

Tarih: Temmuz 2016

Millî Reasürans T.A. .
ad.na sahibi

H. Hulki YALÇIN

nceleme Kurulu
BA KAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

Y. Kemal ÇUHACI
ÜYE

Özlem C VAN
ÜYE

Kaan ACUN
ÜYE

Muhittin KARAMAN
ÜYE

Güne KARAKOYUNLU

Sorumlu Yaz, leri Müdürü
Burcu AYTEN

Bas.n Yay.n Koordinatörü
Yasemin TAHMAZ

Dizgi
Yasemin TAHMAZ

Kapak Dizayn,
Umut S LE

Bask,
CEYMA MATBAASI
Matbaac,lar Sitesi
Yüzy,l Mah. 4. Cad. No. 123
Ba c,lar - stanbul

Yönetim Yeri:
Merkez
Maçka Cad. 35
34367 i li / stanbul

Tel : 0-212-231 47 30 / 3 hat
E-mail : reasuror@millire.com.tr
Internet : <http://www.millire.com.tr>

Yay,n Türü: Yerel süreli yay,n

3 ayda bir yay,nlan,r.

**Dergide yer alan yaz,lar,n
içeri inden yaz, sahipleri
sorumludur**

Ç NDEK LER

E de er Parçada Belgeli Tedarik Dönemi	4
Lloyd's ehir Risk Endeksi	14
irket Yönetiminde Çe itlilik ve Kat,l,mı	21
Politik Riskler: Hacmi Büyümektedir	25
Ayr,lanlar	30

Reasürör Gözüyle

Son dönemde Türk Sigorta Sektörünü en çok meşgul eden konulardan biri haline gelen Trafik Sigortası, teminat kategorileri arasında maddi teminat-mala verilen zararlar kapsamında yer alan diğer parça kullanımı, amaca uygun tatbik edildiğinde üçüncü şahısların korunması, sigorta şirketlerine de etkin bir maliyet kontrolü sağlanmaktadır. Diğer yandan, hasarlı motorlu araçta takılan parçanın gerçekten de bir olup olmadığı, tespiti ve ispatı, sorunu teşkil edebilmekte, trafik sigortasına ilişkin hasar sürecinde kullanılan parçaların niteliklerinin objektif esaslar dahilinde genel kabul gören bir standarda sahip olmaması, yanısıra, diğer, orijinal, logosuz orijinal vasfındaki parçaların hangi sertifikasyonlar, standardizasyonlar, kalite, denetim ve gözetim şartlarına tabi olması, gerektiğinin esas olarak olmaması, hak sahiplerinin ve ilgililerin ikâyetlerine neden olabilmektedir. Dergimizin bu sayısında, T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Sigortacı Genel Müdürlüğü Hazine Uzmanı Sayın Mehmet Ateş ve T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Sigortacı Genel Müdürlüğü Hazine Uzmanı Yardımcısı Sayın Yasin Laçınbala ile diğer Parçada Belgeli Tedarik Dönemi başlatılan, çalınmalarında 2015 yılında yürürlüğe giren Trafik Sigortası Genel Şartları ve 13.01.2015 tarihli ve 2015/2 sayılı Motorlu Araç Sigortaları, diğer Parça Belgeleme Esaslarına ilişkin Genelgeç kapsamında diğer parça kullanımı esasları, yasal çerçevesi ile bu yasal düzenlemeler paralelinde olacaktır diğer parça tedarik sistemine ilişkin detaylı bilgiler vermektedir.

Ekonomik güç dengesinin Kuzey Amerika ve Batı Avrupa gibi gelişmiş piyasalardan, Asya, Latin Amerika ve Afrika gibi gelişmekte olan piyasalara kaymakta olduğu günümüzde, küreselleşmenin artması ve ülkeler arasında ilişkilerin her zamankinden daha yoğun hale geldiği artı herkesin malumudur. Kentlerin nüfusunun neredeyse dünyada tüm zamanlar için en üst seviyesinde olması, yanısıra, kentlerdeki ekonomik varlıkların giderek yoğunlaşması, sonucunda, ülke ekonomileri hem ulusal, hem küresel ölçekte, doğal ve insan kaynaklı afetlere hiç olmadığı kadar duyarlı hale gelmektedir. Sayın Esen Temiz Lloyd's Ehir Risk Endeksi başlatılan, çalınmalarında Lloyd's tarafından 2015 yılında yayımlanan, insan kaynaklı ve doğal olmak üzere farklı 31 afet türünün, Riske Maruz Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYH) üzerindeki potansiyel etkisini ölçümlendiren 2015-2025 Ehir Risk Endeksi hakkında özet bilgiler vermekte ve ülkemizin bulunduğu coğrafya nedeniyle kendisi için en büyük risk unsuru olan turan deprem hasarlarından etkilenme potansiyelini, belli başlı şehirler üzerinden de irdelendirmektedir.

Yabancı Başından Seçmeler Bölümünde ise, Sigorta Sektöründe yıllardan beri bir sorun olarak algılanan Öneri Yönetiminde Çeşitlilik ve Katılım konusunu ele alan bir makalenin çevirisi ile dünyamızın içinde bulunduğu siyasi karmaşaya hali nedeniyle Politik Risk Sigortasına duyulan ihtiyaç, vurgulayan bir makalenin çevirisi yer almaktadır.

E de er Parçada Belgeli Tedarik Dönemi

Giri

Kamu yarar, aç,s,ndan gerekli görülen hal-lerde Kanun veya 5684 say,1, Sigortac,1,k Kanununun 13üncü maddesi gere-i Bakanlar Kurulu Karar, ile zorunlu sigorta ihdas edilebil-mesi imkan dahilindedir. Zo-runlu sigortalar, ilgili Kanun veya Bakanlar Kurulu Karar,-na istinaden riske maruz kalan-lar,n yapt,rmakla mükellef ol-du u, ilgili bran ta ruhsat sa-hibi sigorta irketlerinin de söz konusu teminat, sunmak zo-runda olduklar, sigortalar olup bu aç,dan sözleşme serbestisi ilkesinin bir istisnas,d,r.

Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Si-gortas, (Trafik Sigortas,), mo-torlu bir arac,n karayollar,nda ya da karayolu say,lan alanlar-da i letilmesi s,ras,nda, bir kimsenin ya da bir eyin zarara u ramas,na neden olunmas, durumunda, zarar sorumlusu araç i letenin üçüncü ki ilere kar , olan yükümlülü ünü Ha-zine Müste arl, ,n,n ba l, ol-du u Ba bakan Yard,mc,1, , Makam,nca belirlenen limitler

çerçevesinde kar ,lamay, amaçlayan ve 2918 say,1, Ka-rayollar, Trafik Kanununa müsteniden araç i letenlerince yapt,r,1mas, zorunlu olan bir sorumluluk ve zarar sigortas,-d,r.

Motorlu araç i letenleri tra-fik sigortas,n, yapt,rmak zo-runda olduklar, gibi, ülkemiz-de kara araçlar, sorumluluk bran ,nda ruhsat sahibi sigorta irketlerinin de trafik sigortas, kapsam,nda ilgililere teminat sunma zorunluluklar, söz ko-nusudur. Mevcut durumda tra-fik sigortas, kapsam,nda Mad-di, Sa l,k Gideri, Sakatlanma-Ölüm olmak üzere üç ayr, te-minat kategorisi bulunmakta-d,r. Maddi Teminat kapsam,n-da üçüncü ah,slar,n mallar,na gelen zararlar; Sa l,k Gideri, Sakatlanma-Ölüm Teminatla-r,nda ise üçüncü ki ilerin be-densel zararlar,n,n izale edil-mesi amaçlanm, t,r.

Sigorta hukuku uyar,nca za-rar sigortalar,nda sigorta irke-tinin sorumlulu u sigorta söz-le mesi kapsam,nda hasara u -rayan sigorta konusunun, ha-sarlanmadan önceki haline ge-tirilmesinden ibarettir. Bu çer-çevede motorlu araç sigortala-

r,nda sigorta irketinin yüküm-lülü ü hak sahibine ait araçta meydana gelen hasara ba l, olarak hak sahibinin malvarl,- ,ndaki azalman,n giderilmesi suretiyle hasar öncesi eski du-rumun iadesinin sa lanmas,-d,r. Sigorta irketi söz konusu eski duruma iade i lemini ge-rek hasar, arac,n bihakk,n ta-mir ettirilmesini sa layarak gerekse zarar,n giderilmesinin kar ,1, , nakdi ödemeyi hak sahibine yaparak gerçekle ti-rebilir ve her iki yöntem de si-gorta sözleşme çerçevesinde hasar tedvir sürecinin bir par-ças,d,r.

Karayollar, Motorlu Araç-lar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortas, Sigortas,nda e de er parça kullan,m,, trafik sigorta-s,n,n teminat kategorileri ara-s,nda maddi teminat-mala ve-rilen zararlar kapsam,ndad,r. İlgili mevzuat çerçevesinde si-gorta irketleri taraf,ndan e -de er parça tedarik edilmesine izin verilmesindeki en yal,n amaç da zarar gören motorlu arac,n de er dü üklü ü veya de er art, ,na maruz b,rak,l-madan sigortac,1,k ilkeleri çer-çevesinde kaza öncesi duru-muna getirilerek zarar,n izale

edilmesidir. Bu durum sigortacı, l, kta zenginlikle me yasa , ilkesi ve trafik sigortası, sözleşmesinin kurulması, amaçları, nda sözleşmenin taraf, olmayan üçüncü şahıslar, n hak ve menfaatlerinin korunması, aç, s, n dan önemlidir. Diğer bir ifadeyle trafik sigortası, nda kamu otoritesi taraf, ndan hasarlı, motorlu araç, n onar, lması, mümkün olmayan parçalar, n, n de i iminde asgari bir standart getirilmiştir.

E de er parçanın, amaca uygun kullan, ld, , nda üçüncü şahıslar, korumak yan, nda sigorta şirketlerine de etkin bir maliyet kontrolü sağ, lad, , müahede edilmektedir. Ancak hasarlı, motorlu araçta tak, lan parçanın, gerçekten e de er olup olmad, , n, n tespiti ve ispat, sorun teşkil etmekte Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, hasar tedvir sürecinde kullan, lan parça niteliklerinin objektif esaslar dahilinde genel kabul gören bir standarda sahip olmamas, ; e de er, orijinal, logosuz orijinal vasa, ndaki parçalar, n hangi sertifikasyonlar, standardizasyonlar, kalite, denetim ve gözetim artları, na tabi olması, gerektiğinin esasla ba lanm, olmamas, hak sahiplerinin ve ilgililerin ikâyetlerine neden olabilmektedir.

Bu çal, mada, 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Yeni Genel artları, ve 13.01.2015 tarihli ve 2015/2

say, l, Motorlu Araç Sigortaları, nda E de er Parça Belgeleme Esasları, na li kin Genelgedikkate alınarak, e de er parçakullan, m esasları, n, n yasal çerçevesi ile bu yasal düzenlemeler paralelinde olacaktır. e de er parçatedarik sistemine de inilecektir.

1. İlgili Mevzuat ve Kar, lar, lan Sorunlar

2918 say, l, Karayollar, Trafik Kanununun 85. maddesinin 1. fıkrası, ; *“Bir motorlu araç, n i letilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir eyin zararına yahut ramasına sebep olursa, motorlu araç, n bir tebbüsün unvan, veya i letme adı, alt, nda veya bu tebbüs taraf, ndan kesilen biletle i letilmesi halinde, motorlu araç, n i leteni ve ba l, oldu u tebbüsün sahibi, do an zarardan mütekeren ve müteselsilen sorumlu olurlar.*” hükmünü amir olup mezkur Kanunun 91. maddesinde i letenlerin, bu Kanunun 85. maddesinin birinci fıkrası, na göre olan sorumlulukları, n, n kar, lanması, n, sağ, lamak üzere Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, (trafik sigortası,) yapt, rımları, n, n zorunlu oldu u esasla ba lanm, t, r.

5684 say, l, Sigortacı, l, k Kanununun 11. maddesinin birinci fıkrası, nda, *“Sigorta sözleşmelerinin ana muhtevası, , Müste arlıkça onaylanan ve sigorta şirketlerince ayrı, e-*

kilde uygulanacak olan genel artılara uygun olarak düzenlenir. Ancak, sigorta sözleşmelerinde i in özelliğine uygun olarak özel artılar tesis edilebilir. Bu hususlar, sigorta sözleşmesi üzerinde ve özel artılar ba l, , alt, nda herhangi bir yan, lg, ya neden olmayacak şekilde aç, k olarak belirtilir.” ö esas, hükme ba lanm, t, r.

4059 say, l, Hazine Müste arları, , n, n Teşkilat ve Görevleri Hakk, nda Kanunun 2/e maddesinde, sigortacı, l, kla ilgili konularda mevzuat, haz, rlamak, uygulamak ve ilgililer taraf, ndan uygulanması, n, izlemek ile sigortalı, lar, n korunması, için tedbirler almak, bu tedbirleri bizzat uygulamak veya ilgili kurullarda uygulanması, n, izlemek Hazine Müste arları, , n, n ana hizmet birimlerinden olan Sigortacı, l, k Genel Müdürlüğünün görevleri aras, nda say, lm, olup, tevdi edilen söz konusu görevler çerçevesinde Trafik Sigortası, Genel artları, ihdas edilmekte ve Resmi Gazetede yay, mlanmaktadır.

12.8.2003 tarih ve 25197 say, l, Resmi Gazetede yay, mlanan ve 15.08.2003 tarihinde yürürlüğe giren mülga Trafik Sigortası, Genel artları, n, n *“Tazminat ve Giderlerin Ödenmesi”* ba l, kl, B.2. maddesinin 4. fıkrası, nda; *“Hasar halinde, hasar gören parça, onar, m, mümkün de ilse veya e de eri parça ile de i tirilme imkan, yok ise yenisi ile de i tirilir. Bu durumda*

ta ,tta bir k,ymet art, , meydana gelse dahi bu fark tazminat miktar,ndan indirilmez.ö esaslar, hükme ba lanm, olup, mezkur hüküm ile öncelikle hasar, arac,n tamir edilmesi, bunun mümkün olmad, , veya e de er parça ile de i tirilmesi imkan, olmamas, durumunda yenisi ile (orijinal parça ile) de i tirilmesi öngörölmü tür.

Rekabet Kurumu taraf,ndan istihsal edilen 2005/4 say,1, öMotorlu Ta ,tlar Sektöründeki Dikey Anlamalar ve Uyumlu Eylemlere li kin Grup Muafiyeti Tebli önin 3üncü maddesinde orijinal parça ve e de er parça s,ras,y-la;

ör) Orijinal yedek parça, bir motorlu arac,n üretiminde veya montaj,nda kullan,lan parçalarla ayn, kalitede olan ve söz konusu motorlu arac,n üretiminde veya montaj,nda kullan,lan parçalar,n veya yedek parçalar,n üretiminde sa lay,c, taraf,ndan getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlar,na göre üretilmi yedek parçalar anlam,na gelmektedir. Arac,n parçalar, ile ayn, üretim band,nda üretilen yedek parçalar da bu kapsamdad,r. Bu parçalar,n, söz konusu arac,n montaj,nda kullan,lan parçalarla ayn, kalitede olduunun ve araç üreticisinin spesifikasyonlar,na ve üretim standartlar,na göre üretildi inin parça üreticisi taraf,ndan belgelendirilmesi

halinde, aksi kan,tlanana kadar, orijinal yedek parça oldu u varsay,l,r.

s) E de er kalitede yedek parça; bir motorlu arac,n montaj,nda kullan,lan parçalarla e de er kalitede oldu u varsa mevzuat gere i aranan mecburi standartlara uygunlu unun üreticisi taraf,ndan belgelendirilmesi gereken parçalard,r.ö

olarak tan,m lanm, , konuya ili kin olarak Hazine Müste ar, , taraf,ndan 27.10.2010 tarihli ve 2010/38 say,1, öKarayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortas, ve Kara Ta ,tlar, Kasko Sigortas, Kapsam,nda Parça Tedarikine li kin Sektör Duyurusuö istihsal edilmi olup orijinal parça ve e de er parça kriterlerinin, Rekabet Kurumu taraf,ndan istihsal edilen 2005/4 say,1, öMotorlu Ta ,tlar Sektöründeki Dikey Anlamalar ve Uyumlu Eylemlere li kin Grup Muafiyeti Tebli önde yer alan yukar,daki tan,m lamalar çerçevesinde belirlenmesi esasa ba lanm, t,r.

Hal böyle iken, Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortas, hasar tedvir sürecinde kullan,lan parça niteliklerinin objektif esaslar dahilinde genel kabul gören bir standarda sahip olmamas,; e de er, orijinal, logosuz orijinal parçalar,n hangi sertifikasyonlar, standartizasyonlar, kalite, denetim ve gözetim artlar,na tabi ol-

mas, gerekti inin mevzuat,m,zda esasa ba lanmam, olmas, tüketici ikayetlerine neden olmu , özellikle Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortas, Genel artlar,n,n B.2 maddesinin 4üncü f,kras,na ayk,r, olarak hasar, araçlara ç,kma parça tabir edilen ya da yerli veya ithal kalitesiz parçalar,n tak,l,p araç de erinin dü ürölerek hak sahiplerinin ma dur edildi i yönündeki ikayetlerin a ,rl,kta oldu u tespit edilmi tir. Zira uygulamada orijinal parça ve e de er parça d, ,nda farklı parça çe itlerinin de üretildi i, pazarland, , ve kullan,ld, , bir gerçektir.

Motorlu Kara Araçlar, Sigortalar,nda sigorta irketinin yükümlülü ü hak sahibine ait araçta meydana gelen hasara ba l, olarak hak sahibinin mal varl, ,ndaki azalman,n giderilmesi suretiyle hasar öncesi eski durumun iadesinin sa lanmas,d,r. Bu itibarla e de er parça uygulamas,nda sigorta sektöründe uygulama birli inin sa lanamam, olmas, bu alanda bir düzenleme yap,lmas,n, zorunlu k,lm, t,r. Ancak, parça tan,m lar, ve kriterlerinin tespitinin an,lan Rekabet Kurumu Tebli i çal, malar,nda da tart, ,ld, , ancak bir neticeye var,lamad, ,, Tebli in kayna ,n, Avrupa Birli i mevzuat,ndan ald, , ve ölkemiz ko ullar,na göre revize edilmesi gerekti i, sanayi sektörünün de konu hakk,nda bir çözümler aray, , içerisinde oldu u

mü ahede edilmiştir. Bu itibarla e de er parça konusunun sadece sigortacı, k sektörü açs,ndan de il ülkemizin di er ilgili sektörleri açs,ndan da sorun tekil etti i de erlendirilmektedir.

2. Çözüm Süreci

2.1. Parça Tespit Kriter Komisyonunun Hıdas,

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Yönetmeliğinin 03.12.2011 tarihli ve 28131 sayılı, Resmi Gazetede yayımlanan Sigorta Bilgi Merkezi Yönetmeliğinin Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile değişik 184üncü maddesinin 24üncü fıkrasında; *ÖMüste arlık, k-ça belirlenecek usul ve esaslara göre, Merkez bünyesinde Müste arlık, Birlik, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği i Sigorta Ekspertleri Ara Komitesi, Türkiye Madeni Eya Sanatkarlar, Federasyonu, Türkiye çapında en fazla üyeye sahip tüketici derneğinin temsilcilerinden oluşan ve trafik sigortaları, hasar ödemelerinde esas alınacak e de er, orijinal, orijinale e de er mamül ve benzeri parça kriterleri ile tamirhane referans listesinin tespitine ilişkin olarak çalıs-malar yapacak bir komisyon kurulur. Komisyonun üye sayısı, yediyi geçemez.öesas, hükme bağlanmıştır, t.r.*

Parça Kriter Tespit Komisyonunun çalıs-maları, devam

ettiği dönemde, 27.10.2010 tarihli ve 2010/38 sayılı, *ÖKara-yollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, ve Kara Taşıtlar, Kasko Sigortası, Kapsamında Parça Tedarikine İlişkin Sektör Duyurusu*nda¹, 18.02.2014 tarihli ve 2014/5 sayılı, sektör duyurusu ile değişiklik yapılmış olup, 27.10.2010 tarihli ve 2010/38 sayılı, Sektör Duyurusuna son paragraftan önce gelmek üzere; *ÖParça tedarikinin irketler tarafından yapılmaması, durumunda, tedarik edilen ve onarımda kullanılan her bir parçanın niteliğinin (E de er, Orijinal, Orijinale E de er, Logosuz Orijinal) tevsik edici güncel sertifika ve belgeler eksper raporuna ayrıca eklenir. Bu ekinde sertifika ve belge bulunmaması, durumunda eksperin parçanın niteliğinin ilişkin kanaati eksper raporunda mutlaka yer alması.ö fkrası, derç edilmiştir. 2014/5 noğlu sektör duyurusu ile prensip olarak belgeli tedarik sistemi kabul edilmiştir ancak uygulanması sigorta sektöründe yaygınlaşmaması, dikkate alınarak 5684 sayılı Kanun ve ilgili mevzuat uyarınca taraflar ve bağımsız faaliyetlerde bulunan sigorta eksperlerinin parçanın niteliği hakkındaki kanaatlerinin eksper raporuna eklenmesi öngörülmüştür.*

¹ Bu sektör Duyurusunda, parça tedarik uygulamasının Rekabet Kurumunun söz konusu Tebliğinde yer alan tanımlamalara uygun biçimde yürütülmesi gerektiği ifade edilmektedir.

Bu itibarla sigortalı ve hak sahiplerinin araçlarına takılan parçaların niteliği konusunda kararlı olan tereddütlerin giderilmesini teminen bağımsız ve tarafların sigorta eksperinin parçanın niteliğinin ilişkin kanaatine itibar edilmesi öngörülmüştür.

2.2. 2015/2 Sayılı Genelge

Komisyon çalıs-maları, neticesinde sigorta sektöründe belgeli e de er parça kullanılmaması, kurallarıyla Hazine Müste arlığı tarafından istihsal edilen 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren 13.01.2015 tarihli ve 2015/2 sayılı, Motorlu Araç Sigortaları Esaslarındaki Genelgede; *ÖE de er (muadil) parça, bir motorlu araç montajında kullanılan esas-orijinal parçaların de itirilmesi amacıyla üretilen, ilgili yasal mevzuat (yönetmelik, standart, teknik düzenleme) çerçevesinde belirlenen deney, muayene metotları, göre orijinal parçayla (kütle, boyut, malzeme ve iletkenlik vb.) karşılaştırılarak tespit edilen kriterlere uygunluğu, akredite bir kuruluş tarafından belgelendirilmi parçad, r.ö esas, öngörülmüştür olup, sigorta irketlerinin motorlu araç sigortaları, kapsamında tedarik ettikleri e de er parçanın bu niteliği taşımamasından hak sahibine karşı sorumlu oldukları, hükme bağlanmıştır, t.r. Diğer taraftan,*

hak sahiplerinin bizzat kendilerinin ya da yetki verdikleri tamirhanelerin tedarik ettikleri yedek parçalar Genelgenin kapsam, d, ,ndad,r. Zira sigorta irketlerinin müdahil olmad,klar, bir i lemden sorumlu tutulmalar, dü ünülemez.

Genelge ile motorlu araç sigortalar,na ili kin mevzuatta e de er parça kullan,lmamas,na izin verilen durumlarda, sigorta irketlerinin tedarik ettikleri parçalar,n, Genelge çerçevesinde gerekli artlara sahip olan belgelendirme kurulu lar, taraf,ndan belgelendirilmi olmas,, bu çerçevede belgeli tedarik sürecinde rol alacak belgelendirme kurulu lar,n,nda Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK)ndan veya IAF (International Accreditation Forum) çat,s, alt,nda ilgili standartlarda kar ,l,kl, tan,ma anla mas, imzalanm, olan akreditasyon kurulu lar,ndan ISO/IEC 17065 standard,na uygun olarak akredite edilmi olmaları, gerekmektedir.

Di er taraftan, Genelge kapsam,nda, yurt içinde belgelendirme i lemleri Genelgenin Geçici Maddesine müsteniden 01.06.2015-01.01.2016 tarihleri aras,nda Türk Standartlar, Enstitüsü (TSE) veya ana görevi e de er parça belgelendirmek olan kurulu lar taraf,ndan; 01.01.2016-01.01.2018 tarihleri aras,nda ise münhas,ran TSE taraf,ndan icra edilecektir. Yurt d, ,ndan ithal edilen parçalar,n Genelge kapsam,nda kullan,labilmesi için,

IAF çat,s, alt,nda ilgili standartlarda kar ,l,kl, tan,ma anla mas, imzalanm, olan akreditasyon kurulu lar,ndan ISO/IEC 17065 standard,na uygun olarak akredite edilmi olan belgelendirme kurumları, taraf,ndan belgelendirilmeleri gerekmektedir. Yurt d, ,ndan ithal edilen parçalardan Genelge kapsam,nda yurt d, ,nda belgelendirilmemi olanlar,n Genelge kapsam,nda belgelendirilmi say,lmaları,, belgelendirme tarihine göre TSE ya da ana görevi e de er parça belgelendirmek olan kurulu lar taraf,ndan belgelendirilmelerine ba - l,d,r.

Sigorta irketleri Genelge esaslar,na göre e de er parçalar, belgelendirilmi ve Genelge uyar,nca e de er parça takibi için gerekli altyap,y, kurumu kurulu lardan hizmet sat,n almak zorundadırlar. Ayrıca, belgelendirilmi e de er parçalar,n üzerine e de erlik belge bilgisi ile takibe esas say,y, bilgisini içerecek etiketler ilave edilecek ve söz konusu takibe esas numara ekspertiz raporuna eksper taraf,ndan i - lenecektir. Bu sistem a a ,da daha ayr,nt,l, olarak ifade edilecektir.

Sigorta irketlerinin tedarik sistemlerini Genelgeye uygun duruma getirmeleri ve Genelgeye uygun olarak belgelendirilmi parçalar, tedarik etmeleri sonras,nda, belgelendirilmi parçanın e de er olmad, ,n, ispat yükü iddia eden kar , tarafla geçmektedir. Bu çerçevede,

de, sigorta irketinin Genelgeye uygun olarak e de er parçayı, tedarik etmesi sonras,nda, sigorta irketi ile menfaat sahibi aras,nda e de er parçanın vasf, konusunda bir anlaşma olmadık oldu u zaman, ihtilaf,n Sigorta Tahkim Komisyonu ya da yetkili mahkemeler nezdinde çözüme kavuşturulması, gerekmektedir.

unu da önemle vurgulamak gerekir ki, e de er parçadan söz edilebilmesi için ortada öncelikle orijinal bir parçanın varlığı, gerekmektedir, zira bir yedek parça kendi başına ,ms,z olarak e de er parça olarak vas,flandı,r,lanamaz, orijinal bir parçaya göre e de er parça olarak vas,flandı,r,lanabilir. Bu itibarla ilgili mevzuat kapsamında üreticisi taraf,ndan azami orijinal yedek parça satılma süresi Genelgede dikkate alınm, , 10 ya ,ndan büyük motorlu araçlar için orijinal parçalar, piyasada üretilmiyorsa, Genelge kapsam,nda belgelendirilmemi tir.

2.3. Trafik Sigortas,nda Yeni Dönem

14.05.2015 tarihli ve 29355 say,l, Resmi Gazetede yay,mlanan ve 01.06.2015 tarihinde yürürlü e giren Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortas, Genelartları,n,n B.2.-2.1. maddesinde; *öHasar halinde, hasar gören parça, onar,m, mümkün de ilse veya e de er parça veya ömrünü tamamlam,*

görevlendirilen sigorta eksperisi, hasar kapsam,nda haz,rlayaca, ön ekspertiz raporu ile birlikte irketin hasar yönetim sistemi üzerinden e de er parça tedarik talebinde bulunacaktır.

E de er parçalar,n tedarikçisi firmalar ise söz konusu tedarik i lemini ancak, öncesinde TÜRKAK veya muadili kurulu lar taraf,ndan akredite edilmi belgeleme kurumlar, taraf,ndan parça testleri yap,lm, e de er parçalardan oluşan belgelenmi parça havuzundan geçrele tirebilirler.

Bu itibarla, sigorta irketleri araç onar,m sürecinde e de er parça kullanacaklar, zaman, sadece e de er parçalar, belgelenirilm ve e de er parça takibi için gerekli altyap,y, kurmu kurulu lardan hizmet sat,n alacaklard,r. Ayr,ca, ilgili e de er parça üzerine e de erlik belge bilgisi ile takibe esas say, bilgisini içerecek etiketler (barkodlar) ilave edilecek olup, sigorta eksperleri de bu barkodda yer alan takibe esas numaray, ekspertiz raporuna ekleyeceklerdir. Ekspertiz atanmayan dosyalarda ise, motorlu araç onar,m,nda kullan,lan e de er parçalara ait etikette yer alan takibe esas numara hasar dosyas,nda yer alacaktır.

Bu ba l, alt,nda son olarak u hususu vurgulamak gerekebilir; ilgili Genelgenin 1öncü maddesi gere i, motorlu araç sigortalar,na ilikin mevzuatta e de er parça kullan,lm,na izin verilen durumlarda belge-

lenmi e de er parça kullan,lm, zorunlu hale getirilm tir. Bir ba ka ifadeyle, e de er parça kullan,m sistemi zorunlu trafik sigortas, kapsam,ndaki hasarlarda oldu u gibi Kara Araçlar, Kasko Sigortas, (Kasko) kapsam,nda da kullan,lacaktır. öyle ki, Kasko Sigortas, Genel artlar,n,n 3.3.2.1. maddesinde; *öHasar tazmininin ne ekilde yap,laca , poliçede aç,kça belirtilir. Onar,m yap,lacak olmas, halinde poliçede, onar,m,n irketçe belirlenecek servislerde veya sigortal, taraf,ndan belirlenecek servislerden hangisinde yap,laca , hususu aç,kça yer al,r. Ayr,ca hasar,n tazmininde orijinal parça veya e de er gibi parça seçeneklerinden hangisinin kullan,laca , belirtilir. Bu yönde bir belirleme olmazsa sigortal,n,n tercih etti i tazmin yöntemi, servis ve parça esas al,n,r.ö esas, öngöröldü ünden 2015/2 say,1, Genelge dikkate al,narak Kasko sigortas, kapsam,nda geçrele tirilecek e de er parça kullan,mlar, da söz konusu Genelgede belirtilen usul ve esaslara tabidir.*

3.2. Sistem Kalite Belgesi mi? Ürün Kalite Belgesi mi?

Tip Onay, seri üretim yap,lan ürünlerde üretilen tüm ürünlerin ayn, kalite ve standarda sahip olabilmesi için gerekli sistemi kurmay, amaçlayan ve her bir ürüne de il, her

bir lot (hammadde girdisine göre lotun içerdi i say, de i ir) içerisinden rassal olarak seçilen ürünlere uygulanan testleri içeren bir süreçtir. Tip Onayda ürünü izleme üretici kay,tlar, üzerinden mümkün olabilmekte, tip onay, belge kurulu lar, taraf,ndan üretici firmaya verilmektedir. Tip Onayda üretim süreci akredite edilmekte, bu sayede do ru sistemin do ru ürünü üretmesi sa lanmaktadır.

Ürün Belgelendirmede ise üretici taraf,ndan üretilen nihai ürün belge kurulu lar, taraf,ndan test edilerek belgelenirilmekte, belge kurulu lar, nca üretim sürecine ilikin bir belgeleme yap,lmamaktadır. Ürün Belgelendirmede sistemin maliyeti ürüne uygulanacak test say,s, ile do ru orant,lıdır. Mevcut öngörülen sistem her ne kadar ürün denetimini ön plana alsada, ürünün üretildi i üretim band,n,n da denetlenmesinin önemli oldu u, bu itibarla ISO/TS 16949 standard,-n,n sistem denetimi aç,s,ndan gerekli oldu u de erlendirilmektedir.

Özetle, yeni sistem yöntem olarak, e de er parçalar,n belgelenmesi kapsam,nda, belgeleme faaliyetinde bulunacak belge kurumlar,n,n tabi olaca, esaslar, hükme ba lam, , tek tek her bir parçan,n kriter tespitini esas almam, t,r. Bir ba ka ifadeyle, Genelge, tatbiki ve takibi zor olacak parça baz,nda bir akreditasyon çal,mas, yerine bu e de er

parçalar, üreten firmalar, n yetkinli ini ve yeterlili ini tespit eden bir yöntemi benimsemektedir.

Sonuç ve De erlendirme

Motorlu Kara Araç sigortalar, nda sigorta irketinin yükümlülü ü hak sahibine ait araçta meydana gelen hasaraba l, olarak hak sahibinin mal varl, ndaki azalman, n giderilmesi suretiyle hasar öncesi eski durumun iadesinin sa lanmas, d, r. Sigorta irketi söz konusu eski duruma iade i lemini gerek hasarlar, arac, n lay, k, yla tamir ettirilmesini sa layarak gerekse zarar, n giderilmesinin kar, l, , nakdi ödemeyi hak sahibine yaparak gerçeğe tirebilir.

Bu haliyle motorlu araç sigortalar, n, n sigortacı, lara tahmil etti i yükümlülü ün yerine getirilmesinde üçüncü ki inin arac, nda kaza öncesinde mevcut parçan, n e de erinin kullan, lmas, esast, r. Zira motorlu araç hareket halinde olan bir nesne olup araç parçalar, n, n y, pranmas, do al oldu u gibi bu araçlar, n parçalar, n, n de iminde e it de erde parçalar, n kullan, lmas, sigortan, n zenginle me arac, olmamas, n, n, tazmin de erini kar, lamas, n, n zorunlu bir neticesidir.

Karayollar, Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortas, hasar ödemelerinde genel uygulama, onar, m, mümkün olmayan hasarlar, parçan, n e de er parça ile de itirilmesi eklindedir. Bura-

da esas olan tamirat sonucunda araçlarda herhangi bir de er dü üklü ü veya de er art, , n, n olu mamas, d, r. Ancak e de er parça uygulamas, nda mutazarr, r ikayetlerinin yonulu u ve sigorta sektöründe uygulama birli inin sa lanamam, olmas, bu alandaki mevzuatta düzenlemeler yap, lmas, n, ve denetimin s, k, la t, r, lmas, n, zorunlu k, lm, t, r. Bu itibarla 03.12.2011 tarihli ve 28131 say, l, Resmi Gazetede yay, mlanan Sigorta Bilgi Merkezi Yönetmeli inde De i iklik Yap, lmas, na Dair Yönetmelik ile konu hakk, ndaki sorunlar, n izalesini teminlen çal, malar yapacak bir komisyonun kurulmas, esasa ba lanm, olup an, lan komisyonun çal, malar, neticesinde 13.01.2015 tarihli ve 2015/2 say, l, Motorlu Araç Sigortalar, nda E de er Parça Belgeleme Esaslar, na li kin Genelge 01.06.2015 tarihinde uygulamaya girmi tir.

Söz konusu Genelge özel sigortacı, l, k kapsam, ndaki motorlu araç sigortalar, yla s, n, r, l, olup genele amil bir mahiyeti bulunmamaktad, r. Bu kapsamda özet olarak Genelge ile motorlu araç sigortalar, çerçevesinde sigorta irketlerinin tedarik ettikleri yedek parçalar, n belgeli olmas, , takip edilebilir olmas, ve belgelemeyi yapacak kurulu lar, n Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) dan veya IAF (International Accreditation Forum) çat, s, alt, nda ilgili standartlar-

da kar, l, kl, tan, ma anla mas, imzalanm, olan akreditasyon kurulu lar, ndan ISO/IEC 17065 standard, na uygun olarak akredite edilmi olmalar, gerekti i hükme ba lanm, t, r. Bu sayede i süreçleri ilgili akreditasyon kurumunun devaml, gözetiminde olan belge irketlerinin güvenilirliklerinin sa lam temele oturtulmas, amaçlanm, t, r.

Genelgenin sorunlar, n çözüümü aç, s, ndan bir ba lang, ç oldu u ve uygulaman, n yak, ndan takip edilerek lüzumu halinde Genelgede revizyonlar yap, labilece i dü ünülmektedir. Bu cümleden olarak ilerleyen zamanlarda motorlu araç sigortalar, nda hasar ödemelerinde yo unlu a sahip parçalar dikkate al, narak, belge kurumlar, n, n belgeleme esnas, nda uygulayacaklar, test ve deneylerin hassaten belirtilerek Genelgenin revize edilebilece i dü ünülmektedir.

Mevcut öngörülen sistem her ne kadar ürün denetimini ön plana alsada, ürünün üretildi i üretim band, n, n da denetlenmesinin önemli oldu u, bu itibarla ISO/TS 16949 standard, n, n sistem denetimi aç, s, ndan gerekli oldu u de erlendirilmektedir.

Gerek Avrupa gerek ABD örne inde, sigorta sektöründe kullan, lan yedek parçalar, n belgeleme süreci, sigorta irketlerinin olu turduklar, ara t, rma merkezleri taraf, ndan y, llar, n birikim ve tecrübesiyle güvene dayal, bir sistemle

gelişim göstermiştir. Otomotiv sektörü ile sigorta sektörünün menfaatlerinin genel olarak ortak oldu unu söylemek mümkün değildir. Dolayısıyla, dünya uygulamalarına bakıldığında sigorta pratiğinde parça kriterlerinin, bu amaca yönelik kurulmuş sektör kurumları tarafından saptandığı görülmektedir. Bu itibarla, ülkemizde de bu amaçla tesis edilecek kuruluşlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu şekilde birçok çakar grubunun yer aldığı, satış sonrası yedek parça piyasasında rekabetin ve kalitenin artması ile öchecks and balances mekanizmasının oluşması sağlanabilecektir.

Öncelikle ilgili yedek parçanın uluslararası standard olması durumunda, ilgili parçanın uluslararası standardına uygunluğu kapsamında akredite edilmesi uygun olacaktır. Diğer taraftan, can ve mal güvenliği için ilgilendiren, hasar ödemelerinde yoğunlaşarak sigortacı, ilgili sektörüne özel bir ürün gamı çerçevesinde bir standart ya da TSEK (kalite kriteri) belgesi hazırlanabilir; ancak bunun için uygulanacak test/deneylerin ve test/deney referanslarının bilinmesi gerekmektedir. Test/deney sonuçları, ilgili kurumlarca ticari sınırlar kapsamında değerlendirildiğinde paylaşılmamaktadır. Bu itibarla Genelge ile getirilen düzenlemeler de dahil bu gibi durumlarda laboratuvar ortamında tersine mühendislik

metoduyla test ve deneylerin yapılabilmesi imkan dahilindedir. Ayrıca, ülkemizde standart hazırlamada yetkili otoritelerin ilgili paydaşlarla müzakere edilerek yedek parça bazında değerlendirilme için gerekli asgari testleri belirlemelerinin ve ilan etmelerinin uygulanacağı düşünülmektedir.

Her ne kadar Genelge ile sorumluluk sigorta şirketlerine tahmil edilmiş olsa da, sorumluluğun yedek parça üreticileri veya yedek parça ithal edenlere teklif edilmediğinde sistemin çözüm getirmeyebileceği, özellikle ibraz edilen belgelerin gerçek ve güncel olduğunun denetim ve kontrolünün sürekli olarak yapılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Uygulamada sigorta şirketlerinin tedarikçilerinden süpermarket usulü hizmet almaları, tedarikçileriyle yaptıkları anlaşmalarla belirli sayılarda belirli parçaların sürekli olarak stoklarda hazır bekletilmesinin sağlanması, sistemin sınırları açıldığında önemlidir.

Yedek Parça Tedarik Sürecinde, sorunun önemli kaynaklarından biri, otomotiv sektörünün modelinin kurgusudur. Otomotiv sektörü yeni araç satılmadan ziyade satış sonrası, parça tedariki ve bakım hizmetlerinden büyük kârlar sağlanmaktadır. Sigortacı, ilgili sektörü açıldığında durum değerlendirildiğinde tedarik zincirinin takibi ve sertifikasyonu büyük önem taşımaktadır. Tedarik sürecinin tüm amaçları,

merkezi bir veri tabanı üzerinden takibini sağlayacak sistemin kurulması, tedarik sürecindeki tüm aktörlerin (tedarikçiler; yedek parça üreten, satan ve dağıtıcılar; servisler) akredite olanlardan seçilmesi büyük önem taşımaktadır. Ancak bu durumun maliyetleri artıracak etkisi olacaktır, bu nedenle maliyet analizinin mutlaka yapılması gerekmektedir.

2005/4 sayılı, *Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlerle İlgili Grup Muafiyeti Tebliği*nde yer alan öE de er kalitede yedek parçalar ve öorijinal yedek parçalar, ile mezkur Tebliğin Açıklanmasına Dair Kılavuzda yer alan açıklamalar, birbirini ile tam uyumlu olması, Tebliğ de er kalitede yedek parçalar ve öorijinal yedek parçalar, hiçbir tereddüt ve bölünmezlik bırakmayacak şekilde somut olarak yapılması, Kılavuzun ilgili kısmında mevcut uygulamada piyasada yer alan tüm aktörleri kapsayacak şekilde örnekleme yapılarak açıklama yapılması, satış sonrası hizmetlerde rekabeti artırmak için somut adımların atılması uygun olacaktır, değerlendirilmektedir. Son olarak, belgelendirme faaliyetinin uzun vadede bu alanda herhangi bir tekel oluşumuna izin vermeden rekabetçi bir piyasada yapılması, için gerekli tedbirlerin alınması da uygun olacaktır, değerlendirilmektedir.

Kaynaklar

- 2918 say,l, Trafik Kanunu
- 4059 say,l, Hazine Müste arl, ,n,n Te kilat ve Görevleri Hakk,nda Kanun
- 5684 say,l, Sigortac,l,k Kanunu
- 12.8.2003 tarihli Trafik Sigortas, Genel arlar,
- 14.05.2015 tarihli Trafik Sigortas, Genel arlar,
- Kara Araçlar, Kasko Sigortas, Genel arlar,
- Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Yönetmeli i
- Rekabet Kurumunun 2005/4 say,l, Motorlu Ta ,tlar Sektöründeki Dikey Anla malar ve Uyumlu Eylemlere li kin Grup Muafiyeti Tebli i
- Hazine Müste arl, ,n,n 2015/2 say,l, Genelgesi
- Hazine Müste arl, ,n,n 2010/38 say,l, Sektör Duyurusu
- Hazine Müste arl, ,n,n 2014/5 say,l, Sektör Duyurusu

Mehmet ATE
Uzman
T.C. Ba bakanl,k
Hazine Müste arl, ,

Yasin LAÇ NBALA
Uzman Yard,mc,s,
T.C. Ba bakanl,k
Hazine Müste arl, ,

Lloyd's ehir Risk Endeksi

Lloyd's tarafından 2015 yılında yayımlanan 2015-2025 ehir Risk Endeksi, insan kaynaklı ve doğal afetlerin, Riske Maruz Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYH) üzerindeki potansiyel etkisini ölçümlenmektedir. Söz konusu afetlerin kayda değer kayba sebebiyet veren 18'ine ilişkin sonuçlar paylaşılmaktadır.

Cambridge Üniversitesi'nin çalışmaları, dayanarak geliştirilen bu risk endeksinde, toplumun genelden bireye farklı özelliklerinin sistemik ve katastrofik risklere ne ölçüde maruz oldukları, yanlıştır, risklerin azaltılması ve bu risklere karşı direnç geliştirmesi için alınacak önlemlere de denilmektedir.

Risklerin tanımlanması, modellenmesi ve etkilerinin ölçülmesini takiben; yapıların kalitesinin ve sigortalılık oranlarının arttırılması, yönelik önlemler alınması, söz konusu risklerin etkilerinin

sinde, riskler konusunda yardımcı olacak, belirtilmektedir.

A- Katastrofik Olayların Global Ölçekli Etkisi

Ekonomik güç dengesinin Kuzey Amerika ve Batı Avrupa gibi gelişmiş piyasalardan, Asya, Latin Amerika ve Afrika gibi gelişmekte olan piyasalara kaymakta olduğu bugünlerde, küreselleşmenin artması ve ülkeler arası ilişkilerin her zamankinden yoğun hale geldiğini söylemek yanlış olmaz. Bilgi teknolojilerindeki gelişmelerin tahmin edilenden çok daha hızlı ilerlemesi nedeniyle, küreselleşme birçok açıdan herkesi bir araya getirmektedir. Ehirlerin nüfusunun neredeyse dünyada tüm zamanların en üst seviyesinde olduğu gerçeği de dikkate alındığında, bu etkenlerin ekonomik büyüme üzerinde kilit rol oynadıkları görülmektedir. Yine bu etkenler kentlerdeki ekonomik var-

lıkların giderek yoğunlaşmasına sebep olduğundan, ekonomileri hem ulusal, hem küresel ölçekte, doğal ve insan kaynaklı afetlere daha duyarlı hale getirmektedir.

Çalışmalar, mayaya temel teşkil eden GSYH tutarlarına ve bu tutarlara ilişkin temel oranlara da yer verilmektedir:

- Toplam GSYH 2015-2025 (Tüm ehirlere): 372,56 trilyon ABD Doları,
- Toplam Riske Maruz GSYH (Tüm ehirlere): 4,56 trilyon ABD Doları,
- Toplam Riske Maruz GSYH (Gelişmekte olan ehirlere oranı): %71,47
- Toplam Riske Maruz GSYH (Endekste ilk 20 ehirlere oranı): %35,20

a- Veri ve Bulgular

Çalışmalar, mayaya konu 301 ehir, Birleşmiş Milletler'in koordinasyonu

Riskler	Milyar ABD Dolar,
1. Ekonomik Kriz	1.050,00
2. Salg,n Hastal,k (insan)	591,81
3. F,rt,na	586,54
4. Deprem	464,75
5. Sel	432,01
6. Petrol Fiyat, oku	414,14
7. Siber Sald,r,	294,15
8. Ülke Temerrüdü	179,96
9. Terörizm	98,20
10. Kuraklık	89,39
11. Enerji Kesintisi	80,20
12. Yanarda Patlamas,	89,16
13. Salg,n Hastal,k (Bitki)	74,64
14. Solar F,rt,na	64,95
15. Don	26,30
16. S,caklık Dalgas,	15,01
17. Nükleer Kaza	11,19
18. Tsunami	9,05

s,n,fland,rmas, dikkate al,na-rak 10 gruba ayr,lmaktad,r. G8 ülkelerinin (ABD, Almanya, Fransa, ngiltere, talya, Japonya, Kanada ve Rusya) haricinde kalan tüm ülkeler, geli mekte olan ekonomiler aras,nda de erlendirilmektedir.

Çal, maya konu olan ehirl er nüfuslar, 250.000 üzerinde olan 5.000 ehir aras,ndan seçilmi olup, bu ehirl erin Gayrisafi Küresel Hâs,la içinde önemli yere sahip olmas,na dikkat edilmi tir. Çal, mada nüfusu 3 milyonun üzerindeki tüm ehirl er, dünyanın en büyük 50 ekonomisinin ehirl eri

ve dünya ba kentlerinin yar,s, yer almaktad,r. Görece geli - mi ekonomiler ehir adetleri olarak daha fazla temsil edil - mektedir. Çal, maya konu olan ehirl erin Gayri Safi Küresel Hâs,la'ya 2015 y,lsunu itibar,yla katk,s,n,n %50 civar,nda olaca , tahmin edilmektedir. De erlendirmeye konu olan 31 riskten 10'au Toplam Riske Maruz GSYH'nin (4,56 trilyon ABD Dolar,) %91'ani olu turmaktad,r.

Bu 31 riskin ilk 18'inin Riske Maruz GSYH cinsinden yaratabilece i kay,p, tablo 1'de gösterilmektedir:

Tablo1'de verilen ekonomik kay,p tutarlar,na ili kin çarp,c, bulgular öyledir:

- Toplam Riske Maruz GSYH'nin neredeyse yar,s, (%46) Ekonomik Kriz, Siber Sald,r,, Enerji Kesintisi ve Nükleer Kaza gibi riskleri içinde bar,nd,ran insan kaynakl, risklerden olu maktad,r.
- Taipei, Tokyo, Seul, New York, Hong Kong, an-gay ve Londra gibi ekono-mik varlık de eri yük-sek ehirl er, do al afet-lerden kaynaklanabilecek risklere en çok duyarlı,k gösteren merkezlerdir.
- Küreselle me ve teknolojiye ba ,ml,li ,n bir sonucu olarak Toplam Riske Maruz GSYH'nin %20'sinden fazlas,; siber sald,r,, salg,n hastal,k, bitkisel salg,n hastal,k ve solar f,rt,na gibi yeni orta-taya ç,kan risklerden kaynaklanmaktad,r.
- Global ölçekte en yük-sek kay,p tutar,n,, tüm ehirl erin %25'ini etki-leyece i öngörülen öekonomik krizö temsil etmektedir.
- Ekonomik kriz, petrol fiyatlar,ndaki ani de i-iklikler ve siber sald,r, riskleri nedeniyle ortaya ç,kacak kayb,n toplam,, New York ve Paris'ın Toplam Riske Maruz GSYH'sinin %60'ın, temsil etmektedir.

b- Sigortacılık Çözümleri

Doğal afetlerin sosyo-ekonomik etkilerini sınırlan- dırman; güçlü ve dayanıklı altyapı ve ehilme ile mümkün kılınabileceği dü- nülmektedir. Bu hususta ku- kusuz sigortacılık da etkin bir rol oynamaktadır. Bir ülkede sigortacılık faaliyetlerinin ge- lişip yaygınlaşması, devlet ve vergi mükelleflerinin üzerin- deki mali yükü hafifletecek- tir. Sigortacılık faaliyetlerinin bu bağlamda sayısal etkisi de değerlendirildiğinde, sigorta- lılık oranında %1 art, kay- dedilmesi;

- Sigortasız hasarlarda %13 oranında düşüme,
- Vergi mükelleflerinin üzerindeki yükün %22 oranında azalması,
- GSYH'de %2 oranında artış,

neden olurken, böylelikle yar- ratılan olumlu etki ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanma- sına yardımcı olmaktadır.

B- Riske Maruz Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla

Deprem, salgın hastalık veya ekonomik kriz gibi bir afet, o ehirin ekonomik üre- timini azaltmaktadır. Ekono- mik kayıp zamanla telafi edilse dahi, düzelme süreci yıllar alabilmektedir. ehirin üretmekte olduğu ekonomik deere bağlı olarak, herhangi

bir afet sonrasında ortaya ç- kacak, tahmin edilen deere kayıp, Riske Maruz GSYH olarak adlandırılmaktadır. Büyük afetler nedeniyle orta- ya çıkan ekonomik kayıpların telafisi uzun yıllar alaca- ndan, söz konusu endeks her- hangi bir afeti takip eden be- yıl, da dikkate alınarak, ilgili afet ve ehirle ilgili Riske Maruz GSYH hesaplanmakta- dır.

Günümüz koşullarında bü- yük ehirler birçok risk ile kar- karşılaşmaktadır. Endeks ön- cedem belirlenmiş 18 farklı riskin 2015-2025 yılları ara- sında, bu risklerin farklı id- dete yaratacağı etkiye yöne- lik tahminde bulunmaktadır.

Afetlerin ekonomik etkisi- ni yansıtan sayısal iddet se- viyeleri, öküçük, orta ve öbüyük ölçekli olacak ekil- de basit olarak tirilmiştir. Bu afet- lerin gerçekleşme ihtimali; konum, ekonomik deere ve risk özelliklerine göre ehir- den ehire de farklılık göster- mektedir. Ancak bu afetlerin tümü, doğalar, gereği gerçekte gerçekleşme ihtimali görece düşük, diğeri bir ifadeyle düşük fre- kanslı olaylar olduğu için; herhangi bir ehirin 10 yıl içinde bu afetlerin herhangi birinden etkilenme ihtimali ancak %1 ila %2 civarında- dır.

Riske maruz GSYH gerçekte gerçekleşme muhtemel her bir olay ve bu olayın ehire etkisi üzerinden belirlenmektedir. Beklenen Kayıp ilgili ola-

yın gerçekleşme ihtimali ile ortaya çıkacak, ekonomik kayıp, bile kişi olarak he- saplanmaktadır. Örneğin 2015-2025 yılları arasında New York'da büyük bir salgın hastalık görülme ihtimali %10, bu salgın nedeniyle olu-acak ekonomik kayıp 50 milyar ABD Doları, beklenen sigortalı hasar tutarı, 5 milyar ABD Doları olarak tahmin edilmektedir.

Riske maruz olanların tümü- nün 2015-2025 döneminde yer alan her bir yılda gerçekte gerçekleşme nedeniyle oluşan ekonomik kayıpların ehir bazında toplamı, söz ko- nusu tüm riskler için o ehirin toplam Riske Maruz GSYH'sini temsil etmektedir. Riske maruz GSYH, ilgili ehirin maruz kalacak, tüm risklerin gerçekleşme nede- niyle kar- karşıla, ekonomik kayıp, her bir riskin gerçekte gerçekleşme ihtimaline göre ayrı- ayrı, hesaplanmaktadır.

Riske Maruz GSYH deere- leri, endekste yer alan her bir afet ve ehir için ayrı ayrı gösterilmektedir. Bu deere- ler ehirin 2015-2025 dönemi için tahmin edilen yıllık ortalama GSYH'sine oranlanarak her bir ehir için bir risk endeksi oluşturulmaktadır. Bu çerçe- vede yürütülen çalışmaları sonucunda en yüksek Riske Maruz GSYH'si oluşturulan bazı riskler sırasıyla; Ekonomik Kriz, Salgın Hastalık ve Förtüne olarak tespit edilmektedir.

Tablo 2: Riske Maruz GSYH Riski-Ekonomik Kriz

Milyar ABD Dolar,

	Ekonomik Kriz Kaynaklı, Riske Maruz GSYH	Ekonomik Krize li kin Riske Maruz GSYH/Riske Maruz GSYH	Toplam Riske Maruz GSYH	Toplam Riske Maruz GSYH/Y,İl,k Ortalama GSYH	Y,İl,k Ortalama GSYH	Risk Seviyesi
1-Taipei	28,58	%15,77	181,20	%45,24	400,54	Yüksek
2-New York	25,14	%27,82	90,36	%8,37	1.080,00	Dü ük
3-Tokyo	22,90	%14,94	153,28	%10,43	1.470,00	Dü ük
4-Kuveyt	22,78	%59,00	38,61	%11,45	337,29	Yüksek
5-Riyad	21,17	%64,86	32,64	%10,59	308,36	Yüksek

Bu risklerden en çok etkilenen ehirlere ili kin inceleme sonuçları,na tablo 2'de yer verilmektedir.

a- Ekonomik Kriz

Çal, mada yer verilen endekse konu 18 riskin tamamı, dikkate alınarak, ,nda, y,İl,k orta-

lama GSYH'nin %45,24'ünü kaybetmek suretiyle, endekste en fazla kayba u rayaca , belirlenen Tayvan'ın baş kenti Taipei'nin, riske maruz GSYH s,ralamas,nda Ekonomik Kriz 3'üncü s,rada bulunmaktadır. Tayvan'ın küçük, ancak aç,k ekonomisinde olan Tayvan ekonomisinde, refah büyük öl-

çüde ticari faaliyetlere dayanmaktadır. Tayvan'da GSYH'nin %73'ünü ihracat oluştururken, Japonya, Güney Kore gibi diğer Asya ülkelerine nazaran daha yüksek bir oranla, toplam ihracat,n %40'd,k bölümü yüksek teknoloji ürünlerinden oluşmaktadır. Bu durum Taipei'nin ekonomik

Tablo 3: Riske Maruz GSYH Riski-Salg,n Hastal,k

Milyar ABD Dolar,

	Salg,n Hastal,k Kaynaklı, Riske Maruz GSYH	Salg,n Hastal, a li kin Riske Maruz GSYH /Riske Maruz GSYH	Toplam Riske Maruz GSYH	Toplam Riske Maruz GSYH/Y,İl,k Ortalama GSYH	Y,İl,k Ortalama GSYH	Risk Seviyesi
1-Hong Kong	18,96	%25,45	74,51	%11,87	627,46	Yüksek
2-Moskova	14,51	%26,02	55,77	%7,20	774,85	K,smi
3- angay	14,50	%18,54	78,21	%16,55	472,62	Yüksek
4-Sao Paulo	12,67	%20,13	62,95	%9,76	644,78	K,smen Yüksek
5-Tokyo	12,31	%8,03	153,28	%10,43	1.470,00	K,smen Yüksek

Tablo 4: Riske Maruz GSYH Riski-F,rt,na

Milyar ABD Dolar,

	F,rt,na Kaynaklı Riske Maruz GSYH	F,rt,naya li kin Riske Maruz GSYH /Riske Maruz GSYH	Toplam Riske Maruz GSYH	Toplam Riske Maruz GSYH/Y,İl,k Ortalama GSYH	Y,İl,k Ortalama GSYH	Risk Seviyesi
1-Taipei	81,14	%44,78	181,20	%45,24	400,54	Çok Yüksek
2-New York	60,66	%60,01	101,09	%50,27	201,08	Çok Yüksek
3-Tokyo	44,68	%43,17	103,50	%15,77	656,48	K,smen Yüksek
4-Kuveyt	29,06	%18,96	153,28	%10,43	1.470,00	Yüksek
5-Riyad	28,93	%66,38	43,58	%32,02	136,11	Yüksek

krizøe kar , duyarlı, ,n, art-t,rmaktadır.

Di er taraftan, Kuveyt, Riyad gibi ekonomileri petrol ticaretine ba lı olan ehirlere, oransal olarak en çok ekonomik kriz sebebiyle GSYH kaybı, ya amaktadır.

b- Salg,n Hastal,k

Tablo 3øte görüldü ü üzere Hong Kong salg,n hastal,k ve buna ek olarak bitki salg,n hastal,k riskleri aç,s,ndan en yüksek ekonomik de er kaybı, yaratan ehir oldu undan, yeni ortaya ç,kan riskler aç,s,ndan da en yüksek ikinci kaybı, yaratan ehir olarak kar ,m,za ç,kmaktadır. Moskova, an-gay ve Hong Kongøa k,yasla daha az salg,n hastal,k riskine maruz olmas,na ve sa lık sisteminin bu iki ehre oranla daha geli mi durumda olmas,na ra men, ekonomik büyüklü ü nedeniyle en yüksek ikinci kaybı, üretmek-

tedir. üphesiz, yukarıdaki kay,p tutarları, n, n olu mas,nda, salg,n hastal,k riskine maruz bulunma, sa lık sisteminin geli mi li i gibi de i kenlerin yan, s,ra ehirlere, nüfus yo unlukları, ve dolay,s,yla salg,n, n yay,lma h,z, da önemli bir rol oynamaktadır.

c- F,rt,na

F,rt,na riski tropik ve ,l-man iklimlere ili kin iki ayrı risk türünün birleştirilmesi ile oluştu rulan risktir. Tablo 4øte görülece i gibi f,rt,na riski aç,s,ndan en yüksek kaybı, tutar, gözlenen ehirlere, tümü Kuzey Pasifik Tayfunu riskine maruz bölgelerdir.

d- Terör

Terör riski, veriler ve bulgular bölümünde yer verilen tablodan da görülece i üzere, Riske Maruz GSYH s,ralama-

s,nda 8øncü s,rada yer almaktadır. Gerek geli mekte olan, gerek geli mi ölkeler aç,s,ndan her geçen gün daha büyük bir tehdit oluştu rmaya ba lıyan terör riski aç,s,ndan Lloydø ehri Risk Endeksi sonuçları, detaylı bir ekilde de erlendirildi inde G8 ölkelerinden yalnızca Rusyaø,n, Moskova kentinin 3øncü s,rada yer ald, ,, bununla birlikte ba ka hiçbir geli mi ölkelerin ilk 20øde yer almad, , dikkat çekmektedir. Terör riskine maruz kay,p tutarları, aç,s,ndan istanbul 2,05 milyar ABD Dolar, ile 13øncü, zmir ise 1,98 milyar ABD Dolar, ile 14øncü s,rada yer almaktadır.

C-Endeksteki Türkiye ehirlere, nin ncelenmesi

Yukarıda sözü geçen riskler aç,s,ndan Türkiyeødeki herhangi bir ehir listede yer alabilecek büyüklükte kay,p

tutar, üretmemekle birlikte, stanbul endekse konu olan 18 adet risk üzerinden hesaplanan toplam riske maruz GSYH s,ralamas,nda yedinci s,rada yer almaktadır. stanbul'un üst s,ralarda yer alması, temel nedeni, olan, stanbul Depremi'nin deprem endeksi s,ralamas,nda en yüksek 3'üncü kay,p tutar,n, olu - turması,d,r.

Endekste Adana, Ankara, Antalya, Bursa, Gaziantep, stanbul, zmir ve Konya ehirlilerinin ekonomik kay,p analizlerine yer verilmektedir. Adrese Dayal, Nüfus Kay,t Sistemi'nin 2015 verilerine bak,ld, ,nda, Türkiye nüfusunun %45'ini temsil eden en kalabal,k sekiz ehri analiz edilmiştir.

Gerek nüfus gerekse ekonomik büyüklük aç,s,ndan ilk 3 ehri sonuçlar, incelenmiş olup, söz konusu çal,ma sonucunda saptanan bulgulara a a ,da yer verilmiştir.

stanbul

2015-2025 y,llar, aras,ndaki dönem itibar,yla;

- Y,il,k ortalama büyüme oran,: %6,46
- Y,il,k ortalama GSYH: 492,51 milyar ABD Dolar,
- Toplam Riske Maruz GSYH: 82,50 milyar ABD Dolar,
- Toplam Riske Maruz GSYH'nin Y,il,k Ortalama GSYH'deki Oran,: %16,75

Daha önce de söz edildi i gibi stanbul endeks s,ralamas,nda deprem riski aç,s,ndan üçüncü s,rada yer almakta ve bu risk ehri 2015-2025 y,l-lar, için ortalama GSYH'si olarak kabul edilen 492,51 milyar ABD Dolar,n,n %6,1'inin kayb,na sebebiyet vermektedir. Böylelikle, Deprem Riskine Maruz GSYH 30,04 milyar ABD Dolar, seviyesinde tahmin edilmekte ve bu kay,p tutar, Toplam Riske Maruz GSYH'nin %36,41'ini temsil etmektedir.

Kuzey Anadolu Fay Hatt, üzerinde yer alan stanbul, geçti imiz 2000 y,lda 120 adet deprem ya am, t,r. T,pk, San Fransisco ve Tokyo depremlerine ili kin beklentilerde oldu u gibi, ehri önümüzdeki 30 y,l içerisinde 7 veya daha yüksek büyüklükte depreme maruz kalma olas,ı, , %65 oran,nda tahmin edilmektedir.

Çal, man,n sonucunda ortaya ç,kan di er bir sonuç ise Türkiye'deki ehri'nin ekonomik kriz senaryosuna k,yasla ülke temerrüt riskine daha duyarlı, olması,d,r.

stanbul için bu iki risk türü incelendi inde Toplam Riske Maruz GSYH tutar,n,n %10,34'ü ekonomik kriz, %13,09'u ise ülke temerrüt riskinden kaynaklanmaktadır.

Terör riskine maruz kay,p tutarlar, aç,s,ndan stanbul 2,05 milyar ABD Dolar, ile 301 ehri içinde 13'üncü s,rada yer almaktadır.

Ankara

2015-2025 y,llar, aras,ndaki dönem itibar,yla;

- Y,il,k ortalama büyüme oran,: %6,61
- Y,il,k ortalama GSYH: 167,41 milyar ABD Dolar,
- Toplam Riske Maruz GSYH: 21,22 milyar ABD Dolar,
- Toplam Riske Maruz GSYH'nin Y,il,k Ortalama GSYH'deki Oran,: %12,68

ehri maruz kald, , ilk 5 risk aç,s,ndan de erlendirme yapıld, ,nda; 2'inci s,rada yer alan sel ve 5'inci s,rada yer alan salg,n hastal,k riskleri haricinde do al afet riskine maruz olmad, , dikkat çekmektedir. Bu sebepten ehri Riske Maruz GSYH tutar,n,n %55,08'ini insan kaynaklı, afetler olu turmaktadır. 2015-2025 y,llar, için ortalama GSYH'si 167,41 milyar ABD Dolar, olan Ankara'n, en yüksek kay,p tutarlar, incelendi inde; ülke temerrüt riskinin 3,68 milyar ABD Dolar,, selin 3,66 milyar ABD Dolar,, petrol fiyat okunun ise 3,24 milyar ABD Dolar, kayba sebebiyet verece i tahmin edilmektedir.

Daha çok su bask,n, riskiyle kar , kar ,ya olan Ankara'n, fay hatlar,yla çevrelenmiş bir co rafyada bulunması,na ra men toplam Riske Maruz GSYH'sinin yalnızca %10,82'sini deprem riski dolay,s,yla kaybedece i tahmin edilmektedir.

zmir

2015-2025 y,llar, aras,ndaki dönem itibar,yla;

- Y,ll,k ortalama büyüme oran,: %6,67
- Y,ll,k ortalama GSYH: 132,23 milyar ABD Dolar,
- Toplam Riske Maruz GSYH: 29,90 milyar ABD Dolar,
- Toplam Riske Maruz GSYH'nin Y,ll,k Ortalama GSYH'deki Oran,: %22,61

zmir'ın toplam Riske Maruz GSYH'sinin %48,07'si olan 14,37 milyar ABD Dolar,ın, deprem riskinden kaynaklandı, , görülmektedir. Bu tutar her ne kadar stanbul'da olabilecek deprem sebepli kayb,n yar,s, seviyesinde olsa da, ehri ekonomik üretimi içerisinde çok daha dramatik bir etkiye sebep olmaktadır. Bu sebepten di er her bir riskin toplam kay,p tutar, içerisindeki oran, %10'ın alt,nda he-

saplanmakta olup, kay,p tutar, aç,s,ndan depremi s,ras,yla, ülke temerrüt riski, petrol fiyat oku, salg,n hastal,k ve ekonomik kriz riskleri takip etmektedir. Terör riskine maruz kay,p tutarlar, aç,s,ndan zmir 1,98 milyar ABD Dolar, ile 301 ehir içinde 14'üncü s,rada yer almaktadır.

Kaynaklar:

1. <http://www.lloyds.com/cityriskindex>
2. <http://www.lloyds.com/cityriskindex/files/8771-City-Risk-Executive-summary-AW.pdf>
3. <http://wcr.cambridgeriskframework.com/project/34/section/1>
4. Lloyd's Global Under,nsurance Report October 2012
5. <http://www.mfa.gov.tr/default.tr.mfa>
6. TÜ K Merkezi Da ,t,m Sistemi

**Esen TEM Z
Millî Reasürans T.A. .**

Yabancı Basından SEÇMELER

irket Yönetiminde Çe itlilik ve Kat,l,m

ö irketlerin üst düzey yönetiminde kad,nlar,n daha fazla yer almas, kârl,l, , artt,abileceken, y,llard,r yap,lan aç,klamalar ve tart, malara ra men, sektörde kad,n a ,rl, , beklentilerin hala çok alt,nda kalmaktad,r.ö

Sektörde kariyer kademelerinde çe itlili in ve kat,l,m,n (Diversity & Inclusion) sa lanmas, y,llardan beri bir sorun olarak ortaya ç,kmaktad,r. yerlerinde, yönetici kademelerinde çe itlili in artt,r,lmas, yönünde somut ad,malar at,l,yor olsa bile fiiliyatta son derece k,s,tl, bir gelişim gözlenmektedir. Cinsiyet konusunda aç,l,m,n i yerlerine sa layaca , faydalar üzerine

yöneticilerin say,s,z konular yapmalar,na ra men bu toplant,larda gerek Londra'da gerekse di er piyasalarda sektörden konumacılar ve kat,l,mc,lar,n ezici bir ço unlu unu beyaz ,rktan erkeklerin olu turdu u görülmü tür. Tüm yap,c, söylevlere kar ,l,k, bu konular,n yönetici kadrolar,n demografisinde de i im ad,na bir yans,mas, olamam, t,r. Nüfusun yar,s,n, olu turan kad,nlar,n hala çe itlilik çal, malar,n, oda ,nda bulunuyor olmas, bile, sorunun büyüklü ünü gözler önüne sermektedir.

Lloyd's, geçti imiz Nisan ay,nda çe itlilik ve kat,l,m (Diversity&Inclusion) ile ilgili

istatistiklerini konu alan ilk y,ll,k raporunu yay,nlam, t,r. Lloyd's'un D&I komitesi öInclusion@Lloyd'sö taraf,ndan yürütülen çal, ma için sektörden 40 kadar kurumun insan kaynaklar, yöneticileri ile anketler gerçekleştirilmiştir.

Anketlerden ç,kan baz, sonuçlar iç karart,c, niteliktedir. Örne in kat,l,mc,lar,n ancak yar,s, i yerlerinde pozitif ayr,mc,l,k ad,na (D&I) bir kültürün yerle ti ini söylerken, % 7,5'ı, D&I kültürünün bulunmad, ,n,, cevap verenlerin %80'i ise irketlerinde farklı,k yönetiminin veya bu konuda bir yürütme kurulunun bulunmad, ,n, belirtmişlerdir. irketlerinin yönetim kurulunda

görev alan icra yetkisi olan kad,n say,s, soruldu unda ise kat,l,mc,lar,n büyük bir ço-unlu u olumsuz yan,t vermi -lerdir.

Çal, madan ç,kan sonuçlar-da kimi olumlu örneklerin de var oldu u görülmektedir. Kat,l,mc,lar,n %65'ini üst düzey yöneticilerinin i yerinde bir D&I kültürünün önemini anlad,klar, görü ündedir. %37,5'i ise D&I kültürünün geli mekte oldu unu söylemi lerdir. Fark-l,l,k çal, malar,n,n söylem dü-zeyinde kalmamas, ve somut ad,m beklentisi yönünde güçlü bir istek oldu u görülmektedir.

Inclusion@Lloyd's taraf,n-dan ankete kat,lanlara, D&I konusunun hizmet verdikleri mü terilerince gündeme getirilen bir talep olarak kar ,lar,na ç,k,p ç,kmad, , soruldu unda, %27,5'i olumlu yan,t vermi -lerdir. Lloyd's Diversity&Inclusion Charter tüzü-ünü imzalam, olan kat,l,mc, irketler kendi kurumlar,nda ve Lloyd's piyasas,nda, D&I kültürünün tan,t,m, ve yayg,n-la mas, hususunda da etkinliklerini sürdürmektedirler.

Üç yüzy,ll,k tarihinde ilk kad,n CEO olan Inga Beale'nin 2014'de göreve gelmesinden bu yana, Lloyd's D&I konusunda daha ,srarc, bir duru sergilemektedir, bu süreçte pi-yasadaki ilk D&I Kurulu Lloyd's bünyesinde olu turulmu ve 2015 y,l,nda dört gün-lük bir festival bile düzenlenmi tir.

nsan Kaynaklar, firmas,

Schonhoffer'n CEO'su ve ile-ti im a , amaçl, Insurance Supper Club grubu kurucusu Barbara Schonhoffer, sektörde yönetici pozisyonlarda cinsiyet dengesinin sa lanmas, için olumlu ad,m,lar at,ld, ,n, ve tüm kurumlar,n bu hususta ad,m atmalar, gerekti inin bilincinde olduklar,n, söylemektedir. Piyasadaki yöneticilerin ço unlu unu beyaz ,rktan orta ya l, erkeklerin olu turdu unu ve bunlar,n ço unun genç ye-ti kin k,zlar, oldu unu belirtmekte, sigorta sektörünün kariyerlerinin ba ,ndayken kad,nlar, cezbetti ini ancak kad,nlar,n yönetici pozisyonlara yönelmeleri ile beraber sorunlar,n da ba göstermeye ba la-d, ,n, sözlerine eklemektedir.

Londra piyasas,ndan Jardine Lloyd Thompson's (JLT) brokerlik firmas,n,n demografik da ,l,m,, olumlu bir ad,m at,ld, ,n, göstermektedir. 2015 y,l,na ait rakamlara göre JLT'nin 10.777 çal, an,n,n %51'i erkek ve %49'u kad,n-lardan olu maktad,r. Ancak üst yönetim kadrolar,n,n %78'ini erkekler olu turmaktayken, sadece %22'si kad,nd,r.

Londra piyasas,nda faaliyet gösteren bir beyin avc,s, Reactions'a yapt, , aç,klamada, yeterince kad,n,n orta ölçekli yö-netim kademelerinde de erlendirilmek üzere e itimden geçti ine inanmad, ,n,, bu nedenle yöneticilerin belli bir pozisyona yerle tirmek için vas,fl, kad,n eleman bulmakta zorland,klar,n, söylemektedir.

nsan Kaynaklar, irketi HFG i ve piyasa geli tirme direktörü Stewart Taylor konuyla ilgili *öE itim ve geli im, terfiden tamamen farklı, kavramlard,r. irketlerin genç yeteneklerin geli imine çok nadiren yat,r,m yapt,klar,na inan, yorum ve masraflar,n k,s,lmas, gerekti inde, ilk olarak e itim bütçelerinde kesintiye gidilmekte oldu unu gözlemliyorum. Baz, ki iler kurumda cinsiyet dengesinin olu turulmas, yönündeki istihdam,n uygun oldu u görü ündedirler, ancak bu ekilde, hedefleri tutturabilmek için i i geli tirmek ve beceri kazand,rmak yerine personel istihdam etmeye veya terfi vermeye mecbur kalabilirsiniz*ö ekinde görü bil-dirmektedir.

Schonhoffer, kad,nlar,n bir-ço unun orta kademelerden üst yönetime do ru ilerleme noktas,nda i ten ayr,ld,klar, görü üne kar , ç,kmakta ve kad,nlar,n da erkekler gibi se-çeneklerinin oldu unu ancak kad,nlar,n kariyerde ilerleme sürecini s,kl,kla son derece zorlu ve yorucu bulduklar,n, dile getirmektedir. Schonhoffer, kad,nlar,n baz, kademeler için yeterince vas,fl, olmad,k-lar, görü üne de kat,lmamakta; tam tersine, gere inden fazla nitelikli olduklar,n,, i ini iyi yapman,n yeterli olaca ,na ve meritokrasiye dair inançlar,n,n kuvvetli oldu unu söylemekte ve *öNe yaz,k ki i ler bu ekilde yürümüyor, erkekler ne yapabileceklerine, yani gelecekte*

kazanabilecekleri ba ar,lara bak,larak terfi ettirilirken, kad,nlar ise ba arm, olduklar,ndan yola ç,k,larak terfi almaktadır,rlarö aç,klamas,n yapmaktadır. Personel avc,lar,na daha meritokratik bir piyasa için çaba harcamalar,n, tavsiye etmekte ve nsan Kaynaklar, dan, manlar,n,n mü terilerine daha geni yelpazede bir aday havuzu sunmak için üzerlerine dü eni yeterince yapmad,klar,n, belirtmektedir.

Schonhoffer; birçok irketin geli meler çerçevesinde, çe itli ve kapsay,c, ancak k,sa bir aday listesi için kad,n aday bulma yönünde ad,m att, ,n,, nsan Kaynaklar, irketlerinin, mü terilerini geleneksel istihdam yöntemlerinden ziyade, farklı, alternatifleri de erlendirmeye yönlendirmesinin uzun ve çaba gerektiren bir süreç oldu unu dile getirmekte, insanlar, kendilerine benzemeyen birini seçmeye ikna etmenin zor oldu unu da sözlerine eklemektedir.

Stewart Taylor; *ö stihdam sürecinde yetenekleri ortaya ç,karmakta elimizden geleni yap,yoruz ancak nihai karara amas,nda, biz ne kadar çeitlili i te vik etmeye çal, ,rsak çal, al,m, mü terilerimiz istediklerini ve kendileri için en konforlu olan, tercih etmektedirler. EY, üniversite derecesi ile i hayat,ndaki ba ar, aras,nda bir ba lant, olmad, ,n, ileri sürerek, bu sene i e al,m kriterlerinden üniversite derecesini ç,karm, t,r. Bu yak-*

la ,m,n yayg,nla mas,na, adaylar,n yeterlikleri de erlendirilirken ba vurulan e itim k,stas, sebebiyle gözden kaç, r,lan yeteneklerin say,s, dü ünülerek f,rsat verilmelidir öaç,klamas,nda bulunmaktad,r.

Lloydsın yürüttü ü çal, mada kat,l,mc,lara, irketlerinin yönetim kurulunda yer alan kad,n say,s, soruldu unda, beklenildi i üzere hiçbir irkette bu oran,n %50 veya üzerine ç,kt, , görülmemi tir. Birçok yönetim kurulunda görev alm, Schonhoffer, kendi deneyiminden yola ç,karak, toplant, masas,nda tek bir kad,n oldu unda onun aç,kça söylemek gerekirse kaç,k oldu unu, iki kad,n bulundu unda gizli i ler çevirdiklerini dü ündüklerini, ancak üç kad,n varsa sorunun ortadan kalkt, ,n, söylemektedir.

Birçok çal, man,n da i aret etti i gibi, yönetimde kad,n say,s,n,n artmas,na yönelik çabalar yeni bir olgu de ildir. Kad,nlar,n i hayat,ndaki rolü ile ilgili ara t,rmalar yapan Catalyst isimli kurulu 2007 y, l,nda, dört y,ll,k verileri incelediklerinde, Fortune dergisinin ilan etti i en büyük 500 irketin aras,nda, yönetiminde kad,nlar,n daha fazla rol ald, , irketlerin, daha az kad,n bulunanlara k,yasla, daha iyi bir finansal performans kaydettikleri sonucuna vard,klar, uzunca bir rapor yay,nlam, t,r. Rapora göre, idarelerinde daha yüksek oranda kad,n bulunan irketler, daha az bulunanlara

k,yasla, özsermaye getirilerine bak,ld, ,nda %53 oran,nda, sat, gelirleri aç,s,ndan %42, sermaye yat,r,mlar,nda ise asgari %66 oran,nda daha olumlu performans göstermi tir.

Catalystın yan, s,ra, yak,n zamanda i hayat,nda kad,n,n varl,k göstermesini destekleyen farklı raporlar da yay,nlanm, t,r. ubat 2016da Peterson Institute for International Economics ve dan, manl,k irketi EY, 91 ülkeden farklı, sektörlerden 1.980 global ölçekli halka aç,k irketin sonuçlar,n, inceleyen bir rapor yay,nlam, t,r. Ç,kan sonuca göre, yönetici pozisyonlar,nda %30 veya daha yüksek oranda kad,n bulunan irketlerin, net kâr marj,n,n asgari %6 oran,nda artt, , görülmü tür.

Raporda, EYın Amerika ülke ba kan, ve Genel Müdürü Stephen Howeıa ait yaz,da, bu ara t,rman,n kad,n yönetici ve CEOlar,n yayg,nla mas,n,n önemi ve üst yönetimde kad,n say,s,n,n artmas,n,n, kârl,l,k rakamlar,nda ne oranda fayda sa lad, ,n,n ispat, oldu u belirtilmektedir.

Londra sigorta ve reasürans piyasas,nda de i ime duyulan ihtiyaca vurgu yapan Schonhoffer, bu sürecin Berlin Duvar, örne indeki gibi gerçekleşece ini öngördü ünü, var olan bariyerin, neredeyse ilk büyük de i iklikle birlikte çok h,zl, bir ekilde y,k,laca ,n, söylemektedir.

Schonhoffer, üst düzey yönetici arayan nsan Kaynaklar,

irketlerinin ve istihdam yapan kurumların farklılıkla ilgili söylemlerde bulunmaktan ziyade harekete geçmeleri gerektiğini,

Kirketlerinin D&I konusunda sözlerinin arkasında durmaları, ve ilgili sertifikaları, almaları, gerektiğini; bu firmalarla çalışmaları ise, çalışmaları, şirketlerin D&I konusunda akredite olup olmadıklarını, kayıtlarını ve aday listelerine bakmaları, gerektiğini sözlerine eklemektedir.

Öte yandan teknolojik gelişmeler de insanların çalışmaları, ekillerini de i tirmekte, verimliliği arttırmakta ve es-

nekli e müsaade etmektedir. Schonhoffer, gelişmelerin iş ortamında daha fazla kadın, istihdam edilme sürecini daha hızlandırmaları, ummaktadırlar. Teknolojik gelişmeler sayesinde, hem kadın hem de erkekler 7/24 çalışmaları, imkânları, olması, nedeniyle modern yaşamın gerekliliklerini ve aile sorumluluklarını, daha etkin şekilde yürütmek için kendilerini adapte etmelidirler.

Schonhoffer, son olarak, erkeklerin saat 9:00-17:00 çalışmaları, modelinin d, na çalışmaları, yetiştirilme biçim-

leri ve a, lanan ö retiler sebebiyle daha zor oldu unu, ancak kadınlar, erkeklerin bu modası, geçmiş çalışmaları, uygulamaları, a maları, na yardımcı olabileceğini belirtmekte; bu sayede herkesin yararları, tarafları, na daha fazla ortaya çıkarılması, mümkün olacağını, sözlerine eklemektedir.

Reactions

05 May 2016

Çeviren:Ceren DEM RTA

Politik Riskler: Hacmi Büyümektedir

ÖKüresel jeopolitik durum epey kar, ,k oldu undan, politik risk sigortas,nda büyük potansiyel bulunmaktad,r.ö

Günümüzde jeopolitik tablo karmakar, ,k bir hale gelmi tir. Dünya çok daha riskli bir haldedir. Sadece geçti imiz bir iki y,lda ahit oldu umuz; Rusya'n,n Ukrayna'ya müdahalesi, Arap Bahar, sonras, ortaya ç,kan huzursuzluklar, Ortado u ve Kuzey Afrika'da çalkant,lar, Suriye ve Irak'ta D'n yük-seli i, petrol fiyatlar,ndaki dü-ü ; ayn, zamanda Çin'deki ekonomik yava lama ve bunun Afrika'daki etkileri sonucunda politik risk sigortas, büyük önem kazanm, t,r.

Londra'daki broker Willis Towers Watson'ın politik ve ticari kredi risk uygulamalar, lideri Andrew van den Born'a göre devam eden küresel politik karga a belirtilen ürün için iyi bir reklam f,rsat, olmu tur. Sigortal,lardan gelen bilgi edinme ba vurular,nda ve sigorta talebinde gözle görünür

bir art, gündeme gelmi tir.

Yüksek riskli baz, bölgelerde hasarlar meydana gelmi , ancak bu hasarlar pazardaki oyuncular,n cesaretini k,racak büyüklükte olmam, t,r. Liberty uzmanl,k sigortalar, bölümü küresel finansal riskler sorumlusu Peter Sprent'ø göre politik risk perspektifinden bak,ld, ,nda, pazar,n odakland, , birçok ülke ve bölgede güvenlik durumunda ve makroekonomik göstergelerde genel bir bozulma vard,r. Politik risk hasarlar,n,n say,s,, baz, antiye ve tesislerin terk edilmek zorunda kalmas,, politik iddet nedeni ile ortaya ç,kan fiziki zarar ve buna ba l, i durmas, gibi nedenlerle artm, t,r. Milli gelirin ihracat gelinine ba ,ml,l, ,n,n yüksek oldu u geli mekte olan ülkelerde ciddi s,k,nt,lar bulunmaktad,r. Bütün bu geli melerin sonucunda sigorta talebindeki büyümenin sigortac,lar,n sa lad, , kapasitenin üzerine ç,kt, , ve buna ba l, olarak pazar,n da bu ölçüde büyüdü ü gözlemlenebilmektedir. Beazley'de politik riskler

ve ticari kredi risklerinden sorumlu Roddy Barnett'e göre pazardaki irketlerin say,s,nda ve pazar,n sa lad, , toplam kapasitede bir art, görülmektedir. Bu k,smen geçti imiz birkaç y,lda dünyay, sarsan gazete man etlerinin bir sonucudur. 10 y,l kadar önce politik risk sigortas, yazan irket say,s, yirmi iken, günümüzde bu say, elliye yakla m, t,r.

Büyüme yak,n geçmi te ivme kazanm, gibi görünmektedir. Xchanging Claims Services'ten George Johnston'un-Broker Arthur J. Gallagher'ın bu y,l,n ba ,nda yay,nlanan y,ll,k Pazar raporundaki ölçümüne dayanarak-ifade etti ine göre, politik riskler ve sözleşme riskler için sa lanan toplam global kapasite Temmuz 2015 ile Ocak 2016 aras,nda yakla ,k %20 oran,nda artm, -t,r. Sözleşme risklerde kapasite risk ba ,na 2.6 milyar ABD Dolar,na ula m, t,r. Johnston, 1990'dar,n ba ,nda s,radan bir sözleşme risk teminat, için 20 milyon ABD Dolar,na kapasite bulmakta zorlan,ld, ,n,n alt,n, çizmektedir.

Kuzey Amerika ve Avrupa'daki belli başlı oyuncular: Ace(Chubb), AIG, Aspen, Swiss Re Corporate Solutions, Zurich, XL Catlin, Beazley, Chaucer, Lancashire, Liberty Specialty Markets ve Validus'un sahibi oldu u Talbot'dur. Londra'nın politik riskler konusunda uluslararası, bakışa sahip pazar, halen politik risk sigortası, için en geleneksel ve en güçlü merkez konumundadır. Oyuncuların çoğu politik risk poliçelerini orada düzenlemektedir.

Channel Syndicate'in Özel Riskler yöneticisi Kade Sparks'a göre Politik risk pazarı, aynı zamanda yönettiği tıp, küresel riskler gibi uluslararası anlamda da genişlemiştir. Geçtiğimiz on yılda pazarda radikal bir değişim yaşanmıştır. İrişirketler, emtia alım satım, yapan kuruluşlar, ihracat kredisi kuruluşları, ve finans kuruluşları, tamam, bu özel pazar için önemli müşteriler haline gelmişlerdir.

Yükselen merkezler oturmuş pazarlarla tanışmaktadır. Londra'da, daha önce belli başlı merkezler Kuzey Amerika şirketleri için New York, Asya-Pasifik müşterileri için Singapur, Avrupa pazarı için ise Paris geleneksel birer merkezdir. Dubai ise hızla büyüyen MENA piyasası, için yeni doğan bir merkez konumundadır.

Barnett'e göre Dubai Singapur'un 2008 yılındaki haline benzemektedir. Birkaç uzman broker bulunmakla birlikte,

Singapur'a göre çok daha az gelişmiş bir pazardır. Gelişmekte olan merkezlerde hacmi artmaktadır ve bölgesel pazarlarda artık daha fazla güney sermayesi kullanılmaktadır. Bu hemen akla Miami'nin Latin Amerika pazarı için benzer bir merkez olup olamayacağı, sorusunu getirmektedir. Barnett'e göre, Miami ilgilenmeye değer bir yerdir, çünkü orada hala yeteri kadar politik risk oyuncusu bulunmamaktadır.

Açık olan bir şey varsa, o da pazarda büyük bir kalifiye iş gücü hareketliliği olacaktır. Liberty'den Spent'e göre bu iş gücü hareketliliği tedrici olmakla birlikte yavaş yavaş layacak gibi görünmemektedir.

Bu alanda kalifiye iş gücü oldukça sınırlıdır. En iyi broker ve underwriterlar, kadrolarına katmak konusundaki rekabet, pazardaki politik risk sigortacıların sayısından çok azdır, ancak, olarak artmaktadır.

Üstelik yeni iş alanları, uzmanlaşmış yanlarında yeni iş getirmesi de söz konusu olabilmektedir.

Gev ek Fiyatlandırma

Barnett, politik risk pazarı, tarafından sağlanabilen geniş bir ek teminat yelpazesine de dikkat çekmekte ve terörizm ve politik iddet gibi nispeten ucuz teminatlardan aslında politik risk teminatına kadar çeşitlenmektedir. Birçok politik

risk underwriter, terör ve politik iddet teminatı, da sağlanmaktadır, ancak terör teminatı, verebilen birçok şirket politik risk yelpazesindeki tüm teminatları, içeren bir koruma sağlayamamaktadır.

Barnett'e göre terör ve politik iddet teminatları, bir adım ilerisi, sigortalıların varlıkları, güvenlik endişesi ile terk etmek zorunda kalmaları, veya kamu otoritesinin kararları, nedeniyle varlıkları, ilgili ülkenin dışına çıkarması, imkânın kalmaması, risklerine karşı, teminat sağlayan politik risk sigortacıdır. Bu ürün daha pahalıdır ancak sigortalıların ihtiyaçları,na daha uygundur.

Yine Barnett'e göre politik risk sigortasında daha uzun teminat süreleri de sağlanabilmektedir. Bu ürünle sigortalılara be hatta yedi yıl varan süreler için teminat sağlanabilmektedir. Karşılamak açısından, klasik terör ve politik iddet poliçelerinde bu süre genellikle 12, azami 36 ay sürelili olabilmektedir.

Politik risk aynı zamanda kredilerin geri ödenmemesi riskine karşı, teminat sağlayan ve genellikle bankalarca satın alınan kredi sigortasından da farklıdır. Kredi poliçeleri sigortalıların özel hukukki ileri ile yaptıkları, uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan risklere karşı, teminat sağlarken politik risk sigortası, aynı zamanda sigortalıların devletlerle olan sözleşmelerinden doğan

risklere de teminat sağlamak amacıyla, Sigortacı, dilinde bu Devletlerin sözleşmelerinin yerine getirilmesini engelleyen keyfi davranışlar, örneğin olarak ifade edilmektedir.

Politik risk, klasik terör teminatına göre daha pahalıdır, ancak tahmin edilebileceği gibi kapasite artışı, ve pazara yeni oyuncuların girişi fiyatları, nereden olmaktadır. Barnett, politik risk pazarında fiyatları yükselmediğini, hatta son finansal krizden sonra, pazardaki oyuncu sayısı, nereden yirmiden elliye yükselmiş olması, da etkisiyle fiyatlarında bir miktar düşme görüldüğünü belirtmektedir.

Willis Towers Watson'dan Van Den Born'a göre kapasite fazlası, fiyatları güncel politik risk durumu ile uyumlu olmayacak şekilde düşük kalması, yeni yol açmaktadır. Polise artlarında bir genellemeden henüz söz edilemese de, brokerlerin üzerinde kamulaştırma ve terk risklerinin daha geniş yorumlanması, yönünde bir baskı vardır. Politik iddet teminatı, politik risk teminatından ayrı, fiyatlandırılmaktadır ve politik iddet ve terör teminatı, arasında da daha yoğun bir geçiş vardır.

Argo Global'in kredi ve politik risk underwriteri Andrew Summers'e göre politik risk sigortası, da yumuşak fiyatlı, bir piyasada metala madan nasibini alacaktır. Summers'e göre genelde ürünlerin gitgide metalaştırılması, gözlemlenebiliyor ve mü terilerin sigorta wording-

lerindeki artışlar, sadece tırme, istisnalar, ve garantileri azaltma yönünde baskı, vardır.

Barnett'e göre politik risk ürünlerinde metalaştırma süreci ile de bağlantılı olarak daha fazla inovasyon yapılabilmektedir. Barnett ürünler özünde de imedii için inovasyonun bu alanda nadiren görüldüğünü kanıtlamaktadır.

Yenilemelerde %10-%15 arasında gerileyen reasürans maliyetleri yeni politik risk kapasitesinin ortaya çıkması, ve fiyatlandırmanın yumuşak kalması, kolaylaştırılmaktadır. Barnett'e göre reasürans pazarı, bu alanda hem kotpar hem de hasar fazlası, teminatlar, yoluyla yoğun ekilde kullanılmakta ve reasürörlerin bu ticari kredi sigortaları, ile birlikte yazma konusunda istekli oldukları, söylenebilmektedir.

XL Catlin'in ticari krediler ve politik risk konusundaki yönetici underwriter, Joe Blenkinsopp'a göre reasürörlerin sedanları, ürün çeşitliliğini genişletme talepleri konusunda anlayışlı, ve gerçekçi oldukları, gözlemlenebilmektedir. Ancak uvar ki bu yardım ancak kadrolarında derinlik ve güç bulunan, riskleri tam anlamıyla değerlendirilebilen ve stratejik bir portföy metodolojisi ve portföy yaklaşımına sahip olanlara yapılabilmektedir.

Kamu otoritelerinin de politik risk sigortası, Solvency II kuralları,na göre sermaye yeterliliğini artıran bir sigorta olarak kabul ederek, pazara gi-

recek yeni oyuncular, cesaretlendirdiği görülmektedir.

Talebin farklı, çoğaltılabilir da, olması, da riskin da, tartışılmaktadır. Antares'te Politik Risk Sigortaları Müdürü olan David Wright'e göre, emtia fiyatlarındaki düşüşü evvelce underwriterlerin büyük potansiyel görmediği birçok ülkenin ilgi odağı haline gelmesine neden olmuştur. Bu durum portföyde çoğaltılabilir in sağlanması, bakımından olumlu bir gelişmedir. Politik risk sigortacıları, da faaliyet gösteren birçok oyuncunun zaman içerisinde de iki bölgelere odaklanması, günümüzde bölgeler itibarıyla oluşan talebin belirleyicisi olmuştur. Ancak in kendisi jeopolitik serpiytilere o kadar bağımlıdır ki, halen talebin yüksek olduğu yeni noktalar keşfetmek mümkündür.

MENA

Beasley, politik risk portföyünün merkezine Ortadoğu ve Afrika pazarları, yerleştirilmiştir. Barnett, büyük emtia tacirleri, Afrika'daki perakende veya tarım ürünleri stokları, veya Ortadoğu'da depoları, olan çok çeşitli şirketlerden bilgilendirme talepleri geldiğini belirtmektedir. Varlıklar, sadece bir ülkede bulunan küçük şirketler de artık bu ürünle ilgilenmektedirler. Örneğin üretiminin bir kısmını, Tunus'ta yaptıran bir İngiliz

firnas, daha önce bu sigorta ile ilgilenmezken imdi teminat aramaktadır.

Ortado u her zaman oldu u gibi büyük bir odak noktası olmaya devam etmektedir. Barnett'e göre petrol zengini körfez ülkelerinde her zaman yeteri kadar talep vardır. İnsanlar petrol fiyatındaki düşmenin orta vadede bu ülkelerdeki istikrara olumsuz etki yapacağı, endişesini taşımaktadır.

En büyük de iklik görüldü ü kadar, yla udur; MENA ülkelerinin bir kısmında durum u anda o kadar kötüdür ki, en cesur ve hevesli oyuncular dahi i yazamamaktadırlar. Bu nedenle talepte bir artış, olmasın, ama men, Afrika daha sağlam bir büyüme bölgesi olarak göze çarpmaktadır.

Barnett'e göre baz, durumlarda teminat aramak için art, çok geçtir. Kuzey Afrika ve Ortado u'da Suriye, Libya ve Yemen gibi baz, ülkeler çöküşün e iindedir, bu nedenle teminat sağlamak çok zordur, di er taraftan bir talep de söz konusu de ildir.

Sahraalt, Afrika

Afrika'nın ekonomisi geçtiğimiz yıllarda üçlü bir darbeye maruz kalmı, bunun sonucu bölge ülkelerinde politik riskin artması, söz konusu olmu tur. Bu ülkelerin ço u imdi mali sıkıntılar ve siyasi ve toplumsal huzursuzluklarla karşılaşmaktadır. Sahraalt, Afrika'nın iki

büyük ekonomik gücünün -Güney Afrika ve Nijerya- ekonomik sıkıntılar, vardır, di er ufak ekonomilerin durumu ise daha da hassastır. İlk darbe MENA bölgesindeki Arap Baharı'nın yansımaları, ekinde gerçekleşti mi tir, bu etkiler kıtanın kuzey ve doğusundadır, darmada etmiştir. Ortaya çıkan istikrarsızlık Tunus'ta terör saldırıları, Mısır'da huzursuzluk ve Libya'da topyekûn bir iç savaşına neden olmu tur.

İkinci darbe, birçok Afrika ülkesi için hayati gelir kaynağı olan küresel enerji ve emtia fiyatlarındaki petrol fiyatlarının gerilemesi ile yaşanan büyük düşüş ile gelmiştir. Afrika ülkelerinde operasyonlar, bulunan zengin uluslararası madencilik ve enerji firmaları, parasız kalmaları, hükümetler için cazip hedefler olmu lardır. Bu hükümetlerin popülist nedenlerle ya da mali sıkıntı, nedeni ile yabancı firmaları, varlıkları, el koymasından gelmiştir.

Üçüncü darbe ise Çin'den gelmiştir. Asyalı süper gücün Afrika'ya geçtiğimiz yıllarda muazzam yatırımları, olmu tur. Çin, kıtanın büyük bir bölümünde sahip olduğu ucuz iş gücünü kullanarak, aynı zamanda altyapı yatırımları, da yaparak madencilik faaliyetinde bulunmu tur.

Johnston'a göre Çin'in küresel ekonomideki önemini vurgulamak için tek bir istatistik örnek göstermek yeterlidir: Çin 2011 ve 2013 arasındaki

üç yılda ABD'nin tüm yirminci yüzyıl boyunca tükettiğinden daha fazla çimento tüketmiştir ve u anda gördüğümüz de bu çapta bir ekonominin yavaşlaması etkileridir. Bu etkiler IMF nezdinde de kaygı uyandırmaktadır ve Çin bankacılık sisteminin batık kredi oranları, endişe verici bir yükselme gözlemlenmektedir.

Çin olaüstü hızlı büyümesini birkaç vites birden düşürünce, Afrika'nın ekonomik gelişmesi için son derece önemli olan altyapı projelerinin finans kaynakları, da kurumu tur. Afrika hükümetleri bir yandan yatırım aç, kapatmak için Batı yatırımcıları, çekmeye çalışırken, politik istikrarsızlık da neden olan ekonomik sıkıntılarla bozmaktadır.

Beasley'in Afrika ile ilgili portföyü maden, petrol ve gaz sektörlerine odaklanmıştır; ancak Barnett'e göre Afrika'nın yeni gelişen sektörlerinde talep oldukça zorlu bir yol izlemektedir. Barnett, Telekom endüstrisinden, özellikle Afrika'da yeni ortaya çıkmaya başlayan cep telefonu operatörlerinden sigorta talebi gelmeye başladığını, çizmektedir.

Latin Amerika

On yıl önce gelişmekte olan pazarları en güçlülerinden biri olarak kabul edilen Brezilya, a ustosta düzenleyeceği olimpiyat oyunları, öncesinde 1930'lerden beri görülmemi

bir ekonomik durgunlu un pençesindedir. Ekonominin 2016'da %3,5 oran,nda küçülmesi beklenmektedir. Brezilya Cumhuriyeti, Dilma Roussef, Petrobras isimli bir petrol firması, ile ilgili usulsüz işlemler yüzünden yargılanma tehdidi ile karşılaşmaktadır.

Brezilya'nın Reactions'un görüşü tükü birçok sigortacı, taraftan politik risk sigortacı, için bir fırsat ülkesi olarak gösterilmesi amaçladır. Kıtanın en büyük ekonomisi enerji fiyatlarındaki düşüş, Çin'deki durgunluk ve yatırımlarındaki azalma nedeniyle ulusal, mali kayıpların telafi edememektedir.

Diğer Latin Amerika ülkeleri de benzer sorunlarla içindedirler. En kötü durumda olan ise açık arayla Venezuela'dır. Venezuela, Kuzey Kore ve Zimbabwe gibi ülkeleri dahi geride bırakarak Aon Risk Solutions'un Mart 2016'da yayınladığı politik risk haritasında öne çıkan dünyadaki

en kötü ekonomisi olarak adlandırılmaktadır.

Argo Global'den Summers'e göre petrol gelirine dayalı bir ekonomisi olan Venezuela, petrol fiyatlarındaki düşüş nedeniyle muhtemel bir temerrüt riski ile karşılaşmaktadır.

Görevi Hugo Chavez'in 2013'teki ölümünden sonra devralan Devlet Başkanı Nicolas Maduro hiperenflasyon ve Zimbabwe'nin ekonomik durumunda olduğu gibi bir ekonomik kriz ile karşılaşmaktadır.

Arjantin de bazı taraflardan bir fırsat ülkesi olarak görülmektedir. Hükümet Mart'ta alacakları 14 yıllık bir borç mücadelesini 4.65 milyar ABD Doları ile sonuçlandırdı. Summers'e göre geçtiğimiz günlerde Arjantin'e olan ilginin hissedilir derecede artması nedeniyle ülkenin 2001'deki temerrütten sonra uluslararası borç verenlerle yaşadığı bir dizi uyumsuzluk sonlandırdı.

Devlet Başkanı Mauricio

Macri'nin yeni merkez sağ hükümeti, Aralık'ta istifaya eden önceki Devlet Başkanı Cristina de Kirchner'in politikalarını son vermiştir. Aon'un politik risk haritasına göre yeni Hükümet'in amacı, dünyanın geri kalanıyla olan ilişkileri normale getirmektir. Bu noktada başkanın anahtar, yeniden pazarlara uyum sağlamak, yatırımcı dostu politikalar, devreye sokmak ve borç verenlerle yapılan anlaşmalardır.

Yapılması gereken düzenlemelerde sıkıntıların olması, bu serbest piyasaya yaklaşımın ekonomiye faydalı olacağını iddia eden görüşlere karşılık, buna göre 2016'da ülke notunun iyilemesi beklenmektedir.

Birçok katılımcıya göre bölgede talep kuvvetlidir. Fakat Willis'ten Van den Born'a göre Latin Amerika'daki fırsatlar Afrika'daki kadar fazla değildir. Buna göre bunun nedeni Latin Amerika'da fiyatlandırmanın daha gevrek olmasıdır.

Kaynak: David Benyon-dbenyon@euromoneyplc.com

Reactions
05 May 2016
Çeviren: Selçuk ÜNAL

Ayr,lanlar

Ebru Feray

2003 y,l,ndan itibaren Dergimizin Bas,n Yay,n Koordinatörlü ünü ve Dizgi i lerini yapan Say,n Ebru Feray emekliye ayr,lm, t,r. Bas,n Yay,n Koordinatörlü ünün yan, s,ra, Derginin yay,na haz,r-lanmas, sürecindeki her a amada yapm, oldu u de erli katk,lar, nedeniyle, Say,n Ebru Feray'a Reasürör Dergisi olarak te ekkür eder, kendisine sa l,kl, ve huzurlu güzel bir emeklilik hayat, dileriz.