

9 Ağustos 2022

AKSİGORTA’NIN İKİNCİ ÇEYREK PRİM ÜRETİMİ GEÇEN YILIN İKİNCİ ÇEYREĞİNE GÖRE %113 BÜYÜME İLE 3.027m TL’YE ULAŞTI

2022 YILI İKİNCİ ÇEYREK ÖZET DEĞERLENDİRME

Aksigorta, 2021 2. çeyrekteki 1.422 milyon TL brüt yazılan prim ve 95 milyon TL net kara kıyasla 2022 ikinci çeyrekte 3.027 milyon TL brüt yazılan prim ve 192 milyon TL net zarar açıkladı. Bu rakamlar 2022 yılı ikinci çeyreğinde bir önceki yılın ikinci çeyreğine göre brüt yazılan primlerde %113 büyüme ve net karda %303 küçülmeyi göstermektedir.

- 2022 yılı ikinci çeyreğinde prim üretimi büyümesinde öne çıkan konular:
 - Motor-dışı ürünlerde %89’luk güçlü büyüme - mühendislik, nakliyat, işyeri ve sorumluluk branşları büyümede öne çıkan ürün grupları
 - Trafik sigortası fiyatlandırmasında yapay zeka ve makine öğrenmesi gibi yeni nesil teknolojiler kullanılmaktadır
 - Özellikle banka ve kurumsal kanalda motor dışı ürünlere odaklanılmıştır
 - Aksigorta pazar payı 30 Haziran 2022 itibarıyla bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla 0,7 puan azalışla %7,5 seviyesindedir

Prim Üretimi (m TL)	2021 Ç1	2022 Ç1	YoY	2021 Ç2	2022 Ç2	YoY	2021 YY	2022 YY	YoY
Trafik	488	625	28%	426	850	100%	914	1.475	61%
Kasko	369	508	37%	274	780	184%	644	1.287	100%
Motor-Dışı	582	1.129	94%	616	1.166	89%	1.197	2.295	92%
Sağlık	138	220	59%	106	231	118%	245	451	84%
Toplam	1.578	2.482	57%	1.422	3.027	113%	3.000	5.509	84%

- 2022 yılının ikinci çeyreğinde açıklanan, belli başlı regülasyon değişiklikleri:
 - 2022/22 sayılı Genelge ile muallak tazminat karşılığında kaynaklanan net nakit akışlarının iskonto edilmesinde kullanılan yasal iskonto faiz oranı 30 Haziran 2022’den itibaren %17 yerine %22 olacak şekilde revize edilmiştir
- İskonto oranındaki değişikliğin 2022 yılının ikinci çeyrek net karına etkisi 208 milyon TL olumlu olarak gerçekleşmiştir
- Muallak tazminat iskonto hesaplaması zorunlu üç branş yerine 2021’nin son çeyreğinde tüm branşlarda uygulanmaya başlanmıştır. Muhasebe politikası değişikliği olarak değerlendirilen bu kararın sonucunda mali tablolar geçmişe yönelik olarak yeniden düzenlenmiştir
- Covid-19 kaynaklı azalan mobilite 2021 yılında sona ermiştir, bu durum 2022 yılında da motor branşlarında hasar prim oranlarına olumsuz etki etmiştir
- Kasko hasar maliyetinde (yedek parça maliyeti ve işçilik gideri) TL’de yaşanan değer kaybı ve asgari ücret artışından kaynaklı etki sonucunda halihazırda fiyatlanmış portföyden kaynaklı teknik zarar gerçekleşmektedir
- Motor dışı ürünlerde büyük ve orta ölçekli hasarlarda artış gözlemlenmiştir
- Haziran ayında Ankara ve Batı Karadeniz’de meydana gelen sel felaketlerinin Aksigorta finansallarına vergi öncesi olumsuz etkisi 15 milyon TL’dir

- Haziran ayında asgari ücrete yapılan %30 artış, Aksigorta finansallarında yaklaşık 100 milyon TL seviyesinde ek rezerv ihtiyacı doğurmuş ve teknik karı olumsuz etkilemiştir
- PwC tarafından Haziran ayında yayınlanan ve 2022'nin ilk çeyreği itibarıyla hazırlanan riskli sigortalılar havuzu nihai hasar/prim oranı tahminine ilişkin özet aktüeryal değerlendirme raporunda Trafik havuzunun nihai hasar prim oranı tüm kaza yılları için yukarı yönlü revize edilmiştir
- Şirketin toplam sigortacılık teknik karı (UWR) 2022 yılı ikinci çeyreğinde 577 milyon TL düşüşle -498 milyon TL olarak gerçekleşmiştir
- Bileşik oran 2022 yılı ikinci çeyreğinde 2021 yılı ikinci çeyreğine kıyasla 55 puan yükselerek %156 olarak gerçekleşmiştir. Kombine rasyodaki yükseliş tamamen hasar prim oranından gelmektedir. Hasar prim oranı 2022 yılı ilk yarısında %136 seviyesine yükselmiştir
- Kur farkı ve finansal giderler dahil net mali gelir 2021 yılı ikinci çeyreğine kıyasla %139 artış göstermiştir ve 323 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Özet Finansallar (m TL)	(Yeniden Düzenlenmiş) 2021 Ç1	2022 Ç1	YoY	(Yeniden Düzenlenmiş) 2021 Ç2	2022 Ç2	YoY	(Yeniden Düzenlenmiş) 2021 YY1	2022 YY1	YoY
Prim Üretimi	1.578	2.482	57%	1.422	3.027	113%	3.000	5.509	84%
Sigortacılık Teknik Karı	22	-490	-2360%	79	-498	-733%	100	-988	-1085%
Giderler	-66	-101	52%	-68	-103	52%	-134	-204	52%
Mali Gelir	147	273	86%	135	323	139%	282	596	111%
Net Dönem Karı	92	-254	-377%	95	-192	-303%	186	-446	-339%
<i>Bileşik Oran</i>	<i>106%</i>	<i>164%</i>	<i>58pp</i>	<i>101%</i>	<i>156%</i>	<i>55pp</i>	<i>102%</i>	<i>160%</i>	<i>58pp</i>

- 2022 yılı ilk yarısında Aksigorta'nın yönettiği fon tutarı bir önceki yıl aynı döneme göre %23'lük bir artışla 4,5 milyar TL'ye ulaşmıştır. Başarılı fon yönetimi sayesinde yılın ikinci çeyreğinde mali getiri oranı (kur farkı ve faiz getirisi) %29 seviyesine yükselmiştir (2022 yılı ilk çeyreğinde %27 olarak gerçekleşmiştir)
- 2021'in son çeyreğinde yaşanan TL değer kaybı sonucunda, yabancı para politikası gözden geçirilerek kasko yedek parça hasar maliyetindeki döviz kuru etkisinden korunabilmek adına net bilanço döviz pozisyonunun artırılmasına karar verilmiştir. 2021 sonunda 68m USD olan net bilanço döviz pozisyonu, 2022 Haziran sonunda 86m USD seviyesinde gerçekleşmiştir.

1 MİLYAR TL SERMAYE ARTIŞI KARARININ ALTINDA YATAN SEBEPLER

- Hayat dışı sigorta sektörünün (sigorta sektörü) maliyet ve fiyat dinamikleri diğer sektörlerden farklı çalışmaktadır. Diğer sektörlerde önce maliyet oluşur, sonra fiyat belirlenir. Sigorta sektöründe ise önce fiyat belirlenir sonra maliyet gerçekleşir. Fiyat belirlenirken geçmiş hasar istatistikleri ve gelecek dönem tahminleri kullanılır. Dolayısıyla sigorta sektöründe gerçekleşen maliyet öngörülen maliyetten farklı olabilir. Bu sebeple sigorta sektöründe fiyat belirlenirken kullanılan gelecek dönem tahminleri çok önemlidir. Tahmin edilen maliyet unsurları hasar frekansı ve ortalama hasar maliyetidir. Sigorta portföyünün risk seçim kriterlerinde önemli bir değişiklik yapılmaz veya katastrof bir olay gerçekleşmezse yakın gelecekte hasar frekansının çok büyük değişim göstermesi beklenmez. Ancak ortalama hasar maliyeti için riskler daha fazladır ve maliyete etkisi daha yüksektir. Enflasyon, döviz kurundaki, işçilik maliyetindeki, asgari ücretteki, oto yedek parça fiyatlarındaki ve otomobil fiyatlarındaki artış, mevzuat ve hasar tiplerinin dağılımındaki değişiklikler vb. birçok unsur hasar maliyetleri üzerinde etkili olmaktadır. 2021 yılındaki göreceli istikrarlı ekonomik koşullarda Aksigorta 1,6 milyar TL trafik sigortası ve 1,2 milyar TL kasko olmak üzere, oto sigortalarında toplam 2,8 milyar TL prim üretmiştir. Oto sigortalarında 2,8 milyar TL tutarında prim yazılırken fiyatlamada kullanılan enflasyon öngörüsü ve asgari ücret artış öngörüsü %15-

%20 aralığındaydı. Oysa 2021 yılsonunda gerçekleşen yıllık enflasyon TÜFE’de %36, ÜFE’de %80 oldu. 2022 Temmuz sonu gerçekleşen yıllık enflasyon TÜFE’de %80, ÜFE’de %145’e yükseldi. Diğer taraftan, oto yedek parça fiyatlarındaki artış %90 seviyesinde gerçekleşti. Otomobil fiyatlarında %200’e varan artışlar yaşanırken asgari ücretteki artış son 12 aylık dönemde %95’e ulaştı. Basit bir örnekle oto sigortalarında gerçekleşen büyük zararın sebebini açıklayalım. Örneğin, 2021 Ağustos ayında piyasa değeri 200 bin TL olan bir otomobil için kasko sigortası yaptığımızı varsayalım. Kasko fiyatını belirlerken, gelecek 12 aylık dönemde enflasyon ve döviz kuru nedeniyle araç bedelinde %20 artış olacağını öngördük. Aracın piyasa değerinin 240 bin TL’ye çıkacağını öngörerek, %2 sigorta prim bedel oranı ile kasko poliçesinin primini 4.800 TL olarak belirledik ve kasko poliçesini düzenledik. Kasko poliçesinin sona ereceği 2022 Ağustos ayına kadar aracın piyasa değeri %200’lük artışla 600 bin TL’ye çıkmış oldu. Bu artış piyasa gerçeklerini yansıtmaktadır. Aracın tam zayi olması durumunda sigortalıya 200 bin TL veya 240 bin TL ödeme yapılmamaktadır. Tam zayi durumunda sigortalıya aracın piyasa değeri yani 600 bin TL ödeme yapılmaktadır. Benzer durum trafik sigortası için de geçerlidir. Bu örneği, yedek parça maliyetleri, değer kaybı hasarları ve bedeni hasarlar için çoğaltabiliriz.

Daha önce belirttiğimiz gibi 2021 yılında oto sigortalarında 2,8 milyar TL tutarında prim yazılırken fiyatlamada kullanılan enflasyon ve asgari ücret artış öngörüsü %15-%20 aralığındaydı. Ancak 2021 Ekim ayından itibaren enflasyon gerçekleştirmeleri sürekli yükseldi ve nihayet Temmuz ayı sonunda TÜFE %80’e ve ÜFE %145’e yükseldi. 2,8 milyar TL yazılan primden gerçekleşmesini beklediğimiz hasar 2,1 milyar TL seviyesindeydi. Hasar enflasyonunun kabaca %100 seviyesinde olduğunu kabul edersek, öngördüğümüzden 1,4 milyar TL daha fazla hasar gerçekleştiğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Üstelik, kasko hasarlarının ortalama ömrü 7-8 ay iken trafik sigortası hasarlarının ortalama ömrü 30 ay civarındadır. Trafik sigortası hasarlarının sonuçlanması bazı durumlarda 10 yıla kadar sürmektedir. Söz konusu 1,4 milyar TL fazladan gerçekleşen hasar maliyetinin içinde kasko hasarları daha fazla artış riski barındırmazken trafik sigortası hasarlarının enflasyon, asgari ücret ve mevzuat değişiklikleri gibi risklerle artma olasılığı devam etmektedir. Bu sebeple 1,4 milyar TL fazla hasar maliyetinin gelecekte daha da artma riski bulunmaktadır. Asgari ücret artışının trafik sigortası hasar maliyeti üzerinde nasıl bir etkisi var, şimdi de bunu açıklayalım. Trafik sigortasında üç tür hasar oluşur: maddi hasarlar, değer kaybı hasarları ve bedeni hasarlar. Trafik sigortasındaki maddi hasarlar ile kaskodaki hasarlar aynı karakterdedir. Hasarın gerçekliği, boyutu ve maliyeti kısa sürede tespit edilir; onarımı ve ödemesi de kısa sürede sonuçlanır. Değer kaybı hasarları da maddi hasarlar gibi hızlı akan bir süreçtir ve taraflar arasında itilaf yaratmayacak kuralları vardır.

- Trafik sigortasındaki bedeni hasarlar ise hem çok boyutludur hem de taraflar arasında itilafa neden olacak dinamikleri bulunduğundan bu hasarların sonuçlanması uzun sürebilmektedir. Trafik sigortası hasarlarının zamanaşımı süresi 15 yıla kadar uzayabilmektedir. Bir trafik kazasında kusurlu sürücünün trafik sigortası, kusurlu olmayan araçtaki sürücü ve yolcuların beden ve zihin bütünlüğünde oluşacak hasarları karşılar. Ölüm ve maluliyet durumları en sık rastlanan bedeni hasarlardır. Örneğin, kusurlu sürücünün trafik sigortasının ABC şirketinden ve kusurlu olmayan sürücünün kazada yaşamını yitirmiş olduğunu varsayalım. ABC şirketi yaşamını kaybeden sürücünün bakmakla yükümlü olduğu şahıslara “destekten yoksun kalma tazminatı” ödemekle yükümlüdür. Halk arasında bu tazminat kan parası olarak da bilinir. Destekten yoksun kalma tazminatı kabaca şu şekilde hesaplanır: “Sürücü kazada yaşamını yitirmemiş olsaydı kaç yıl daha yaşardı ve bu kalan ömründe ne kadar gelir elde ederdi?” Varsayalım ki sürücü kazada yaşamını yitirdiğinde 40 yaşındaydı ve mortalite (ölüm istatistikleri) tablosuna göre bu sürücü kazada yaşamını yitirmeseydi 70 yaşına kadar

yaşayabilecekti. Bu durumda sürücünün kalan ömrü 30 yıldır. Ömrünün kalan 30 yılında sürücünün ne kadar gelir elde edeceğini hesaplamak için sürücünün resmi gelirin e başvurulur. Hesaplanan toplam gelir iskonto edilerek net bugünkü değeri hesaplanır ve tazminat olarak ödenir. Türkiye sigorta sektöründeki bedeni hasar dosyalarının istatistiğine göre resmi geliri asgari ücret veya asgari ücretin altında olanlar, toplamın %85'ini oluşturmaktadır. Bedeni hasar hesaplamalarında resmi ücreti, asgari ücret altında olan şahısların (ev hanımı, öğrenci vb.) geliri asgari ücret seviyesinde dikkate alınır. 2022 yılı ilk çeyrek mali tablolarına göre sigorta sektörünün 43,4 milyar TL'lik hasar karşılığı bulunmaktadır. Bunun 27,8 milyar TL'lik kısmı sadece trafik sigortası hasarlarının karşılığıdır. Trafik sigortasında hasar karşılıklarının %20 kısmını maddi hasarlar oluştururken %80'lik kısmını bedeni hasarlar oluşturur. Bedeni hasarların da %85 lik kısmı asgari ücret artışına tamamen duyarlıdır.

- Hayat dışı sigorta şirketlerinin iki gelir kaynağı vardır: sigortacılık geliri ve mali gelir. Aksigorta'nın geçmiş rakamlarına baktığımızda, bir gelir kalemi azalırken diğer gelir kaleminin arttığını, toplam gelirin gerilemediğini, prim büyümesine paralel arttığını görüyoruz. 2021 yılında yazdığımız 2,8 milyar TL oto sigortası portföyünden 1,4 milyar TL fazla maliyeti kompanse edecek gelir kalemi, normal koşullarda mali gelirdir. Ancak son 10 aylık dönemde enflasyon sürekli yükselirken piyasa faizlerinde bir değişiklik olmamıştır. Temmuz ayı itibariyle nominal piyasa faizini %20 olarak dikkate alırsak, negatif reel faizin -%60 olduğunu söyleyebiliriz. Diğer gelişmekte olan ekonomiler gibi ülkemizde de -%2 / +%2 bandında bir reel faiz ortamı olsa idi, Aksigorta olarak yıllık 2,7milyar TL daha fazla mali gelir elde edebilirdik. Bu durumda da oto sigortalarındaki yüksek zararı (-1,4 milyar TL) mali gelirdeki artış (2,7 milyar TL) ile karşılayabilirdik.
- Mevcut ekonomik koşullarda hayat dışı sigorta sektörü ikiz çukur olarak adlandırabileceğimiz, düşük sigortacılık karı ve düşük mali geliri aynı anda tecrübe etmektedir. Bunun neticesinde, şirketimizin bilançosunda:
 - (1) büyük oranda prim ve hasar karşılıklarından oluşan yükümlülüklerimiz %44 oranında büyürken
 - (2) prim büyümesinin ve piyasa faizlerinin etkisi ile varlıklarımız %32 oranında büyümekte
 - (3) yükümlülüklerimiz varlıklarımızdan fazla büyüdüğü için hem bilanço zararı oluşmakta hem de özkaynaklarımız küçülmektedir.
- Sigorta sektörünün kendine özel bir "sermaye yeterliliği mevzuatı" bulunmaktadır. Bu mevzuat kuralları ile hesaplanan sermaye yeterlilik sonucunun %100'ün altında kalması durumunda mevcut sermayenin yetersiz kaldığı değerlendirilmektedir. Şirketimizin 2021 yıl sonu sermaye yeterlilik sonucu %82 ile asgari seviye olan %100'ün altında sonuçlanmıştır. Sermaye yeterlilik sonucumuzu geliştirmeye yönelik organik nitelikteki (bilanço risklerini azaltmak, transfer etmek veya ortadan kaldırmak gibi) aksiyon planlarımızı SEDDK (Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu) ile paylaştık. SEDDK, 2021 yılsonu sermaye yeterliliğindeki açığımızı ve 2022 yılının ilk çeyreğindeki bilanço zararımızı dikkate alarak; bedelli sermaye artışına yönlendirdi.
- Özetle,
 - (1) enflasyonun ve asgari ücret artışının öngörülenden yüksek gerçekleşmesi nedeniyle oluşan sigortacılık zararını,
 - (2) piyasadaki negatif reel faiz nedeniyle kapatamadığımız için oluşan bilanço zararının,
 - (3) şirketin devamlılığını etkilememesi için ve
 - (4) sermaye yeterlilik sonucumuzu iyileştirebilmek

için sermaye artırım ihtiyaı oldu.

Bu sebeple Yönetim Kurulumuz şirketin ödenmiş sermayesini 1 milyar TL artırma kararı aldı.

Beklenti ve Hedefler

Prim üretiminde aşağıdaki yöntemler sayesinde artış beklenmektedir:

- Acente sayısındaki artış - 2022 yılındaki acente toplam prim üretimimizin %29'u son 3 yılda portföyümüze eklediğimiz 1.027 yeni acenteden sağlanmıştır
- 2022 yılı ilk yarısında toplam acente sayımız 3.600'ü aşmıştır
- Banka kanalında penetrasyon artışı sağlanmıştır
- Kurumsal iş fırsatları yakından takip edilmektedir
- Vodafone ile poliçe satışı için işbirliği yapılmıştır
- Fiat ile araç satışıyla birlikte paket poliçe satışı için iş birliği yapılmıştır
- Mercedes-Benz ile Ekim 2021'de marka özelinde kasko anlaşması yapılmıştır

Kombine rasyoyu %100'ün altında tutabilmek için aşağıdaki yöntemler kullanılmaktadır:

- Gelişmiş risk yönetimi politikası ve kârlı sigorta portföyü
- Fiyatlandırma ve sigortalamada kullanılan veri analitiğı yetkinlikleri
- Robotik süreç otomasyonu kullanımı (2022 Ocak-2022 Temmuz döneminde 3,4 milyon işleme ve 150+ çalışan sayısına karşılık gelen 144 süreç) ile operasyonel verimlilik & tasarruf
- Müşterilerin hasar deneyimlerinde uygulanan yeni teknolojiler
- Motor ürünlerinin fiyatlanması kullanılan yapay zeka ve makina öğrenmesi teknolojileri