüksek prim artışlarına rağmen, normalde bu yıl teknik kar beklenmektedir; ancak aşırı rekabet olması durumunda bu durum teknik zarara evrilebilir. Ayrıca, sanayi ve ticari risklerde ihtiyari reasüransın ağırlıklı olarak kullanılmaya başlanması, reasürörlerin kabulü nedeniyle risk bazında fiyat rekabet düzeyine göre teknik karlılık durumunun oluşacağını göstermektedir.

Kahramanmaraş merkezli depremlerde yaşananlar, konut sigortalarında bir dizi şikayet konusuna yol açmıştır. Bu şikayetler arasında, ihtiyari deprem teminatlarının verilmemesi, ana teminatların düşük belirlenmesi, düşük enflasyon klostları (%10), düşük eşya teminatlarının verilmesi ve poliçelerin öz ve anlaşılır olmaması, özellikle şikayete konu hususlarda poliçe tanzimi esnasında bilgilendirme yapılmaması gibi konular bulunmaktadır. Bu hususların tekrarlanmaması ve hak kaybına neden olmaması için bu alanda denetim yapılması gerektiği düşünülmektedir.

SEDDK'nın bu tür branşlarda faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin yeterli reasürans korumasına sahip olup olmadığını ve uygun şartlarda reasürans anlaşmalarının varlığını araştırması son derece önemlidir. Reasürans, sigorta şirketlerinin risklerini yönetmek ve finansal stabiliteyi sağlamak için kritik bir unsurdur. Dolayısıyla, SEDDK'nın bu konuda düzenli denetimler yaparak sigorta şirketlerinin reasürans korumalarını ve anlaşmalarını incelemesi, sektörün sağlıklı bir şekilde işlemesini ve sigortalıların güvenliğini sağlamak için gereklidir. Ayrıca, iyi reasürörlerle çalışmanın önemi ve şirketlerin uygun reasürans stratejilerini benimsemesi konusunda da bilgilendirme ve rehberlik sağlanmalıdır. Bu şekilde, sektördeki risklerin etkin bir şekilde yönetilmesi ve güvenilir bir sigorta ortamının sağlanması mümkün olacaktır.

## 2.4.Sağlık Sigortaları

TSB'nin yayınladığı 2023 yılı 3. çeyrek teknik sonuçlarına göre sağlık/hastalık branşında hasar oranları aşağıdaki gibidir. Bu orana 20 puan masraf oranı eklenmesi halinde yaklaşık %90 net bileşik oran çıkmaktadır. Başka bir deyişle, yazılan her 100 TL prime karşılık 90 TL gider yazılmaktadır. Bu braşta anlaşmalı hastane kullanılmasının yaygın olması nedeniyle IBNER ve IBNR çok düşük olmasından dolayı, mevcut hasar rakamları gerçeğe yakın rakamlardır. Ancak, provizyon sistemi sonucu tedavi hizmet bedelleri ödenen tazminat olarak muhasebeleştirilerek anlaşmalı kurumlara olan borçlara yazıldığından, şirketlerin bu borç büyüklüğüne de dikkatle bakılması gerekmektedir.

<b>Brüt Hasar Oranı</b>	<b>Net Hasar Oranı</b>
71,1%	70,3%

En büyük dördüncü branş olan sağlık/hastalık branşının 2023 yıl sonu rakamları, 2022 yılı ile karşılaştırılmalı şekilde aşağıdaki gibi olmuştur.

	Şirket Adı	2023-12		2022-12		Değişim (%)
		Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Allianz Sigorta AŞ	26.507.851.324	37,46%	10.964.562.416	36,48%	141,76%
2	Bupa Acıbadem Sigorta AŞ	12.600.507.029	17,81%	5.326.016.452	17,72%	136,58%
3	Anadolu An. Türk Sigorta Şti	5.844.397.781	8,26%	2.354.907.052	7,83%	148,18%
4	Axa Sigorta AŞ	5.439.508.210	7,69%	2.289.207.243	7,62%	137,62%
5	Türkiye Sigorta AŞ	4.248.266.384	6,00%	1.324.750.846	4,41%	220,68%
6	Mapfre Sigorta AŞ	3.729.249.442	5,27%	1.784.724.127	5,94%	108,95%
7	Aksigorta AŞ	2.559.286.166	3,62%	1.107.320.795	3,68%	131,12%
8	Emaa Sigorta AŞ	1.399.857.449	1,98%	449.044.438	1,49%	211,74%
9	Katılım Emeklilik ve Hayat AŞ	949.894.899	1,34%	192.857.069	0,64%	392,54%
10	Ankara An.Türk Sigorta Şti	771.880.700	1,09%	295.428.817	0,98%	161,27%
	<b>İLK 10 ŞİRKET</b>	<b>64.050.699.383</b>	<b>90,52%</b>	<b>26.088.819.254</b>	<b>86,79%</b>	<b>145,51%</b>

Sağlık sigorta alanında Allianz Sigorta AŞ ve Bupa Acıbadem Sigorta AŞ nin toplam pazar paylarının toplamı %55'dir. Burada en dikkat çeken, Katılım Emeklilik ve Hayat AŞ'nin piyasanın çok üzerinde büyümesidir.

Oto sigorta alanında yüksek üretim yapan şirketlerin bu branşta 100-200 Milyon aralığında bir üretim yaptıkları görülmektedir.

	Şirket Adı	2023-12		2022-12		Değişim (%)
		Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	
21	Magdeburger Sigorta AŞ	225.528.673	0,32%	72.337.303	0,24%	211,77%
22	Ethica Sigorta AŞ	189.583.645	0,27%	82.285.379	0,27%	130,40%
23	Neova Katılım Sigorta AŞ	188.092.039	0,27%	61.470.486	0,20%	205,99%
24	Hepiyi Sigorta AŞ	152.943.548	0,22%	26.056.188	0,09%	486,98%
25	Quick Sigorta AŞ	146.242.063	0,21%	47.007.630	0,16%	211,10%
26	AcnTurk Sigorta AŞ	98.549.096	0,14%	0	0,00%	0,00%
27	Aveon Global Sigorta AŞ	93.012.198	0,13%	15.897.928	0,05%	485,06%

Bu branşta, devam eden salgınlar nedeniyle sigortalıların ilgisinin artmasını ve özellikle son yıllarda tamamlayıcı sağlık sigortalarında hızlı bir artışın devam ettiğini görebilmekteyiz. Ancak, salgınlar nedeniyle artan hasta sayısı (hasar frekansı) ve yükselen sağlık hizmet bedelleri gibi etkenlerle yüksek maliyet artışları da söz konusudur.

Diğer taraftan, sağlık sigortası yerine bir veya birkaç sağlık riski için belirli bir meblağ kapsayan hastalık sigortası (örneğin kanser vb.) alanında üretimlerin teşvik edilmesinin, hem sektör hem de toplum açısından önemli olacağı düşünülmektedir.

## 2.5.Hayat Sigortaları

Hayat sigortası, insanın yaşama erken veda etmesi halinde bakımını üstlendiği kişilerin yaşam kalitelerinin düşmemesi için, gelişmiş ekonomilerde çoğu insanın yaptırdığı bir sigorta türüdür.

TSB'nin yayınladığı 2023 yılı 3. çeyrek teknik sonuçlarına göre hayat branşında hasar oranları aşağıdaki gibidir. Bu orana 20 puan masraf oranı eklenmesi halinde yaklaşık %40 net bileşik oran çıkmaktadır. Daha çok meblağ sigortaları olduğu için IBNER çok düşük olmakta, ancak dosya muallağı açma sisteminden dolayı IBNR yüksek olan bir branştır.

<b>Brüt Hasar Oranı</b>	<b>Net Hasar Oranı</b>
23,0%	20,5%

En büyük beşinci branş olan hayat branşının 2023 yıl sonu rakamları, 2022 yılı ile karşılaştırılmalı şekilde aşağıdaki gibi olmuştur.

	Şirket Adı	2023-12		2022-12		Değişim (%)
		Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Türkiye Hayat ve Emeklilik AŞ	9.651.607.047	17,02%	6.861.888.430	22,24%	40,66%
2	AgeSA Hayat ve Emeklilik AŞ	7.353.081.090	12,97%	3.639.920.891	11,80%	102,01%
3	Anadolu Hayat Emeklilik AŞ	7.066.740.268	12,47%	3.520.922.220	11,41%	100,71%
4	Viennialife Emeklilik ve Hayat AŞ	6.818.514.882	12,03%	3.478.136.404	11,27%	96,04%
5	Allianz Yaşam ve Emeklilik AŞ	5.626.614.995	9,92%	3.027.380.045	9,81%	85,86%
6	Garanti BBVA Em. ve Hayat AŞ	5.151.923.254	9,09%	2.579.556.400	8,36%	99,72%
7	QNB Sağlık Hayat Sig. ve Em. AŞ	3.929.252.749	6,93%	2.089.218.821	6,77%	88,07%
8	Metlife Emeklilik ve Hayat AŞ	3.337.025.502	5,89%	2.005.416.967	6,50%	66,40%
9	BNP Paribas Cardif Hayat Sig. AŞ	2.203.480.812	3,89%	723.646.372	2,35%	204,50%
10	HDI Fiba Emeklilik ve Hayat AŞ	1.739.023.436	3,07%	856.691.593	2,78%	102,99%
	<b>İLK 10 ŞİRKET</b>	<b>52.877.264.037</b>	<b>93,27%</b>	<b>28.782.778.143</b>	<b>93,27%</b>	<b>83,71%</b>
11	BNP Paribas Cardif Emeklilik AŞ	1.316.674.849	2,32%	713.608.161	2,31%	84,51%
12	Bereket Emeklilik ve Hayat AŞ	820.033.247	1,45%	531.768.874	1,72%	54,21%
13	Allianz Hayat ve Emeklilik AŞ	609.521.176	1,08%	316.068.510	1,02%	92,84%
14	Katılım Emeklilik ve Hayat AŞ	390.889.870	0,69%	106.317.987	0,34%	267,66%
15	NN Hayat ve Emeklilik AŞ	289.317.305	0,51%	194.354.028	0,63%	48,86%
16	Mapfre Yaşam Sigorta AŞ	170.345.676	0,30%	128.463.395	0,42%	32,60%
17	Axa Hayat ve Emeklilik AŞ	109.232.391	0,19%	84.554.454	0,27%	29,19%
18	Türkiye Katılım Hayat AŞ	108.817.398	0,19%	0	0,00%	0,00%
19	Demir Sağlık ve Hayat Sigorta AŞ	373.058	0,00%	375.302	0,00%	-0,60%
20	Bupa Acıbadem Sigorta AŞ	0	0,00%	9.584	0,00%	-100,00%
	<b>SEKTÖR TOPLAMI</b>	<b>56.692.469.008</b>	<b>100,00%</b>	<b>30.858.298.437</b>	<b>100,00%</b>	<b>83,72%</b>

Kamu bankaları başta olmak üzere kredi pazarının daralmasından en çok hayat sigortası etkilenmiş gözükmektedir. Nitekim kamu şirketi olan Hayat ve Emeklilik AŞ nin üretim artışı enflasyonun altında gerçekleşip pazar payında 5 puan gerileme gözükmektedir.

Burada dikkat çeken, Katılım Emeklilik ve Hayat AŞ nin sağlık branşındaki gibi piyasanın çok üzerinde büyümesidir. BNP Paribas Cardif Hayat Sigorta AŞ de en yüksek büyüyen ikinci şirket konumundadır. Diğer bir husus, Bupa Acıbadem Sigorta AŞ bu branşta tamamen çekilmiş olması ve sağlık alanında çalışmasıdır.

Ülkemizde sigortacılığın yeterince gelişmemesinin başlıca nedenlerinden biri de hayat sigortacılığının gelişmesidir. Şöyle ki, Dünya’da sigorta prim üretiminin yaklaşık %45-50’si hayat sigortaları oluştururken, ülkemizde toplam prim üretiminin 2023 yılı kredi pazarının daralması ile yaklaşık %11’ü hayat sigortalarına aittir.

Bazı hayat sigortası ürünlerine yatırım unsuru (sigortacılık mevzuatında “birikim primi” olarak adlandırılır) eklenmektedir. Bu uygulama ile hem hayat sigortacılığının yaygınlaşması hem de vergisel avantajlar sayesinde sigortalılara önemli bir yatırım getiri elde etmesi amaçlanmıştır. Ancak, bireysel emeklilik sisteminin ülkemize gelmesi ve bu tür hayat sigortalarının vergisel avantajını önemli ölçüde kaybetmesi nedeniyle söz konusu ürün türünün uygulaması gittikçe

azalmaktadır. Ülkemizde bu tür sigortalara kısaca birikimli hayat sigortası denilmektedir.

Yıllık gelir sigortası ise ülkemizde çok yaygın değildir, ancak özellikle bireysel emeklilikten emekli olunduktan sonra gelir sigortasına geçişe ilişkin olarak önemi son günlerde artmıştır. Hayat Grubu Sigortaları Yönetmeliğinde “irat ödemeli hayat sigortaları” olarak da belirtilen yıllık gelir sigortası, sigortalının başlangıçta bir defada veya düzenli taksitler şeklinde ödeyeceği primler karşılığında, sigorta şirketi tarafından yaşam boyu veya belirtilen süre boyunca periyodik olarak sigortalılara maaş bağlayan bir sigortadır.

Hayat sigortacılığın gelişmemesinde önemli ölçüde mevzuatsal eksiklikleri, geçmiş ve mevcut yanlış uygulamaların sigortalılar üzerinde yarattığı güvensizlik, ülkemizde genel sigortacılık bilincinin düşüklüğü ve kişi başına düşen milli gelir düzeyinden kaynaklanmaktadır.

SEDDK’nın hem insanlar açısından hem sektör açısından yüksek önemi dolayısıyla hayat sigortacılığının gelişmesi için özel bir çaba göstermesi gerektiğini düşünüyorum<sup>6</sup>. Bu kapsamda, öncelikle sigorta bilinci oluşması ve uzun süreli hayat sigortalarında yüksek enflasyon nedeniyle sigorta bedellerinin önemli ölçüde satın alma gücü anlamında çok ciddi anlamda değer kaybettikleri için bir tanıtım, duyuru vb. yapması uygun olacaktır.

## 2.6.Mühendislik

Sinai ve ticari riskleri içeren bu branşta en büyük risk yangın branşındaki gibi katastrofik risklerdir. Bu branşta bu nedenle yüksek reasürans kullanılmaktadır.

TSB’nin yayınladığı 2023 yılı 3. çeyrek teknik sonuçlarına göre mühendislik branşında hasar oranları aşağıdaki gibidir. Bu orana 20 puan masraf oranı eklenmesi halinde yaklaşık %80 net bileşik oran çıkmaktadır. Başka bir deyişle, yazılan her net 100 TL prime karşılık net 80 TL gider yazılmaktadır. Kahramanmaraş merkezli depremlerin etkisi ile brüt hasar oranları yüksek çıkmış, ancak reasürörlere yansıtılmasından dolayı nette teknik kar sağlanmıştır.

Brüt Hasar Oranı	Net Hasar Oranı
211,2%	58,6%

En büyük altıncı branş olan mühendislik branşının 2023 yıl sonu rakamları, 2022 yılı ile karşılaştırılmalı şekilde aşağıdaki gibi olmuştur.

	Şirket Adı	2023-12		2022-12		Değişim (%)
		Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Gulf Sigorta AŞ	2.686.628.644	12,37%	1.100.433.727	10,90%	144,14%
2	BNP Paribas Cardif Sig. AŞ	2.623.252.529	12,07%	1.078.410.987	10,68%	143,25%
3	Türkiye Sigorta AŞ	2.457.761.023	11,31%	1.209.027.104	11,98%	103,28%
4	Axa Sigorta AŞ	1.865.506.799	8,59%	580.115.867	5,75%	221,57%
5	Aksigorta AŞ	1.659.633.063	7,64%	623.750.141	6,18%	166,07%
6	Anadolu A.Türk Sig. Şti.	1.561.123.033	7,19%	796.991.086	7,90%	95,88%
7	Mapfre Sigorta AŞ	1.143.096.015	5,26%	629.224.098	6,23%	81,67%
8	Sompo Sigorta AŞ	869.918.349	4,00%	478.808.045	4,74%	81,68%
9	Ray Sigorta AŞ	847.553.476	3,90%	470.213.258	4,66%	80,25%
10	Eureko Sigorta AŞ	811.257.206	3,73%	351.765.471	3,49%	130,62%

<sup>6</sup> <https://www.metinsariaslan.com/sigortacilikta-zayif-halka-hayat-sigortaciligi/>

	<b>İLK 10 ŞİRKET</b>	<b>16.525.730.136</b>	<b>76,07%</b>	<b>7.318.739.784</b>	<b>72,51%</b>	<b>125,80%</b>
<b>14</b>	<b>Corpus Sigorta AŞ</b>	526.747.284	2,42%	220.656.529	2,19%	138,72%
<b>18</b>	<b>Unico Sigorta AŞ</b>	210.624.683	0,97%	99.291.505	0,98%	112,13%
<b>19</b>	<b>Bereket Sigorta AŞ</b>	208.922.458	0,96%	118.241.195	1,17%	76,69%
<b>20</b>	<b>Quick Sigorta AŞ</b>	204.705.969	0,94%	119.077.385	1,18%	71,91%
<b>21</b>	<b>Doğa Sigorta AŞ</b>	176.535.630	0,81%	84.133.260	0,83%	109,83%
<b>27</b>	<b>Magdeburger Sigorta AŞ</b>	40.755.439	0,19%	10.922.098	0,11%	273,15%
<b>28</b>	<b>Aveon Global Sigorta AŞ</b>	39.682.587	0,18%	659.428	0,01%	5917,73%
<b>33</b>	<b>AcnTurk Sigorta AŞ</b>	16.152.020	0,07%	200.458	0,00%	7957,57%
	<b>SEKTÖR TOPLAMI</b>	<b>21.725.769.276</b>	<b>100,00%</b>	<b>10.093.054.158</b>	<b>100,00%</b>	<b>115,25%</b>

Dikkate çeken, diğer branşlarda çok üretim yapmayan Gulf Sigorta AŞ ve BNP Paribas Cardif Sig. AŞ yüksek üretim artışı ile geçen senenin birincisi Türkiye Sigorta AŞ yi geçmiştir. Axa, Ak ve Euroko Sigorta şirketleri de yüksek üretim artışı sağlamıştır. Diğer taraftan, oto sigortalarda üretim yapan şirketlerde Corpus önemli bir üretim gerçekleştirmiştir.

Yangın branşında söylediklerimiz bu branş içinde geçerlidir.