Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi
Third Sector Social Economic Review
56(1) 2021, 213-232
doi: 10.15659/3.sektor-sosyal-ekonomi.21.02.1541

Araştırma Makalesi

Sigorta Kooperatiflerinde Ölçek Ve Kârlılık Sorununa İlişkin Senaryo Analizi Ve Ticari Taksi Sahipleri Modeli

Scenario Analysis On The Scale And Profitability Issues In Insurance Cooperatives And Model Of Commercial Taxi Owners

Muharrem UMUT

Dr. Öğr. Üyesi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bankacılık ve Sigortacılık Yüksek Okulu

muharrem.umut@hbv.edu.tr

https://orcid.org/0000-0002-9213-1440

Makale Gönderme Tarihi	Revizyon Tarihi	Kabul Tarihi
28.01.2021	07.02.2021	10.02.2021

Öz

Dünyada sigortacılığın gelişmesi ve tabana yayılmasında sigorta kooperatiflerinin rolü büyüktür. Ülkemizde sadece üyeleri ile sigorta akdetmek üzere kurulan kapalı sigorta kooperatifleri özendirilmekte ve kuruluş sermayesine ilişkin istisna tanınmaktadır. Buna karşılık, sigortacılığın yapısı ve niteliği gereği sigorta şirketlerinin finansal durumları ile fiziki ve teknik alt yapılarına ve organizasyon yapılarına ilişkin özel şartlar belirlenmektedir. Bu şartlara uyum sağlamak ise sigorta şirketleri için daha yüksek finansal güce sahip olmayı ve genel giderlere katlanmayı gerekli kılmaktadır. Kuruluştaki sermaye tutarına ilişkin istisna tanınmış olmakla birlikte, teknik ve fiziki alt yapı ile organizasyon yapısına ilişkin herhangi bir ayırım bulunmaması ve sadece üyeleri ile sigorta sözleşmesi akdedebilmeleri nedeniyle kapalı sigorta kooperatifleri faaliyete başladıktan bir süre sonra ölçek büyüklüğü ve kârlılık sorunu yaşamaya başlamaktadırlar.

Çalışmada bir kapalı sigorta kooperatifinin faaliyetini sürdürebilmek için ulaşması gereken ölçek büyüklüğü ve asgari kârlılık düzeyi, örnek bir model üzerinden ve farklı senaryo analizleri ile ortaya konulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Sigorta kooperatifi, Kuruluş sermayesi, Kârlılık sorunu, Senaryo analizi.*

Abstract

Insurance cooperatives have a great role in the development and spread of insurance in the world. In our country, closed insurance cooperatives that are established to contract insurance only with their members are encouraged and an exception is given to the founding capital. On the other hand, due to the structure and nature of the insurance business, special conditions are determined regarding the financial conditions, physical and technical infrastructure and organizational structures of insurance companies. Compliance with these conditions requires insurance companies to have higher financial strength and to bear overheads. Although there is an exception regarding the amount of capital in the establishment, closed insurance cooperatives start to experience scale size and profitability problems after a while since there is no distinction regarding the technical and physical infrastructure and organizational structure and they can only make insurance contracts with their members.

Önerilen Atıf /Suggested Citation
Umut, M., 2021 Sigorta Kooperatiflerinde Ölçek Ve Kârlılık Sorununa İlişkin Senaryo Analizi Ve Ticari Taksi Sahipleri Modeli, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi,* 56(1), 213-232

In this study, the scale size and minimum profitability level that a closed insurance cooperative has to reach in order to continue its activities is presented through an exemplary model and with different scenario analysis.

Keywords: *Insurance Cooperative, Founding capital, Profitablility problem, Scenario analysis.*

1. GİRİŞ

Sigortacılık, finansal sistemin önemli bir ayağı olup güven ve itibarın en fazla öne çıktığı sektörlerden biridir. Sigorta ettirenler, ilerde gerçekleşmesi muhtemel bir risk için prim ödemekte ve teminat almaktadırlar (Kaya ve Kâhya, 2017, s. 57). Sigorta ettirenin primi ödemesi ile riskin gerçekleşmesi arasında, diğer bir ifadeyle sigortacının sorumluluğunun ortaya çıkması ile yükümlülüğünü yerine getirmesi arasında zaman farkı bulunması nedeniyle sistem, sigorta ettirenin satın aldığı poliçe karşılığında sigorta şirketinin taahhüdünü yerine getireceği güvenine dayalı olarak işlemektedir. Dolayısıyla sistemin devamlılığının sağlanması ve sigortacılığın gelişmesi için sigorta yaptırmak isteyenlerin sisteme güveninin tesis edilmesi, bununla beraber sigorta şirketlerinin yeterli mali güce sahip olmaları ve riskin gerçekleşmesi halinde de yükümlülüklerini zamanında ve tam olarak yerine getirmeleri gerekmektedir (Şenel, 2006, s. 297). Bunun için de kamu otoriteleri sigortacılık alanında faaliyet gösterecek gerçek ve tüzel kişiler için bazı özel şartlar öngörmektedirler (Özcan, 2018, s. 21). Belirlenen özel şartlar, sigorta şirketinin kurulabilmesini ve faaliyetine devam edebilmesini diğer ticari şirketlere göre daha yüksek ve kesin kurallara bağlamaktadır. Bu durum ise özellikle yeterli ölçek büyüklüğüne ulaşamayan ve kâr elde edemeyen kapalı sigorta kooperatiflerinin faaliyete devam etmesini zorlaştırmaktadır.

Ülkemizde sigorta şirketleri 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 3. maddesine göre anonim şirket veya kooperatif şirket şeklinde kurulabilmektedir. Kooperatif sigorta şirketleri de uygulamada sadece üyeleri ile poliçe akdetmeye yetkili olan kapalı kooperatif (kapalı mütüel) ya da üye olmayan kişilerle de sigorta poliçesi akdetme yetkisi olan açık kooperatif olmak üzere iki şekilde kurulabilmektedir.

Çalışmada; öncelikle bir sigorta şirketi kuruluşu için aranması gereken temel kriterler ile kapalı ve açık kooperatif sigorta şirketleri için branşlar itibariyle öngörülen sermaye miktarlarına değinilecektir. Akabinde ticari taksi sahipleri tarafından kurulacak kapalı bir kooperatif şirketi için yeterli kapasiteye ulaşmak için, diğer bir deyişle gerekli ortak sayısı ve portföy büyüklüğüne ulaşarak kâr edebilmesi için bir yöntem belirlenecek ve iyi, kötü ve baz senaryo analizleri yöntemiyle teknik analizi yapılacaktır.

2. SİGORTA ŞİRKETLERİ İÇİN GEREKLİ ŞARTLAR VE KAPALI SİGORTA KOOPERATİFLERİ

Ülkemizde sigortacılık alanında faaliyet gösterecek gerçek ve tüzel kişiler için ilgili düzenlemelerde belirlenen şartları; 1. Kurucular ve yöneticilerin sahip olması gereken şartlar, 2. Sermayeye ve finansal yapıya ilişkin şartlar, 3. Teknik ve fiziksel altyapıya ilişkin şartlar ve 4. Organizasyon yapısına ilişkin şartlar olmak üzere dört başlık altında toplamak mümkündür.

Kurucular ve şirket çalışanlarında aranan şartlar ilave maliyet gerektiren bir durum olmadığından burada ayrıca irdelenmeyecektir.

Sigorta şirketlerinin ruhsat talep ettikleri / faaliyet göstermek istedikleri sigorta branşları için mevzuatta öngörülen asgari tutarda ödenmiş sermayeye, faaliyetin devamı süresince de yükümlülüklerini karşılayabilecek finansal güce sahip olmaları gerekmektedir (Yıldırım, 2011, ss. 108-109). Sigorta şirketlerinde asgari sermaye tutarı iki aşamalı hesaplanmaktadır. Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu (SEDKK) tarafından 2020 yılında yapılan 2020/9 sayılı Genelge değişikliği ile asgari sermaye tutarı 25.000.000 olması gerekmektedir (Sigorta Branşları İçin Öngörülen Minimum Sermaye Tutarlarına İlişkin Genelge, 2020). Diğer yandan, kuruluş işlemlerini tamamlayan ve SEDDK'dan ruhsat talep eden sigorta şirketlerinin, ruhsat almak istedikleri her bir sigorta branşı için ilave sermayeye sahip olmaları gerekmektedir.

SEDDK'nın 2020/9 sayılı Genelgesine göre örneğin, Kara Araçları ile Kara Araçları Sorumluluk branşlarında ruhsat talep eden bir şirketin her bir branş için ilave 34.000.000 TL, Yangın ve Doğal Afetler branşında faaliyet göstermek isteyen bir şirketin ilave 3.000.000 TL ödenmiş sermayeye sahip olması gerekmektedir.

SEDDK'nın 2020/9 sayılı Genelgesine göre sadece üyeleri ile sigorta sözleşmesi akdetmek üzere kurulacak kapalı sigorta kooperatiflerine hem başlangıçtaki ödenmiş sermaye hem de branş bazında ödenmiş sermaye açısından istisna tanınmıştır. Kapalı kooperatifler için Kooperatifler Kanunu'nun 19. maddesine göre diğer şartların yerine getirilmiş olması koşuluyla en az 200 ortağın bulunması ve her bir ortağın en az 100 TL ödenmiş sermayeye sahip olması prensip olarak yeterlidir.

Diğer yandan, sigortacılıkta ikincil mevzuata göre hükümleri gereği sigorta şirketleri için faaliyete başlanılmasından itibaren her yıl Haziran ve Aralık ayı sonları itibariyle sermaye yeterliliği hesabı yapılmaktadır (Sigorta ve Reasürans ile Emeklilik Şirketlerinin Sermaye Yeterliliklerinin Ölçülmesine ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönetmelik, 2015). Yönetmelik hükümlerine göre sigorta şirketinin Yönetmelikte belirtilen esaslara göre hesaplanan özsermayesinin gerekli özsermaye tutarından düşük olmaması gerekmektedir.

Kapalı sigorta kooperatifleri için kuruluş ve ruhsat aşamasında ödenmiş sermayeye ilişkin istisna tanınmış olmakla birlikte, faaliyete başlanılmasından sonra yapılan sermaye yeterliliği hesabı açısından şirketler arasında herhangi bir ayırım bulunmamaktadır. Bu nedenle, faaliyete başlanılmasından itibaren en geç 6 ay sonra kapalı sigorta kooperatifi ile diğer sigorta şirketleri arasındaki fark ortadan kalkmaktadır.

Sigorta şirketleri, faaliyet göstermek istedikleri branşlar, iş planları ve hedefleri ile uyumlu organizasyon yapısına ve sigortacılık faaliyetini yürütebilecek teknik ve fiziki altyapıya sahip olmak zorundadırlar (Sigorta Şirketleri ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik, 2007). Bu durum, ruhsat verilmesinden önce SEDDK tarafından yerinde denetimle tespit edilmekte ve gerekli şartların mevcut olduğunun tespiti halinde şirketlere ruhsat verilmektedir. Anılan şartlar açısından şirketler arasında herhangi bir ayırım bulunmamaktadır. Dolayısıyla, sadece üyeleri ile sigorta sözleşmesi akdetmek üzere kurulacak bir sigorta kooperatifinin de belirtilen şartlara sahip olması gerekmektedir.

3. YÖNTEM

Çalışmada, kapalı bir sigorta kooperatifinin faaliyetlerini kesintisiz bir şekilde sürdürebilmesi için ulaşması gereken ölçek büyüklüğüne, diğer bir ifade ile faaliyetinden kâr elde edebilmesi için gerekli ortak/sigortalı sayısı ve portföy büyüklüğüne ilişkin bir model seçilecek ve senaryo analizleri yöntemiyle teknik analizi ve değerlendirmesi yapılacaktır. Analizde ticari taksi sahipleri tarafından kurulacak bir sigorta kooperatifi için mevcut durumu esas alan baz senaryo, kötümser senaryo ve iyimser senaryo olmak üzere üç farklı senaryo geliştirilmiştir.

Ayrıca çalışmada Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi (SBGM) ve Türkiye Sigorta Birliği (TSB) verileri kullanılmış olup kamuya açık olmayan ticari taksi sigorta verileri bölgesel (Türkiye'nin 7 bölgesi) ve toplam bazda SBGM'den resmi yazıyla talep edilerek temin edilmiştir. Hesaplamalar ayrı ayrı yapılmış olmakla birlikte çalışmanın hacminin büyük olmaması açısından sadece toplamsal verilere yer verilmiştir.

3.1. Kapalı Sigorta Kooperatiflerinde Ölçek Büyüklüğü ile Kârlılık Sorunu ve Ticari Taksi Sahipleri Modeli

Sigorta şirketleri için sermaye yeterliliği ile teknik ve fiziki altyapı ve organizasyon yapısına ilişkin şartlar, kapalı kooperatif şeklinde kurulan sigorta şirketlerinin de faaliyete başlamalarından itibaren kısa süre içinde yeterli ölçek büyüklüğüne ve faaliyetlerinden kâr elde edebilecek noktaya ulaşmalarını zorunlu kılmaktadır. Bu koşulların sağlanması ise kapalı sigorta kooperatiflerinde kooperatif üye sayısı ile üyelerin yaptıracakları sigortaların hacmine bağlı bulunmaktadır. Yeterli

üye sayısına ve sigorta portföyü büyüklüğüne sahip olmayan / ulaşamayan sigorta kooperatiflerinin uzun dönemde ayakta kalması ve faaliyetine devam etmesi mümkün olmayacaktır.

Ülkemizde son 10 yıllık dönemde başlangıçta SS Koru Sigorta Kooperatifi ve SS Doğa Sigorta Kooperatifi faaliyette bulunmakta iken 2018 yılında SS Atlas Sigorta Kooperatifi faaliyete başlamış, buna karşın SS Koru Sigorta Kooperatifi ile SS Doğa Sigorta Kooperatifi aynı yıl anonim şirkete dönüşmüşlerdir (Demirci, 2018, s. 399). Bununla birlikte 2017 yılından itibaren sigorta kooperatifi olarak faaliyet göstermekte olan SS Atlas Sigorta Kooperatifi bulunmaktadır. Ancak, adı geçen kooperatif üyelerinin belirli bir meslek grubu üyesi olma gibi ortak özellikleri bulunmamaktadır. Bu nedenle, sigorta yaptırmak isteyen tüm kişiler kooperatife ortak olarak sigorta poliçesi satın alabilmektedirler. Diğer yandan, Atlas Sigorta Kooperatifinin Kara Araçları Sorumluluk branşında ruhsatı bulunmadığı için trafik sigorta poliçesi düzenlememektedir. Ayrıca, 2019 yılı sonunda SEDDK'dan ruhsat alarak S.S. Tüm Motorlu Taşıyıcılar Karşılıklı Sigorta Kooperatifi kurulmuş ve 2020 yılı başlarında faaliyete başlamıştır. Keza son olarak kurulan kooperatifte de sorumluluk branşları bulunmamaktadır.

Kapalı sigorta kooperatiflerinin yeterli ölçek büyüklüğüne ulaşabilmesi için hitap ettiği kesimin/potansiyel ortaklarının geniş bir kitle olması gerekmektedir (Taşdelen ve Özüdoğru, 2017, s. 108). Bu nedenle, sayıca ve sigorta potansiyelleri itibariyle büyük grupların sigorta kooperatifi kurması halinde yeterli ölçek büyüklüğü sağlanabilecektir.

Kapalı bir sigorta kooperatifine ilişkin modelleme ve senaryo analizi yapabilmek için öncelikle kooperatifin potansiyel üyelerine, bunların sigorta ihtiyaçlarına, mevcut sigortalarına ve prim ile teminat büyüklüklerine ilişkin bilgilere ulaşılabilir olması gerekmektedir. Meslek örgütleri tarafından yayımlanan üyelere ilişkin bilgiler ile SEDDK, TSB ve SBGM sigortacılıkla ilgili verileri tetkik edildiğinde, yukarıda sayılan örnek gruplar içinde en fazla bilgiye ulaşılabilecek olanın Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) üyesi odalara kayıtlı ticari taksi sahipleri olduğu anlaşılmış ve bu nedenle model grup olarak Ticari Taksi Sahipleri seçilmiştir (TŞOF, 2020).

Modellemede, TŞOF üyesi odalara kayıtlı ticari taksi sahiplerinin araçları için Trafik ve Kasko sigortası ile diğer sigorta ihtiyaçlarını karşılamak üzere sigorta kooperatifi kurmaları halinde kooperatifin faaliyetini kârlı bir şekilde sürdürebilmesi için yeterli ölçek büyüklüğüne sahip olup olamayacağı farklı senaryolar altında değerlendirilecek ve sonuçları irdelenecektir.

3.2. Ticari Taksi Sayısı ve Ticari Taksiler İçin Yaptırılan Sigortalar

Ülkemizde motorlu kara taşıtları sahipleri 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin birinci fıkrasında düzenlenen sorumluluklarını karşılamak üzere aynı Kanunun 91. maddesi gereği zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar. Mali sorumluluk sigortası uygulamada Trafik Sigortası adıyla bilindiği için çalışmada bu isim tercih edilmiştir.

SBGM verilerine göre 2019 yılında ticari taksiler için 89.503 adet Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigorta poliçesi tanzim edilmiştir. Buna karşın, 31/12/2019 tarihi itibariyle yürürlükte olan Trafik Sigorta poliçesi adedi 78.127 adettir (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, 2020). Aradaki fark, ticari taksilerin bir kısmının yıl içinde mülkiyet değiştirmesi ya da araç sahiplerinin araç değişikliği yapması gibi nedenlerle aynı araç için ya da araç sahipleri tarafından birden fazla poliçe tanzim edilmesinden kaynaklanmaktadır.

Ticari taksi sahiplerinin tamamı bulundukları il/ilçede ilgili odalara kayıt yaptırmak, odalar ise TŞOF'a üye olmak zorundadırlar. Buna karşın, ticari taksi plakalarına ilişkin iller arasında, hatta bazı illerde il içinde dahi standart uygulamanın bulunmaması (Örneğin, Ankara'da çoğu ilçede taksi plakalarında sadece "T" harfi yer almakta iken Sincan ve Gölbaşı ilçelerinde farklı harf plakalı taksiler bulunmaktadır) nedeniyle, TŞOF'den Türkiye genelindeki toplam taksi sayısına ilişkin kesin bir sayı elde edinilememiştir. Bu nedenle, 2918 sayılı Kanun gereği zorunlu olan trafik sigortasını ticari taksi sahiplerinin tamamının yaptırmış olacağı varsayımı ile SBGM

verilerine göre 31/12/2019 tarihi itibariyle yürürlükte olan poliçe sayısı kadar (78.127 adet) ticari taksinin mevcut olduğu kabul edilmiştir. Ticari taksi sahipleri içinde trafik sigortası yaptırmayan bir kesim bulunmakla birlikte, analizin sonucunu değiştirecek büyüklükte olmadığı için göz ardı edilmiştir. Diğer yandan, SBGM verilerine göre ticari taksi sahiplerinden 2019 yılında 9.812 adedi aracı için aynı zamanda Kara Araçları Kasko Sigortası teminatı satın almıştır. Kasko sigortası sigortalılık oranı ise %12,56 olarak tespit edilmiştir (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, 2020).

3.3. Ticari Taksi Sahipleri İçin Geliştirilen Senaryolar

Sigorta kooperatiflerinin faaliyetlerini devam ettirebilmeleri için gerekli ölçek büyüklüğüne ulaşıp ulaşamayacakları ve faaliyetlerinden kâr elde edip edemeyeceklerinin analizinde ülkemizde TŞOF üyesi odalara bağlı olarak faaliyet gösteren ticari taksi sahipleri model olarak alınmış ve ticari taksi sahipleri tarafından kendi sigorta ihtiyaçlarını karşılamak üzere bir sigorta kooperatifi kurulması ve 2019 yılında yaptırılmış olan / yaptırılması muhtemel sigorta poliçelerinin anılan sigorta kooperatifi üzerinden düzenlettirilmiş olması halinde kooperatifin ölçek büyüklüğü ile kârlılık durumu baz senaryo, kötümser senaryo ve iyimser senaryolar altında analiz edilmiştir.

Her bir senaryoda, öncelikle trafik ve kasko sigortaları için prim üretimi (yazılan prim) tutarı, kazanılan prim tutarı, prim üzerinden yapılacak giderler/aktarımlar, gerçekleşen hasar tutarı ve teknik sonuç (kâr veya zarar) hesaplanmış, akabinde ise anılan faaliyet için katlanılan genel giderler ile mali gelir ve giderler dikkate alınarak dönem sonucu ortaya çıkacak kâr veya zarar tutarı tespit edilmiştir. Bu şekilde, mevcut senaryoya göre oluşacak ölçek büyüklüğünün kooperatifin faaliyet kârlılığı ve faaliyetinin devamlılığı için yeterli olup olmadığı irdelenmiştir.

3.3.1. Baz Senaryo

Kooperatifin kuruluşuna ticari taksi sahiplerinin tamamı katılmış ve araç sahipleri, 2019 yılında yaptırmış oldukları trafik ve kasko sigortalarını aynı şartlar altında kooperatif üzerinden düzenlemişlerdir. Bu senaryoda, kooperatifin ortak sayısı 78.127 kişidir ve kooperatife 2019 yılında ticari taksiler için 78.127 adet trafik sigortası ve 9.812 adet kasko sigortası yaptırılmıştır.

Baz senaryoda sigortacılık sektörünün 2019 yılında taksi sahipleri tarafından yaptırılan trafik ve kasko sigorta sonuçları irdelenmiş olacaktır. Ticari taksi sahipleri tarafından hali hazırda farklı sigorta şirketlerine yaptırılmış olan sigortaların tamamı tek şirkete yaptırılması halinde anılan şirketin dönem sonu kâr veya zarar durumu ortaya konulmuş ve bu şekilde sigorta kooperatifinin ölçek büyüklüğü ve kârlılığı analiz edilmiştir.

3.3.2. Kötümser Senaryo

Kooperatifin kuruluşuna ticari taksi sahiplerinin %50'sinin katılmış, kalan kısmı üye olmamıştır. Ticari taksi sahiplerinin tamamı bulundukları illerde Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odalarına ve tüm odalar da TŞOF'a üye olmakla birlikte, ticari araç sahiplerinin bir kısmı farklı nedenlerle kurulan sigorta kooperatifine ortak olmayacağı kabul edilmiştir. Kötümser senaryoda, sigorta kooperatifine ticari taksi sahiplerinin %50'sinin ortak olması ve bu kişilerin mevcut sigortalarını kooperatif üzerinden yaptırmaları halinde kooperatifin ölçek büyüklüğü ile kârlılık durumu analiz edilmiştir.

Kötümser senaryoda, ticari taksi sahiplerinden hali hazırda sigorta yaptıranların yarısının 2019 yılındaki trafik ve kasko sigorta poliçelerini kooperatif üzerinden düzenletmiş oldukları kabul edilmiştir. Bu senaryoda, kooperatifin ortak sayısı, 78.127 araç sahibinin %50'ine karşılık gelen 39.064 kişidir ve kooperatife 2019 yılında ticari taksiler için 39.064 adet trafik sigortası ve 4.906 adet kasko sigortası yaptırıldığı kabul edilmiştir.

3.3.3. İyimser Senaryo

Kooperatifin kuruluşuna ticari taksi sahiplerinin tamamı katılmış ve tüm üyeler araçları için kooperatife hem trafik hem de kasko sigortası yaptırmışlardır. Kasko sigortası isteğe bağlı olmakla birlikte, ticari taksi sahiplerinin tamamının hem zorunlu olan trafik sigortası hem de araçlarına gelecek hasarları karşılamak üzere kasko sigortası yaptırmaları halinde kooperatifin prim üretimi en yüksek noktaya ulaşacağı için mümkün olan en iyi durum iyimser senaryo olarak ele alınmıştır. Bu senaryoda, kooperatifin ortak sayısı 78.127 kişidir ve kooperatife 78.127 adet trafik sigortası ve 78.127 adet kasko sigortası yaptırılmıştır.

İyimser senaryoda kasko sigortasına ilişkin bölgeler bazında poliçe başına prim üretimi ile diğer verilerin, tüm ticari taksi sahiplerinin kasko sigortası yaptırması halinde de geçerli olacağı varsayılmıştır.

4. BULGULAR

4.1. Baz Senaryo

4.1.1. Prim Üretimi, Hasar Tutarı ve Kârlılık

Ülkemizde 2019 yılı sonu itibariyle Kara Araçları Sorumluluk Branşında 30 sigorta şirketi, Kara Araçları Branşında ise 32 sigorta şirketi ruhsat sahibidir (Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor Tablo 59, 2018). İlgili yasal düzenlemelere göre Trafik sigortası Kara Araçları Sorumluluk branşı, Kasko Sigortası ise Kara Araçları Branşı içinde yer alan sigorta türleridir (Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğ, 2017). Bu nedenle, Trafik ile Kasko Sigorta poliçesi düzenlemek isteyen sigorta şirketlerinin sırasıyla Kara Araçları Sorumluluk ve Kara Araçları branşında ruhsat sahibi olması gerekmektedir.

Kara Araçları *Sorumluluk* Branşında ruhsat sahibi 30 şirketten 29'u 2019 yılında ticari taksiler için Trafik sigorta poliçesi tanzim etmiştir. Kara Araçları Branşında ruhsat sahibi 32 şirketten ise 29 adedi 2019 yılında ticari taksiler kasko sigorta poliçesi düzenlemiştir. Ticari taksi sahiplerinin 2019 yılı sonu itibariyle 78.127 adet trafik sigorta poliçesi ve 9.812 adet kasko sigorta poliçesi mevcuttur (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, 2020).

Baz Senaryoda sektörde faaliyet gösteren sigorta şirketlerine yaptırılmış olan trafik ve kasko sigortalarının sigorta kooperatifine yaptırıldığı varsayılmıştır.

4.1.2. Trafik Sigortası Prim Üretimi ve Teknik Sonuç

Sigorta şirketleri tarafından ticari taksilere ait trafik sigorta poliçeleri karşılığında araç sahiplerinden 2018 yılında 163.435.000 TL, 2019 yılında ise 193.897.000 TL prim tahsil edilmiştir (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, 2020).

Trafik sigortasında prim üzerinden %5 oranında Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu, %5 oranında Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi ve %2 oranında Güvence Hesabı Payı tahsil edilmekle birlikte, anılan paylar primden ayrı olarak belirtilmekte ve prim üretimi içinde gösterilmediklerinden hesaplamada dikkate alınmamıştır.

Yıl içinde düzenlenen poliçeler karşılığında alınan primler sigortacılık literatüründe Yazılan Prim olarak kabul edilmektedir. Buna karşın, bir takvim yılına ilişkin analiz yapılabilmesi için Yazılan Primin değil, Kazanılan Primin (takvim yılı başından yıl sonuna kadar olan süre içinde geçerli olan teminatlara isabet eden prim) dikkate alınması gerekmektedir. Bu nedenle, senaryo analizinde de sigorta şirketleri tarafından ticari taksiler için trafik ve kasko sigortasında 2019 yılında kazanılan prim hesaplanmış, bunun için de yukarıda açıklanan varsayım altında 2018 ve 2019 yılında yazılan primlerin %50'nin 2019 yılında geçerli olan teminatlara karşılık olduğu kabul edilmiştir.

5684 sayılı Kanunun 14. maddesi ile yönetmelik gereği sigorta şirketleri, trafik sigortasında tahsil ettikleri primin %1'ini Güvence Hesabına devretmek zorundadırlar (Güvence Hesabı Yönetmeliği, 2007). 2918 sayılı Kanunu ile Trafik Kazaları Nedeniyle İlgilere Sunulacak Sağlık Hizmet Bedellerinin Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik hükümleri gereği ise

sigorta şirketleri, Trafik Sigortasında tahsil ettikleri primlerin %10'unu trafik kazaları nedeniyle oluşan sağlık giderlerine karşılık olarak Sosyal Güvenlik Kurumuna (SGK) devretmektedirler (Karayolları Trafik Kanunu 98. Madde, 2011). Son olarak trafik sigorta poliçesinin tanzimine aracılık eden aracıya SGK payı dahil prim tutarı üzerinden en az %10 oranında komisyon ödenmesi gerekmektedir (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin Geçici 11. Madde, 2017). Halen trafik sigortasında acente ve brokerlere asgari oran (%10) üzerinden komisyon ödenmekte olduğundan, acente komisyon oranı olarak %10 esas alınmıştır.

Diğer yandan, ticari taksiler için tanzim edilen trafik sigortası poliçelerine ilişkin primlerin tamamı sigorta şirketleri tarafından Riskli Sigortalar Havuzuna devredilmektedir (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin Geçici 12. Madde, 2017). Ancak, analizin basitleştirilmesi için sigorta kooperatifi tarafından ticari taksi trafik sigortası primlerinin Riskli Sigortalar Havuzuna devredilmesi ile Havuzdan tekrar pay alınması göz ardı edilmiştir, tamamının sigorta kooperatifinde kalacağı varsayılmıştır.

Yukarıda yapılan açıklamalara göre ticari taksiler için 2019 yılında kazanılan prim üzerinden aracılara ödenen komisyon, SGK'ya yapılan devir ve Güvence Hesabı payı tutarları aşağıdaki tabloda hesaplanmıştır. Sigorta şirketlerine, dolayısıyla kooperatife kalan net prim tutarı, kazanılan primin %21'ine isabet eden giderlerin düşülmesinden sonra kalan tutardır.

Tablo 1: Trafik Sigortasında Kazanılan Prim Üzerinden Giderler ve Kesintiler/Aktarımlar

	2109 Yılı Kazanılan Prim (A)	**Acente Komisyonu (B=A*%10)**	**SGK'ya Devir (C=A*%10)**	**Güvence Hesabı Payı (D=A*%1)**	**Net Prim (E=A-(B+C+D))**
Toplam	178.666.000 TL	17.866.600 TL	17.866.600 TL	1.786.660 TL	141.146.140 TL

Sigorta şirketleri, hasar ödemeleri ile hasara bağlı gider diğerleri ve genel giderlerini net prim geliri ile karşılamakta ve sonuçta kâr veya zarar elde etmektedirler.

Bir sigorta branşına ilişkin sağlıklı analiz yapılabilmesi için kazanılan primde olduğu gibi yıl içinde gerçekleşen hasar tutarının hesaplanması ve kazanılan primle karşılaştırılması gerekmektedir. Sigorta şirketleri tarafından yıl içinde yapılan hasar/tazminat ödemeleri ile yıl sonu itibariyle ayrılan muallak tazminat karşılıkları toplamından yıl başında mevcut olan muallak tazminat karşılıklarının çıkartılması suretiyle bulunan tutar yıl içinde gerçekleşen hasar tutarını vermektedir. Buna göre sigorta kooperatifi tarafından ticari taksi trafik sigortaları için 2019 yılında gerçekleşen hasar tutarı aşağıdaki tabloda hesaplanmıştır.

Tablo 2: Trafik Sigortasında Gerçekleşen Hasar Tutarı

	Yıl İçinde Ödenen Tazminat (A)	**31/12/2019 Muallak Hasar Karşılığı (B)**	**31/12/2018 Muallak Hasar Karşılığı (C)**	**Gerçekleşen Hasar (D=(A+B-C))**
Toplam	154.228.000 TL	167.966.000 TL	132.066.000 TL	190.128.000 TL

Sigorta şirketleri tarafından ticari taksiler için düzenlenen trafik sigorta poliçeleri nedeniyle 2019 yılı teknik sonucu aşağıdaki tabloda hesaplanmıştır.

Tablo 3: Trafik Sigortası Teknik Kâr / Zarar Sonucu

	Kazanılan Prim (A)	Net Prim (B)	Gerçekleşen Hasar (C)	Teknik Kâr (D=(B-C))	Teknik Kâr Oranı (E=(D/A))
Toplam	178.666.000 TL	141.146.140 TL	190.128.000 TL	-48.981.860 TL	-%27,42

Tabloya göre sigorta kooperatifi 2019 yılında 141.146.140 TL net prim gelirine karşılık gerçekleşen hasar tutarı 190.128.000 TL'dir. Dolayısıyla ticari taksiler için düzenlenen trafik sigorta poliçeleri nedeniyle 2019 yılında yaklaşık 49 Milyon TL teknik zarar gerçekleşmiştir. Diğer bir ifade ile kazanılan her 100 TL net prim karşılığında sigorta kooperatifi 127,42 TL hasara katlanmak zorunda kalmıştır.

4.1.3. Kasko Sigortası Prim Üretimi ve Teknik Sonuç

Sigorta şirketleri tarafından ticari taksiler için tanzim edilen kasko sigorta poliçeleri nedeniyle araç sahiplerinden 2018 yılında 21.592.000 TL ve 2019 yılında 25.575.000 TL prim tahsil edilmiştir.

İstisnalar dışında poliçeler bir yıl süreli olarak düzenlendiğinden, sigorta şirketleri tarafından 2019 yılında yazılan primin yaklaşık yarısı 2020 yılında devam edecek olan sorumluluklarına karşılıktır. Aynı şekilde, 2018 yılında yazılan primin de yaklaşık yarısı 2019 yılına ait teminatlara ilişkindir. Bu nedenle, sigorta şirketleri tarafından ticari taksiler için kasko sigortasında 2019 yılında kazanılan prim (2019 yılı içinde geçerli olan teminatlara karşılık olarak alınan prim) hesabında 2018 ve 2019 yılında yazılan primler %50 oranında hesaplamaya katılmıştır.

2019 Yılı Türkiye Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyeti Hakkında Raporuna göre aracılara ödenen gerçek komisyon oranının yaklaşık %15 olduğu görülmüştür. Buna göre 2019 yılında kazanılan yaklaşık 23,6 Milyon TL prim üzerinden 3,54 Milyon TL komisyon ödendiği ve sigorta kooperatifine kalan net prim gelirinin 20 Milyon TL olduğu hesaplanmıştır.

Ticari taksiler için düzenlenen kasko sigorta poliçeleri nedeniyle sigorta şirketleri tarafından 2019 yılında yaklaşık 16,5 Milyon TL tazminat ödenmiştir. Buna karşılık, gerçekleşmiş ancak yıl sonu itibariyle henüz ödenmemiş olan hasarlar için ayrılan karşılık (Muallak Hasar Karşılığı) bir miktar düşmüştür. Sonuç olarak, yıl içinde yapılan hasar/tazminat ödemeleri ile yıl sonu (31/12/2019) itibariyle ayrılan muallak hasar karşılıklarından yıl başında mevcut muallak hasar karşılıklarının çıkartılması suretiyle ulaşılan gerçekleşen hasar tutarının 16,2 Milyon TL olduğu hesaplanmıştır.

Sigorta şirketleri tarafından ticari taksiler için düzenlenen kasko sigorta poliçeleri nedeniyle 2019 yılında elde edilen teknik kâr / zarar tutarı aşağıdaki tabloda hesaplanmıştır.

Tablo 4: Kasko Sigortası Teknik Kâr / Zarar Sonucu

	Kazanılan Prim (A)	Net Prim (B)	Gerçekleşen Hasar (C)	Teknik Kâr (D=(B-C))	Teknik Kâr Oranı (E=(D/A))
Toplam	23.583.500 TL	20.045.975 TL	16.210.000 TL	3.835.975 TL	%16,27

Buna göre ticari taksiler için düzenlenen kasko sigorta poliçeleri nedeniyle 2019 yılında sigorta kooperatifi yaklaşık 3,8 Milyon TL teknik kâr etmiştir. Diğer bir ifade ile kazanılan her 100 TL prim üzerinden 16,27 TL kâr sağlanmıştır.

4.1.4. Dönem Kâr / Zarar Hesabı Sonucu

Baz senaryoda ticari taksi sahipleri tarafından 2019 yılında yaptırılan trafik ve kasko sigortalarının sigorta kooperatifine yaptırılmış olması halinde trafik sigortasında 48.981.860 TL teknik zarar, buna karşılık kasko sigortasında 3.835.975 TL teknik kâr elde edilecek, sonuçta portföy 45.145.885 TL teknik zararla sonuçlanacaktır. Buna karşın, teknik sonuçların yanında dönem kâr ya da zarar hesabı sonucu, faaliyetin devamlılığının sağlanması açısından daha fazla önem arz etmektedir. Çünkü bir şirket teknik zarar etmekle birlikte mali gelirleri sayesinde dönemi kârla tamamlayabilir ve bu şekilde faaliyetini sürdürebilir.

Sigorta şirketlerinin dönem kâr / zarar tutarına ulaşmak için teknik kâr / zarar sonucu ile birlikte genel giderlerin, mali gelirlerin ve mali giderlerin dikkate alınması gerekmektedir.

Sigorta şirketleri, faaliyet göstermek istedikleri branşlar, iş planları ve hedefleri ile uyumlu organizasyon yapısına ve sigortacılık faaliyetini yürütebilecek teknik ve fiziki altyapıya sahip olmak zorundadırlar (Sigorta Şirketleri ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik, 2007). Bu durum, ruhsat verilmesinden önce sigortacılık otoritesi tarafından yerinde denetimle tespit edilmekte ve gerekli şartların mevcut olduğunun tespiti halinde şirketlere ruhsat verilmektedir. Anılan şartlar açısından şirketler arasında herhangi bir ayrım bulunmamaktadır. Dolayısıyla, sadece üyeleri ile sigorta sözleşmesi akdetmek üzere kurulacak bir sigorta kooperatifinin de belirtilen şartlara sahip olması gerekmektedir. Diğer yandan, anılan şartların sağlanması sigorta şirketlerinin diğer şirketlere göre daha fazla genel gidere katlanmasını gerektirmektedir.

Yeni kurulacak bir sigorta şirketi tarafından katlanılması gereken genel giderler iki şekilde tahmin edilebilmektedir. Şirketin iş planları ve hedeflerine göre benzer nitelik ve yapıda olan faal sigorta şirketlerinin verileri incelenerek bir tahmin yapılabilir. İkinci olarak ise yasal düzenlemeler gereği ve iş planlarına göre sahip olunması gereken organizasyon yapısı ile teknik ve fiziki altyapı ortaya konulur ve buna göre yapılacak yıllık giderler kalem kalen tahmin edilir. Örneğin, sigortacılık düzenlemelerine göre sigorta şirketlerinin en az 5 kişiden oluşan Yönetim Kuruluna, Yönetim Kurulu'nun doğal üyesi olan Genel Müdüre, en az biri teknikten sorumlu olmak üzere genel müdür yardımcısına, faaliyet gösterilecek branşlar, iş planları ve hedeflerle uyumlu olacak şekilde Teknik, Hasar, Acenteler, Muhasebe, İdari ve Sosyal İşler departmanlarına, iç denetçiye, yeterli bilgi işlem donanım ve yazılımına, internet hizmetine, yedekleme sistemine, hizmet binası ve tefrişatına, bakım, onarım, temizlik ve güvenlik hizmetlerine vs. sahip olması gerekmektedir. Dolayısıyla, her bir departman veya hizmet için tahminler yapılarak, sigorta kooperatifinin bir yıl içinde katlanmak zorunda kalacağı genel giderler hesaplanabilir. Ancak ticari taksi sahipleri tarafından kurulacak sigorta kooperatifinin katlanması gereken genel giderlerin tahmininde, benzer prim üretim yapısına sahip olan şirketlere ait veriler esas alınarak tahmin yapılması daha sağlıklı sonuç vereceğinden, ilk yöntem tercih edilmiştir.

Ticari taksi sahiplerinin kuracağı sigorta kooperatifi ağırlıklı olarak trafik ve kasko sigortasında faaliyet gösterecektir.

Baz senaryoda ticari taksi sahipleri tarafından 2019 yılında yaptırtılan sigortalar için yazılan prim tutarı trafik sigortasında 193.897.000 TL, kasko sigortasında ise 25.575.500 TL'dir (Türkiye Sigorta Birliği IV. Dönem Şirket Bazında Mali ve Teknik Tablolar, 2019).

Sigorta şirketleri, mevcut fonlarını ve sigortalılardan tahsil ettikleri primleri hasar ödeme zamanına kadar yatırıma yönlendirerek mali gelir elde etmektedirler. Buna karşılık, ticari taksi sahipleri tarafından kurulacak bir sigorta kooperatifi baz senaryoda yüksek oranda teknik zarar etmekte olduğundan, toplanan primlerden oluşan fonların yatırıma yönlendirilmesi suretiyle mali gelir elde edilme ihtimali neredeyse yoktur. Bu nedenle, baz senaryoda sigorta kooperatifinin mali gelir ve giderinin olmayacağı kabul edilmiş ve sadece genel giderlere ilişkin hesaplama yapılarak dönem kâr / zararı hesaplanmıştır.

Genel giderlere ilişkin tahminler ile tek kâr / zarar sonuçları birlikte dikkate alındığında, ticari taksi sahiplerinin tamamının ortak olacağı bir sigorta kooperatifinin kurulmuş ve 2019 yılında trafik ve kasko sigorta poliçelerinin bu şirkete yaptırılmış olması halinde sigorta kooperatifi 2019 yılını 61.291.873 TL dönem zararı ile kapatacaktır.

Tablo 5: Sigorta Kooperatifi İçin Dönem Kâr / Zarar Hesabı

Branş Adı	Teknik Kâr / Zarar (A)	Genel Giderler (B)	Mali Gelirler (C)	Mali Giderler (D)	Dönem Kâr / Zararı (E=A-B+C-D)
Trafik Sigortası	-48.981.860 TL	12.832.830 TL	0 TL	0 TL	-61.814.690 TL
Kasko Sigortası	3.835.975 TL	3.313.158 TL	0 TL	0 TL	522.817 TL
Toplam	-45.145.885 TL	16.145.988 TL	0 TL	0 TL	-61.291.873 TL

Yukarıda açıklanan verilere göre ticari taksi sahiplerinin trafik ve kasko sigortasındaki mevcut portföyleri, bir sigorta kooperatifinin faaliyetine devam edebilmesi için yeterli ölçek büyüklüğü ve kârlılık sağlayamamaktadır. Bu verilerin iki sonucu dikkat çekmektedir:

1. Ticari taksilerin trafik sigorta portföyü çok yüksek tutarda teknik zararla sonuçlanmaktadır. Bu nedenle, ağırlıklı olarak trafik sigortasında faaliyet göstermek üzere kurulacak bir sigorta kooperatifi, trafik sigortasının mevcut durumu devam ettiği sürece kârlı bir yapıya ulaşamayacaktır.

2. Ticari taksilerin kasko sigorta portföyü az da olsa kârlılık sağlayabilmektedir. Ancak, kasko sigortası yaptıranların sayısının az olması nedeniyle kasko sigortasında ortaya çıkan kâr tutarı, trafik sigortasında gerçekleşen zararı telafi etmekten uzaktır.

4.2. Kötümser Senaryo

4.2.1. Prim Üretimi, Hasar Tutarı ve Kârlılık

Kötümser senaryoda ticari taksi sahiplerinin %50'sinin kooperatife üye olduğu ve halen yaptırdıkları trafik ve kasko sigorta poliçelerini kooperatife düzenlettirdikleri kabul edilmiştir. 2019 yılı sonu itibariyle ticari taksi sahiplerine ait trafik sigorta poliçesi sayısı 78.127 ve kasko sigorta poliçesi sayısı 9.812 adet olduğundan, üyelikte geçerli %50 oranının poliçe yaptıranlar arasında da geçerli olacağı varsayımı ile sigorta kooperatifine 39.064 ticari taksinin trafik sigortasının ve 4.906 ticari taksinin de kasko sigortasının yaptırılacağı kabul edilmiştir. Senaryoda, ticari taksi sahiplerinin aynı prim düzeyi ile sigortalarını yaptıracakları varsayılmıştır.

4.2.2. Trafik Sigortası Prim Üretimi ve Teknik Sonuç

Kötümser senaryoda 2019 yılında kazanılan prim tutarı, baz senaryoya göre kazanılan prim tutarı üzerinden orantı (%50) kullanılarak hesaplanmıştır. Baz Senaryoda kazanılan prim üzerinden yapılacak aktarım ve ödemelerin tamamı Kötümser Senaryoda da geçerliliğini koruyacaktır.

Tablo 6: Trafik Sigortasında Kazanılan Prim Üzerinden Giderler ve Kesintiler/Aktarımlar

	2109 Yılı Kazanılan Prim (A)	Acente Komisyonu (B=(A*%10))	SGK'ya Devir (C=(A*%10))	Güvence Hesabı Payı (D=(A*%1))	Net Prim (E=(A-(B+C+D)))
Toplam	89.334.308 TL	8.933.431 TL	8.933.431 TL	893.343 TL	70.574.103 TL

Net prim üzerinden hasar ödemeleri ile hasara bağlı giderler ve genel giderlerin indirilmesi ile teknik kâr/zarar tutarı hesaplanmaktadır. Buna göre Kötümser Senaryoda ticari taksiler için tanzim edilecek poliçeler nedeniyle 2019 yılında gerçekleşen hasar tutarı aşağıdaki tabloda hesaplanmıştır.

Tablo 7: Trafik Sigortasında Gerçekleşen Hasar Tutarı

	Yıl İçinde Ödenen Tazminat (A)	**31/12/2019 Muallak Hasar Karşılığı (B)**	**31/12/2018 Muallak Hasar Karşılığı (C)**	**Gerçekleşen Hasar (D=(A+B-C))**
Toplam	77.114.000 TL	83.983.000 TL	66.033.000 TL	95.064.000 TL

Bu senaryoda sigorta kooperatifi, ticari taksiler için düzenlenen trafik sigorta poliçeleri nedeniyle 2019 yılında yaklaşık 49 Milyon TL teknik zarar etmektedir. Diğer bir ifade ile kazanılan her 100 TL net prim karşılığında 127,42 TL hasara katlanmak zorunda kalmıştır.

Tablo 8: Trafik Sigortası Teknik Kâr / Zarar Sonucu

	Kazanılan Prim (A)	**Net Prim (B)**	**Gerçekleşen Hasar (C)**	**Teknik Kâr (D=B-C)**	**Teknik Kâr Oranı (E=D/A)**
Toplam	89.334.308 TL	70.574.103 TL	95.064.000 TL	-24.490.930 TL	-%27,42

4.2.3. Kasko Sigortası Prim Üretimi ve Teknik Sonuç

Kötümser senaryoda 2019 yılı prim üretimi baz senaryo esas alınarak ve %50 oranı uygulanarak aşağıdaki tabloda hesaplanmıştır.

Tablo 9: Kasko Sigortasında Kazanılan Prim Tutarı, Yapılan Giderler ve Gerçekleşen Hasar Hesabı (TL)

	Kazanılan Prim		**Acente Komisyonu (C=(B*%15))**	**Net Prim**	**Gerçekleşen Hasar**	
	Baz Senaryo	**Kötümser Senaryo**		**(D= (B–C))**	**Baz Senaryo**	**Kötümser Senaryo**
	(A)	**(B=(A/2))**			**(E)**	**(F=(E/2))**
Toplam	23.583.500	11.791.690	1.768.754	10.022.937	16.210.000	8.105.000

Kötümser senaryoda sigorta kooperatifi 11,8 milyon TL kazanılan prime karşılık gerçekleşen hasar tutarı 8,1 milyon TL'dir.

Bu sonuçlara göre sigorta kooperatifine mevcut kasko sigorta poliçelerinin yarısının yaptırılması halinde, aşağıdaki tabloda gösterilmiş olduğu üzere 1,9 milyon TL teknik kâr elde edilecektir.

Tablo 10: Kasko Sigortası Teknik Kâr / Zarar Sonucu

	Kazanılan Prim (A)	Net Prim (B)	Gerçekleşen Hasar (C)	Teknik Kâr (D=(B-C))	Teknik Kâr Oranı (E=(D/A))
Toplam	11.791.690 TL	10.022.937 TL	8.105.000 TL	1.917.988 TL	%16,27

4.2.4. Kötümser Senaryo Dönem Kâr / Zarar Hesabı Sonucu

Kötümser senaryoda sigorta kooperatifi trafik sigortasında 24.490.930 TL teknik zarar, buna karşılık kasko sigortasında 1.917.988 TL teknik kâr elde etmektedir. Sonuçta portföy 22.572.942 TL teknik zararla sonuçlanmıştır. Diğer yandan, sigorta kooperatifinin dönem kâr / zarar tutarını hesaplayabilmek için genel giderler ile mali gelirlerin ve mali giderlerin de hesaba katılması gerekmektedir.

Baz senaryoda ticari taksi sahipleri tarafından 2019 yılında yaptırtılan sigortalar için yazılan prim tutarı trafik sigortasında 96.948.500 TL (baz senaryo 193.897.000 TL / 2), kasko sigortasında ise 12.787.500 TL (baz senaryo 25.575.500 TL / 2)'dir.

Sigorta kooperatifi Kötümser Senaryoda da neticede teknik zarar etmekte olduğundan, toplanan primlerden oluşan fonların yatırıma yönlendirilmesi, dolayısıyla mali gelir elde edilme ihtimali bulunmamaktadır. Bu nedenle, sigorta kooperatifinin mali gelir ve giderinin olmayacağı kabul edilmiş, sadece genel giderlere ilişkin hesaplama yapılarak dönem kâr veya zararı hesaplanmıştır.

Tablo 11: Sigorta Kooperatifi İçin Dönem Kâr / Zarar Hesabı (TL)

Branş Adı	Teknik Kâr / Zarar (A)	Genel Giderler (B)	Mali Gelirler (C)	Mali Giderler (D)	Dönem Kâr / Zararı (E=(A-B+C-D))
Trafik Sigortası	-24.490.930	9.751.310	0	0	-34.242.240
Kasko Sigortası	1.917.988	2.651.887	0	0	-733.899
Toplam	-22.572.942	12.403.197	0	0	-34.976.139

Ülkemizde faaliyet gösteren ticari taksi sahiplerinin %50'sinin katılacağı bir sigorta kooperatifi 2019 yılını 34.976.139 TL zararla kapatacaktır. Açıklanan verilere göre ticari taksi sahiplerinin %50'sinin trafik ve kasko sigortasındaki mevcut portföyleri de bir sigorta kooperatifinin faaliyetine devam edebilmesi için yeterli ölçek büyüklüğü ve kârlılık sağlayamamaktadır. Buna karşın, kötümser senaryodaki zarar tutarı baz senaryodaki zarar tutarından daha düşük gerçekleşmiştir. Bunun nedeni, ticari taksilerin trafik sigorta portföyünün yüksek tutarda teknik zararla sonuçlanması nedeniyle, trafik sigorta portföyü küçüldükçe zararın da azalmasıdır. Kötümser senaryodan elde edilen ikinci sonuç, baz senaryoda ticari taksilerin kasko sigorta portföyü az da olsa kârlılık sağlayabilmekte iken, kasko sigorta portföyünün küçülmesi nedeniyle kötümser senaryoda kasko sigortasındaki karlılığın da ortadan kalmış olmasıdır. Kötümser senaryoda kasko sigortasında elde edilen teknik kâr, anılan branşa ilişkin genel giderleri karşılayamamakta ve dönem faaliyeti zararla sonuçlanmaktadır.

4.3. İyimser Senaryo

4.3.1. Prim Üretimi, Hasar Tutarı ve Kârlılık

İyimser senaryoda ticari taksi sahiplerinin tamamı kooperatife üye olmakta ve tüm araç sahipleri kooperatife hem trafik hem de kasko sigortası yaptırmaktadırlar. Trafik sigortasının yaptırılması

zorunlu olduğundan ve Baz Senaryoda ticari taksi sahiplerinin tamamının trafik sigortası yaptırdığı kabul edildiğinden, Trafik Sigortası açısından Baz Senaryo ile İyimser Senaryo tamamen aynı teknik verilere ve sonuca sahiptir. Buna karşın, ticari taksi sahiplerinin tamamının kasko sigortası da yaptıracağı kabul edildiğinden, Baz Senaryodaki veriler kullanılarak, tüm ticari taksiler için kasko sigortası yaptırılması halinde ulaşılacak prim tutarı hesaplanacaktır.

4.3.2. Trafik Sigortası Prim Üretimi ve Teknik Sonuç

İyimser Senaryoya göre trafik sigortasında kazanılan prim, net prim, gerçekleşen hasar ve teknik kâr/zarar durumuna ilişkin sonuçlar aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Söz konusu veriler Baz Senaryo ile birebir aynıdır. Sigorta kooperatifi trafik sigortasında 48.981,860 TL teknik zarar etmiştir.

Tablo 12: Trafik Sigortası Prim, Hasar ve Teknik Kâr Durumu

	Kazanılan Prim (A)	**Net Prim (B)**	**Gerçekleşen Hasar (C)**	**Teknik Kâr (D=B-C)**	**Teknik Kâr Oranı (E=D/A)**
Toplam	178.666.000 TL	141.146.140 TL	190.128.000 TL	-48.981.860 TL	-%27,42

4.3.3. Kasko Sigortası Prim Üretimi ve Teknik Sonuç

İyimser senaryoda kasko sigortası prim üretimi için öncelikle 2018 ve 2019 yılında tanzim edilen ortalama kasko poliçe sayısı, akabinde ise Baz Senaryodaki Kazanılmış Prim tutarı ortalama poliçe sayısına bölünerek poliçe başına prim hesaplanmış, son olarak da poliçe başı prim tutarı ile toplam ticari taksi sayısı çarpılmıştır. Bu şekilde, ticari taksi sahiplerinin tamamının kasko sigortası yaptırmış olması halinde 2019 yılı için ulaşılacak Kazanılmış Prim Tutarı hesaplanmıştır.

Tablo 13: Kasko Sigortası Kazanılan Prim Hesabı ve Yapılan Giderler (TL)

	Baz Senaryo Kasko Sigortası Kazanılan Prim	**Kasko Sigorta Ortalama Poliçe Adedi**	**Poliçe Başı Prim Tutarı**	**Ticari Taksi Sayısı**	**İyimser Senaryo Kazanılmış Prim Tutarı**	**Acente Komisyonu (F=(E%15))**	**Net Prim**
	(A)	**(B)**	**(C=(A/B))**	**(D)**	**(E=(C*D))**		**(G=(E-F))**
Toplam	24.579.250	9.559	2.571	78.127	232.267.378	34.840.107	197.427.271

Senaryoya göre kazanılan yaklaşık 232,3 Milyon TL prim üzerinden 34,8 Milyon TL komisyon ödenecek ve sigorta kooperatifine kalan net prim geliri 197,4 Milyon TL olacaktır.

Diğer yandan, ticari taksilerin tamamı için kasko sigortası yaptırılması halinde gerçekleşecek hasar tutarı, Baz Senaryoda hesaplanan Gerçekleşmiş Hasar Tutarının Tablo 1'deki kasko sigortası sigortalılık oranına bölünmesi suretiyle hesaplanmıştır. Netice olarak, Baz Senaryoda hesaplanan Hasar Prim Oranına göre tüm araçlar için kasko sigortası yaptırılması halinde ortaya çıkacak teknik kâr tutarı hesaplanmıştır. Buna göre ticari taksilerin tamamı için kasko sigortası

yaptırılması halinde sigorta kooperatifi kasko sigortasında yaklaşık 43,6 milyon TL teknik kâr elde etmektedir.

Tablo 14: Kasko Sigortasında Teknik Kâr / Zarar Sonucu

	Baz Senaryo Gerçekleşen Hasar (A)	**Kasko Sigortalılık Oranı (B)**	**İyimser Senaryo Gerçekleşen Hasar (C=(A/B))**	**Teknik Kâr (Gerçekleşen Hasar-Kazanılan Prim) (D)**	**Hasar / Prim Oranı**
Toplam	16.210.000 TL	%12,24	132.486.523 TL	43.567.107 TL	%18,76

4.3.4. Dönem Kâr / Zarar Hesabı Sonucu

İyimser senaryoda ticari taksilerin tamamı için hem trafik hem de kasko sigortası yaptırılmış olması halinde sigorta kooperatifi trafik sigortasında 48.981.860 TL teknik zarar, buna karşılık kasko sigortasında ise 43.567.107 TL teknik kâr elde edecektir. Sonuç olarak sigorta kooperatifinin portföyü 5.414.753 TL teknik zararla sonuçlanmaktadır. Diğer yandan, sigorta kooperatifinin dönem kâr ya da zarar tutarını hesaplayabilmek için genel giderler ile mali gelirlerin ve mali giderlerin de hesaba katılması gerekmektedir.

Sigorta kooperatifi İyimser Senaryoda da toplamda teknik zarar etmekte olduğundan, toplanan primlerden oluşan fonların yatırıma yönlendirilmesi, dolayısıyla mali gelir elde edilme ihtimali çok düşüktür. Bu nedenle, sigorta kooperatifinin mali gelir ve giderinin olmayacağı kabul edilmiş, sadece genel giderlere ilişkin hesaplama yapılarak dönem kâr veya zararı hesaplanmıştır.

İyimser Senaryoya göre ticari taksi sahipleri tarafından yaptırılan trafik sigortaları için yazılan prim tutarı 193.897.000 TL, kasko sigortasında kazanılan prim tutarı ise 232.267.378 TL'dir.

Tablo 15: Sigorta Kooperatifi İçin Dönem Kâr / Zarar Hesabı

Branş Adı	**Teknik Kâr / Zarar (A)**	**Genel Giderler (B)**	**Mali Gelirler (C)**	**Mali Giderler (D)**	**Dönem Kâr / Zararı (E=(A-B+C-D))**
Trafik Sigortası	-48.981.860 TL	12.832.830 TL	0 TL	0 TL	-61.814.690 TL
Kasko Sigortası	43.567.107 TL	10.178.063 TL	0 TL	0 TL	33.389.044 TL
Toplam	-5.414.753 TL	23.010.893 TL	0 TL	0 TL	-28.425.646 TL

İyimser senaryo sonuçlarına göre ülkemizde faaliyet gösteren ticari taksi sahiplerinin tamamının katıldığı bir sigorta kooperatifi kurulsa ve ticari taksilerin tamamı için kooperatife hem trafik hem de kasko sigortası yaptırılsa bile 2019 yılı verilerine göre kooperatif 28.425.646 TL zarar etmektedir. Netice olarak, ticari taksi sahiplerinin trafik ve kasko sigortasındaki potansiyel toplam portföyleri bile bir sigorta kooperatifinin faaliyetine devam edebilmesi için yeterli ölçek büyüklüğü ve kârlılık sağlayamamaktadır. Esasen ticari taksilerin tamamı için kasko sigortası yaptırılmış olması halinde kasko sigorta portföyü kârlı sonuç vermektedir. Ancak, tüm araçlar için kasko sigortası yaptırılsa bile kasko sigorta portföyünden elde edilecek kâr trafik sigortasında gerçekleşen zararı telafi etmeye yetmemektedir.

5. SİGORTACILIK SEKTÖRÜNDE 2019 YILINDA BRANŞ BAZINDA TEKNİK KÂRLILIK

Sadece üyeleri ile sözleşme akdetmek üzere kurulan bir sigorta kooperatifine ilişkin TŞOF üyesi odalara kayıtlı ticari taksi sahipleri model olarak alınmış ve farklı senaryolar altında kooperatifin faaliyetini kârlı bir şekilde sürdürebilmesi için yeterli ölçek büyüklüğüne sahip olup olamayacağı analiz edilmiştir. Ancak, ticari taksi sahipleri tarafından yaptırılabilecek temel sigorta türleri trafik ve kasko sigortası olduğu için modelleme ve senaryo analizleri de trafik ve kasko sigorta sonuçlarından etkilenmiştir. Buna karşın, çalışmanın ilk bölümünde belirtildiği üzere farklı gruplar tarafından sigorta kooperatifi kurulması muhtemel olup her kooperatifte üyelerinin ortak özelliklerine ve sigorta ihtiyaçlarına göre yoğunlaşma farklı sigorta türünde de olabilecektir. Ülkemizde faaliyet gösteren hayat dışı sigorta şirketlerinin 18 hayat dışı branşa ait 2019 yılı teknik sonuçları Türkiye Sigorta Birliği IV. Dönem Şirket Bazında Mali ve Teknik Tablolarında yer almaktadır. Buna göre hayat dışı sigorta şirketleri tarafından toplam 57,9 milyar TL prim üretimi sağlanmış, buna karşın yıl içinde kazanılan 52,7 milyar TL prime karşılık 35,9 milyar TL hasar gerçekleşmiş ve toplam 5 milyar TL teknik kâr elde edilmiştir.

Sektörde Hava Araçları, Su Araçları, Kara Araçları Sorumluluk ve Genel Sorumluluk branşlarında teknik zarar edildiğinden, ağırlıklı olarak anılan branşlarda faaliyet göstermek üzere kurulacak sigorta kooperatifi de ticari taksi sahipleri modeli ile aynı sonucu verecektir. Bu nedenle, Türkiye Barolar Birliği üyesi barolara kayıtlı avukatların Mesleki Sorumluluk Sigortaları ile diğer sigorta ihtiyaçlarını, Türk Tabipler Birliği üyesi hekimlerin Hekim Mesleki Sorumluluk Sigortaları ile diğer sigorta ihtiyaçlarını karşılamak üzere sigorta kooperatif kurmaları halinde benzer sonuçla karşılaşma olasılıkları yüksektir. Buna karşın, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği üyelerinin iş yerleri için Yangın, Elektronik Cihaz, Makine Kırılması, Hırsızlık ve Deprem gibi sigortalar ile diğer sigorta ihtiyaçlarını, Türk Eczacılar Birliği üyesi eczacıların eczaneleri için yangın, hırsızlık ve diğer sigorta ihtiyaçlarının, TÜRMOB üyesi odalara kayıtlı yeminli mali müşavirler ile serbest muhasebeci mali müşavirlerin işyerleri için yangın ve hırsızlık ile mesleki sorumluluk ve diğer sigorta ihtiyaçlarını karşılamak için sigorta kooperatifi kurmaları halinde, faaliyet gösterecekleri branşlarda kârlılık sağlayabilmeleri muhtemeldir ve yeterli ölçek büyüklüğüne ulaşmaları halinde ilave dış kaynağa ihtiyaç duymadan faaliyetlerine devam edebileceklerdir.

Diğer yandan, 5684 sayılı Kanunu ve diğer düzenlemelerde, sigorta şirketleri için faaliyet göstermek istedikleri branşlar, iş planları ve hedefleri ile uyumlu organizasyon yapısı ve sigortacılık faaliyetini yürütebilecek teknik ve fiziki altyapıya zorunluluğunun bulunması, sigorta şirketlerinin diğer ticaret şirketlerine göre daha fazla genel gidere katlanmasını gerektirmektedir. Senaryo analiz sonuçlarına göre sigorta kooperatifi, en düşük prim üretimine sahip kötümser senaryo 12,4 milyon TL, iyimser senaryoda ise da 23 milyon TL genel gidere katlanmaktadırlar. Bu sonuç, kurulacak bir sigorta kooperatifinin portföy yapısı ve büyüklüğünün en az genel giderler tutarında bir teknik kâr sağlayabilmesini gerektirmedir ki bu durum kapalı sigorta kooperatifleri tarafından kolaylıkla ulaşılabilecek bir ölçek büyüklüğü olarak görülmemektedir. Bu nedenle, çeşitli meslek grupları tarafından kurulacak bir sigorta kooperatifinin yeterli ölçek büyüklüğüne ve kârlı bir yapıya ulaşabilmesi için grubun ortak özelliklerinin gerektirdiği sigortalar dışındaki alanlarda da üyelerin sigorta yaptırmalarına ihtiyacı bulunmaktadır. Örneğin, Türkiye İstatistik Kurulu tarafından yayımlanan verilere göre 31/12/2018 tarihi itibariyle ülkemizdeki hane sayısı 23.221.218 adettir (TÜİK, 2018).

Açıklanan veri, ülkemizde yaklaşık 23,2 milyon taşınmazın mesken vasıflı olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır. Buna karşın, TSB tarafından yayımlanan verilere göre ise 2019 yılında ülkemizde sivil rizikolar için toplam 6.064.889 adet Yangın Sigortasında teminat verilmiştir (TSB Alt Branş Teminat Adetleri, 2019). Bu verilerden, 2018 yılı sonu itibariyle mevcut konut amaçlı taşınmazların yaklaşık %26'nın yangın riskine karşı sigortalandığını ortaya koymaktadır. Buradan hareketle, 2019 yılı sonu itibariyle 78.127 adet ticari taksi sahibinden yaklaşık 20 bin adedinin ikamet ettiği taşınması yangın ve diğer risklere karşı sigortalattığı ortaya çıkmaktadır.

Yangın sigortasında sivil, ticari ve sınai riziko ayırımı yapılmaksızın külüm olarak %10,74 oranında teknik kârlılık mevcut olduğundan, ticari taksi sahiplerinin araçları için trafik ve kasko sigortası ile birlikte ikamet ettikleri taşınmazlar ve içindeki eşyaların yangın, hırsızlık gibi risklere karşı sigortalarını ya da diğer branşlardaki sigorta ihtiyaçlarını kooperatife yaptırmaları halinde gerekli ölçek büyüklüğü ve kârlılık sağlanabilecektir. Bu durum, diğer meslek gruplarında da geçerlidir.

6. SONUÇ

Sigortacılığın gelişmesi ve tabana yayılmasında sigorta kooperatiflerinin yaygınlaştırılması önemlidir. Ülkemizde de sadece üyeleri ile sigorta akdetmek üzere kurulacak sigorta kooperatiflerine bazı istisnalar tanınmakta ve daha düşük sermaye ile faaliyete başlama imkânı tanınmaktadır. Buna karşılık, sigortacılığın temelinde iyi niyet ve risk gerçekleştiğinde sigorta şirketinin yükümlülüğünü yerine getireceğine yönelik güveninin bulunması nedeniyle sigorta şirketlerinin finansal yapılarının yükümlülüklerini yerine getirebilecek güçte olması ve risk gerçekleştiğinde de yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekmektedir.

Kamu otoritesi tarafından sigortacılık sektöründe faaliyet gösterecek kişiler için belirlenen şartlar hem bu alanı özel bir faaliyet alanına dönüştürmekte hem de daha yüksek gidere katlanmayı zorunlu kılmaktadır. Teknik ve fiziki alt yapı ile organizasyon yapısına ilişkin belirlenen şartlar açısından şirketler arasında ayırım bulunmaması, sınırlı portföye ve kısıtlı kaynağa sahip sigorta kooperatifleri için daha fazla önem arz etmektedir.

Üyeleri ile sigorta sözleşmesi akdetmek üzere bir sigorta kooperatifi kurulmasında ilk başta çeşitli meslek örgütleri ve üyeleri akla gelmektedir. Ancak, ülke çapına yayılmış çok sayıda üyeleri bulunmasına rağmen, en fazla meslek üyesine sahip örgütlerin üyeleri tarafından kurulacak bir sigorta kooperatifi de yeterli ölçek büyüklüğüne ulaşamayabilecek ve faaliyeti zararla sonuçlanacağı için bir süre sonra yükümlülüklerini yerine getiremeyerek piyasadan çekilmek zorunda kalabilecektir.

Sigorta kooperatifi için gerekli ölçek büyüklüğünün analizinde model olarak seçilen ticari taksi sahipleri tarafından kurulacak bir sigorta kooperatifi de sadece taksilerin trafik ve kasko sigortası ile yeterli ölçek büyüklüğüne ulaşamamaktadır. Bu durum, diğer meslek gruplarının büyük bir kısmında da geçerliliğini korumaktadır. Bu nedenle, bir meslek grubu üyeleri ya da bir grup tarafından sigorta kooperatifi kurulmasına karar verilirken kooperatife üye olabilecek kişiler ve sayısı, mevcut sigorta portföylerinin büyüklüğü, ilave yaptırabilecekleri sigortalar, portföyün kârlılığı, kooperatifin organizasyon yapısı ile teknik ve fiziki altyapısının gerektirdiği giderler birlikte değerlendirilerek karar verilmesi önem taşımaktadır. Aksi takdirde kurulduktan itibaren zarar etmeye başlayacak ve mevcut kaynaklar ile faaliyete devam edilmesi bir süre sonra mümkün olmayacaktır. Bu kapsamda, sadece bir meslek grubu yerine birden fazla meslek grubunun sigorta kooperatifi kurması halinde ölçek büyüklüğü ve kârlılık hedefine ulaşılabilecektir. Ayrıca, üyesi olunan mesleklerin gerektirdiği sigorta türleri yanında, üyelerin diğer sigorta ihtiyaçlarının da sigorta kooperatifine yaptırılması halinde ölçek ve kârlılık sorunu daha kolay aşılabilecektir.

KAYNAKÇA

Demirci, S., (2018). Sigorta Kooperatifçiliği: Türkiye Uygulaması. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 9(1)*, 387-418.

Kaya, F. ve Kahya, M., (2017). *Sigorta ve Sigortacılık.* İstanbul: Beta Yayınları.

Özcan, H., (2018). Sigorta Hukuk Üzerine Tazminat Dosyalarının Bir Araştırma Ödemelerine Etkisi. Yerelden Globale Stratejik Araştırmalar IV, 16-22.

Şenel, S. A., (2006). Sigorta Şirketlerinde Mali Yeterlilik. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 297-315.

Taşdelen, E. ve Özüdoğru, H., (2017). Kooperatif Sigortacılığının Sigorta Sektöründeki Yeri. Third Sector Social Economic Review, 52(1), 102-112.

Yıldırım, İ., (2011). Solvency II (Yükümlülük Karşılama Yeterliliği) Düzenlemeleri ve Türk Sigortacılık Sektörüne Etkileri. *Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar Dergisi, 48(561),* 107-116.

İnternet Kaynakları

Sigorta Branşları İçin Öngörülen Minimum Sermaye Tutarlarına İlişkin Genelge. (2019). TSB, https://www.tsb.org.tr/images/Documents/Teknik/istatistik/tmp144f.pdf (Erişim Tarihi: 01.03.2020).

Sigorta Şirketleri ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik. (2007). https://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.11581&MevzuatIliski=0&sourceXml (Erişim Tarihi: 04.03.2020).

Sigorta Ve Reasürans ile Emeklilik Şirketlerinin Sermaye Yeterliliklerinin Ölçülmesine ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönetmelik. (2015). TSB, https://tsb.org.tr/default.aspx?pageID=654&yid=61 (Erişim Tarihi: 04.03.2020).

Tşof. (2020). http://www.tsof.org.tr/ (Erişim Tarihi: 05.03.2020).

Sigorta Bilgi Ve Gözetim Merkezi. (2020). https://kokpit.sbm.org.tr (Erişim Tarihi: 09.03.2020).

Sigortacılık Ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor Tablo 59. (2018). http://www.hmb.gov.tr/sigortacilik-ve-ozel-emeklilik-raporlari (Erişim Tarihi: 21.03.2020).

Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğ. (2007). TSB, https://www.tsb.org.tr/genelge-teblig-ve-sektor-duyurulari.aspx?pageID=550#485 (Erişim Tarihi: 23.03.2020).

Güvence Hesabı Yönetmeliği. (2007). https://www.guvencehesabi.org.tr/Mevzuat.aspx (Erişim tarihi: 25.03.2020).

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin Geçici 11. Madde. (2017). https://www.tsb.org.tr/default.aspx?pageID=654&yid=6 (Erişim Tarihi: 25.03.2020)

Karayolları Trafik Kanunu 98. Madde. (2011). https://www.tsb.org.tr/Document/Yonetmelikler/1.5.2918.pdf (Erişim Tarihi: 25.03.2020).

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin Geçici 12. Madde. (2017). https://www.tsb.org.tr/default.aspx?pageID=654&yid=6 (Erişim Tarihi: 27.03.2020).

Türkiye Sigorta Birliği Direkt Endirekt Primler Tablosu. (2019). http://www.tsb.org.tr/resmi-istatistikler.aspx?pageID=909 (Erişim Tarihi: 01.04.2020).

Türkiye Sigorta Birliği IV. Dönem Şirket Bazında Mali ve Teknik Tablolar. (2019). http://www.tsb.org.tr/gelir-tablosu.aspx?pageID=911 (Erişim Tarihi: 02.04.2020).

TSB Alt Branş Teminat Adetleri. (2019). http://www.tsb.org.tr/resmi-istatistikler.aspx?pageID=909 (Erişim Tarihi: 21.04.2020).

Tüik. (2018). https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/turkiyede-hanehalkinin-yuzde-65i-cekirdek-aile/1473095 (Erişim Tarihi: 21.04.2020).

Sigorta Branşları İçin Öngörülen Minimum Sermaye Tutarlarına İlişkin Genelge. (2020). TSB, https://www.tsb.org.tr/images/Documents/Hukuk/Genelge%202020-9.pdf (Erişim Tarihi: 28.10.2020).

Research Article

Sigorta Kooperatiflerinde Ölçek Ve Kârlılık Sorununa İlişkin Senaryo Analizi Ve Ticari Taksi Sahipleri Modeli

Scenario Analysis On The Scale And Profitability Issues In Insurance Cooperatives And Model Of Commercial Taxi Owners

Muharrem UMUT

Dr. Öğr. Üyesi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bankacılık ve Sigortacılık Yüksek Okulu

muharrem.umut@hbv.edu.tr

https://orcid.org/0000-0002-9213-1440

Extensive Summary

Insurance is an important pillar of the financial system and is one of the sectors in which trust and reputation stand out the most. In addition, insurance cooperatives play a major role in the development and spread of insurance in the world. In Turkey, insurance companies can be established as joint stock or cooperative companies according to the Insurance Law No. 5684. Cooperative insurance companies can be established in two ways, namely, closed cooperative (closed mutual), which is authorized to sign a policy with only its members, or open cooperative, which is authorized to sign insurance policies with non-members.

On the other hand, the conditions stipulated in the relevant regulations for real and legal persons to operate in the field of insurance in Turkey; It is possible to categorize it under four headings: 1. Conditions that the founders and managers should have, 2. The conditions regarding the capital and financial structure, 3. The conditions regarding the technical and physical infrastructure, and 4. The conditions regarding the organizational structure.

With the amendment to the Circular No. 2020/9 made by the Insurance and Private Pension Regulation and Supervision Agency (IPRSA) in 2020, the minimum capital amount must be 25,000,000 TL and they must have additional capital for each insurance branch they want to license.

According to the IPRSA's Circular No. 2020/9, only closed insurance cooperatives to be established to conclude insurance contracts with their members are exempted both in terms of initial paid-in capital and paid capital on a branch basis. For closed cooperatives, it is in principle sufficient to have at least 200 partners and each partner to have at least 100 TL paid capital, provided that other conditions are fulfilled according to the relevant law.

Although there is an exception regarding the paid-in capital at the establishment and license stage for closed insurance cooperatives, there is no discrimination between companies in terms of capital adequacy calculations made after the start of operations. Moreover, insurance companies must have an organizational structure compatible with the branches, business plans and goals they want to operate, and the technical and physical infrastructure that can carry out insurance activities. There is no discrimination between companies in terms of the conditions mentioned.

Therefore, an insurance cooperative to be established only to conclude an insurance contract with its members must also meet the specified conditions.

In the study, a model will be selected regarding the scale size required for a closed insurance cooperative to continue its activities uninterruptedly, in other words, the number of partners / insured and the size of the portfolio required to make a profit from its activities, and its technical analysis and evaluation has been made using the scenario analysis method.

Also in the study, the Insurance Information and Monitoring Center (IIMC) and Turkey Insurance Association (TIA) data is used, and insurance non-public data for commercial taxis were obtained by official request in writing from IIMC within the context of 7 regions of Turkey and total bases. Although the calculations were made separately, only total data were included in order to not have a large volume of the study.

Data on members issued by professional organizations together with IPRSA, TIA and IIMC of the insurance-related data is examined, the more information or data that can be reached taxi owners, registered in the chambers of commerce members of Turkish Drivers and Automobile Association (TDAA) is understood, and therefore Commercial Taxi Owners group is selected as a model.

In the model, if commercial taxi owners registered to TDAA member chambers establish an insurance cooperative to meet their Traffic and Motor Own Damage insurance and other insurance needs, whether the cooperative will have sufficient scale size to continue its activities profitably is evaluated under different scenarios and the results is examined.

In order for closed insurance cooperatives to reach a sufficient scale, the target segment / potential partners must be a large group. Therefore, if large groups in terms of their number and insurance potential establish insurance cooperatives, sufficient scale size will be provided.

In the analysis of whether the insurance cooperatives can reach the required scale size to continue their activities and whether they will be able to profit from their activities, commercial taxi owners operating under TDAA member chambers in our country were taken as a model. And an insurance cooperative was established by commercial taxi owners to meet their own insurance needs and was built in 2019. The scale size and profitability status of the cooperative are analyzed under the three different scenarios; base scenario, pessimistic scenario and optimistic scenarios, if the insurance policies that are / are likely to be issued are issued through the said insurance cooperative.

According to the data obtained from IIMC, the number of partners of the cooperative is 78.127 people as of the end of 2019. In 2019, 78.127 traffic insurances and 9.812 motor own damage insurance policies were made to the cooperative for commercial taxis

In the Base Scenario, all commercial taxi owners participated in the establishment of the cooperative, and the vehicle owners arranged their traffic and motor own damage insurances that they had made in 2019 through the cooperative under the same conditions. In this scenario, it has been revealed that if the traffic and motor own damage insurance policies were made by this company in 2019, the insurance cooperative would close the year 2019 with a period loss of 61.291.873 TL.

In the pessimistic scenario, 50% of the commercial taxi owners participated in the establishment of the cooperative, and the remaining part did not become members. As a result of the calculations made in this scenario, it is seen that the insurance cooperative will close the year 2019 with a loss of 34.976.139 TL

Finally, in the Optimistic Scenario, all commercial taxi owners participated in the establishment of the cooperative and all members had both traffic and motor own damage insurance for the cooperative. 78.127 traffic insurances and 78.127 motor own damage insurance were made to the cooperative. According to the results of the optimistic scenario, even if an insurance cooperative

is established in which all commercial taxi owners operating in our country participate and both traffic and motor own damage insurance is provided to the cooperative for all commercial taxis, the cooperative will lose 28,425,646 TL according to 2019 data.

As a result, understood that even the potential total portfolios of commercial taxi owners in traffic and motor own damage insurance cannot provide enough scale size and profitability for an insurance cooperative to continue its operations.

According to the scenario analysis results, the insurance cooperative incurs 12.4 million TL in the pessimistic scenario with the lowest premium production and 23 million TL in the optimistic scenario. This result is that the portfolio structure and size of an insurance cooperative to be established requires a technical profit of at least the amount of general expenses, which is not seen as a scale size, easily reached by closed insurance cooperatives. For that reason, in order for an insurance cooperative to be established by various professional groups to reach sufficient scale size and a profitable structure, members need to have insurance in areas other than insurances required by the common characteristics of the group.

An insurance cooperative to be established by commercial taxi owners selected as a model in the analysis of the scale size required for the insurance cooperative cannot reach a sufficient scale size only with the traffic and motor own damage insurance of taxis. This situation maintains its validity in most of the other professional groups. For that reason, while deciding to establish an insurance cooperative by members of a profession or a group, the number and number of individuals who can become members of the cooperative, the size of the existing insurance portfolios, the insurances they can make additional, the profitability of the portfolio, the organizational structure of the cooperative and the expenses required by the technical and physical infrastructure should be evaluated together, is important.