

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
BANKACILIK VE FİNANS ANABİLİM DALI
BANKACILIK VE SİGORTACILIK PROGRAMI

**TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜNDE KASKO SİGORTASININ TERCİHİ ÜZERİNE BİR
ARAŞTIRMA: İSTANBUL ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DUYGU ERSİN

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. İBRAHİM ORKUN ORAL

BİLECİK, 2025

10691403

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
BANKACILIK VE FİNANS ANABİLİM DALI
BANKACILIK VE SİGORTACILIK PROGRAMI

**TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜNDE KASKO SİGORTASININ TERCİHİ ÜZERİNE BİR
ARAŞTIRMA: İSTANBUL ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DUYGU ERSİN

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. İBRAHİM ORKUN ORAL

BİLECİK, 2025

10691403

BEYAN

“Türk Sigorta Sektöründe Kasko Sigortasının Tercihi Üzerine Bir Araştırma: İstanbul Örneği” adlı yüksek lisans tezi hazırlık ve yazımı sırasında bilimsel araştırma ve etik kurallarına uyduğumu, başkalarının eserlerinden yararlandığım bölümlerde bilimsel kurallara uygun olarak atıfta bulunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, tezin herhangi bir kısmının Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını, aksinin tespit edileceği muhtemel durumlarda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Bu çalışmanın, Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP), TÜBİTAK veya benzeri kuruluşlarca desteklenmesi durumunda; projenin ve destekleyen kurumun adı proje numarası ile birlikte, ETİK KURUL onayı alınması durumunda ise ETİK KURUL tarih karar ve sayı bilgilerinin beyan edilmesi gerekmektedir.			
DESTEK ALINMIŞTIR		DESTEK ALINMAMIŞTIR	
		x	
Destek alındı ise;			
Destekleyen kurum;			
Desteğin Türü		Proje Numarası	
1- BAP (Bilimsel Araştırma Projesi)			
2- TÜBİTAK			
Diğer;.....			
ETİK KURUL onayı var ise;			
ETİK KURUL karar tarih/sayı:		01.10.2024/E-54674167-050.04-282950	

Duygu ERSİN

.../.../2025

İmza

ÖN SÖZ

Tezimin yazım aşamasında destekleri ve yardımlarından dolayı danışman hocam Doç. Dr. İbrahim Orkun ORAL' a saygı ve teşekkürlerimi sunarım. Yüksek lisans eğitimim boyunca desteklerini esirgemeyen kıymetli hocam Prof. Dr. Feride HAYIRSEVER BAŞTÜRK' e teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca lisans eğitimimden bu zamana kadar her daim yanımda olan, bilgi ve deneyimleriyle yol gösteren çok sevdiğim değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Şerife GÖÇER' e çok teşekkür ederim. Tez çalışmam sürecinde hayatımın her alanında beni destekleyen, her zaman yanımda olan çok değerli aileme ve tüm arkadaşlarıma sevgilerimi sunar ve teşekkür ederim.

Duygu ERSİN

2025



ÖZET

TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜNDE KASKO SİGORTASININ TERCİHİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA: İSTANBUL ÖRNEĞİ

Kişiler yaşamlarında karşılaşılabilecekleri tehlikelere karşı gerçekleşebilecek zararlardan korunabilmek ve kendilerini güvence altına alabilmek için sigorta kavramına ihtiyaç duymaktadır. Bu bağlamda bireyler, sigorta ile belirli bir prim karşılığında sigorta şirketlerinden güvence talep etmektedirler. Diğer taraftan gelişmekte olan ülkelerin finans sisteminde sigortacılık sektörü önemli bir paya sahip olmaktadır. Bu durumun bir göstergesi olarak Türkiye’de kasko sigortasının uygulamada daha yaygın şekilde kullanılan sigorta türü olduğu vurgulanabilir. Ayrıca sektörde her geçen gün artmakta olan taşıt sayısı kasko yaptıran kişi sayısında da artışı sağladığı belirtilebilir. Aynı zamanda kasko branşı prim üretimini arttırdığı da ifade edilebilir. Günümüzde araç sahibi olan kişiler öncelikle aracında ortaya çıkabilecek risklerden korunmak için kasko sigortası yaptırmak istemektedirler. Gerçekleşebilecek zararları önlemek istedikleri için araçlarını farklı şekillerde kasko sigortası ile güvence altına alma fırsatını talep etmektedirler.

Bu çalışmanın amacı İstanbul ilinde ikamet eden bireylerin kasko tercihi üzerinde etkili olan faktörlerin belirlenmesidir. Çalışmanın diğer bir amacı ise ankete katılan bireylerin demografik, sosyo- ekonomik (gelir seviyesi, ehliyet sahipliği yılı, aracın piyasa değeri, vb.) özelliklerine yer verilerek bireylerin kasko sigortası satın almalarını veya almamalarını etkileyen faktörlerin tespitidir.

Çalışmada analizlerden elde edilen sonuçlara göre kasko sahipliği ile cinsiyet, medeni durum, aylık ortalama kişisel gelir, aylık ortalama hane halkı geliri, ehliyet grubu, yılda yapılan km yolun şehir içi- şehirlerarası yaklaşık oranı ve daha önce maddi hasarlı kazanın yaşanması arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı ayrıca kasko sahipliği ile belirtilen değişkenlerin bağımsız olduğu ifade edilebilir. Kasko sahipliği ile diğer değişkenler (yaş, eğitim durumu, meslek, araç yaşı, araç piyasa değeri, ehliyet sahiplik yılı, yılda ortalama yapılan km yol, aracın başka kullanıcısının varlığı, daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosunun varlığı,) arasında anlamlı bir ilişkinin olduğu ifade edilebilir.

Anahtar Kelimeler: Kasko, Sigorta, Kasko Tercihi, İstanbul İli.

ABSTRACT

RESEARCH ON THE CHOICE OF CAR INSURANCE IN THE TURKISH INSURANCE INDUSTRY: THE ISTANBUL EXAMPLE

People need the concept of insurance to be able to protect themselves from possible damages and to secure themselves against possible dangers they may encounter in their lives. In this context, individuals demand insurance from insurance companies in return for a certain premium. On the other hand, the insurance sector has an important share in the financial system of developing countries. As an indicator of this situation, it can be emphasized that casco insurance is the most widely used insurance type in practice in Turkey. In addition, it can be stated that the increasing number of vehicles in the sector every day also increases the number of people who have casco. It can also be stated that the casco branch increases premium production. Today, people who own vehicles primarily want to have casco insurance to protect themselves from possible risks in their vehicles. Since they want to prevent possible damages, they demand the opportunity to secure their vehicles with casco insurance in different ways.

The aim of this study is to determine the factors that affect the choice of individuals residing in Istanbul on car insurance. Another aim of the study is to determine the factors that affect individuals' purchasing or not purchasing car insurance by including the demographic, socio-economic (income level, years of driving license, market value of the vehicle, etc.) characteristics of the individuals participating in the survey.

According to the results obtained from the analyses in the study, it can be stated that there is no significant relationship between insurance ownership and gender, marital status, monthly average personal income, monthly average household income, driver's license group, the approximate ratio of the km of road traveled per year between cities and intercity and the previous material damage accident. It can be stated that there is a significant relationship between insurance ownership and other variables (age, education level, occupation, vehicle age, vehicle market value, driver's license ownership year, average km of road traveled per year, the presence of another user of the vehicle, the presence of insurance of the vehicle when it had a previous material damage accident).

Keywords: Casco, Insurance, Automobile Insurance Preference, Istanbul Province.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖN SÖZ.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
GRAFİKLER LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

SİGORTACILIK VE SİGORTA İLE İLGİLİ TEMEL BİLGİLER

1. Sigorta Kavramı.....	3
1.1. Risk Tanımı	4
2. Sigortanın Tarafları.....	5
3. Reasürans Kavramı	6
4. Sigortacılığın Tarihi Gelişimi	6
4.1. Dünya’da Sigortacılığın Tarihi Gelişimi	6
4.2. Türkiye’de Sigortacılığın Tarihi Gelişimi	8
5. Sigortanın İşlevleri.....	9
5.1. Mikro İşlevleri	10
5.2. Makro İşlevleri.....	11
6. Sigortanın Temel Prensipleri	12
6.1. Sigortalanabilir Menfaat Prensibi	13
6.2. Azami İyi Niyet Prensibi	13

6.3. Yakın Sebep Prensibi	13
6.4. Tazminat Prensibi	14
6.5. Halefiyet Prensibi.....	14
6.6. Hasara Katılım Prensibi.....	14
7. Sigorta Türleri	14
7.1. Hayat Sigortaları	15
7.2. Hayat Dışı Sigortalar	16
8. Sigorta Sektöründeki Kurumlar	19
8.1. Sigorta Şirketleri	19
8.2. Acenteler	19
8.3. Brokerler.....	19
8.4. Sigorta Eksperleri.....	20
8.5. Aktüerler.....	20

İKİNCİ BÖLÜM

KARA ARAÇLARI KASKO SİGORTASI

1. Kara Araçları Kasko Sigortası Tanımı ve Konusu	21
1.1. Kasko Türleri	22
1.2. Ek Sözleşme ile Teminat Altına Alınabilecek Zararlar.....	23
1.3. Teminat Dışında Kalan Haller	25
1.4. Sözleşme Türleri	26
1.5. Kasko Sigortasında Fiyatlama	27
1.6. Muafiyetler	27
1.7. Kaskoda Hasar ve Tazminat	28
1.8. Hasar ve Tazminatın Sonuçları.....	30
2. Kasko Sigortası Branşına Ait Sayısal Veriler	30

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KASKO SİGORTASININ TERCİHİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA: İSTANBUL ÖRNEĞİ

1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	34
2. Araştırmanın Yöntemi, Kapsamı, Sınırlılıkları.....	34
3. Literatür Taraması.....	36
4. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	39
5. Araştırmanın Bulguları ve Analizi	39
5.1. Demografik Özelliklere Ait Frekans Analizleri	39
5.2. Katılımcıların Araçlarına İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi.....	42
5.3. Katılımcıların Kasko Sigorta Poliçe Edinmesine Etki Eden Faktörler	47
5.4. İlişki Ölçüleri (Ki-Kare Analiz) Sonuçları.....	48
SONUÇ.....	60
KAYNAKÇA	63
EKLER.....	70

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 2. 1. 2014-2023 Dönemi Kasko Sigorta Şirket Sayısı	30
Tablo 3. 1. Katılımcıların Cinsiyet Özelliklerine Ait İstatistikler	40
Tablo 3. 2. Katılımcıların Yaş Özelliklerine Ait İstatistikler	40
Tablo 3. 3. Katılımcıların Medeni Durum Özelliklerine Ait İstatistikler	40
Tablo 3. 4. Katılımcıların Eğitim Durumu Özelliklerine Ait İstatistikler.....	41
Tablo 3. 5. Katılımcıların Meslek Özelliklerine Ait İstatistikler.....	41
Tablo 3. 6. Katılımcıların Kişisel Gelir Özelliklerine Ait İstatistikler	41
Tablo 3. 7. Katılımcıların Hane Halkı Gelir Özelliklerine Ait İstatistikler	42
Tablo 3. 8. Katılımcıların Araç Yaşına Ait İstatistikler.....	42
Tablo 3. 9. Katılımcıların Araç Piyasa Değeri Özelliklerine Ait İstatistikler	43
Tablo 3. 10. Katılımcıların Ehliyet Sahiplik Yılına Ait İstatistikler.....	43
Tablo 3. 11. Katılımcıların Sahip Oldukları Ehliyet Grubuna Ait İstatistikler	44
Tablo 3. 12. Katılımcıların Yılda Ortalama Yaptıkları Km Yola Ait İstatistikler	44
Tablo 3. 13. Katılımcıların Şehir içi – Şehirlerarası Yaptıkları Km Oranına Ait İstatistikler	44
Tablo 3. 14. Katılımcıların Araçlarının Başka Kullanıcısının Varlığına Ait İstatistikler	45
Tablo 3. 15. Katılımcıların Daha Önce Kaza Yaşayıp-Yaşamamasına Ait İstatistikler	45
Tablo 3. 16. Katılımcıların Yaşadıkları Kaza Sırasında Kasko Varlığına Ait İstatistikler	46
Tablo 3. 17. Katılımcıların Kasko Dışındaki Sigorta Varlığına Ait İstatistikler	46
Tablo 3. 18. Katılımcıların Araçlarının Kasko Varlığına Ait İstatistikler	46
Tablo 3.19. Kasko Sigortası Satın Alımına Etki Eden Faktörler	47
Tablo 3.20. Kasko Sigortası Satın Alınmaması/İptaline Etki Eden Faktörler	48
Tablo 3. 21. Kasko Sahipliği ile Cinsiyet Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	48
Tablo 3. 22. Kasko Sahipliği ile Yaş Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi.....	49
Tablo 3. 23. Kasko Sahipliği ile Medeni Durum Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	

.....	50
Tablo 3. 24. Kasko Sahipliği ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	50
Tablo 3. 25. Kasko Sahipliği ile Meslek Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi.....	51
Tablo 3. 26. Kasko Sahipliği ile Aylık Ortalama Kişisel Gelir Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi.....	52
Tablo 3. 27. Kasko Sahipliği ile Aylık Ortalama Hane Halkı Geliri Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	52
Tablo 3. 28. Kasko Sahipliği ile Araç Yaşı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	53
Tablo 3. 29. Kasko Sahipliği ile Araç Piyasa Değeri Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	54
Tablo 3. 30. Kasko Sahipliği ile Ehliyet Sahiplik Yılı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	54
Tablo 3. 31. Kasko Sahipliği ile Ehliyet Grubu Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	55
Tablo 3. 32. Kasko Sahipliği ile Yılda Ortalama Yapılan Km Yol Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	56
Tablo 3. 33. Kasko Sahipliği ile Yılda Yapılan Km Yolun Şehir içi- Şehirlerarası Yaklaşık Oranı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi.....	57
Tablo 3. 34. Kasko Sahipliği ile Aracın Başka Kullanıcısının Varlığı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	58
Tablo 3. 35. Kasko Sahipliği ile Daha Önce Maddi Hasarlı Kazanın Yaşanması Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi	58
Tablo 3. 36. Kasko Sahipliği ile Daha Önce Maddi Hasarlı Kaza Geçirildiğinde Aracın Kaskosunun Varlığı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi.....	59

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. 1. Mikro İşlevleri	10
Şekil 1. 2. Makro İşlevleri.....	11



GRAFİKLER LİSTESİ

Sayfa

Grafik 2. 1. 2015-2024 Dönemi Toplam Prim Üretimi ve Kasko Sigortasının Payı	31
Grafik 2. 2. 2014-2023 Dönemi Kasko Branşı Büyümesi.....	32
Grafik 2. 3. Kasko Branşı Hasar/Prim Oranı	33



KISALTMALAR LİSTESİ

M.Ö.: Milattan Önce

M.S.: Milattan Sonra

TDK: Türk Dil Kurumu

TRAMER: Trafik Sigortası Bilgi ve Gözetim Merkezi

TSB: Türkiye Sigorta Birliği

TTK: Türk Ticaret Kanunu

vb.: Ve benzeri



GİRİŞ

Kişiler ve kurumlar yaşamları boyunca karşılaşılabilecekleri risklerden korunmak ve mali açıdan en az zarar ile gerçekleşen risklerin sonuçlarına katlanabilmek için bazı yöntemlere ihtiyaç duymuştur. Bu durumda sigorta, ortaya çıkan ihtiyaçlara çözüm üreten bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Sigorta, kişi ve kurumların belli bir prim karşılığında muhtemel bir riskin ortaya çıkması sonucunda oluşan mali zararın sigortacı tarafından karşılanması olarak tanımlanabilir (Çipil, 2019: 42). Sigorta sadece kişi ve kurumları teminat altına almamakla beraber oluşturmuş olduğu fonları yatırımlara yönlendirerek ülke ekonomisine katkı sunmaktadır. Aynı zamanda ekonomide meydana gelebilecek maddi kayıpların da minimize edilmesini sağlamaktadır. Özellikle günümüzde gelişmekte olan ülke ekonomilerinde sigortacılık sektörü her geçen gün önemini artırmakta ve hızla gelişimini sürdürmektedir.

Sigortacılık sektöründe kasko sigortaları oldukça önemli bir paya sahip olmaktadır. Özellikle araç sahibi bireyler için önemi büyüktür. Genellikle araç sahipleri aracını olası tehlikelere ve oluşabilecek zararlara karşı güvence altına almak istemektedirler. Bu isteklerini ise kasko sigortası yaptırarak karşılamaktadırlar. Kasko sigortası kapsamı ve içeriği yönüyle trafik sigortasından farklıdır. Bireyler sigorta şirketlerindeki ürün çeşitliliği ve kasko sigortasında yer alan çeşitli farklılıklardan dolayı tercihlerinde seçici olabilmektedir. Bu durumda şirketler kasko branşında bireylerin tercih edebilmesini sağlayacak yenilikçi yaklaşımlar ile müşteri memnuniyetini ön plana çıkararak artan rekabet ortamından kârlı olarak çıkabilmektedir.

Bu çalışmada İstanbul ilinde uygulanan anket ile bireylerin demografik (cinsiyet, yaş, medeni durum vb.) sosyo-ekonomik özelliklerin analizi ile bireylerin kasko sigortası yaptırıp yaptırmama kararını etkileyen faktörlerin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Üç bölümden oluşan bu tez çalışmasının birinci bölümünde, sigorta ve risk kavramları açıklanmış olup sigortanın taraflarına değinilmiş, sonrasında reasürans kavramından bahsedilmiş, sigortacılığın tarihi gelişimi ve sigortanın işlevleri açıklanmıştır. Ayrıca bu bölümde sigortanın temel prensipleri incelenmiş, sigorta türleri ve sektördeki kurumlara yer verilmiştir.

İkinci bölümde kasko sigortası kapsamlı bir şekilde açıklanmış ve ilk olarak kasko sigortasının tanımına ve konusuna değinilmiş daha sonra kasko türleri, ek sözleşme ile teminat altına alınabilecek zararlar ve teminat dışında kalan hallerden bahsedilmekte olup üzerinde

durulmaktadır. Bu bölümde sözleşme türlerine, kasko sigortasında fiyatlamaya ve muafiyetlere yer verildikten sonra hasar ve tazminat ile kasko sigortası branşına ait sayısal veriler açıklanmaktadır.

Üçüncü bölümde ise araştırmanın amacı ve önemi, yöntemi, kapsamı, sınırlılıkları açıklandıktan sonra literatür taraması yapılmıştır. Yapılan araştırmanın evreni ve örneklemini hakkında bilgi verilmiştir. Son olarak ise araştırmanın bulguları ile değerlendirme yapılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

SİGORTACILIK VE SİGORTA İLE İLGİLİ TEMEL BİLGİLER

Çalışmanın birinci bölümünde sigorta ile ilgili temel bilgilerin aktarılmasına geçilmeden önce sigorta ve risk kavramlarına ait bilgiler verilmiştir. Daha sonra ise alt başlıklar halinde sigortanın tarafları, reasürans kavramından bahsedilmekte sigortacılığın Dünya ve Türkiye’deki tarihi gelişimi, sigortanın işlevleri aktarılmıştır. Son olarak ise sigortanın temel prensipleri, sigorta türleri ve sektörde yer alan kurumlara yer verilmiştir.

1.Sigorta Kavramı

Yaşamın içerisinde kişilerin bilinen veya bilinmeyen pek çok risk ile karşılaşabileceği ve bu risklerin gerçekleşmesi sebebiyle sahip olduklarını kaybetme düşüncesine sahip olduğu bilinmektedir (Karaman, 2015: 9). İnsanlar diğer canlılara göre karşılaşabilecekleri risklere daha akılcı önlemler çıkarabilmektedirler. Gerçekleşebilme ihtimali olan risklerin bazıları üstesinden gelinebildiği için önemsiz olurken, bazıları ise yaşamı son derece etkileyerek katlanılamayacak duruma getirdiğinden söz konusu risklerden korunmak gerekmektedir. Bu bağlamda sigorta, insanların risklerden korunmak için uyguladığı birincil risk yönetim araçlarından biridir (Uralcan, 2011: 3-4).

Sigorta sözcüğünün kökeni İtalyanca olan “*sicurta*” dan gelmektedir. Bu sözcük “*Güvence*” anlamına gelmekle birlikte, önceden “*sigcuriye*”, “*sicorta*”, “*sikurta*”, “*sikurita*” ve “*sigurta*” olarak belirtilirken zamanla sigorta sözcüğü olarak dilimize geçmiştir (Yayla, 2019: 108).

Sigorta, aynı risklerle karşılaşabilme ihtimali olan bireylerin zaman içerisinde ortak bir birliktelik ile gelişen ülke ekonomisine kredi imkânları sağlayan ve fırsatlar sunarak uluslararası ilişkilerde önemli katkıları olan bir sektör olarak tanımlanabilir (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2010: 6). Sigorta kavramı farklı şekillerde ifade edilebilir.

Türk Dil Kurumu’na (TDK) göre sigortanın tanımı: “*Bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi*” şeklinde yapılmaktadır (TDK, 2024).

Çipil’e göre sigorta, “*Bir riskin belirli bir parasal değer karşılığında bir başkasına transfer edilmesi*” şeklinde tanımlamıştır (Çipil, 2019: 41). Literatürde yer alan farklı tanımlardan biri ise sigortanın havuz sistemi olduğudur.

Bu noktadan hareketle “*Bir miktar prim ödemek suretiyle, birbirlerine benzeyen özelliklerde (homojen) kişilerin bir araya getirilmesi, belirli bir süre içerisinde zarar ortaya çıkması durumunda zararın bu kişilerin ödedikleri havuzdan karşılanması sistemi*” olarak ifade edilmektedir (Kırkbeşoğlu, 2022: 46).

Aktarılan sigorta tanımlarından yola çıkılarak sigorta kavramı, meydana gelebilecek hasarların oluşması ve ekonomik sonuçlarının karşılanması durumunda riski devredilmek için bireyler veya organizasyonlar tarafından tercih edilen ve uygulanabilen bir metot olarak tanımlanabilmektedir (Emhan, 2009: 218).

Yapılan tanımlamaların yanı sıra sigorta kavramı aynı zamanda önemli bir tasarruf kaynağı ve mali zararların önleyicisi olarak da vurgulanabilir. Ayrıca, sigorta ile öncelikle gerçekleşecek hasarın önlenmesi için tedbirler alınmakta daha sonra ise gerçekleşen hasar karşılanmaktadır. Sigorta işletmelerin iflası ve insanların çalışamayacak durumda olmaları riskine karşı da koruma sağlamaktadır (Şener ve Behdioğlu, 2014: 524). Diğer bir ifadeyle sigortada amaç beklenmedik hasarın gerçekleşmesini engellemek değil, hasarın ortaya çıkmasında bu hasarın grup üyeleri arasında paylaştırarak oluşan hasar yükünün grubun tüm üyeleri için karşılanabilir olmasını sağlamaktadır (Güvel ve Güvel, 2018: 27).

1.1.Risk Tanımı

Risk kelimesi Fransızca’da “*risque*” olarak İtalyanca’da “*risco*” anlamlarına gelen “*Risk ve riziko*” kavramı “*tehlikeden kaçınma*” olarak tanımlanmaktadır (Karaman, 2015: 20).

Literatürde risk ile ilgili farklı şekillerde tanımlar bulunmaktadır. “*Risk, gelecekte beklenen veya arzu edilen bir sonuçtan olumsuz yönde sapmanın olasılığı olarak nitelenebilir*” (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2010: 43). Riskin bir diğer tanımı ise “*Risk, zarar ihtimali veya arzu edilmeyen bir olayın meydana gelme ihtimali olarak belirtilebilir*” olarak tanımlanmaktadır (Uralcan, 2011: 5). Çipil riski, “*Gerçekleşebilecek ama gerçekleşmesi ya da ne zaman gerçekleşeceği kesin olarak bilinmeyen durumları ifade eder*” şeklinde tanımlamaktadır (Çipil, 2019: 23). Risk kelimesini istatistik, ekonomi veya davranış bilimleri gibi birçok alanda kullanılan farklı tanımları bulunmakla beraber, sigortacılık alanında da riskin belirsizlik, kayıp olasılığı şeklinde tanımları bulunmaktadır. Bununla birlikte risk kelimesi, oluşabilecek tehlikeden beklenen kaybın gerçekleşme kapasitesi olarak ifade edilmektedir (Kırkbeşoğlu ve McNeill, 2022: 7).

Sigortacılıkta risk türleri iki şekilde sınıflandırılmaktadır. Bunlardan birincisi finansal ve kurumsal risk türleri iken ikincisi yalın ve spekülâtif risk türleridir. Finansal riskler, piyasa riski, kredi riski ve likidite riski olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

Kurumsal riskler ise ülke riski, operasyonel risk ve enflasyon riski olarak ifade edilmektedir. Yalın riskler, bir kaybın gerçekleşmesi veya gerçekleşmemesi ihtimalinin oluşması durumunda kazancın olmadığı risklerdir. Sigortada amaç, kişileri zarardan önceki ekonomik durumlarına getirmektir. Bu sebeple sigortacı tarafından yalın riskler teminat altına alınırken spekülâtif riskler ise reddedilmektedir. Bu noktada spekülâtif risk kişilerin kazanç ihtimalinin olduğu bir durumu ifade etmektedir (Kırkbeşoğlu ve McNeill, 2022: 11-15). Yeni bir ürün ya da hizmetin geliştirilmesi ürün veya hizmetlerin pazarlanması ve yeni bir pazara girilmesi gibi bütün kararlar spekülâtif risk içermektedir. Bu riskler olumsuz ve olumlu sonuçlar doğurabilen riskler olarak da ifade edilmektedir (Saka, 2010: 8).

Sigortacılık temelde bir ‘risk yönetimi’ faaliyeti olarak tanınmaktadır. Diğer bir ifadeyle sigortacılığın temeli, öncesinde belirlenen risk limitleri ve tanımları kapsamında doğru riskleri doğru bir fiyatlama ile üstüne almaktadır. Sigorta şirketlerinin başarılı ya da başarısız olmasının temel belirleyicisi söz konusu risk yönetiminin etkinliğiyle açıklanmaktadır (Saka, 2010: 32).

Riski kontrol altına almak için riski tanımlamak ve riskin gerçekleşme ihtimalini doğru bir şekilde belirleyebilmek gereklidir. Fakat riskin ne zaman oluşacağı bilinmediğinden ve tespiti yapılamadığından dolayı geleceğe yönelik tahmin ve beklentilerin oluşmasında önceki tecrübelerden faydalanılmaktadır (Öndeş, 2007: 31).

2.Sigortanın Tarafları

Sigorta iki taraf arasında karşılıklı olarak yükümlülüklerin olduğu bir sözleşmeye dayanmaktadır. Sigorta sözleşmesinin tarafları sigortacı ve sigortalı olmaktadır.

- Sigortacı: Sigorta sözleşmesi yapmak isteyen kişinin belli bir prim karşılığında risklerini teminat altına alan ve riskin ortaya çıkması sonucunda tazminatı karşılayan kurum sigorta şirkettir. Sigortacı riski devralan taraf olmaktadır (Altundal, 2018: 76).
- Sigortalı: Sigorta sözleşmesine taraf olmakla birlikte riskin gerçekleşmesi durumunda sözleşmeden doğan hakları alma hakkına sahip olan kişi sigortalı olmaktadır. Genelde sigortalı ve sigorta ettiren aynı kişi olmaktadır. Örneğin, yaşamış olduğu evini yangın poliçesi yaptırarak güvence altına alan kişi hem sigortalı hem de sigorta ettiren konumundadır. Sigorta poliçesiyle teminat altına

alınan menfaat sigorta ettirene ait olması durumunda “kendi hesabına sigorta”, sigorta ettirene ait olmaması durumunda ise “başkası hesabına sigorta” olarak açıklanmaktadır (Karaman, 2015: 70).

- Sigorta Ettiren: Sigorta şirketine prim ödemek koşuluyla sigorta sözleşmesini yaptıran kişi olarak ifade edilmektedir (Özolat, 2023: 91). Gerçek veya tüzel tüzel kişi sigorta ettiren olabilmektedir (Kaya ve Kahya, 2017: 57).
- Lehtar: Bir sigorta sözleşmesindeki riskin yaşanması durumunda sigortanın sonucundan faydalanan kişi olarak tanımlanabilir (Orhaner, 2013: 63). Sigorta sözleşmesine taraf olmamakla beraber, can sigortalarında sigorta kapsamındaki risklerin ortaya çıkması neticesinde sigortacıdan sigorta tazminatını alma hakkı olan kişi olarak ifade edilmektedir (Öztürk ve Güven, 2019: 226).

3.Reasürans Kavramı

Reasürans sigorta şirketlerinin üstlendikleri risklerin başka sigortacılara belli bir kısmı ya da tamamını yeniden sigortalatması işlemi olarak ifade edilmektedir (Özkan, 2015: 210). Sigorta şirketlerinin riski transfer etmeyip üzerinde tuttıkları kısım konservasyon olarak tanımlanmaktadır. Üstlenmiş olduğu riski devreden şirkete sedan şirket, reasüransı kabul eden şirket ise reasürör olarak ifade edilmektedir. Sigorta şirketi tarafından ise reasüröre devredilen kısım sesyon olarak adlandırılmaktadır (Terzioğlu, 2018: 145).

Reasürans ile sigorta şirketleri ölçülebilen riskleri sigortalamakta ve geçmiş verileri kullanarak senaryo analizleri yapmaktadır. Risklerini yönetmek için sigorta şirketleri sigorta yaptıran kişi sayısını yükseltebilmek, yüksek riskin olduğu bölgeleri teminat kapsamına almayarak veya primleri yüksek tutarak meydana gelmesi muhtemel hasarlar için önlem almak isterler. Ayrıca, reasürans sigorta şirketlerinin riski devretmesinde en çok kullandığı yöntemlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır (Çekici, 2011: 58).

4.Sigortacılığın Tarihi Gelişimi

Çalışmanın bu başlığı altında Dünya’da ve Türkiye’de sigortacılığın tarihi gelişimi, sigortanın temel prensipleri, sigorta türleri ve sigorta sektöründeki kurumlara ait bilgilere yer verilmiştir.

4.1.Dünya’da Sigortacılığın Tarihi Gelişimi

Sigortacılığın başlangıcının hangi tarihte ortaya çıktığı tahmin edilemese de ilk uygulamalarının deniz ticareti ile başladığı bilinmektedir (Avcı, 2000: 269). Milattan önce

(M.Ö.) 3000’li yıllarda Çinli tüccarların riski yönetme teknikleri sigortaya benzemesi yönüyle en eski örneğinin bulunduğu ispatı niteliğindedir. Babil’li tüccarlar, mallarının taşımacılığını nehir üzerinden yaparak yolculuk süresince tek bir geminin tüm tüccarların ürünlerinin batması veya olası bir kayıp durumunda diğer bireylerin üzerinde de ağır yüklerin oluşmaması için tüccarlar mallarını diğer teknelere dağıtmışlardır (Akbaý, 2015: 76).

M.Ö. 1792-1750 yıllarında Babil Kralı tarafından çıkarılan Hammurabi Kanunları o dönem içerisindeki tek kanun olma özelliğine sahiptir (Özbolet, 2023: 36). Hammurabi Kanunları 282 maddeden oluşmakta; kervanların taşıma sırasında soyguncuların saldırısına uğraması sebebiyle zararın diğer bütün kervanlara dağıtılmasını öngörmektedir. Söz konusu kanunda, soyguncunun saldırısına uğrayan kişinin zararı, soyguncunun yakalanmaması ve saldırıya uğrayan kişinin zararını gösterebileceği belgeleri ile bildirimde bulunması durumunda, zararın olduğu yerdeki vali ya da hâkimi tarafından karşılama yapıldığı belirtilmiştir (Arseven, 1987: 419).

Milattan sonra (M.S.) 1250 yıllarında deniz ticaretinin önemli merkezlerinden Venedik, Cenova ve Floransa şehirlerinde günümüzdeki gibi prim esasına dayalı sigorta faaliyetleri görülmektedir. Günümüz sigorta uygulamasının örneğine ise 14. yüzyılda rastlanılmıştır.

Dönemin ekonomik yapısı içerisinde deniz ticaretinin oldukça önemli yer alması ve İtalya’nın bu hususta önemli bir konumunun olması birlikte düşünüldüğünde deniz ticaretinde ilk sigorta poliçesinin 1347 yılında İtalya’da düzenlendiği bilinmektedir. Bu poliçenin, Cenova Limanı’ndan Mayorka’ya giden Santa Clara isimli geminin yolculuğu esnasında yükünü güvence altına alabilmek için düzenlendiği bilinmektedir. İlk sigorta şirketi ise 1424 yılında Cenova’da kurulmuştur (Güvel ve Güvel, 2018: 72). Sigortacılık alanında ilk kanun düzenlemesinin 1435 yılında yayınlanan Barcelona Kararnamesi olduğu ifade edilebilir (Engin ve Karakuş, 2020: 176).

Denizcilik alanında ilerlemenin gemi ve taşınan yükün sigorta edilmesine karşın gemideki yolcu ve mürettebatında sigortaya dâhil edilmesi fikrini ortaya çıkarmıştır. Bu anlamda, İtalyan Banker Tontini tarafından 17. Yüzyılda Tontines adıyla oluşturulan sistem ortaya çıkarılan fikir için örnek olarak gösterilebilir. Söz konusu sistemde belirli bir süre için birlikte olan bireyler arasında toplanan bir nevi primin süre sonunda hayatta kalanlar arasında paylaştırılmasına vurgu yapılmaktadır. Aynı zamanda da hayat sigortasının başlangıcının yapıldığı da ifade edilebilir (Alma, 2015: 26).

1666 yılında yaşanan ve dört gün süren Büyük Londra yangınının 17. yüzyılda sigorta alanında önemli bir etkiye sahip olduğu vurgulanabilir. Bu durumun bir göstergesi olarak büyük felaketin yaşanması yangın sigortasına duyulan ihtiyacı ortaya çıkarmış ve sigorta şirketleri de bu alanda faaliyete başlamıştır (Sezal, 2017: 1157). İngiltere’de 1667 yılında Yangın Bürosu ve sonrasında 1684 yılında ilk yangın sigorta şirketi Friendly Society kurulmuştur (Özbolat, 2023: 38). 1688 yılında İngiltere’de Lloyd’sun temelleri atılarak sigortacılık alanında yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bugün Lloyd’s bir sigorta şirketi olarak değil, sigorta teminatı veren şahısların oluşturmuş olduğu bir topluluk, bir birlik olmasının yanı sıra dünya gemicilik konusunda bilgilendirmenin yapılmış olduğu merkez olmaktadır. 18. ve 19. yüzyıllardaki sanayileşme alanındaki hızlı gelişmeler ile artan iş kazaları ve tazminat ihtiyaçları zorunlu sigortaların faaliyete geçmesine zemin hazırlamıştır. Bu kapsamda 19. yüzyıldan sonra zorunlu işveren sorumluluk sigortaları uygulanmaya başlamıştır. Ayrıca, zorunlu trafik sigortası uygulaması araç kullanımının yaygınlaşması ve trafik kazalarındaki önemli artışın sonucunda oluşmuştur. Zorunlu trafik sigortası 1918 yılında ilk Danimarka’da ilerleyen zamanlarda ise diğer ülkelerde uygulanmaya başlamış fakat yaygınlaşması 20.yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlamaktadır (Akbay, 2015: 80-82). Yeni sigorta ürünlerinin oluşması sanayileşmenin artması, teknolojinin hayatın her alanında etkili olması ve sosyal yaşantının değişmesi ile bireylerin sigorta ürünlerine olan ihtiyacını artırmıştır. Gelişen teknoloji ile, sigorta ürünlerinin pazarlanması ve operasyonel süreçlerinin yönetilmesi sigorta sektörünün değişimine yol açmıştır (Çipil, 2019: 60).

4.2.Türkiye’de Sigortacılığın Tarihi Gelişimi

Sigortaya benzer uygulamaların ülkemizdeki geçmişine bakıldığında Anadolu Selçuklu Devleti zamanında var olduğu görülmektedir. Anadolu Selçuklu döneminde ticaret esnasında kervanların yağmalanması sonucunda oluşan zararlar devlet hazinesinden karşılanmaktadır (Yayla, 2019: 110). Anadolu’da sigortacılık hizmetlerinin olmasına karşılık Avrupa’da yer alan sigorta piyasasına kıyasla daha yavaş gelişim gösterdiği vurgulanabilir. Bu durumun oluşmasında ise dini temellere dayanan görüşlerin etkisi söylenebilir (Özüdoğru, 2017: 40).

Osmanlı Devleti’nde 19. Yüzyılda dış ticaretin, buharlı gemiciliğin yaygınlaşması ve serbest ticaret anlaşmalarının artmasıyla üst düzeydeki kişilerin de yaşam biçimlerinde değişikliği beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda 1870 yılında ortaya çıkan Beyoğlu (Pera) yangını, sigorta tarihindeki en önemli olaylardan biri olmuştur (Baskıcı, 2002: 4-5). Söz konusu yangının on üç saat sürdüğü ve pek çok kişi ile yapının yangında zarar gördüğü bilinmektedir (Keyvanoğlu, 2017: 187-188).

Yaşanan bu olay neticesinde İngilizlerin 1872 yılında Sun, Northern ve North British isimli sigorta şirketlerini, Fransızların ise La Fonciere sigorta şirketine 1878 yılında İstanbul'da kurduğu görülmektedir (Güvel ve Güvel, 2018: 229). Ayrıca ilk yerli sigorta şirketi ise 1893 yılında kurulan Osmanlı Umum Sigorta adıyla sektörde yerini almıştır (Kaya ve Kahya, 2017: 20). İlk ulusal sigorta şirketinin kurulması 1914 yılında “*Yabancı Sigorta Şirketleri ile Anonim ve Sermayesi Eshama Münkasem Şirketler Kanunu*” ile gerçekleşmiştir. Bu kanun ile yabancı şirketlerin tescil olması ve teminat göstermesi zorunlu tutulmuştur (Güvel ve Güvel, 2018:229).

Cumhuriyetin ilan edilmesiyle birlikte yaşanan gelişmelerin bir yansıması da sigortacılık sektöründe görülmüştür. Bu durumun bir göstergesi olan 1924 yılında çıkarılan yasa ile poliçelerde İngilizce ve Fransızca düzenlemesine son verilerek Türkçe dilini kullanma zorunluluğu getirilmiş ve Sigortacılar Kulübü kurulmuştur. Tamamı yerli sermaye ile 1925 yılında Anadolu Sigorta Şirketi kurulmuştur. Diğer taraftan 1927 yılında 1160 sayılı “Mükerrer Sigorta İnhisarı Hakkında Kanun” reasürans tekeli kurularak yapılan işlemler ile Milli Reasürans Türk Anonim Şirketi 1929 yılında kurulmuş ve reasürans tekeli uygulanmıştır (Kaya ve Kahya, 2017: 21).

1935'te Güven Sigorta ardından 1936 yılında Ankara Sigorta kurulmuştur. 1942'de ise ilk özel sermayeye sahip Doğan Sigorta kurulmuştur (Ersoy, 2018: 61). 1959'da sektörde önemli bir gelişme olarak 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu çıkarılmıştır (Özbolet, 2023: 45). 1990 yılında sigorta sektöründe önemli bir olay olan serbest tarife uygulaması kaza, zirai ve mühendislik sigortaları ile aynı yılın ekim ayından itibaren ise yangın ve nakliyat sigortalarında uygulanmıştır (Akbay, 2015: 86). 2000'li yıllara gelindiğinde sigortacılık alanında, Doğal Afet Sigortaları Kurumu'nun (2000), Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi'nin 2003 yılında ve Tarım Sigortaları Havuzunun 2005 yılında kurulması yeni gelişmelerin olduğunu göstermektedir (Çipil, 2019: 67). Günümüz koşullarına uygun yeni düzenlemeler dahilinde güncel bir kanun olması gerektiğiyle 1959 yılındaki 7397 sayılı kanun yürürlükten kaldırılarak 2007 yılında 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu yürürlüğe girmiştir (Özbolet, 2023: 45-47).

31 Aralık 2023 yılı itibarıyla TSB üye olan 70 sigorta, reasürans ve emeklilik şirketi bulunmakla birlikte bunlardan 47'si hayat dışı şirket, 4 tanesi hayat, 4 tanesi reasürans şirket ve 15 tanesi emeklilik şirketi olarak faaliyet göstermektedir (TSB, 2023: 18).

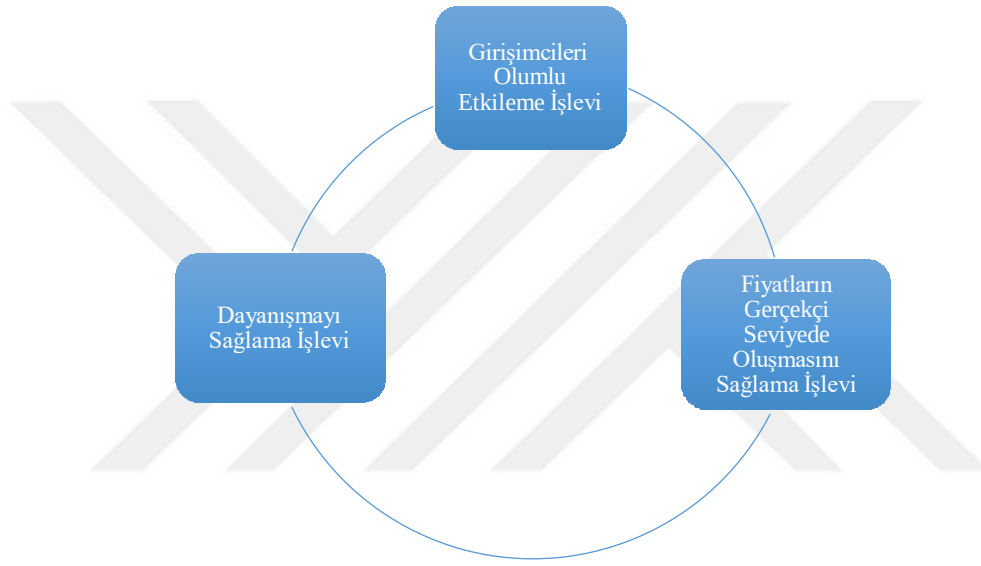
5.Sigortanın İşlevleri

Günümüzde sigorta sektörü üstlenmiş olduğu işlevler ile bireylere, işletmelere ve ülke ekonomisine katkıda bulunmaktadır. Gelişmiş ülkelerde sigorta sisteminin etkinliği fon

oluşturma etkinliği ve finansal piyasalara sağlamış olduğu katkı ile ülkedeki finans piyasasında gelişmişlik göstergesi olarak da ifade edilmektedir (Dalkılıç, 2022: 56). Temel olarak sigortanın işlevlerini mikro işlevler ve makro işlevler olarak iki başlıkta toplanmaktadır (Ayhan ve Özcan, 2018: 81).

5.1.Mikro İşlevleri

Sigortanın mikro işlevleri, girişimcileri olumlu etkileme işlevi, fiyatların gerçekçi bir seviyede oluşmasını sağlama işlevi ve dayanışmayı sağlama işlevi olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Aşağıda yer alan Şekil 1.1.'de gösterilmiştir.



Şekil 1. 1. Mikro İşlevleri

Kaynak: (Akın, 2018: 44-45).

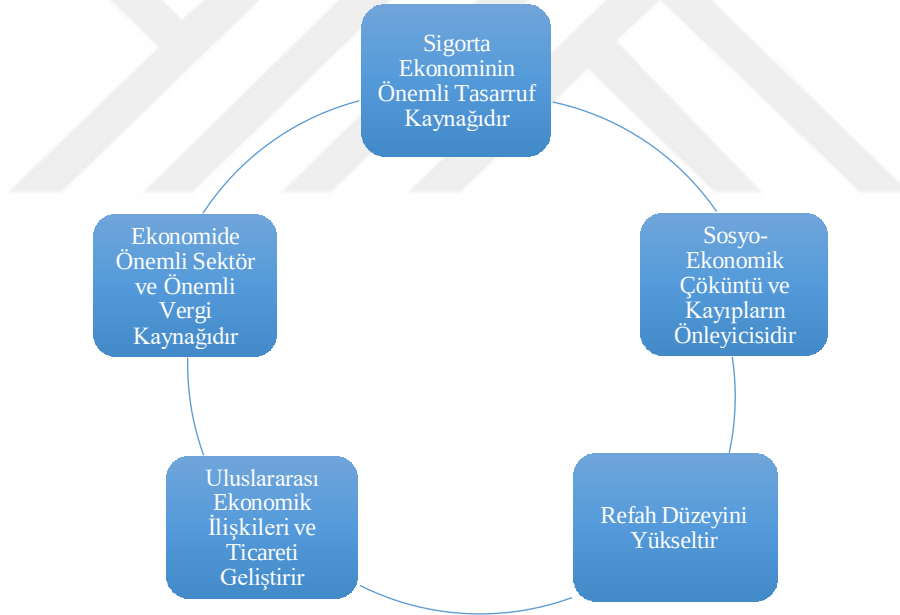
- a. **Girişimcileri Olumlu Etkileme İşlevi:** Sigorta sisteminde fonların oluşturduğu kaynak ve sigortanın sağlamış olduğu teminat ile girişimciler için oldukça önemlidir. Bu teminat ile yeni işler yapılabilir ve devam eden işler için girişimciler daha fazla risk alabilir duruma gelmektedir. Girişimcinin sigortayla sağlamış olduğu yararlardan bazıları geleceğe yönelik yapılacak yatırımlarının büyümesi, zamanında ve hızlı karar verme sürecini kolaylaştırması sayılabilir.
- b. **Fiyatların Gerçekçi Seviyede Oluşmasını Sağlama İşlevi:** Riskin yüksek olduğu işletmelerde fiyatların da yüksek tutulması, sigortanın sağlamış olduğu güvence ile fiyatları en aza düşürmeyi sağlamaktadır. Yani sigorta şirketleri işletmelerin karşılaşılabileceği olası risklere güvence vererek fiyatların gerçekçi seviyede oluşma imkânı

sağlamaktadır (Akın, 2018: 45).

c. Dayanışmayı Sağlama İşlevi: Sigorta bireylerin karşılaştığı zararları önlemez ancak bu zararların oluşturduğu ekonomik yükü karşılamaktadır. Sigorta bir dayanışma aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Dayanışmanın temelinde, bir kişinin maddi zararını aynı riskle karşılaşan başka kişiler ile paylaşımıdır. Sigorta sistemi aynı risklerle karşılaşan kişileri bir araya toplayarak zararların tek ve ortak olan bir havuzdan giderilmesine imkân sağladığı için dayanışmayı getirmektedir (Akın, 2018: 45).

5.2.Makro İşlevleri

Sigorta kavramı ekonominin önemli tasarruf kaynağı olmasının yanı sıra sosyo-ekonomik çöküntü ve kayıpların önleyicisidir. Ayrıca makro işlevler arasında refah düzeyini yükseltmesi, uluslararası ekonomik ilişkilerin ve ticaretin geliştirilmesi ve son olarak ekonomide önemli sektör ve önemli vergi kaynağının oluşturulması da yer almaktadır. Söz konusu işlevler Şekil 1.2.'de gösterilmiştir.



Şekil 1. 2. Makro İşlevleri

Kaynak: (Uralcan, 2011: 54-60).

Şekil 1.2.'de ekonomik işlevler olarak da adlandırılan söz konusu işlevler, ekonomide üretkenliği sağlayan, aynı zamanda büyümeye ve gelişmeye de katkı sunan özellikleri taşımaktadır. Makro işlevler aşağıda kısaca açıklanmaktadır (Uralcan, 2011: 53).

- a. Sigorta Ekonominin Önemli Tasarruf Kaynağıdır:** Sigorta şirketleri, hayat sigortalarında ve özellikle tasarrufa bağlı hayat sigortalarında bireyin geliri ile belirli aralıklarla ve düzenli olarak birikim yapmasını sağlamaktadır. Sigorta ettirenin de prim olarak ödedikleri tasarruf olarak ifade edilmektedir.
- b. Sosyo-Ekonomik Çöküntü ve Kayıpların Önleyicisidir:** Risk yaşandığında özellikle endüstriyel risklerde kurumun faaliyetleri durmakta ve bu üretimin azalmasına, istihdam gibi faktörleri etkilemektedir. Dayanışma işlemi sigorta şirketi tarafından organize edilmekte ve bireylerin tek başına taşıyamayacakları ekonomik çöküntüleri çok sayıda bireye dağıtarak önlemleri sigortayı oluşturmaktadır.
- c. Refah Düzeyini Yükseltir:** Toplumun refah düzeyini belirlemekte olan ölçütler bulunmaktadır. Kişi başı gelirdeki artışın refah düzeyini de yükselttiği söylenebilmektedir.
- d. Uluslararası Ekonomik İlişkileri ve Ticareti Geliştirir:** Malları taşıma esnasında ortaya çıkabilecek riskleri güvence altına alan sigorta önemli olmaktadır. Gelişmekte olan dünya ticareti ile ülkeler ihracat ve ithalat yapma rekabetini de hızlandırmaktadır.
- e. Ekonomide Önemli Sektör ve Önemli Vergi Kaynağıdır:** Sigorta şirketleri finans kurumu olmanın yanı sıra genellikle ticari amaçlı işletme olma özelliğini de taşımaktadır. Bu kurumların sayısının artması yeni istihdam alanlarının oluşmasına katkıda bulunarak istihdam seviyesi üzerinde önemli katkı sağlayabileceği vurgulanmaktadır. Sigorta şirketleri, tahvil, hisse senedi gibi yatırımlar yapar ve bu yatırımları da yeniden yeni yatırımlar için kullanmaktadır. Sigorta şirketleri bilançolarına göre üzerine düşen vergiyi ödemektedir. Sigorta sektörünün gelişmiş olduğu ülkelerde toplam vergiler içinde sigortanın sağladığı vergiler oldukça önemli bir paya sahip olmaktadır (Uralcan, 2011: 54-60).

6.Sigortanın Temel Prensipleri

Sigorta işlemlerinin temelinde sigortalı ve sigorta şirketleri olmak üzere iki taraf bulunmaktadır. Taraflar arasındaki iletişimin kurulmasında ve sözleşme ile düzenlenmesinde birtakım ilkeler yer almaktadır (Öztürk ve Güven, 2019: 227).

6.1.Sigortalanabilir Menfaat Prensibi

Sigortalanabilir menfaat prensibinde sigortalanan varlığın zarara uğramasından dolayı sigortalının mali zararının oluşması gerekmektedir (Akın, 2018: 38-39). Sigortanın ortaya çıkmasında sigortalının birtakım hususlara sahip olması gerekmektedir. Bu kapsamda, sigortalının, sigortalanan varlık ile arasında ekonomik bir bağın olması, para ile ölçülebilir yasal menfaatinin bulunması gerektiği vurgulanabilir (Kaya ve Kahya, 2017: 136). Mal sigortalarında ise sahiplik durumuyla ilgili sigortalanabilir menfaat olmaktadır. Ayrıca sahiplik olmadan da bazı durumlarda sigortalanabilir menfaat oluşmaktadır. Bunlar; emanetçi ve yedi-emin, intifa hakkı sahibi, kiracı, ipotek ve rehin hakkı sahibidir (Özbolet, 2023: 118).

6.2.Azami İyi Niyet Prensibi

Ağırlıklı olarak sigortacıyı ilgilendiren bir prensip olsa da sigorta sözleşmesinin düzenlenmesi aşamasında talebe bakılmaksızın tarafların kabul durumlarını etkileyebilecek bilgilerin olmasını sağlayan bir prensip olarak ifade edilebilir (Öztürk ve Güven, 2019: 228).

Sigorta yaptırmak isteyen kişinin isteği ile sigortacı tarafından sigorta poliçesi düzenlenmektedir. Eksik ya da yanlış beyanda bulunarak sigorta yaptıran kişinin gerçeğe aykırı davranması sebebiyle iyi niyet prensibine de uymayarak sigortacı bu durumda poliçeyi feshedebilme hakkına sahip olabilmektedir. Sigortacı açısından sözleşme öncesinde ve devamı sırasında teknik tüm sigorta konularında sigortalı veya sigorta ettirene yardımcı olunması, sigortanın işleyişi hakkındaki gerekli olan bilgileri ifade etmesi ve sigortalının veya sigorta ettirenin yanıltıcı davranışlar sergilememesi gerekmektedir (Kaya ve Kahya, 2017: 135).

6.3.Yakın Sebep Prensibi

Teminat altında olan risklerden birinde zararın gerçekleşmesi sonucunda, sigortalı kişi sigortacıdan bir tazminat isteminde bulunmaktadır. Bu prim hangi risklere karşılık alınıyorsa, bu riskin oluşması durumunda zararın belirlenerek karşılanabileceğini ifade etmektedir (Özbolet, 2023: 119).

Sigortacılıkta yakın sebep, bir hasarın oluşmasına yol açan en etkili ve hâkim sebep olarak tanımlanabilir. Söz konusu prensibi diğer sebeplerden ayıran en temel özellik ise tek başına belirleyici olmasıdır. Diğer taraftan hasarın ortaya çıkmasında tek veya birbiriyle bağlantılı gerçekleşen olayların, hasarın yakın sebebinin belirlenmesi aşamasında farklı zorlukları beraberinde getirdiği vurgulanabilir (Öztürk ve Güven, 2019: 231).

6.4.Tazminat Prensibi

Tazminat, teminat altında olan riskin yaşanması ve hasarın olması neticesinde ortaya çıkan zararın giderilebilmesi için sigortacı tarafından sigortalıya ödenen meblağ olarak tanımlanabilir (Öztürk ve Güven, 2019: 229). Bu bağlamda tazminat prensibi varlık sahibi sigortalının varlığını hasar öncesi durumuna getirecek bedelin ödenmesini sağlamaktadır. Bir diğer ifadeyle söz konusu prensibin amacı zenginleşmenin önüne geçilerek mali durumunu hasar öncesi haline getirmektir (Akın, 2018: 37). Tazminat prensibi, sigorta bedelinin sigorta değerine eşit olması durumunu gösterirken bedelin sigorta değerinden düşük olması eksik sigortayı, fazla olması ise aşkın sigortayı ifade etmektedir (Kaya ve Kahya, 2017: 139-140).

6.5.Halefiyet Prensibi

Bir kişinin diğer bir kişiye karşı sahip olduğu hakları üçüncü bir kişiye devrederek bu üçüncü kişinin de devredilen hakları kullanması halefiyet olarak adlandırılmaktadır (Kaya ve Kahya, 2017: 143).

Sigortacı, sigortalı ile gerçekleştirdiği poliçe gereği sigortalıya yükümlülüklerini yerine getirirken halefiyet prensibinden faydalanmaktadır. Bu bağlamda tazminat isteme hakkını oluşturan zararın oluşması sigortacının sigortalıya tazminat ödemesi veya ödeme yükümlülüğünde bulunması söz konusu prensibin bir örneği olarak ifade edilebilir (Özbolat, 2023: 122).

6.6.Hasara Katılım Prensibi

Hasara Katılım Prensibi, sigorta konusunun aynı risklere karşı, aynı durumlarda, aynı zamanda sigorta yapılması ile hasara katılım prensibiyle hasarı olan poliçenin sigortacı tarafından ödenmiş olması ya da aynı hasar durumunda ilgili sigortacılar arasında hasarın paylaşılabilmesi olarak tanımlanmaktadır (Özbolat, 2023: 123). Bu prensip ile sigortanın kar sağlama amacıyla kullanılmaması ve gerçek olan hasarın ödemesi yapılmaktadır. Diğer taraftan hasara katılım prensibi hayat ve ferdi kaza sigortalarında uygulanmamaktadır (Karaman, 2015: 46-47).

7.Sigorta Türleri

Dünya genelinde ve ülkemizde uygulaması olan sigorta türlerinin gruplandırılması hayat ve hayat dışı sigortalar olarak ikiye ayrılmaktadır (Özbolat, 2023: 257). Türkiye’deki bu farklı gruplandırmanın altında da çeşitli branşlar yer almasına karşılık hayat ve hayat dışı sigorta şirketlerinin de ayrı ruhsat alması gerekmektedir (Metin vd., 2017: 224).

7.1.Hayat Sigortaları

Sigortalı kişinin hayatında olması muhtemel riskleri sigorta şirketine belirli prim ödenmesi karşılığında sigortalının hayatta kalması veya vefatı durumunda sigorta şirketinin belirli bir meblağı ödemeyi kabul ettiği sigorta türü hayat sigortaları olarak ifade edilmektedir (Polat, 2018: 27). Hayat sigortalarında kişinin kaza ya da hastalık sonucu gerçekleşen yaşlılık, ölüm, işsizlik durumu ve kaza sonucu oluşan sakatlık durumları teminat kapsamına alınmaktadır (Paçacı, 2017: 319).

Hayat sigortalarının konusu insan hayatı olmakla birlikte genelde uzun vadeli menfaat sağlamak için yapılan sigorta türüdür. Hayat sigortalarında sigortalının yaşlılık dönemini teminat altına almayı ve ölümü sonucunda geride bıraktıklarının yoksul durumuna düşmemelerini sağlamayı amaçlaması tasarruf işlemi olarak ifade edilebilir. Ayrıca hayat sigortası ile bireyler birikim yapma fırsatını yakalayabilir. Hayat sigortaları, sadece bireyleri değil ülke ekonomisi açısından da ekonomiye uzun vadeli fon yaratarak sosyal güvenlik sistemine önemli katkılar sağlamaktadır (Akpınar ve Küntay, 2022: 348-350). Hayat sigortaları, birikimli hayat sigortaları ve risk ağırlıklı hayat sigortaları olmak üzere iki başlıkta incelenmektedir.

Birikimli hayat sigortaları, uzun vadeli sigortalardır ve süresi en az 10 yıldır. Ölüm, ferdi kaza ve maluliyet güvencelerinin yanında, toplanan primlerden risk primi genel giderlerden oluşan kesintilerden düzenlendikten sonra kalan tutarın yatırıma transfer edilmesidir. Birikimli hayat sigortalarının sağlamış olduğu birtakım güvenceler vardır. Bu güvenceler sigortalının sigorta süresi içerisinde poliçe devam ederken hayatını kaybetmesi durumunda tazminat tutarına birikim tutarının da eklenmesi varislerine veya poliçede belirtilen lehtarlar toplu olarak para ödenmesidir. Ölüm riski haricinde sigorta sözleşmesi yapılırken teminat altına alınması durumunda hastalık ya da kaza sonrasında oluşabilecek maluliyet sebebiyle gerçekleşecek kayıplarda poliçede belirtilen limitler ile sigortalıya ödeme yapılmaktadır (Şahin, 2018: 168).

Risk ağırlıklı hayat sigortalarında ise sigorta süresi bir yıl olmaktadır. Risk ağırlıklı hayat sigortalarında iki teminat verilmektedir. Kişinin sigortalı olduğu süre içinde ölmesi durumunda belirlenen tazminat miktarı belirlenen kişilere ödenmektedir. Risk ağırlıklı hayat sigortalarının ikinci teminatı ise kişinin malul kalması durumudur. Kişinin sigortalı olduğu sürede hastalık ya da kaza neticesinde malul kalması ile ortaya çıkabilecek zararların belirlenecek olan tazminat tutarı ile karşılanmasıdır (Canol, 2018: 40).

Günümüzde yaşanan gelişmeler ve oluşan yeni ihtiyaçlar ile sigorta şirketleri birçok hayat sigortası ürünü geliştirseler de hayat sigortası türlerini; hayat sigortası, yatırım fonlu sigortalar, evlilik/doğum sigortası ve sermaye itfa sigortası şeklinde sınıflandırmaktadır (Akpınar ve Küntay, 2022: 348-350).

7.2.Hayat Dışı Sigortalar

Hayat dışı sigortalar (elementer) sigortalar değeri para ile ölçülebilir olan ve önceden belirlenen mal ve alacakların güvence altına alındığı sigortadır. Bu sigorta tazminat sigortası olarak da isimlendirilmektedir (Şahin, 2018: 170). Ülkemizde hayat dışı sigortalar önemli bir paya sahip olmakla birlikte çeşitli sınıflandırmalar yapılmaktadır. Hayat dışı sigorta kapsamında; Yangın sigortaları, kaza sigortaları, nakliyat sigortaları, mühendislik sigortaları, tarım sigortaları, sağlık sigortaları, kredi sigortaları ve hukuksal koruma sigortası sayılabilir (Polat, 2018: 27).

- Yangın Sigortaları: Bir cismin ateş alıp yanması şeklinde ifade edilebilen yangında ateş ve alevin olması gerekli iken sigortayla her ateş ve alev teminat kapsamına alınamamaktadır (Özbolat, 2023: 264). Yangın sigortası ile yangın, yıldırım, infilak veya yangın ve infilak sonucunda buhar, duman ve hararetin sebep olacağı sigortalı mallarda doğrudan oluşan maddi zararlara koruma sağlayan sigorta türü olarak ifade edilmektedir (Erederdi ve Nazlıer, 2022: 441). Yangın sigortalarını abonman poliçe, mutabakatlı kıymet poliçesi ve ilk ateş poliçesi olmak üzere üç türü bulunmaktadır. Yangın sigortasında riskin ölçülmesinin temelinde iki değişken mevcuttur. Bu değişkenlerden biri riskin yapı tarzı iken diğeri riskin kullanım tarzı ve yerleşimidir (Çipil, 2019: 116-118). Riskin yapı tarzı; tam kagir binalar, yığma kagir binalar, yarı yapılar ve kagir olmayan yapılar olmaktadır (Erederdi ve Nazlıer, 2022: 448-449). Riskin kullanım tarzı ve yerleşimi ise sivil riskler, ticari riskler ve sınai risklerden oluşmaktadır (Çipil, 2019: 118).
- Kaza Sigortaları: Türkiye’de prim üretiminin çok yüksek olduğu önemli bir branş olarak vurgulanmaktadır. Kaza sigortasının konusunu kaza oluşumu, ani ve beklenmedik tehlikeler karşısında ortaya çıkan riskler oluşturmaktadır (Özbolat, 2023: 267). Bu sigorta türü oto ve oto dışı sigortalar olarak ikiye ayrılmaktadır. Oto sigortalarında, trafik, kasko ve ihtiyari mali sorumluluk sigortaları, oto dışı sigortalarda ise ferdi kaza sigortası ve karayolu yolcu taşımacılığı zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası olarak tanımlanmaktadır

(İslatince, 2013: 50). Ferdi kaza sigortası, poliçe teminatları dahilinde oluşan bir kazada sigortalının ölümü, geçici veya devamlı sakatlık durumunda, toplu bir tutarın veya azami belirlenen bir sürede aylık veya üç aylık gelir olarak sigortalının zararını ödemektedir. Genellikle ferdi kaza poliçeleri yıllık olarak düzenlenmektedir (Çipil, 2019: 122-123). Karayolu yolcu taşımacılığı zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası, uluslararası ve yurtiçi yolculuk kapsamındaki yolcuları, sürücüleri ve yardımcılarını, duraklamaların da dahil olduğu yolculuğun başlama anından sonuna kadarki olan zamanda maruz kalacakları her türden kazanın sonucunda genel şartlar kapsamında teminat verilir (İslatince, 2013: 54).

- Nakliyat Sigortaları: Nakliyat sigortası deniz, hava, kara ya da demir yolu ile malın taşınması sırasında oluşabilecek riskleri teminat altına alan ve en eski sigorta türlerinden birisi olarak vurgulanabilir. Bu sigortalar diğer sigorta sözleşmelerinden oldukça farklıdır. Nakliyat dışı sigorta branşında, sigortanın süresi genellikle 1 yıl olmakta ve nakliyat sigorta sözleşmelerinde ise sigortanın süresi, seferi yapan taşıtın yolculuk süresi ile ilişkili olmaktadır (Özbolet, 2023: 337). Nakliyat sigortası; tekne sigortası, kıymet nakliyat ve emtia nakliyat sigortası olmak üzere üç türü mevcuttur. Tekne sigortası, deniz araçlarının seyir halindeyken denizdeki risklerden dolayı ortaya çıkabilecek hasarlar teminat altına alınmaktadır. Kıymet nakliyat sigortası, kıymetli evrak, maden veya para gibi değerli varlıkların taşınmaları esnasında oluşabilecek riskleri güvence altına almaktadır (Çipil, 2019: 120). Emtia nakliyat sigortasında ise bir emtianın bir yerden diğer bir yere nakli sırasında karşılaşılabileceği zararlara karşı yapılan sigortadır. Bu sigortada emtianın yüklenmesi, boşaltılması, gümrük beklemelerini de içermekte ve taşınması esnasında ortaya çıkabilecek kaza, yangın, hırsızlık gibi riskler sonucunda oluşan hasar ve kayıpları güvence altına almaktadır (Atabaş Sezer, 2022: 483).
- Mühendislik Sigortaları: 19. Yüzyılda Sanayi devriminde oluşan ihtiyacı karşılayabilmek için ortaya çıkmıştır. Buhar kazanlarının keşfedilip sigortalanması ilk faaliyetleri olmasına karşılık diğer basınçlı tesisler ve her türlü makine de sigortalanmaya bu dönemde başlanmıştır (Uralcan, 2011: 77). Ayrıca sanayi alanında yatırım yapmak isteyenlerin karşılaşılabilecekleri risklere karşılık alınan teminatlar yatırımcı kararları üzerinde olumlu etki sağlamaktadır

(Akpınar ve Kulil, 2022: 458). Mühendislik sigortaları Makine Kırılması Sigortası, Montaj Sigortası, İnşaat Sigortaları, Elektronik Cihaz Sigortası başlıkları şeklinde sıralanmıştır (Çakır, 2013: 102-106).

- Tarım Sigortaları: Tarım sigortası gelişmişlik düzeyine bağlı olarak ülke ekonomilerinde farklı bir öneme sahip olmasına karşılık tarımdaki risklerin ortaya çıkması sonucunda oluşan zararı üstlenen bir güvence sistemidir (Sümer ve Polat, 2016: 239). Türkiye’de tarım sigortalarının 1957’de ilk olarak Şeker Sigorta tarafından bitkisel ürünlerin dolu riskine karşı korunması örnek olarak gösterilebilir (Terin ve Aksoy, 2015: 36).
- Sağlık Sigortaları: Sigortalıların hastalık ya da kaza sonucunda oluşan tedavi masrafları sağlık sigortası ile karşılanmaktadır (Süzel, 2018: 933). Sağlık sigortaları ülkelere göre farklılık gösterse de tahmin edilemeyen sağlık harcamalarından dolayı gelirden oluşabilecek zararın önlenebilmesini sağlamak ve daha çok sosyal güvenlik sistemindeki boşlukları doldurarak özel hizmet sunabilen bir model olarak tanımlanmaktadır (Tunc ve Kiyak, 2015: 411).
- Kredi Sigortaları: Kredi sigortası ile kredili işlemlerde alıcının iflasına uğraması veya tüzel kişilerde konkordato ilan edilmesi sonucu mal ya da hizmet bedelinin ödenememesi riski teminat altına alınmaktadır (Kaya ve Kahya, 2017: 197-198).
- Hukuksal Koruma Sigortası: Sigortalı kişinin hukuksal giderlerini korumak için oluşabilecek masraf ve kayıplara karşı güvence sağlamaktadır (Uralcan, 2011: 84). Hukuksal koruma sigortası, sigortalının taraf olduğu ve sigorta sözleşmesinde bulunan konular dâhilindeki hukuki anlaşmazlıkların giderilmesinde yer alan vekalet ücreti, dava masrafları gibi giderlerin karşılandığı bir sigorta türü olarak ifade edilmektedir (Çipil, 2019: 131).
- Sorumluluk Sigortaları: Bu sigorta ile sigortalıların üçüncü kişilere karşı yasalardan ya da birtakım sözleşmedeki şartlardan oluşan sorumlulukları kapsamında, sigortalıların tazminat taleplerini ve oluşabilecek yasal harcamalarını teminat altına almaktadır (Özbolat, 2023: 300). Zarara sebep olan sigortalıları teminat altına almakla birlikte sorumluluk sigortaları zarara uğrayan üçüncü kişileri de koruma altına almaktadır (Ulusoy, 2022: 535).

8.Sigorta Sektöründeki Kurumlar

Sigorta sektöründe faaliyette bulunan kurumlar sigorta şirketleri, acenteler, brokerler, sigorta eksperleri ve aktüerler kısaca aşağıdaki gibi açıklanmaktadır.

8.1.Sigorta Şirketleri

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 2. ve 3. Maddesinde sigorta şirketi tanımı, Türkiye'de ve yurt dışında kurulmuş sigorta şirketlerinin Türkiye'deki teşkilatlanması olarak ifade edilmektedir. Türkiye'de faaliyette bulunacak olan sigorta şirketlerinin anonim veya kooperatif şirket olarak kurulması gerekmektedir. Sigorta ve reasürans şirketleri, sigortacılık ile doğrudan bağlantısı olan faaliyetler dışında başka işle meşgul olamazlar (5684 sayılı Sigortacılık Kanunu).

8.2. Acenteler

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) 102. maddesinde, *“Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir.”* şeklinde tanımlanmaktadır (6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu). 5684 sayılı Sigortacılık Kanununda sigorta acenteliği gerçek veya tüzel kişilerce yapılmaktadır (5684 sayılı Sigortacılık Kanunu).

Sigorta sektöründe büyük bir öneme sahip olan acenteler üretim organı olmasının yanı sıra sundukları hizmet kalitesine bağlı olarak sigortalının karar verme aşaması üzerinde etkili olduğu vurgulanabilir (Kaya ve Kahya, 2017: 61).

8.3. Brokerler

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 2. Maddesinde broker, sigorta ve reasürans sözleşmesinin yapılmasında sigortalıyı temsil ederek tarafsız ve bağımsız olarak sözleşmenin yapılacağı şirketin seçilmesi, sözleşme yapılmadan önce hazırlık çalışmalarının yürütülmesi, gerekli durumlarda sözleşmelerin uygulanmasında ve tazminatın toplanmasına yardımcı olan kişilerdir (5684 sayılı Sigortacılık Kanunu). Sigorta brokerlerinin yaptıkları işleri sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri arasında yapan brokerler ise reasürans brokeri olarak adlandırılmaktadır (Kaya ve Kahya, 2017: 528). 5684 sayılı Sigortacılık Kanununda yer alan 21. Maddeye göre brokerlik yapabilmek için Hazine Müsteşarlığından alınan brokerlik ruhsatı gerekmektedir (5684 sayılı Sigortacılık Kanunu).

8.4. Sigorta Eksperleri

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 2. Maddesinde sigorta eksperleri, sigorta teminatı kapsamında olan riskin gerçekleşmesi durumunda oluşan hasar miktarını ve kayıpların sebeplerini, niteliklerini tespit ederek ön ekspertiz yapan, mutabakatlı kıymet, hasar gözetimi gibi faaliyetleri tarafsız ve bağımsız olarak yapan kişiler olarak tanımlanmıştır (5684 sayılı Sigortacılık Kanunu). Sigorta eksperliği, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 22. Maddesine göre gerçek ve tüzel kişilerce yapılabilir (5684 sayılı Sigortacılık Kanunu).

8.5. Aktüerler

İstatistik, matematik, aktüerya, yatırım ve demografi konularını bilimsel teorilere dayandırarak primleri hesaplayan, tarifeleri, tabloları ve teknik esasları hazırlayan ileriye dönük teknik ve finansal durumlarda tahminleri olan kişiler aktüer olarak adlandırılmaktadır (Resmî Gazete, 2007).

İKİNCİ BÖLÜM

KARA ARAÇLARI KASKO SİGORTASI

Çalışmanın bu bölümünde ilk olarak kara araçları kasko sigortasının tanımına ve konusuna yer verilerek kasko türleri, ek sözleşme ile teminat altına alınabilecek zararlar ve teminat dışında kalan haller, sözleşme türleri, kasko sigortasında fiyatlama, muafiyetlerden bahsedilerek son bölümde hasar ve tazminat ile ilgili açıklamalar yer almakta daha sonra ise hasar ve tazminatın sonuçlarından bahsedilerek kasko sigortası branşına ait sayısal veriler sunulacaktır.

1.Kara Araçları Kasko Sigortası Tanımı ve Konusu

Kara araçları sigortası kasko adıyla da bilinmektedir. Kasko kelimesi Fransızca kökenli ‘casse’ (kırılma) ve ‘collision’ (çarpışma) sözcüklerinin ilk hecelerinden oluşmaktadır (Orhaner, 2013: 322).

Sigortacılığın gelişimi ile 19. Yüzyılın sonlarında motorlu taşıtların ortaya çıkmasıyla kasko sigortaları kavramı oluşmuştur. Kasko sigortalarının ortaya çıkmasıyla bu sigortaya olan ilginin artması ve araç sayısının artışı doğrultusunda araçları tehdit eden risklerin oluşma ihtimalini de yükseltmiştir. Günümüzde kasko sigortası poliçeleri en çok düzenlenen sigorta türlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır (Yüce, 2023: 28). 1 Ocak 1994’te Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları yürürlüğe girmiştir (Baştürk vd., 2017: 158).

Kasko sigortası, kişinin kendi aracında ortaya çıkabilecek fiziki hasarlara karşı yapmış olduğu bir sigortadır (Çipil, 2019: 121). “*Kasko sigortasının unsurları sigortacı, sigorta ettiren ve söz konusu kasko sigortalıdır. Sigorta sözleşmesinin tarafları olan sigortacı ve sigorta ettiren/sigortalı, diğer sigorta türlerinde olduğu gibi kasko sigortasının genel şartlarından ve anlaşmaya varılan özel şartlardan (klozlar) sorumludurlar. Tarafların karşılıklı yükümlükleri, teminat kapsamı ve sigortanın başlangıç ve bitiş süreleri gibi önemli hususlar kasko sigortası poliçesinde açıkça belirtilir*” (Gülbitti, 2007: 49).

İsteğe bağlı olarak yapılan kasko sigortaları, sigortalının kendi aracında meydana gelen hasarın belli bir kısmını veya tamamını karşılamaktadır (Şentürk ve Eker, 2017: 55). Bu sigorta aynı zamanda zarar sigortası sınıfında yer almakta olan bir mal sigortası türüdür (Yüce, 2023: 37-38).

Poliçede sigortanın başlama ve bitiş tarihi yer almaktadır. Sigorta poliçede aksi kararlaştırılmadığı sürece Türkiye saati ile öğlen 12.00’de başlamakta ve öğlen 12.00’de sona ermektedir. Kasko coğrafi sınırı ise Türkiye ile sınırlandırılmaktadır (TSB, 2013).

Kasko sigortasının konusu řu şekilde ifade edilmektedir (TSB, 2013):

“Bu sigorta ile sigortacı, sigortalının poliçede belirtilen ve karayolunda kullanma izni olan motorlu ve motorsuz kara araçlarından, römork veya karavanlardan iş makinelerinden, lastik tekerlekli traktörler, diğer zirai tarım makinelerinden doğan menfaatin aşağıda belirtilen risklerin gerçekleşmesi sonucunda doğrudan uğrayacağı maddi zararları teminat altına alır.

a) *Aracın karayolunda veya demiryolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz araçlarla çarpışması,*

b) *Gerek hareket gerek durma halinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar,*

c) *Üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler, ile fiil ehliyetine sahip olmayan kişilerin yol açacağı zararlar,*

d) *Aracın yanması,*

e) *Aracın veya araç parçalarının çalınması veya çalınmaya teşebbüs edilmesi”*

Kasko sigortası konusu, kapsamı ve içeriği bakımından bazı hususlarda trafik sigortasından ayrıldığı görülmektedir. Trafik sigortası ile sigortacı, poliçede belirtilen motorlu aracın işletilmesi sırasında, bir kişinin ölümüne yaralanmasına veya zarara uğramasına neden olmasında, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre aracın işletenin sorumluluğu zorunlu sigorta limitlerine kadar karşılamaktadır. Trafik sigortası zorunlu bir sigorta türüdür. Trafik sigortası üçüncü kişilere verilecek zararları karşılamakla beraber kendinize ait aracınızda oluşan zararı karşılamamaktadır. Bu zararın karşılanması için kasko sigortası yapılması gereklidir. Kasko sigortası ise kişinin isteğine bağlı olarak yapılır. Diğer bir ifadeyle kasko sigortasında kendi aracınızda meydana gelen hasar karşılanmakta, trafik sigortasında ise karşı tarafa verilebilecek maddi ve bedeni zararlar karşılanmaktadır (Baştürk vd., 2017:189-190).

1.1. Kasko Türleri

Teminat gruplarının hepsi için teminatın verildiği poliçe türü olarak tanımlanan kasko sigortası Türkiye’de dört başlık altında toplanabilir. Bu başlıklar sırasıyla kasko, dar kasko, genişletilmiş kasko ve tam kasko olarak ifade edilebilir (Öksüz, 2016: 48).

Dar Kasko: TSB tarafından yayınlanan teminat gruplarının bir kısmına verilen teminatı ifade etmektedir. Bireylerin bu kasko türünü tercih etme nedenleri arasında aracına kasko sigortası yaptırmak istememeleri, kaza yapma ihtimalinin düşük olduğunu düşünmeleri ile aracının değerinin düşük olması yatmaktadır. Ayrıca fiyatında bu noktada önemli bir yere sahip olduğu vurgulanabilir.

Geniştirilmiş Kasko: Sigorta yaptırmak isteyen kişinin isteği ile sözleşmeye ek olarak kapsam altına alınan risklerden bir veya birkaçının ana teminatlara dâhil edilmesi durumunda oluşan kasko ürünüdür (Günel, 2017: 22).

Tam Kasko: Kaskoda geçerli olan teminat gruplarının tamamına ilaveten ve ek sözleşme ile teminat altına alınabilecek tüm risklere karşı teminatın verilmesi tam kasko olarak ifade edilmektedir (Çipil, 2019: 122).

Bu sigorta ile kasko sigortası teminatlarının yanında, başka teminatlarda verilerek kasko genişletilebilir. Örneğin, kasko teminatına ek olarak ferdi kaza ya da ihtiyari mali mesuliyet teminatı verilebilir (Çipil, 2019: 122).

1.2. Ek Sözleşme ile Teminat Altına Alınabilecek Zararlar

Kasko genel şartlarının A.4 maddesinde ek sözleşme ile teminat altına alınabilecek riskler şu şekilde verilmiştir (TSB, 2013):

“1. Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararlar,

2. Grev, lokavt, kargaşalık ile halk hareketleri ve bunları önlemek ve etkileri azaltmak üzere yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar,

3. A.5 maddesinin 9 uncu bendinde belirtilen zararlar hariç olmak üzere, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar,

4. Deprem, toprak kayması, fırtına, dolu, yıldırım veya yanardağ püskürmesi nedeni ile meydana gelen zararlar,

5. Sel ve su baskını ile meydana gelen zararlar,

6. Araçta sigara benzeri maddelerin teması ile meydana gelen yangın dışındaki zararlar,

7. Yetkili olmayan kişilere çektirilen araca gelen zararlar ile kurallara uygun olmadan çekilen veya çektirilen araçlara gelen zararlar,

8. Aracın sigorta kapsamına giren tam veya kısmi bir zarara uğraması nedeni ile tam hasar halinde tazminatın ödenmesine, kısmi hasar halinde hasarın giderilmesine kadar olan sürede poliçede bu korumaya ilişkin belirtilen limitle sınırlı olmak üzere kullanım ve gelir kaybından doğan zararlar,

9. Aracın, kurallara uygun bir şekilde yasal olarak taşınmasına izin verilen patlayıcı, parlayıcı ve yakıcı maddeler taşınması nedeniyle uğrayacağı zararlar,

10. Aracın iddia ve yarışlara katılması sonucu ile bunlara hazırlık denemeleri sırasında meydana gelen zararlar,

11. Araç anahtarının ek sözleşmede belirtilen haller sonucunda ele geçirilmesi suretiyle aracın çalınması ve alınmaya teşebbüsü sonucu meydana gelecek ziya ve hasarlar,

12. Ek sözleşmede belirtilen haller sonucunda kaybolan ve çalınan anahtarlar dolayısıyla aracın kilit mekanizmasının değıştirilmesi nedeniyle uğranılan zararlar,

13. Kemirgen ve ek sözleşmede belirtilen durumlar dahilinde diğerk hayvanların vereceğı zararlar,

14. Yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlık nedeniyle meydana gelen zararlar,

15. Sigorta kapsamına giren bir olaydan doğmadıkça ve böyle bir olayla sonuçlanmadıka aracın mekanik, elektrik ve elektronik donanımında meydana gelen her türlü arızalar, kırılmalar ile lastiklerde meydana gelen zararlar.

Sigorta poliçesinde yukarıda sayılmayan ve bu Genel Şartlarda teminat dışında kalan zararlar arasında düzenlenmeyen rizikolar için de ek sözleşme ile teminat sağlanabilir”.

1.3.Teminat Dışında Kalan Haller

Sigorta teminatı dışında kalan zararlar aşağıda belirtilmektedir (TSB, 2013):

“1.Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma (Savaş ilan edilmiş olsun olmasın), iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler nedeniyle meydana gelen zararlar,

2. Herhangi bir nükleer yakıttan veya nükleer yakıtın yanması sonucu nükleer atıklardan veya bunlara atfedilen nedenlerden meydana gelen iyonlayıcı radyasyonların veya radyo-aktivite bulaşmaları ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirlerin neden olduğu bütün zararlar (Bu bentte geçen yanma deyimi kendi kendini idame ettiren herhangi bir nükleer ayrışım olayını da kapsayacaktır),

3. Kamu otoritesi tarafından çekilme hali hariç araçta yapılacak tasarruflar nedeniyle meydana gelen zararlar,

4. Poliçede gösterilen aracın, ilgili mevzuat hükümlerine göre gerekli sürücü belgesine sahip olmayan kimseler tarafından kullanılması sırasında meydana gelen zararlar,

5. Aracın, uyuşturucu madde veya Karayolları Trafik Yönetmeliğinde belirlenen seviyenin üzerinde alkollü içki almış kişilerce veya aynı mevzuatta alkollü içki alamayacağı belirtilen kişilerce alkollü içki alınmak suretiyle kullanılması sırasında meydana gelen zararlar,

6. Araca, sigortalı veya fiillerinden sorumlu bulunduğu kimseler veya birlikte yaşadığı kişiler tarafından kasten verilen zararlar ile sigortalının fiillerinden sorumlu olduğu kimseler veya birlikte yaşadığı kişiler tarafından sigortalı aracın kaçırılması veya çalınması nedeniyle meydana gelen zararlar,

7. Aracın bir hasar veya arıza nedeniyle zorunlu olarak taşınması veya çekilmesi nedeniyle meydana gelen teminat kapsamındaki zararlar hariç olmak üzere, aracın kendi gücü ile girip çıkacağı ruhsatlı sefer yapan gemiler ve trenler dışında, kara, deniz, nehir ve havada taşınması sırasında uğrayacağı zararlar,

8. Aracın ruhsatında belirtilen taşıma haddinden fazla yük ve yolcu taşınması sırasında meydana gelen ve münhasıran aracın istiap haddinin aşılmasından kaynaklanan zararlar,

9. 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj sonucunda oluşan veya bu eylemleri önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla

yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucu meydana gelen biyolojik ve/veya kimyasal kirlenme, bulaşma veya zehirlenmeler nedeniyle oluşacak bütün zararlar”.

1.4.Sözleşme Türleri

Kasko sigortasındaki sözleşme türleri şu şekilde açıklanmaktadır (İslatince, 2013: 39-40):

- *Özel Otomobiller Sözleşmesi:* Gerçek ve tüzel kişilerin kullandıkları, sürücüsünden başka sekiz kişiyi taşıyabilen otomobiller, station vagon, pick-up, jeep veya cankurtaran, itfaiyenin kullanmış olduğu binek arabaları ve cenaze arabaları bu sınıflandırmaya dahilken taksi-dolmuş bu sınıflandırmaya dahil değildir. Avrupa, Uzakdoğu ve yerli yapım olmasına göre sınıflandırılmaktadır.
- *Minibüs ve Otobüs Sözleşmeleri:* Sürücüden başka 8 ve 14 arasında yolcu taşımaya ruhsatlı taşıtlar minibüs sözleşmesine dahil edilmektedir. Otobüs sözleşmesine ise sürücü hariç en az 15 oturma yerine sahip ve yolcu taşımaya uygun olan taşıtlar dahildir.
- *Park Kasko Sözleşmeleri:* Oto galeri bayilerin ve galerilerin mağazalarında olan araçları veya mağaza dışında sergiledikleri ve satışa sunulan araçları ile servis ve garajlarında satışa hazır olan araçları ile özel park yerlerinde emanete bıraktıkları araçları bu sınıfa dahil edilir.
- *Enflasyon Endeksli Sözleşmeler:* Sigortalı malın sözleşme başlangıç tarihindeki piyasa değerini enflasyona ile ilgili sigorta süresi içinde artış göstermekte ve bu artışla ek prim ödenerek, sözleşmede yazılı olan sigorta bedelinin taşıtın güncel sigorta değerine ulaşması amacıyla yapılmakta olan sözleşmelerdir.
- *Muafiyetli ve Muafiyetsiz Sözleşmeler:* Muafiyetli kasko sözleşmelerinde sigortalı araçta hasar oluşması halinde hasarın poliçede belirtilen muafiyet oranı düşülerek kalan tutar için tazminat ödemesini içeren sözleşmelerdir. Kasko sigorta poliçesinde yer alan teminatların tümünü ve ek teminatlarında dahil olduğu paket sözleşmeler ise muafiyetsiz sözleşmelerdir.
- *Asistanlı Sözleşmeler:* 365 gün 24 saat sigortalı araç için kaza ve yardımı kapsayan sözleşmeler bu sınıfa dahil edilir. Bu sözleşme türüne, aracın çekilmesi ve kurtarılması hizmeti, araç bilgi hattı, profesyonel sürücü temini, tıbbi yardım, aracın emanet ve muhafazası ve cenaze nakli gibi örnekler verilmektedir.

1.5. Kasko Sigortasında Fiyatlama

Kasko sigortası fiyatlamasında değerlendirilen birçok etken bulunmaktadır. Bunlar; aracın piyasa değeri, cinsi, modeli, tipi, aracın model yılı ve kayıtlı olduğu il gibi etkenler kasko poliçesi fiyatının belirlenebilmesinde önemli olmaktadır. Aracın rayiç bedelinin hesaplanmasında TSB ve TRAMER tarafından belirlenen araç değer listesi kullanılmaktadır. Araç değer listesi ise ayda bir araçların rayiç bedellerine bakılarak güncellenmektedir. Sağlıklı olarak fiyatlamanın yapılabilmesi için ikinci el araç alım-satım işlemlerinin yapıldığı internet siteleri, galeriler ve oto pazarları gibi kaynaklardan faydalanılmaktadır (Özbolat, 2023: 312). Kasko sigortası prim hesaplamasında uygulanmakta olan indirimler ve artırımlar aşağıda sunulmaktadır.

i. “Uygulanan İndirimler

- Meslek İndirimi
- Alarm (İmmobilizer)
- 5 Yıllık Sürücü İndirimi
- Hasarsızlık İndirimi
- Araç Çokluğu İndirimi
- Plaka İndirimi
- Peşin Ödeme İndirimi
- Personel/ Öğrenci Taşıma İndirimi

ii. Uygulanan Artırımlar

- Hasarlılık Ek Primi
- Römork Ek Primi
- Yaşlılık Ek Primi
- Amortisman Ek Primi
- Değer Ayarlama Ek Primi” (Özbolat, 2023: 313).

1.6. Muafiyetler

Muafiyet, poliçede belirlenen hasarın belli bir oranına kadar olan zararın sigortacı tarafından ödenmeyeceğinin kararlaştırılması olarak tanımlanmaktadır. Sigortacılık uygulamasında muafiyetler entegral muafiyet ve tenzili muafiyet olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ortaya çıkan hasarın tutarı belirlenen tutardan düşük olması durumunda sigortacının tazminatı ödemediği muafiyet entegral muafiyet olarak tanımlanır. Hasarın bu tutarı geçmesi durumunda ise tazminatın tümünü sigortacı karşılamaktadır.

Bu poliçenin yapılmasındaki amaç, sigortalının küçük hasarları kendi üzerine almasıdır (Kaya, 2015: 418). Tenzili muafiyette ise sigortalı hasarın belli bir miktarını ödemektedir. Bu muafiyet türünde muafiyet miktarının artması, sigortalının ödeyeceği prim miktarını düşüren etken olmaktadır (Çukurluöz, 2019: 26).

1.7. Kaskoda Hasar ve Tazminat

Kasko sigortası genel şartlarında, rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigortalı ve/veya sigorta ettiren ile sigortacıya ait yükümlülüklerin açıklanmasının yanı sıra hasar ve tazminat sürecine yer verilmiştir. Bu bağlamda rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigortalı ve/veya sigorta ettirenin yükümlülükleri şu şekilde sıralanabilir:

- Rizikonun gerçekleştiğinin öğrenilmesinin ardından 5 gün içerisinde sigortacıya bildirim yapılmalıdır,
- Sigortalı değilmiş gibi davranarak gerekli kurtarma ve önlemleri almak ve sigortacının vermiş olduğu talimata uymak,
- Aracın çalınması durumunda haberi olduğu takdirde yetkili makamlara bildirimde bulunmak,
- Zorunlu durumların dışında rizikonun gerçekleştiği yer veya şeylerde değişiklik yapılmaması,
- Riskin gerçekleşme nedenlerini, zararın miktarına ait delillerin ve rücu hakkını etkileyebilecek olan tüm belgelerin sigortacının isteği ile sigortalı ve/veya sigorta ettiren tarafından sağlanarak bu belgelerin sigortacıya verilmesi,
- Sigortacı veya yetkili kıldığı kişinin, tazminat miktarı ve rücu haklarının belirlenmesine yönelik belgelerde yapacakları araştırmalara izin vermek,
- Üçüncü kişilerin haksız veya kusurlu fiili sonucunda gerçekleşen kazalarda varsa tanıkların kimlikleri ve adreslerinin bildirilmesi ile mümkün olan hallerde ise görgü tutanağı sağlanmasıdır (TSB, 2013).

Koruma ve kurtarma önlemleri olarak ise sigortalı veya sigorta ettiren sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan rizikoların oluşması durumunda zararı önlemeye, azaltmaya ve rücu haklarının korunması ile ilgili önlemler almakla yükümlüdür (TSB, 2013).

Sigortalı ve/veya Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri yukarıdaki gibi sıralanırken rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigortacının yükümlülükleri ise aşağıdaki gibi ifade edilebilir.

Bildirim: Sigortacı poliçede oluşabilecek muhtemel hasarlar için talep edebileceği belgelere yer vermektedir. Sigortacı hasarın gerçekleşmesi durumunda poliçede belirttiği belgeler hariç diğer talep edeceği belgeleri 3 iş günü içerisinde sigortalıya bildirir.

Zararın Tespiti: Sigortalı kişinin uğramış olduğu zararın tespiti sigortacı ve sigortalı arasındaki anlaşma ile veya atanacak olan sigorta eksperiyile tespit edilmektedir.

Sigorta Bedeli, Tazminatın Hesabı ve Ödenmesi: Sigorta bedelinde, sigorta şirketi aracı hasarın tarihinden itibaren rayiç değerine kadar güvence sağlamaktadır. Sigorta tazminatı hesabında sigortalı menfaatlerin rizikonun gerçekleştiği andaki rayiç değer esas tutulmuştur. Tazminat hesabı ve ödeme ile ilgili bilgiler poliçede açıklanmaktadır. Poliçede onarım yapılacak durumun oluşmasında, onarımın şirketin belirlediği serviste mi veya sigortalının belirlemiş olduğu serviste mi yapılacağı ile orijinal veya eşdeğer parça seçeneğinden hangisinin uygulanacağı belirtilmelidir. Bu belirlemenin olmadığı durumda ise sigortalının tercih ettiği tazminat yöntemi doğrultusunda servis ve parça esas alınmaktadır. Onarım masraflarının zarar gören sigortalı aracın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerinden büyük olması sonucu eksper raporu ile aracın onarımının yapılamayacağını belirlemesinde ise aracın tam hasara uğramış olduğu sayılır. Hurda tescil belgesinin sigortacıya ulaşmaması durumunda araç sahibine ödeme yapılmaz. Aracın onarım masrafları rizikonun gerçekleştiği tarihteki aracın değerinin üstünde olsun veya olmasın, ağır hasarlı hale gelen sigortalı aracın eksper raporuyla onarımının mümkün olduğu tespit edilmiş ise aracın “trafikten çekilmiştir” kaşeli tescil belgesi sigorta şirketine ibraz edilmeden araç sahibine sigorta tazminatı ödenmez.

Kısmi hasar durumunda ise onarım masrafları ve onarımın yapılacağı en yakın yere kadar olan çekilme masrafları ödenir. Araçta onarım sonucunda bariz bir kıymet artışı olmuş ise oluşan bu fark tazminat miktarından düşürülebilir. Diğer taraftan aracın çalınma durumunda çalınma günündeki piyasa değeri sigortacı tarafından ödenmektedir (TSB, 2013). Sigortacı, sigortalı tarafından yapılan hasar ihbarı sonrasında talep ettiği belgelerin tamamının kendisine teslim edilmesini talep eder. Zararın eksper aracılığıyla tespiti yapılmış ise eksper raporunun teslimi itibarıyla en geç 10 iş günü içinde gerekli incelemeleri yaparak ve ödemeye engel olan bir durumun olmaması durumunda tazminat miktarını belirleyerek sigortalıya ödemek zorundadır. Çalınma durumunda ise çalınan aracın bulunması için ilgili makamların yapacağı araştırmalarda 30 gün içinde herhangi bir sonuç alınmadığı durumda sigortalı ilgili makamlara başvurduğunu belgelemek şartıyla sigortacıya iletir ve sigortacı tazminatı ödemektedir. Çalınan aracın tazminat ödenmesi yapılmadan önce bulunması halinde sigortalı, aracını geri almak zorundadır. Ayrıca, araçta çalınma durumu ile ilgili bir zarar oluşmuş ise sigortacı bu zararı

ödemektedir. Sigortacı tarafından değer ödemesi yapılan araç, ödemeden sonra bulunmasında sigorta ettiren ve/veya sigortalı bu durumu sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Bu durumda sigortalı tazminatı iade edebilir ya da aracın mülkiyetini sigortacıya devredebilir.

1.8. Hasar ve Tazminatın Sonuçları

Riskin yaşanması ile tam hasarın ortaya çıkması durumunda sigorta poliçesi teminatı sona erer. Sigortacının isteği ile kısmi hasarda ise tazminatın ödenmesi sonrasında sigortacı sözleşmeyi fesih hakkını kullanabilmektedir (TSB, 2013).

2.Kasko Sigortası Branşına Ait Sayısal Veriler

Bu başlık altında ülkemizde gelişmeye devam eden sigortacılık sektörü içerisinde önemli bir yeri olan kasko branşına ait sigorta şirket sayısı, toplam prim üretimi ve prim üretimi içerisindeki payı daha sonra ise yıllar içerisindeki değişimi ve hasar/prim oranına ilişkin veriler aktarılacaktır.

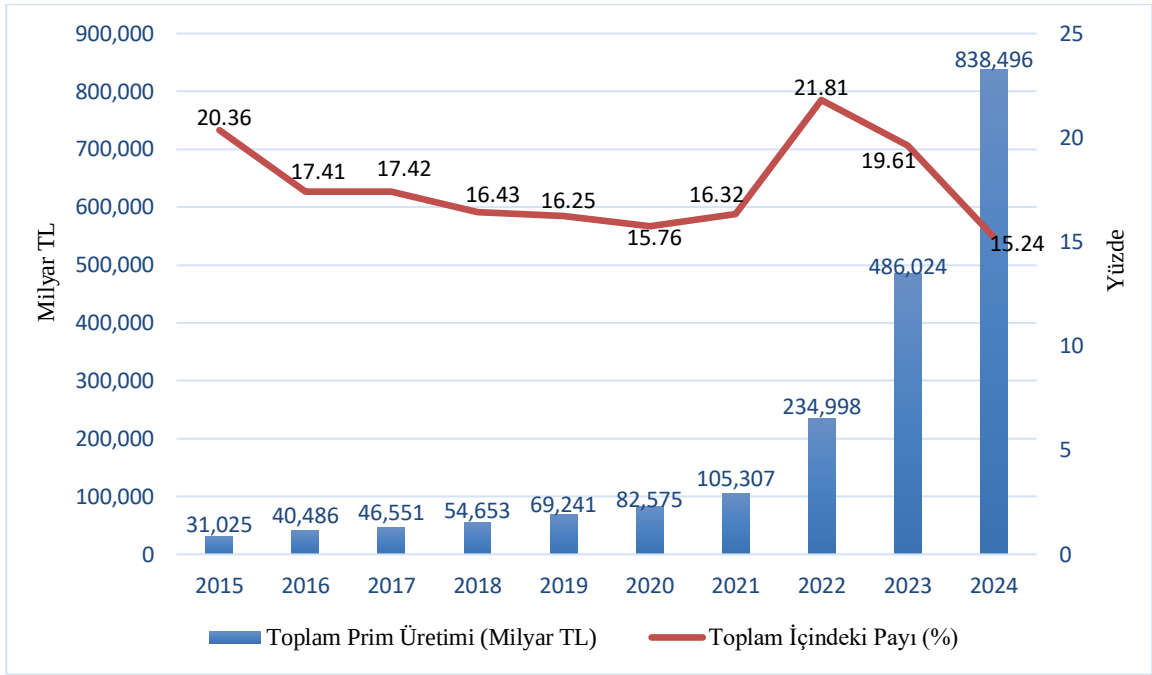
Sigortacılık sektöründe faaliyette bulunan kasko branşı sigorta şirket sayılarında yıllar itibarıyla oluşan değişimler Tablo 2.1.'de gösterilmiştir.

Tablo 2. 1. 2014-2023 Dönemi Kasko Sigorta Şirket Sayısı

Tarih	Kasko Sigorta Şirketleri
2014	33
2015	32
2016	32
2017	34
2018	34
2019	33
2020	34
2021	35
2022	36
2023	42

Kaynak: (TSB sektör raporlarından yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur)

Tablo 2.1’de, ülkemizde 2023 yıl sonu itibarıyla kasko sigorta şirket sayısının 42 olduğu görülmektedir. 2022’ye kadarki süreçte çok fazla şirket sayısında değişimin olmadığı ifade edilebilir. 2014 yılında 33 olan şirket sayısı 2023 yılında 42’ye çıkmıştır.

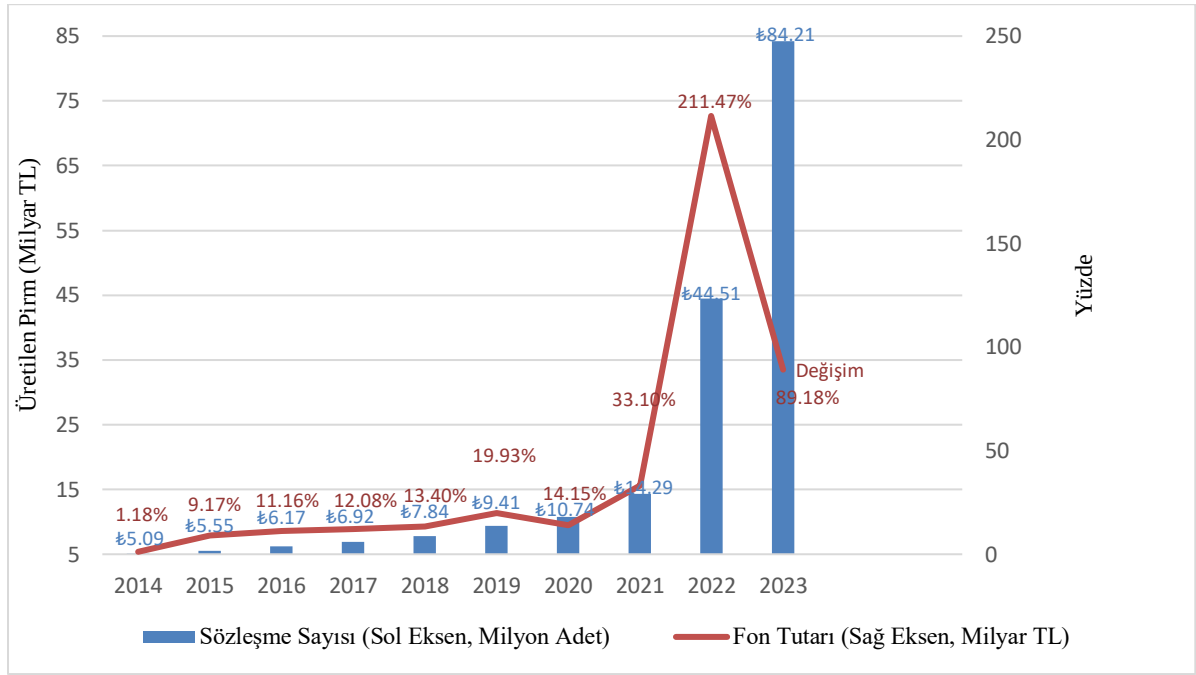


Grafik 2. 1. 2015-2024 Dönemi Toplam Prim Üretimi ve Kasko Sigortasının Payı

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği (2015-2024)

Grafik 2.1’de hem toplam prim üretimi hem de kasko sigortasının toplam prim üretimi içerisindeki payı sunulmuştur. Grafikte yer alan bilgilere göre toplam prim üretiminin sürekli olarak arttığı özellikle 2023 ve 2024 yıllarında önemli bir artışın olduğu söylenebilir. 2024 yıl sonu itibarıyla sigorta sektöründe toplam 838,496 milyar TL’lik prim üretimi gerçekleşmiştir. Kasko sigortasının 2024 yılı toplam prim üretimi içindeki payının ise %15,24 olduğu görülmektedir. Kasko sigortasının toplam prim üretimi içerisindeki payı incelendiğinde dalgalı bir performansın olduğu ifade edilebilir. Kasko sigortasının toplam prim üretimi içerisindeki payının en yüksek olduğu dönemler ise 2015 ve 2022 yıllarıdır.

Yukarıda yer alan grafik 2.1’de 2015-2024 dönemi toplam prim üretimi ve kasko sigortasının payı incelenmiş olup grafik 2.2.’de ise kasko branşı verilerinin büyümeye ilişkin sayısal bilgileri sunulmuştur.

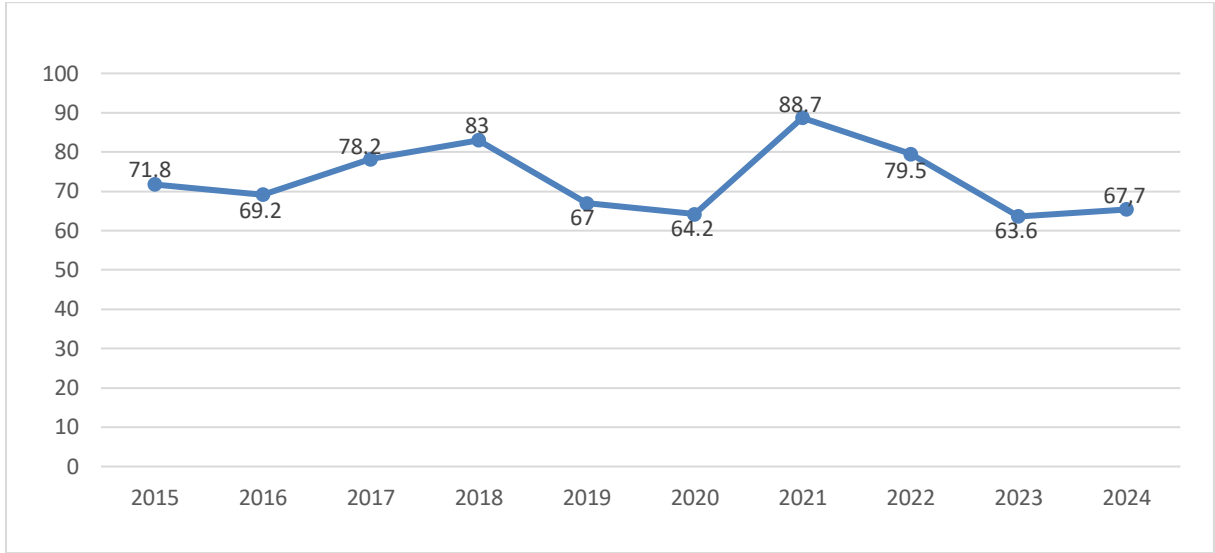


Grafik 2.2. 2014-2023 Dönemi Kasko Branşı Büyümesi

Kaynak: (KPMG, 2024)

Grafik 2.2’de yer alan bilgilere göre kasko branşında 10 yılda dalgalı bir büyümenin söz konusu olduğu ifade edilebilir. Kasko branşı prim üretiminin her geçen yıl artış gösterdiği görülmektedir. 2022 yılında kasko sigortası sıfır araçların satışının artması ile bu sigortanın 0-5 yaş araç grubuna yapılması kasko branşını ve prim üretimini olumlu etkilemektedir. Bununla birlikte Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre, 2022 yılında Türkiye’de otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı 2021 yılına kıyasla %6,2 oranında büyümüştür (TSB, 2022: 28). 2023 yılında dijitalleşme ile sektörde yer edinen elektrikli araçların satışının artması beraberinde elektrikli araç kullanımının da artışını sağlamaktadır (TSB, 2023: 14). 2023 yılı kasko branşı prim üretimi incelendiğinde %89,18’lik bir büyümenin gerçekleştiği görülmektedir. 2023 yılı Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre, Türkiye’de otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı 2022 yılına göre %57,4 oranında artarak 1.232.635 adet olmuştur (TSB, 2023: 27). Ayrıca son 5 yıldaki kur değişimleri ve sektörde yaşanan gelişmeler, artan araç sayısı ve üretilen prim miktarının da artmasına sebep olmaktadır. Kasko branşında değişiminin en yüksek olduğu dönemler ise 2022 ve 2023 yıllarıdır (KPMG, 2024).

Aşağıda yer alan grafik 2.3’te ise kasko branşı hasar/prim oranına ait veriler aktarılmıştır.



Grafik 2. 3. Kasko Branşı Hasar/Prim Oranı

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği (2015-2024)

Grafik 2.3'e göre 2015 yılında hasar/prim oranı %71,8 olarak gerçekleşmiştir. 2016 ve 2017 yılları hasar/prim oranlarında düşüşler ve yükselişler meydana gelmiştir. 2018 yılındaki hasar/prim oranında meydana gelen yükselmenin en önemli etkenleri sırasıyla yüksek enflasyon ve döviz kurlarındaki artışlara bağlı olarak yedek parça maliyetlerinin artışı olarak ifade edilebilir (TSB, 2018: 17). 2018 yılında yedek parça maliyetlerinin çoğunlukla dövizle bağlı olması neticesinde döviz kurlarındaki yükselmelerin de bu branşta oluşan hasar maliyetlerini artırdığı söylenebilir (TSB, 2018: 66). 2019 yılında prim üretiminin bir önceki yıla göre artışta olması hasar/prim oranının azalmasına neden olmuştur (TSB, 2019: 31). 2020 yılı hem doğal afetlerin hem de salgının etkilediği önemli bir yıl olmuştur. Ayrıca pandemi nedeni ile oluşan kaza frekansındaki düşüş hasar maliyetlerinin de azalmasına sebep olmuştur (TSB, 2020: 28-29). 2021 yılında hasar/prim oranı %88,7 olmakla beraber oluşan bu yükselişin en önemli nedeni ekonomideki değişikliklere bağlı olarak artmakta olan dosya maliyetleri ve hasar frekansının etkisidir. Bununla birlikte üretimden ve tedarikten dolayı oluşan sorunlar, kur hareketliliği, arz ve talep dengesinin bozulması, 2021 yılı araç satış adetlerine yansımaya bağlı olarak kasko üretim performansına etki eden önemli etkenler olarak ifade edilebilir (TSB, 2021: 28-29). İlerleyen iki yılda hasar/prim oranlarının düştüğü görülmektedir. 2023 yılında hasar prim oranının %63,6 olduğu görülmektedir. Diğer taraftan kurlarda yaşanan artış ve yüksek bedelli elektrikli araç satışlarının artması yılın ikinci yarısından itibaren sıfır araç satışlarının yükselmesine, primlerin artmasına hasar/prim oranının ise düşmesine neden olmaktadır (TSB, 2023: 27).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KASKO SİGORTASININ TERCİHİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA: İSTANBUL ÖRNEĞİ

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle araştırmanın amacı, önemi, yöntemi araştırmanın kapsamı, sınırlılıkları hakkında bilgiler verildikten sonra çalışmanın konusu ile ilgili literatürde yer alan çalışmalara yer verilmiştir. Çalışma hakkındaki genel bilgilerle birlikte araştırmanın bulgularına yer verilerek sonuç bölümünde değerlendirme yapılmıştır.

1.Araştırmanın Amacı ve Önemi

İnsanlar geçmişten günümüze kadar birtakım risklerle mücadele etmek zorunda kaldıklarından söz konusu risklerden kaçınma ihtiyacı hissetmektedirler. Bu durumda gerçekleşen zararları karşılayabilecek, yeni riskleri azaltabilecek ve belirli bir güvence altına alabilecek bir araç olarak sigorta kavramı ortaya çıkmıştır. Diğer taraftan bir ihtiyaç doğrultusunda ortaya çıkan sigorta, gelişen teknoloji ile hızla gelişimini sürdürmüştür. Günümüzde araç kullanımının yaygınlaşması ve trafiğe çıkan araç sayısının hızla artması sonucunda araca zarar veren risklerin yaşanma ihtimalini de artırmaktadır. Bu noktada araç sahibi bireyler aracının uğrayacağı zararları teminat altına almak istemekte ve kasko sigortasına ihtiyaç duymaktadır. Gün geçtikçe artan araç sayısı ve buna bağlı olarak potansiyel müşterilerin olması sigorta şirketlerinin kasko branşı hususunda daha rekabetçi olmalarını sağlamaktadır. Bu durumda kasko sigortasına olan önemi artırmıştır. Kasko sigortasında sigorta yaptıracak kişinin kasko satın alımında davranışlarının belirlenmesinde sosyo-ekonomik, demografik ve psikolojik özellikleri ile kişinin satın alma veya almama davranışı açısından önemli olmaktadır. Ayrıca sigorta şirketinin üreteceği ürün özelliklerinin belirlenmesi hususunda da önemlidir.

Bu çalışmada İstanbul ilinde ikamet eden bireylerin kasko sigortası satın alma veya satın almama kararını etkileyen faktörlerin analizinin yapılması diğer bir ifadeyle kasko tercihlerinde etkili olan faktörlerin tespit edilmesi amaçlanmıştır. İstanbul'un nüfus bakımından Türkiye'nin en büyük ili olması, araç sayısı ve kasko poliçe sayısı bakımından ilk sırada yer alması elde edilecek bilgilerin özellikle sektörde faaliyette bulunan sigorta şirketlerine bilgi kaynağı olması çalışmanın önemini artırmaktadır.

2.Araştırmanın Yöntemi, Kapsamı, Sınırlılıkları

Bu çalışmada öncelikle İstanbul ilinde ikamet eden bireylerden anket yöntemi ile veri toplanmakta ve bu verilere ait bilgiler tablolar şeklinde gösterilmektedir. Sonrasında, İstanbul'

da araç sahibi bireylerin kasko yaptırıp yaptırmama durumunda tercihlerini etkileyen faktörleri belirleyebilmek amacıyla bireylerin sosyo-ekonomik, demografik gibi özellikleri analiz edilmiştir. Tüketici kararları ise gelir grupları, cinsiyet, eğitim vb. faktörleri ile hipotezler oluşturulmuştur. Araştırmada demografik faktörlere ait frekans analizleri incelenmekte ve ki kare analizi yapılarak yorumlanmaktadır.

Anket dört bölümden oluşmaktadır. Anket formunun birinci bölümünde katılımcıların demografik özelliklerini belirlemek amacıyla sorular yer almaktadır. Anketin ikinci bölümünde araçla ilgili özellikleri belirlemeye yönelik sorulara yer verilmiştir. Anketin üçüncü bölümünde ise katılımcılara daha önce maddi hasarlı kaza geçirip geçirmediği geçirmesi durumunda aracında kaskonun var olup olmaması, kasko sigortası dışında başka bir sigorta türünün (yangın, deprem, ferdi kaza vb.) yaptırılması veya yaptırılmaması ve son olarak şu anda aracın kasko sigortasının yapıp yapılmadığını belirlemeye yönelik sorulara yer verilmiştir. Anketin dördüncü bölümünde kişinin kasko tercihleri ile ilgili sorular yer almaktadır. Bu bölümde ise kişilerin kasko sigortasını tercih etme veya tercih etmeme ve iptal ettirmelerinde hangi faktörlerin ne derece etkili olduğunun belirlenmesi için 5’li likert tipi ölçek kullanılmıştır.

Araştırmanın kapsamı zaman kısıtlılığından dolayı İstanbul ili ile sınırlandırılmıştır. Diğer bir ifadeyle bu çalışmanın sonuçları Türkiye genelini yansıtmamaktadır.

3.Literatür Taraması

Konu ile ilgili literatürde yapılan çalışmalara aşağıda yer verilmiştir.

Gözüngü (2004) yapmış olduğu çalışmada İstanbul ilinde yüz yüze görüşme yoluyla anket uygulayarak hususi otomobili olan bireylerin kasko sigortası satın alma kararlarına etki eden faktörlerinin belirlenmesi için ki-kare testi ve t testi uygulamıştır. Kasko poliçesi müşterilerinin sosyo- demografik özellikleri ile satın alma davranışları arasındaki ilişkileri ve potansiyel müşterilerin de satın alma davranışı açısından farklarını belirlemiştir.

Çakıroğlu (2007) çalışmasında kasko sigortasını incelemiş ve fiyatlandırmanın yapılması süreci ile birlikte Avrupa ülkeleri ile Türkiye karşılaştırmasını yapmıştır. Bu çalışma ile kasko sigortasında ödenecek olan hasar ile sigortalı kişinin yaşı, mesleği, ikametgahı, aracın marka ve modeli ve son olarak sigorta bedeli arasındaki ilişkiler araştırılmıştır. Sigortalıya ait olan cinsiyet, yaş, medeni durum ve gelir durumu, ikamet ettiği bölge gibi bilgilerin henüz birçok şirketin veri tabanında olmadığına vurgu yapmıştır. Çalışmada ise ulaşılabilen verilerden olan sigortalının yaşı, mesleği, ikamet ettiği coğrafi bölge gibi verileri kullanmıştır. Çalışma sonucunda ulaşılan veriler kullanılarak yapılan regresyon analizleri ödenen hasar ile müşteri kişisel bilgileri arasında anlamlı bir ilişkinin olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Gülbitti (2007) yapmış olduğu çalışmada kasko sigortasını incelemekte ve Türkiye’de kasko sigortası hasar uygulamalarının belirlenmesi araştırmanın konusunu oluşturmaktadır. Çalışmanın amacı sigorta sektöründe önemli bir branş olarak yer alan kasko sigortalarını detaylı bir şekilde incelemiş ve kasko hasar uygulamalarını açıklamıştır.

Filiz ve Şengöz (2010) çalışmalarında İzmir’in Bayındır ilçesindeki araç sahibi olan kişilerin kasko sigortasını tercih etme faktörlerini önem sırasını konjoint analizi kullanarak tespit etmişlerdir. Çalışmada elde edilen sonuçlara göre kasko sigortası tercihlerinde önem sırasında ilk olarak sigorta şirketinin ismi, sonrasında sırayla mini onarım hizmeti, araç sürücü temini, teminat kapsamı ve son olarak ödeme şeklinin dikkate alındığı görülmektedir.

Durmuş (2011) yapmış olduğu çalışmada Tokat ilinde gerçekleştirmiş olduğu anket uygulamasıyla bireylerin kasko sigortasını tercih etmesinde etkili olan faktörleri incelemektedir. Elde ettiği verilerin analizinde logit modeli kullanmıştır. Çalışmanın sonuçlarına göre bireylerin kasko sigortası tercih etmesini etkileyen faktörler arasında ehliyet kullanımı, gelir düzeyi, otomobilin değeri ve aracın daha önce maddi hasar alıp almaması gibi değişkenlerin anlamlı olduğu tespit edilmiştir.

Eygü ve Soğukpınar (2012) çalışmalarında kasko poliçesi satın alırken etki eden faktörler arasındaki ilişkiyi, kasko poliçesi yaptırmamada veya iptal ettirme durumuna etki eden faktörler ile kasko sigortası poliçe sahipliğini de incelemişlerdir. Erzurum ilindeki araç sahibi olan 384 kişiye anket çalışması yapılmış ve kasko poliçesinde etkili olan faktörler araştırılmıştır. Çalışma sonucunda kasko poliçe sahipliğinde demografik, ekonomik ve sosyal faktörler arasında poliçelerin özellikleri ve sigorta sözleşmesini yapan sigorta şirketinin hizmetlerinin de kasko sahipliğini etkilediği görülmüştür.

Alma (2015) çalışmasında, Celal Bayar Üniversitesi personeline anket uygulayarak kasko sigortası satın alımına yönelik kasko sigortası tercihinde kişilerin tercihini etkileyen demografik ve ekonomik vb. faktörleri incelemiştir. Çalışmaya katılan katılımcılar ilk olarak kasko sigortasını araçlarını güvence altına almak için yaptırdıklarını ifade etmişlerdir. Aynı zamanda katılımcılar için kasko sigortası satın alımında etkili olan faktörler sırasıyla hasar anında hızlı destek hizmeti, prim ödeme kolaylığı, kasko sigorta fiyatı, hasar ödeme hızı ve son olarak anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmesi olarak gösterilebilir. Çalışmanın analizinde lojistik regresyon modeli kullanılmıştır. Ayrıca çalışma sonucuna göre kasko sigortası sahipliği ile cinsiyet, medeni durum, yaş gibi değişkenlerin arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı belirlenmiştir.

Gümüş ve Şerit (2015) çalışmalarında araç sahibi bireylerin demografik ve sosyo-ekonomik faktörlerin bireylerin kaygı düzeyleri ile kasko yaptırması arasındaki ilişkinin durumunu araştırmışlardır. Çalışmanın evreni Marmara bölgesi, örnekleme ise İstanbul, Kocaeli ve Sakarya illerinden oluşmaktadır. Yapılan analizler sonucunda bireylerin kaygı düzeyleri ile kasko yaptırma arasında anlamlı bir ilişkinin olduğu tespit edilmiştir.

Dönmez ve Deniz Başar (2016) yapmış oldukları çalışmada, sigorta sözleşmesi düzenlenirken bilgilendirmenin önemine vurgu yapmışlardır. Bilgilendirilmenin sadece doğru bir şekilde yapılması değil, aynı zamanda sigorta ettiren kişinin talep ettiği kanallarla yapılması da sözleşmenin satın alınmasını artıracaklarını ifade etmişlerdir. Çalışmada İstanbul ili sınırlarında kasko sahibi kişilere sigorta satışını yapan sigorta şirketlerinin ürün ve teminatları hakkında yapılmakta olan özel bilgilendirmenin kişilerdeki satın alma kararları üzerindeki etkisini incelemişlerdir.

Günel (2017) çalışmasında, Cumhuriyet Üniversitesi'nde görevli olan personelin kasko yaptırma düşüncesini ve sigorta şirketi seçimini etkileyen faktörleri incelemiştir. Üniversitede görevli personele 350 adet anket yapılmıştır. Çalışmada analiz için YEM tekniği kullanılmıştır.

Analiz sonuçlarına göre sigorta şirketi seçimini etkilediği düşünülen şirket bilinirliği ve güven faktörleri demografik verilere göre anlamlı bir farklılık göstermediği belirlenmiştir. Bununla birlikte acentenin tavrı, şirket imkânları, güvence, ek teminatlar ve kasko deneyimi diğer değişkenlere göre farklılık göstermiştir.

Özdemir (2017) yapmış olduğu çalışmada Aydın ilinde yaşayan kişilerin kasko sigortası tercih sebeplerini incelemiştir. Çalışmada ki-kare analizi kullanılmış ve 412 kişiye anket yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda kasko sahipliği ile cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, ehliyet, ehliyete sahiplik yılı aracın başka kullanıcısının varlığı ve daha önce maddi hasarlı kaza geçirme değişkenleri arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı belirlenmiştir.

Şentürk ve Eker (2017) çalışmalarında kasko sigortası müşterilerinin algılanan hizmet kalitesini müşteri sadakati üzerindeki etkilerini araştırmışlardır. Düzce ilinde ikamet eden ve kasko sigortası olan bireylerden oluşan çalışmada 140 adet anket kullanılarak veriler elde edilmiştir. Araştırmanın sonucunda müşteri sadakati algısı demografik faktörlere göre anlamlı farklılık göstermediği belirlenmiştir. Kasko sigortasında algılanan hizmet kalitesi boyutundan, güvenilirlik, empati ile birlikte yanıt verilebilirliğin müşteri sadakati üzerinde pozitif aynı zamanda anlamlı etkiye sahip olduğu fiziksel özelliklerin ise anlamlı bir etkiye sahip olmadığını belirlemişlerdir.

Tayyar ve Dinçer (2017) yapmış oldukları çalışmada, bireylerin kasko poliçesi yaptırırken dikkat etmesi gereken alanları sırasıyla şirket faktörü, teminatlar ve poliçe fiyatı olduğunu belirlemişlerdir. Sonrasında ise çok kriterli karar verme yöntemlerinden TOPSIS ve VIKOR yöntemleri kullanılarak kasko poliçe teklifleri değerlendirilmiştir.

Dirik (2018) yapmış olduğu çalışmada kasko sigortası müşteri memnuniyetini belirleyebilmek için farklı şirket ve farklı illerde anket uygulayarak anlamlı bir farklılığın varlığını analiz etmiştir. Çalışmada tarama yöntemi kullanılmıştır. Yapılan anket çalışması sonucunda katılımcılar fiyatların yüksek olması konusunda memnuniyetinin olmadığını ifade etmişlerdir.

Bolat (2019) yapmış olduğu çalışmada Düzce Üniversitesi'nde görevli olan araç sahibi kişilerin kasko sigortası yaptırma ve sigorta şirketi seçiminde etkili olan faktörleri incelemiştir. Düzce Üniversitesi'nde görevli olan 271 kişiye anket yapılmıştır. Elde edilen verilerde bağımsız gruplar için t testi, Anova testi ve faktör analizini kullanmıştır. Çalışma sonucunda sigorta şirketi seçimini etkilediği dört faktör arasından en yüksek puana sahip olan hizmet ve imkân faktörünün olduğu belirlenmiştir. Aynı zamanda tercih faktörünün ise en düşük puana

sahip olduğu görülmüştür. Bu kapsamda kasko sigortası tercihinde etkili olan faktörlerin demografik özelliklere göre bir farklılık göstermediği sonucuna ulaşılmıştır.

Yayar ve Daşçı (2019) çalışmalarında kasko satın alan bireylerin seçimlerini etkileyen faktörlerin belirlenmesi ile birlikte sosyo-ekonomik ve demografik özelliklerin de belirlenmesi amaçlanmıştır. Kars ilindeki tüketici davranışlarını logit regresyon analizi yöntemi kullanarak kişinin riziko tutumunun, hasarlı kaza varlığının, farklı kullanıcı varlığının ve aracın piyasa değerinin kasko tercihinde etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Yaman ve Hatırlı (2022) çalışmalarında Süleyman Demirel Üniversitesi personeline anket uygulayarak kişilerin kasko sigorta yaptırma tercihinde etkili olan faktörleri incelemişlerdir. Yapılan analiz sonucunda kasko yaptırma tercihinde etkili olan faktörlerin demografik özelliklerle (cinsiyet, gelir, yaş grubu) çaprazlanarak, araç sahibi bireylerin kasko sigortası yaptırma durumunda sosyo-ekonomik ve demografik faktörlerin büyük bir öneme sahip olduğunu belirtmişlerdir. Çalışmada kasko sahipliğinde cinsiyetin farklılığının etkisi de araştırılarak farklılık olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

4.Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Çalışmada araştırma evrenini, İstanbul'da ikamet eden 18 yaş ve üzeri araç sahibi bireyler oluşturmaktadır. Çalışmada kolayda örnekleme yöntemi kullanılarak çevrimiçi anket yönteminden faydalanılmıştır. Anket formu çalışmaya katılmaya gönüllü olan 534 katılımcıya uygulanmış, anket sorularına eksik cevap verenler çalışmadan çıkarılmış ve 492 katılımcı analize dahil edilmiştir. Anket formunun hazırlanmasında Dilek Alma tarafından 2015 yılında yapılan anket soruları kullanılmıştır. Verilerin toplanma sürecinde hazırlanan anket soruları katılımcılara Google Forms üzerinden uygulanmasıyla yapılmıştır. Anketin yapılabilmesi ve toplanabilmesi için Google Forms üzerinden oluşturulan online anket ile sosyal medya (whatsapp, instagram vb.) aktif olarak kullanılmıştır.

5.Araştırmanın Bulguları ve Analizi

Çalışmanın bu başlığında hem demografik bilgilere ait hem de katılımcıların araçlarına ilişkin bulguların frekans analizleri incelenmekte ve sunulmaktadır.

5.1. Demografik Özelliklere Ait Frekans Analizleri

Tablo 3. 1. Katılımcıların Cinsiyet Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Cinsiyet		
Kadın	207	42,1
Erkek	285	57,9
Toplam	492	100,0

Araştırmaya katılan katılımcıların cinsiyetlerini gösteren istatistikler Tablo 3.1’de yer almaktadır. Araştırmaya katılan 492 katılımcının %42,1’i kadın bireylerden %57,9’u erkek bireylerden oluşmaktadır. Tablo 3.2’de katılımcıların yaş özelliklerine ait sayısal bilgiler yer almaktadır.

Tablo 3. 2. Katılımcıların Yaş Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Yaş		
18-24	116	23,6
25-33	174	35,4
34-43	125	25,4
44-53	61	12,4
54 ve üzeri	16	3,3
Toplam	492	100,0

Tablo 3.2’ye göre araştırmaya katılan 492 bireyin %23,6’sı 18-24 yaş aralığında, %35,4’ü 25-33 yaş aralığında, %25,4’ü 34-43 yaş aralığında, %12,4’ü 44-53 yaş aralığında ve %3,3’ü ise 54 ve üzeri yaş aralığında olduğu gözlemlenmiştir. Katılımcıların %59’unun gençlerden oluştuğu ifade edilebilir.

Katılımcıların yaş özelliklerini gösteren istatistikler Tablo 3.2.’de yer verilmiştir. Katılımcıların medeni durumuna ait sayısal bilgilerin yer aldığı Tablo 3.3.’de sunulmuştur.

Tablo 3. 3. Katılımcıların Medeni Durum Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Medeni Durum		
Evli	255	51,8
Bekar	237	48,2
Toplam	492	100,0

Tablo 3.3’e göre araştırmaya katılan katılımcıların %51,8’i evli, %48,2’si ise bekadır.

Tablo 3.4’te ise katılımcıların eğitim durumuna ait sayısal verilerden bahsedilmiş ve yorumlanmıştır.

Tablo 3. 4. Katılımcıların Eğitim Durumu Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Eğitim Durumu		
İlköğretim	63	12,8
Lise	133	27,0
Ön lisans	75	15,2
Lisans	184	37,4
Yüksek Lisans	33	6,7
Doktora	4	0,8
Toplam	492	100,0

Tablo 3.4'e göre anket katılımcılarının %12,8'i ilköğretim, %27,0'ı lise, %15,2'si ön lisans, %37,4'ü lisans, %6,7'si yüksek lisans ve %8'i doktora düzeyine sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca katılımcıların %52,6'sının üniversite mezunu olduğu görülmektedir.

Tablo 3.4'te ise katılımcıların eğitim durumuna ait sayısal verilerden bahsedilmiştir. Katılımcıların meslek bilgilerine ilişkin veriler Tablo 3.5'te yer almıştır.

Tablo 3. 5. Katılımcıların Meslek Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Meslek		
Memur	79	16,1
Özel Sektör	242	49,2
Ev Hanımı	41	8,3
Emekli	19	3,9
Diğer	111	22,6
Toplam	492	100,0

Tablo 3.5'e göre çalışmaya katılan bireylerin %16,1'i memur, %49,2'si özel sektör, %8,3'ü ev hanımı, %3,9'u emekli ve %22,6'sı diğer meslek grubuna dâhil olduğu gözlemlenmiştir. Katılımcıların %65,3'ü kamuda ve özel sektörde çalışmaktadır.

Çalışmaya katılan bireylerin meslek özelliklerine ait sayısal bilgiler Tablo 3.5'te ifade edildikten sonra Tablo 3.6'da katılımcıların aylık ortalama kişisel gelirine ait istatistiklere yer verilmiştir.

Tablo 3. 6. Katılımcıların Kişisel Gelir Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Aylık Ortalama Kişisel Gelir		
10000-17002	80	16,3
17003-24000	71	14,4
24001-31000	77	15,7

Tablo 3.6. (Devamı)

31001-38000	89	18,1
38001 TL ve üzeri	175	35,6
Toplam	492	100,0

Tablo 3.6'ya göre katılımcıların %16,3'ü 10000-17002 TL, %14,4'ü 17003-24000 TL, %15,7'si 24001-31000 TL, %18,1'i 31001-38000 TL ve %35,6'sı 38001 TL ve üzeri aylık ortalama kişisel gelirin olduğu görülmektedir. Tablo 3.7'de ise ankete katılan katılımcıların aylık ortalama hane halkı gelirine ait sayısal bilgiler yer almaktadır.

Tablo 3. 7. Katılımcıların Hane Halkı Gelir Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Aylık Ortalama Hane Halkı Geliri		
10000-17002	36	7,3
17003-24000	38	7,7
24001-31000	63	12,8
31001-38000	82	16,7
38001-45000	85	17,3
45001 TL ve üzeri	188	38,2
Toplam	492	100,0

Tablo 3.7'ye göre ankete katılan bireylerin %7,3'ü 10000-17002 TL, %7,7'si 17003-24000 TL, %12,8'i 24001-31000 TL, %16,7'si 31001-38000 TL, %17,3'ü 38000-45000 TL ve %38,2'si ise 45001 TL ve üzeri olduğu görülmektedir. Ayrıca katılımcıların aylık ortalama hane halkı gelirinin %55,5'i 38001-45000 TL ve üzeri kısmından oluşmaktadır.

5.2. Katılımcıların Araçlarına İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi

Çalışmanın bir önceki başlığında katılımcıların demografik özelliklerine ait frekans analizlerine yer verilmiştir. Bu başlık altında ise katılımcıların araçla ilgili özelliklere ait vermiş oldukları cevaplara ilişkin sayısal bilgiler aktarılmaya çalışılmıştır. Tablo 3.8'de katılımcıların araç yaşına ait sayısal bilgilere yer verilmiştir.

Tablo 3. 8. Katılımcıların Araç Yaşına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Araç Yaşı		
1-3 Yaş	146	29,7
4-6 Yaş	118	24,0
7-9 Yaş	81	16,5
10-12 Yaş	78	15,9
13 Yaş ve üzeri	69	14,0

Tablo 3.8. (Devamı)

Toplam	492	100,0
--------	-----	-------

Tablo 3.8'e göre katılımcıların %29,7'si araçlarının 1-3 yaş aralığında, %24,0'ı 4-6 yaş aralığında %16,5'i 7-9 yaş aralığında, %15,9'u 10-12 yaş aralığında ve %14,0'ı ise 13 yaş ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların araç yaşının %53,7'sinin 6 yaştan küçük, %46,4'ünün ise 7-9 yaştan büyük olduğu söylenebilir.

Tablo 3.9'da ise katılımcıların araç piyasa değerine ait istatistikler sunulmuştur.

Tablo 3. 9. Katılımcıların Araç Piyasa Değeri Özelliklerine Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Araç Piyasa Değeri		
500000 TL ve altı	98	19,9
500001-750000	115	23,4
750001-1000000	101	20,5
1000001-1250000	74	15,0
1250001-1500000	43	8,7
1500001 TL ve üzeri	61	12,4
Toplam	492	100,0

Tablo 3.9'a göre katılımcıların araçlarının piyasa değeri %23,4'ü 500001-750000 TL ile en fazla paya sahipken, %8,7 ile 1250001-1500000 TL en az paya sahip olduğunu gösterir.

Katılımcıların araç piyasa değerine ait istatistikler Tablo 3.9'da yer verildikten sonra katılımcıların ehliyet sahiplik yılına ilişkin sayısal bilgiler Tablo 3.10'da paylaşılmıştır.

Tablo 3. 10. Katılımcıların Ehliyet Sahiplik Yılına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Ehliyet Sahiplik Yılı		
1-5 Yıl	202	41,1
6-10 Yıl	100	20,3
11-15 Yıl	101	20,5
16-20 Yıl	43	8,7
21 Yıl ve üzeri	46	9,3
Toplam	492	100,0

Tablo 3.10'a göre katılımcıların %41,1'i 1-5 yıl, %20,5'i 11-15 yıl, %20,3'ü 6-10 yıl, %9,3'ü 21 yıl ve üzeri ve %8,7'si 16-20 yıl ehliyetine sahip olduğu görülmektedir. Katılımcıların %61,4'ü 10 yıl ve altında ehliyet sahiplik yılına sahiptir. Katılımcıların sahip oldukları ehliyet grubuna ilişkin sayısal bilgiler ise Tablo 3.11'de yer almıştır.

Tablo 3. 11. Katılımcıların Sahip Oldukları Ehliyet Grubuna Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Ehliyet Grubu		
A Grubu	52	10,6
B Grubu	413	83,9
C Grubu	7	1,4
D Grubu	13	2,6
F Grubu	7	1,4
Toplam	492	100,0

Tablo 3.11'e göre katılımcılar %83,9 ile B grubu ehliyetine sahipken %1,4 ile C ve F grubu ehliyetine sahiptirler.

Tablo 3.11'de katılımcıların sahip oldukları ehliyet grubuna ilişkin sayısal bilgilerden bahsedilmektedir. Tablo 3.12'de ise katılımcıların yılda ortalama yaptıkları km yol durumuna ait istatistiklere yer verilmiştir.

Tablo 3. 12. Katılımcıların Yılda Ortalama Yaptıkları Km Yola Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Yılda Ortalama Yapılan Km Yol		
20000 Km'den az	184	37,4
20001-30000 Km	121	24,6
30001-40000 Km	87	17,7
40001-50000 Km	51	10,4
50001-60000 Km	21	4,3
60001 Km ve üzeri	28	5,7
Toplam	492	100,0

Tablo 3.12'ye göre katılımcıların yılda yaptıkları ortalama km yol bakımından en fazla paya sahip %37,4 ile 20000 Km'den az olmakta iken en az paya sahip %4,3 ile 50001-60000 Km olmaktadır. Katılımcıların yılda ortalama yaptıkları km yolun %62'sinin 20001-30000 Km ve az olduğu ifade edilebilir.

Katılımcıların yılda ortalama yapılan şehir içi ve şehirlerarası oranına ilişkin sayısal bilgilerin yer aldığı Tablo 3.13'te sunulmuştur.

Tablo 3. 13. Katılımcıların Şehir içi – Şehirlerarası Yaptıkları Km Oranına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Yılda Yapılan Km Yolun Şehir içi- Şehirlerarası Yaklaşık Oranı		
Şehir içi 100-şehirlerarası 0	124	25,2
Şehir içi 60-şehirlerarası 40	165	33,5

Tablo 3.13. (Devamı)

Şehir içi 20-şehirlerarası 80	54	11,0
Şehir içi 80-şehirlerarası 20	119	24,2
Şehir içi 40-şehirlerarası 60	27	5,5
Şehir içi 0-şehirlerarası 100	3	0,6
Toplam	492	100,0

Tablo 3.13'e göre katılımcıların yılda ortalama yapılan şehir içi ve şehirlerarası oranı en fazla orana sahip %33,5 ile şehir içi %60-şehirlerarası %40 olurken %6 ile şehir içi 0-şehirlerarası %100 oranı en az paya sahip olmaktadır.

Tablo 3.14'te katılımcıların araçlarının başka kullanıcısının varlığına ait sayısal bilgiler yer almaktadır.

Tablo 3. 14. Katılımcıların Araçlarının Başka Kullanıcısının Varlığına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Aracın Başka Kullanıcısının Varlığı		
Evet	295	60,0
Hayır	197	40,0
Toplam	492	100,0

Tablo 3.14'e göre katılımcıların %60,0'ı aracın başka kullanıcısının olduğunu (Örnek; eşiniz, çocuğunuz), %40,0'ı ise başka kullanıcısının olmadığı gözlemlenmiştir.

Katılımcıların daha önce maddi hasarlı kaza yaşayıp-yaşamamasına ilişkin sayısal bilgiler Tablo 3.15'te paylaşılmıştır.

Tablo 3. 15. Katılımcıların Daha Önce Kaza Yaşayıp-Yaşamamasına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Daha Önce Maddi Hasarlı Kazanın Yaşanması		
Evet	162	32,9
Hayır	330	67,1
Toplam	492	100,0

Tablo 3.15'e göre katılımcıların %32,9'u daha önce maddi hasarlı kaza yaşadığını, %67,1'i ise daha önce maddi hasarlı kaza yaşamadığını belirtmiştir. Tablo 3.15'te katılımcıların daha önce maddi hasarlı kaza yaşayıp-yaşamamasına ilişkin sayısal bilgilerden bahsedilmekteyken sonrasında ise katılımcılara daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosunun varlığına ilişkin sayısal bilgiler Tablo 3.16'da yer almaktadır.

Tablo 3. 16. Katılımcıların Yaşadıkları Kaza Sırasında Kasko Varlığına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Daha Önce Maddi Hasarlı Kaza Geçirildiğinde Aracın Kaskosunun Varlığı		
Evet	103	20,9
Hayır	59	12,0
Kaza geçirmedi	330	67,1
Toplam	492	100,0

Tablo 3.16'ya göre katılımcılara daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosu var mıydı sorusuna %20,9'u kaza geçirdiğinde kaskoya sahip olduğunu, %12,0'ı ise kaskoya sahip olmadığını ifade etmiştir.

Tablo 3.17'de katılımcılara araç kaskosu harici sigortanın varlığına ilişkin sayısal bilgiler sunulmuştur.

Tablo 3. 17. Katılımcıların Kasko Dışındaki Sigorta Varlığına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Araç Kaskosu Harici Sigortanın Varlığı		
Evet	246	50,0
Hayır	246	50,0
Toplam	492	100,0

Tablo 3.17'ye katılımcılara araç kaskosu haricinde başka sigortanız var mı sorusuna %50'si var olduğunu (yangın, deprem, ferdi kaza, hayat sigortası...), %50'si ise olmadığını ifade etmiştir.

Katılımcılara araç kaskosu haricinde başka sigortanın varlığına ait istatistiklere Tablo 3.17'de yer verilmiştir. Tablo 3.18'de ise katılımcıların araç kaskosunun varlığına ilişkin bilgiler sunulmuştur.

Tablo 3. 18. Katılımcıların Araçlarının Kasko Varlığına Ait İstatistikler

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Araç Kaskosunun Varlığı		
Evet	313	63,6
Hayır	179	36,4
Toplam	492	100,0

Tablo 3.18'e göre katılımcıların %63,6'sı araç kaskosuna sahipken, %36,4'ü kaskosunun olmadığını belirtmektedir. Ayrıca araştırmaya katılan katılımcıların çoğunluğunun araç kaskosunun olduğu vurgulanabilir.

5.3. Katılımcıların Kasko Sigorta Poliçe Edinmesine Etki Eden Faktörler

Çalışmada bu başlık altında katılımcıların kasko sigortası satın alımına ve satın alınmaması veya iptaline etki eden faktörlere ait sayısal bilgilere yer verilmiştir. Tablo 3.19’da kasko sigortası satın alımına etki eden faktörlere ait sayısal istatistikler yer almaktadır.

Tablo 3.19. Kasko Sigortası Satın Alımına Etki Eden Faktörler

Kasko sigortası satın almanızda hangi faktörler ne derece etkili olmuştur?	Ortalama	Standart Sapma	Medyan	Minimum Değer	Maksimum Değer
Kasko prim ücreti	3,54	1,37	4,00	1,00	5,00
Prim ödeme kolaylığı	3,55	1,32	4,00	1,00	5,00
Poliçenin ek teminat içermesi	3,59	1,30	4,00	1,00	5,00
Aracınızı güvence altına almak	3,87	1,27	4,00	1,00	5,00
Karşı taraf için üstlenilen teminat değeri	3,73	1,25	4,00	1,00	5,00
Hasar anında hızlı destek	3,71	1,27	4,00	1,00	5,00
Hasar ödeme hızı	3,64	1,29	4,00	1,00	5,00
Daha önceki deneyimler	3,38	1,27	3,00	1,00	5,00
Çok ağır kaza geçirmiş olmak	2,78	1,34	3,00	1,00	5,00
Araçla ilgili bir sorun yaşamak	2,93	1,30	3,00	1,00	5,00
Araç alırken banka kredisi kullanmış olmak	2,79	1,33	3,00	1,00	5,00
Çevredekilerin tavsiye etmesi	3,03	1,31	3,00	1,00	5,00
Acentede tanıdığın çalışıyor olması	2,88	1,41	3,00	1,00	5,00
Şirketlerle iletişimin kolay sağlanabilmesi	3,23	1,31	3,00	1,00	5,00
Şirket sermayesinin güçlü olması	3,00	1,29	3,00	1,00	5,00
Şirket personelinin hizmet kalitesi	3,13	1,26	3,00	1,00	5,00
Şirketlerin monopol güç olması	2,85	1,25	3,00	1,00	5,00
Sigorta şirket ismi	3,05	1,29	3,00	1,00	5,00
Şirketlerin sigorta reklamları	2,79	1,28	3,00	1,00	5,00
Anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmesi	3,46	1,28	4,00	1,00	5,00
Hasarsızlık indirim oranının olması	3,41	1,30	4,00	1,00	5,00
Çalışılan kuruma uygulanan özel indirimler	3,16	1,32	3,00	1,00	5,00
Başka sigortalarla satın alındığında promosyon uygulanması	3,05	1,37	3,00	1,00	5,00
Yaşanılan ilin iklim şartları	3,18	1,36	3,00	1,00	5,00
Yaşanılan ilin kaza yoğunluğu	3,45	1,35	4,00	1,00	5,00

Tablo 3.19’da katılımcılara ‘kasko sigortası satın almanızda hangi faktörler ne derece etkili olmuştur’ sorusuna ilk sırada yer alan 3,87 ortalama ile ‘aracınızı güvence altına almak’ ifadesi yer almaktayken, 3,73 ortalama ile ‘karşı taraf için üstlenilen teminat değeri’ ve 3,71 ortalama ile ‘hasar anında hızlı destek’ ifadelerinin yer aldığı söylenebilir. Katılımcıların 2,78 ortalama ile ‘çok ağır kaza geçirmiş olmak’ ifadesinin ise en düşük değerde olduğu ifade edilebilir.

Tablo 3.20. Kasko Sigortası Satın Alınmaması/İptaline Etki Eden Faktörler

Kasko sigortası satın almamanızda veya iptal ettirmenizde hangi faktörler ne derece etkili olmuştur?	Ortalama	Standart Sapma	Medyan	Minimum Değer	Maksimum Değer
Tamir servisi ile sorun yaşamak	2,39	1,19	2,00	1,00	5,00
Şirket personelinin ilgisiz davranması	2,51	1,20	2,00	1,00	5,00
Acente yetkililerine kolay ulaşamamak	2,49	1,16	2,00	1,00	5,00
Anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmemesi	2,55	1,17	2,00	1,00	5,00
İnançlarınızla uyuşmaması	2,39	1,14	2,00	1,00	5,00
Hasar sonrası primde olası bir artış	2,53	1,16	2,00	1,00	5,00
Gereksiz bir masraf olduğu düşüncesi	2,66	1,23	3,00	1,00	5,00
Kasko sigortası lüks araçlarda tercih edilmesi	2,77	1,30	3,00	1,00	5,00
Kaza yapma ihtimalinizin düşük olması	2,53	1,19	2,00	1,00	5,00
Kasko fiyatlarının yüksek olması	2,91	1,43	3,00	1,00	5,00

Tablo 3.20’de katılımcılara ‘kasko sigortası satın almamanızda veya iptal ettirmenizde hangi faktörler ne derece etkili olmuştur’ sorusuna 2,91 ortalama ile ‘kasko fiyatlarının yüksek olması’ ifadesi, 2,77 ortalama ile ‘kasko sigortası lüks araçlarda tercih edilmesi’ ve 2,66 ortalama ile ‘gereksiz bir masraf olduğu düşüncesi’ en yüksek değere sahip olduğu ifade edilebilir. Katılımcıların 2,39 ortalama ile hem ‘tamir servisi ile sorun yaşamak hem de inançlarınızla uyuşmaması’ en düşük değere sahip olmaktadır.

5.4. İlişki Ölçüleri (Ki-Kare Analiz) Sonuçları

Çalışmanın bu başlığı altında araç kaskosunun varlığıyla demografik değişkenler arasındaki ilişki çapraz tablolar ile ki kare analizi yapılmıştır.

Tablo 3. 21. Kasko Sahipliği ile Cinsiyet Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Cinsiyet		Toplam	χ^2	p
		Kadın	Erkek			
Araç Kaskosunun Varlığı						
Evet	Frekans (f)	138	175	313	1,435	0,231
	Yüzde (%)	66,7	61,4	63,6		
Hayır	Frekans (f)	69	110	179		
	Yüzde (%)	33,3	38,6	36,4		
Toplam	Frekans (f)	207	285	492		
	Yüzde (%)	100,0	100,0	100,0		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.21’de araç kaskosu sahipliği bakımından cinsiyetler arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır ($\chi^2 = 1,435$, $p = 0,231$). Bunun sonucunda H_0 hipotezi kabul edilmiştir. Kadınların %66,7’si ve erkeklerin %61,4’ü araç kaskosuna sahipken, kadınlarda kaskosu

olmayanların oranı %33,3, erkeklerde ise %38,6'dır. Toplamda katılımcıların %63,6'sı araç kaskosuna sahipken, %36,4'ünün kaskosu yoktur.

H_0 : kasko sahipliği ile cinsiyet arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile cinsiyet arasında ilişki vardır

Tablo 3.22'de ise kasko sahipliği ile yaş arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait istatistiki verilere yer verilmiştir.

Tablo 3. 22. Kasko Sahipliği ile Yaş Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Yaş					Toplam	χ^2	p
		18-24	25-33	34-43	44-53	54 ve üzeri			
Araç Kaskosunun Varlığı									
Evet	Frekans (f)	65	102	90	47	9	313	13,684	0,008
	Yüzde (%)	56,0%	58,6%	72,0%	77,0%	56,3%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	51	72	35	14	7	179		
	Yüzde (%)	44,0%	41,4%	28,0%	23,0%	43,8%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	116	174	125	61	16	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.22'de araç kaskosuna sahip olma durumu yaş gruplarına göre anlamlı ilişki göstermektedir ($\chi^2 = 13,684$, $p = 0,008$). Diğer bir ifadeyle H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Kasko sahipliği oranı yaş arttıkça genel olarak yükselmiş; özellikle 44-53 yaş grubunda %77,0 ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Buna karşılık, 18-24 yaş grubunda kasko sahipliği oranı %56,0'de kalmış, benzer şekilde en düşük oran yine 54 ve üzeri yaş grubunda görülmüştür (%56,3).

H_0 : kasko sahipliği ile yaş arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile yaş arasında ilişki vardır

Tablo 3.22'de kasko sahipliği ile yaş arasındaki ilişkinin analizi incelenmiş olup kasko sahipliği ile medeni durum arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait sayısal bilgiler Tablo 3.23'te paylaşılmıştır.

Tablo 3. 23. Kasko Sahipliği ile Medeni Durum Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Medeni Durum			χ^2	p
		Evli	Bekar	Toplam		
Araç Kaskosunun Varlığı						
Evet	Frekans (f)	163	150	313	0,021	0,885
	Yüzde (%)	63,9%	63,3%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	92	87	179		
	Yüzde (%)	36,1%	36,7%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	255	237	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.23'te medeni duruma göre araç kaskosu sahipliği incelendiğinde, evli katılımcıların %63,9'u ve bekarların %63,3'ü araç kaskosuna sahiptir; kaskosu olmayanların oranları ise sırasıyla %36,1 ve %36,7'dir. χ^2 testi sonucu ($\chi^2 = 0,021$, $p = 0,885$), medeni duruma bağlı olarak araç kaskosu sahipliği arasında anlamlı bir farklılık olmadığını göstermektedir. Bunun sonucunda H_0 hipotezi kabul edilmiştir.

H_0 : kasko sahipliği ile medeni durum arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile medeni durum arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile eğitim durumu arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait veriler Tablo 3.24'te yer almaktadır.

Tablo 3. 24. Kasko Sahipliği ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Eğitim Durumu								
		İlköğretim	Lise	Ön lisans	Lisans	Yüksek Lisans	Doktora	Toplam	χ^2	p
Araç Kaskosunun Varlığı										
Evet	Frekans (f)	35	73	48	124	30	3	313	18,129	0,003
	Yüzde (%)	55,6%	54,9%	64,0%	67,4%	90,9%	75,0%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	28	60	27	60	3	1	179		
	Yüzde (%)	44,4%	45,1%	36,0%	32,6%	9,1%	25,0%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	63	133	75	184	33	4	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.24'te araç kaskosuna sahip olma durumu eğitim seviyelerine göre anlamlı ilişki göstermektedir ($\chi^2 = 18,129$, $p = 0,003$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Eğitim düzeyi yükseldikçe araç kaskosuna sahip olma oranı da artmaktadır; özellikle yüksek lisans mezunlarında bu oran %90,9 ile en yüksek seviyededir. Lisans düzeyinde %67,4, doktora düzeyinde ise %75,0

oranında kasko sahipliği görülmektedir. Buna karşılık, ilköğretim ve lise mezunlarında kasko sahipliği oranı sırasıyla %55,6 ve %54,9'dur.

H_0 : kasko sahipliği ile eğitim durumu arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile eğitim durumu arasında ilişki vardır

Tablo 3.24'te kasko sahipliği ile eğitim durumu arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait istatistikler yer alırken, kasko sahipliği ile meslek arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait sayısal bilgilere ise Tablo 3.25'te yer verilmiştir.

Tablo 3. 25. Kasko Sahipliği ile Meslek Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Meslek					Toplam	χ^2	p
		Memur	Özel Sektör	Ev Hanımı	Emekli	Diğer			
Araç Kaskosunun Varlığı									
Evet	Frekans (f)	59	161	20	14	59	313	15,049	0,005
	Yüzde (%)	74,7%	66,5%	48,8%	73,7%	53,2%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	20	81	21	5	52	179		
	Yüzde (%)	25,3%	33,5%	51,2%	26,3%	46,8%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	79	242	41	19	111	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.25'te araç kaskosuna sahip olma durumu mesleklere göre incelendiğinde, aradaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu görülmektedir ($\chi^2 = 15,049$, $p = 0,005$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Özellikle memurlar (%74,7) ve emeklilerde (%73,7) kasko sahipliği oranı en yüksek seviyedeysen, özel sektör çalışanlarında bu oran %66,5, ev hanımlarında %48,8 ve diğer meslek grubunda ise %53,2 olarak görülmektedir. Kaskosu olmayanların oranları ise en çok ev hanımlarında ve "diğer" meslek grubunda yüksektir.

H_0 : kasko sahipliği ile meslek arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile meslek arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile aylık ortalama kişisel gelir arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait istatistiki veriler Tablo 3.26'da sunulmuştur.

Tablo 3. 26. Kasko Sahipliği ile Aylık Ortalama Kişisel Gelir Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Aylık Ortalama Kişisel Gelir					Toplam	χ^2	p
		10000-17002	17003-24000	24001-31000	31001-38000	38001 TL ve üzeri			
Araç Kaskosunun Varlığı									
Evet	Frekans (f)	48	46	50	58	111	313	0,647	0,958
	Yüzde (%)	60,0%	64,8%	64,9%	65,2%	63,4%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	32	25	27	31	64	179		
	Yüzde (%)	40,0%	35,2%	35,1%	34,8%	36,6%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	80	71	77	89	175	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.26’da aylık ortalama kişisel gelir düzeylerine göre araç kaskosu sahipliği incelendiğinde, gelir grupları arasında kasko sahipliği oranları birbirine oldukça yakın olup, anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir ($\chi^2 = 0,647$, $p = 0,958$). Bunun sonucunda H_0 hipotezi kabul edilmiştir. En düşük gelir grubunda (%60,0) ve en yüksek gelir grubunda (%63,4) kasko sahipliği oranı birbirinden farklıdır; diğer gelir gruplarında bu oranlar benzer şekilde seyretmektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile aylık ortalama kişisel gelir arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile aylık ortalama kişisel gelir arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile aylık ortalama kişisel gelir arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testi 3.26’da yer verilirken, kasko sahipliği ile aylık ortalama hane halkı geliri arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ilişkin veriler Tablo 3.27’de paylaşılmıştır.

Tablo 3. 27. Kasko Sahipliği ile Aylık Ortalama Hane Halkı Geliri Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Aylık Ortalama Hane Halkı Geliri						Toplam	χ^2	p
		10000-17002	17003-24000	24001-31000	31001-38000	38001-45000	45001 TL ve üzeri			
Araç Kaskosunun Varlığı										
Evet	Frekans (f)	21	22	37	59	49	125	313	6,062	0,300
	Yüzde (%)	58,3%	57,9%	58,7%	72,0%	57,6%	66,5%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	15	16	26	23	36	63	179		
	Yüzde (%)	41,7%	42,1%	41,3%	28,0%	42,4%	33,5%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	36	38	63	82	85	188	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.27’de aylık ortalama hane halkı gelirine göre araç kaskosuna sahip olma durumları incelendiğinde, gruplar arasındaki dağılımların birbirine yakın olduğu ve anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($\chi^2 = 6,062$, $p = 0,300$). Bunun sonucunda H_0 hipotezi kabul edilmiştir. Hane halkı geliri arttıkça kasko sahipliği oranı yer yer artış gösterse de (örneğin 31001-38000 TL aralığında %72,0, 45001 TL ve üzeri için %66,5), diğer gelir gruplarında bu oranlar %57,6 ile %58,7 arasında değişmektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile aylık ortalama hane halkı geliri arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile aylık ortalama hane halkı geliri arasında ilişki vardır

Tablo 3.28’de ise kasko sahipliği ile araç yaşı arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait sayısal bilgiler yer almaktadır.

Tablo 3. 28. Kasko Sahipliği ile Araç Yaşı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Araç Yaşı					Toplam	χ^2	p
		1-3 Yaş	4-6 Yaş	7-9 Yaş	10-12 Yaş	13 Yaş ve üzeri			
Araç Kaskosunun Varlığı									
Evet	Frekans (f)	107	90	50	42	24	313	42,191	<0,001
	Yüzde (%)	73,3%	76,3%	61,7%	53,8%	34,8%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	39	28	31	36	45	179		
	Yüzde (%)	26,7%	23,7%	38,3%	46,2%	65,2%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	146	118	81	78	69	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.28’de araç yaşı ile araç kaskosu sahipliği arasındaki ilişki incelendiğinde, aradaki ilişkinin istatistiksel olarak oldukça anlamlı olduğu görülmektedir ($\chi^2 = 42,191$, $p < 0,001$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Araç yaşı azaldıkça kasko sahipliği oranı belirgin biçimde artmaktadır; 1-3 yaş arası araçlarda sahiplik oranı %73,3, 4-6 yaş grubunda ise %76,3 ile en yüksek seviyededir. Buna karşılık, 13 yaş ve üzeri araçlarda kasko sahipliği oranı %34,8’e kadar düşmektedir. Benzer şekilde, araç yaşı arttıkça kaskosu olmayan araçların oranı artmaktadır.

H_0 : kasko sahipliği ile araç yaşı arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile araç yaşı arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile araç piyasa değeri arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait veriler Tablo 3.29’da yer almıştır.

Tablo 3. 29. Kasko Sahipliği ile Araç Piyasa Değeri Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Araç Piyasa Değeri						Toplam	χ^2	p
		500000 TL ve altı	500001-750000	750001-1000000	1000001-1250000	1250001-1500000	1500001 TL ve üzeri			
Araç Kaskosunun Varlığı										
Evet	Frekans (f)	32	65	67	60	41	48	313	77,863	<0,001
	Yüzde (%)	32,7%	56,5%	66,3%	81,1%	95,3%	78,7%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	66	50	34	14	2	13	179		
	Yüzde (%)	67,3%	43,5%	33,7%	18,9%	4,7%	21,3%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	98	115	101	74	43	61	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, p<0,05

Tablo 3.29’da araç piyasa değeri ile araç kaskosu sahipliği arasındaki ilişki istatistiksel olarak yüksek derecede anlamlıdır ($\chi^2 = 77,863$, $p < 0,001$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Araç değeri arttıkça kasko sahipliği oranı da dikkat çekici şekilde yükselmektedir; 500.000 TL ve altındaki araçlarda kasko sahipliği oranı %32,7 iken, 1.250.001-1.500.000 TL aralığında %95,3’e kadar çıkmakta, 1.500.001 TL ve üzerindeki araçlarda ise oran %78,7’ye ulaşmaktadır. Daha düşük piyasa değerli araçlarda kasko yaptırmayanların oranı ise çok daha yüksektir (%67,3).

H_0 : kasko sahipliği ile araç piyasa değeri arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile araç piyasa değeri arasında ilişki vardır

Tablo 3.30’da ise kasko sahipliği ile ehliyet sahiplik yılı arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ilişkin verilere yer verilmiştir.

Tablo 3. 30. Kasko Sahipliği ile Ehliyet Sahiplik Yılı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Ehliyet Sahiplik Yılı					Toplam	χ^2	p
		1-5 Yıl	6-10 Yıl	11-15 Yıl	16-20 Yıl	21 Yıl ve üzeri			
Araç Kaskosunun Varlığı									
Evet	Frekans (f)	118	70	65	24	36	313	9,538	0,049
	Yüzde (%)	58,4%	70,0%	64,4%	55,8%	78,3%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	84	30	36	19	10	179		
	Yüzde (%)	41,6%	30,0%	35,6%	44,2%	21,7%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	202	100	101	43	46	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, p<0,05

Tablo 3.30’da ehliyet sahiplik yılı ile araç kaskosu sahipliği arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmaktadır ($\chi^2 = 9,538$, $p = 0,049$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Ehliyetini 21 yıl ve daha uzun süredir sahip olanlarda kasko sahipliği oranı %78,3 ile en yüksek

düzeydedir; bunu %70 ile 6-10 yıl aralığı takip etmektedir. En düşük kasko sahipliği oranı ise %55,8 ile 16-20 yıl aralığında görülmektedir ve 1-5 yıl gibi kısa süreli ehliyet sahiplerinde de oran görece düşüktür (%58,4).

H₀: kasko sahipliği ile ehliyet sahiplik yılı arasında ilişki yoktur

H₁: kasko sahipliği ile ehliyet sahiplik yılı arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile ehliyet sahiplik yılı arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ilişkin verilere Tablo 3.30’da bahsedilmektedirken, Tablo 3.31’de ise kasko sahipliği ile ehliyet grubu arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ilişkin sayısal bilgiler yer almaktadır.

Tablo 3. 31. Kasko Sahipliği ile Ehliyet Grubu Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Ehliyet Grubu					Toplam	χ^2	p
		A Grubu	B Grubu	C Grubu	D Grubu	F Grubu			
Araç Kaskosunun Varlığı									
Evet	Frekans (f)	25	271	3	8	6	313	8,944	0,063
	Yüzde (%)	48,1%	65,6%	42,9%	61,5%	85,7%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	27	142	4	5	1	179		
	Yüzde (%)	51,9%	34,4%	57,1%	38,5%	14,3%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	52	413	7	13	7	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.31’de ehliyet grubu ile araç kaskosu sahipliği arasındaki ilişki incelendiğinde, gruplar arasında gözlenen oran farklılıklarına rağmen bu ilişkinin istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı görülmektedir ($\chi^2 = 8,944$, $p = 0,063$). Bunun sonucunda H₀ hipotezi kabul edilmiştir. B grubu ehliyet sahiplerinde kasko yaptıрма oranı %65,6 iken, en yüksek oran F grubunda %85,7 olarak kaydedilmiştir. Diğer gruplarda ise oranlar daha düşüktür (örneğin, A grubunda %48,1 ve C grubunda %42,9).

H₀: kasko sahipliği ile ehliyet grubu arasında ilişki yoktur

H₁: kasko sahipliği ile ehliyet grubu arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile yılda ortalama yapılan km yol arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testi ise Tablo 3.32’de sunulmaktadır.

Tablo 3. 32. Kasko Sahipliği ile Yılda Ortalama Yapılan Km Yol Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Yılda Ortalama Yapılan Km Yol							χ^2	P
		20000 Km'den az	20001- 30000 Km	30001- 40000 Km	40001- 50000 Km	50001- 60000 Km	60001 Km ve üzeri			
Araç Kaskosunun Varlığı										
Evet	Frekans (f)	108	77	62	35	14	17	313	4,863	0,433
	Yüzde (%)	58,7%	63,6%	71,3%	68,6%	66,7%	60,7%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	76	44	25	16	7	11	179		
	Yüzde (%)	41,3%	36,4%	28,7%	31,4%	33,3%	39,3%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	184	121	87	51	21	28	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.32’de yılda ortalama yapılan kilometreye göre araç kaskosu sahipliği oranları incelendiğinde, farklı gruplar arasında belirgin bir farklılık olmadığı ve istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin bulunduğu görülmektedir ($\chi^2 = 4,863$, $p = 0,433$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Kasko sahipliği oranları yıllık 20.000 km’den az yol yapanlarda %58,7 iken, 30.001-40.000 km arası grupta %71,3, diğer kilometre gruplarında ise %60–69 aralığında yer almaktadır.

H_0 : kasko sahipliği ile yılda ortalama yapılan km yol arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile yılda ortalama yapılan km yol arasında ilişki vardır

Tablo 3.32’de Kasko sahipliği ile yılda ortalama yapılan km yol arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ilişkin veriler paylaşılrken, Tablo 3.33’te ise kasko sahipliği ile yılda yapılan km yolun şehir içi- şehirlerarası yaklaşık oranı arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait sayısal bilgilere yer verilmiştir.

Tablo 3. 33. Kasko Sahipliği ile Yılda Yapılan Km Yolun Şehir içi- Şehirlerarası Yaklaşık Oranı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Yılda Yapılan Km Yolun Şehir içi- Şehirlerarası Yaklaşık Oranı						Topla m	χ^2	p
		Şehir içi %100- şehirlerarası 0	Şehir içi %60- şehirlerarası %40	Şehir içi %20- şehirlerarası %80	Şehir içi %80- şehirlerarası %20	Şehir içi %40- şehirlerarası %60	Şehir içi 0- şehirlerarası %100			
Araç Kaskosunun Varlığı										
Evet	Frekans (f)	76	102	37	78	19	1	313	2,993	0,701
	Yüzde (%)	61,3%	61,8%	68,5%	65,5%	70,4%	33,3%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	48	63	17	41	8	2	179		
	Yüzde (%)	38,7%	38,2%	31,5%	34,5%	29,6%	66,7%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	124	165	54	119	27	3	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0 %		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.33'te yılda yapılan kilometrenin şehir içi ve şehirlerarası yolculuklar arasındaki yaklaşık oranına göre araç kaskosu sahipliği incelendiğinde, tüm gruplarda kasko yaptırma oranlarının birbirine yakın olduğu ve anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($\chi^2 = 2,993$, $p = 0,701$). Bunun sonucunda H_0 hipotezi kabul edilmiştir. Kasko sahipliği oranı şehir içinin ağırlıklı olduğu grup için %61,3 ile %65,5 arasında değişirken, şehirlerarası kullanım oranı arttıkça da anlamlı bir değişim gözlenmemektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile yılda yapılan km yolun şehir içi- şehirlerarası yaklaşık oranı arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile yılda yapılan km yolun şehir içi- şehirlerarası yaklaşık oranı arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile aracın başka kullanıcısının varlığı arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ilişkin veriler Tablo 3.34'te paylaşılmıştır.

Tablo 3. 34. Kasko Sahipliği ile Aracın Başka Kullanıcısının Varlığı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Aracın Başka Kullanıcısının Varlığı		Toplam	χ^2	p
		Evet	Hayır			
Araç Kaskosunun Varlığı						
Evet	Frekans (f)	192	121	313	0,685	0,408
	Yüzde (%)	65,1%	61,4%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	103	76	179		
	Yüzde (%)	34,9%	38,6%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	295	197	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.34'te aracın başka bir kullanıcısının olup olmamasına göre araç kaskosu sahipliği oranları incelendiğinde, iki grup arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir ($\chi^2 = 0,685$, $p = 0,408$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Başka kullanıcısı olan araçlarda kasko sahipliği oranı %65,1, olmayanlarda ise %61,4'tür.

H_0 : kasko sahipliği ile aracın başka bir kullanıcısının varlığı arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile aracın başka bir kullanıcısının varlığı arasında ilişki vardır

Kasko sahipliği ile aracın başka kullanıcısının varlığı arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait sayısal bilgiler Tablo 3.34'te ifade edildikten sonra Tablo 3.35'te ise kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kazanın yaşanması arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ait istatistiklere yer verilmiştir.

Tablo 3. 35. Kasko Sahipliği ile Daha Önce Maddi Hasarlı Kazanın Yaşanması Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Daha Önce Maddi Hasarlı Kazanın Yaşanması		Toplam	χ^2	p
		Evet	Hayır			
Araç Kaskosunun Varlığı						
Evet	Frekans (f)	112	201	313	3,177	0,075
	Yüzde (%)	69,1%	60,9%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	50	129	179		
	Yüzde (%)	30,9%	39,1%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	162	330	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.35'te daha önce maddi hasarlı kaza yaşanıp yaşanmadığına göre araç kaskosu sahipliği oranları karşılaştırıldığında, kaza yaşamış olanlarda kasko yaptırma oranı %69,1 ile biraz

daha yüksek olmakla birlikte, kaza yaşamamışlarda bu oran %60,9'dur. Ancak bu ilişki istatistiksel olarak anlamlı değildir ($\chi^2 = 3,177$, $p = 0,075$). Bunun sonucunda H_0 hipotezi kabul edilmiştir.

H_0 : kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza yaşanıp yaşanmaması arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza yaşanıp yaşanmaması arasında ilişki vardır

Son olarak Tablo 3.36'da kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosunun varlığı arasındaki ilişkinin analizi ve ki kare testine ilişkin veriler paylaşılmıştır.

Tablo 3. 36. Kasko Sahipliği ile Daha Önce Maddi Hasarlı Kaza Geçirildiğinde Aracın Kaskosunun Varlığı Arasındaki İlişkinin Analizi ve Ki Kare Testi

		Daha Önce Maddi Hasarlı Kaza Geçirildiğinde Aracın Kaskosunun Varlığı			Toplam	χ^2	p
		Evet	Hayır	Kaza Geçirmedim			
Araç Kaskosunun Varlığı							
Evet	Frekans (f)	92	20	201	313	52,959	<0,001
	Yüzde (%)	89,3%	33,9%	60,9%	63,6%		
Hayır	Frekans (f)	11	39	129	179		
	Yüzde (%)	10,7%	66,1%	39,1%	36,4%		
Toplam	Frekans (f)	103	59	330	492		
	Yüzde (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Ki-Kare Testi, $p < 0,05$

Tablo 3.36'da daha önce maddi hasarlı kaza geçirenlerin, kaza anında araçlarının kaskolu olup olmamasına göre kasko sahipliği oranları arasında çok belirgin ve istatistiksel açıdan yüksek derecede anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir ($\chi^2 = 52,959$, $p < 0,001$). Bunun sonucunda H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Kaza anında aracı kaskolu olanların %89,3'ü halen kasko sahibi iken, kaza sırasında kaskosu olmayanların sadece %33,9'u kasko yaptırmıştır. Hiç kaza geçirmeyenlerde ise bu oran %60,9'dur.

H_0 : kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosunun varlığı arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosunun varlığı arasında ilişki vardır

SONUÇ

Finansal sistem içinde önemi gün geçtikçe artmakta olan sigorta sektörü ülkelerin ekonomiye olan katkıları ve gelişiminde de oldukça önemli bir yere sahiptir. Sigorta sektörü elde etmiş olduğu fonlar ile ülkelerin ekonomik kalkınmasına katkı sunmaktadır. Küreselleşme ve gelişen teknoloji ile bireyler birçok risk ile karşılaşabilirken, sigortanın amacı ise karşılaşılan bu risklerin minimuma indirilmesini sağlamaktır. Kişiler araçlarını kullanırken ortaya çıkabilecek zararlardan korunmak için kasko sigortasını tercih etmektedir. Türkiye’de trafik sigortası araç sahibi bireyler için yaptırılması zorunlu olmakla beraber kasko sigortası isteğe bağlı olarak yapılmaktadır.

Sigortacılık sektöründe hayat dışı branşta en yaygın kullanılan sigortalardan biri olan kasko sigortası artan araç sayısı ile aynı yönlü hareket etmektedir. Bireylerin kasko ve sigortaya olan yaklaşımları da kasko sigortalarının gelişmesinde oldukça etkili olmaktadır. Sigorta sektörü bir hizmet sektörü olma özelliği ile müşterisinin karşı karşıya kaldıkları sorunları, memnuniyetleri ve ihtiyaçlarına yönelik olan ürünleri doğru zamanda pazarlamayı hedeflemektedir.

Bu çalışmada kasko sigortasının hayat dışı (elementer) branşlarda yer alan diğer sigorta türlerine göre uygulamada daha çok kullanılan bir sigorta türü olduğu vurgulanabilir. Bu çalışmanın yapılmasındaki amaç İstanbul ilinde ikamet eden bireylerin kasko sigortası satın alma veya satın almama kararını etkileyen faktörlerin analizinin yapılmasıdır. Ayrıca çalışmada araç sahibi bireylerin kasko yaptırıp yaptırmama durumunda tercihlerini etkileyen faktörleri belirleyebilmek için bireylerin sosyo-ekonomik, demografik özelliklerine yer verilerek analizler yapılmıştır. Bu çalışma ile ayrıca İstanbul’un nüfus bakımından Türkiye’nin en büyük ili olması, araç sayısı ve kasko poliçe sayısı bakımından ilk sırada yer alması elde edilecek bilgilerin özellikle sektörde faaliyette bulunan sigorta şirketlerine bilgi kaynağı olması açısından önemli olmaktadır. Bu çalışmanın evrenini İstanbul’da ikamet eden 18 yaş ve üzeri araç sahibi bireyler oluştururken, veriler 492 katılımcıdan çevrimiçi anket yöntemiyle toplanmıştır. Verilerin analizinde ise Ki kare testinden yararlanılmıştır.

Yapılan çalışma ile katılımcıların kasko sigortası yaptırma tercihleri arasında ilk olarak araçlarını güvence altına almak istedikleri (3,87) gözlemlenmiştir. Katılımcılar için kasko sigortası satın alımında en önemli olan etkenlerin sırasıyla karşı taraf için üstlenilen teminat değeri (3,73), hasar anında hızlı destek (3,71), hasar ödeme hızı (3,64), poliçenin ek teminat içermesi (3,59) ve prim ödeme kolaylığının olması (3,55) ifade edilebilir. Katılımcılar için kasko sigortası satın alımında en az etkili olan etkenlerin ise araçla ilgili bir sorun yaşamak (2,93), şirketlerin monopol güç olması (2,85), çok ağır kaza geçirmiş olmak (2,78), araç alırken banka kredisi kullanmış

olmak (2,79), şirketlerin sigorta reklamları (2,79) olduğu ifade edilebilir.

Katılımcıların kasko sigortası satın almama veya iptal ettirmelerinde en etkili faktörlerin ise kasko fiyatlarının yüksek olması (2,91) ve kasko sigortasının lüks araçlarda tercih edilmesidir (2,77). Acente yetkililerine kolay ulaşmamak (2,49) ve tamir servisi ile sorun yaşamak (2,39) ile inançlarınızla uyuşmaması (2,39) ifadesi en az etkili olan faktörlerdendir.

Çalışmanın sonucunda ise kasko sahipliği ile cinsiyet, medeni durum, aylık ortalama kişisel gelir, aylık ortalama hane halkı geliri, ehliyet grubu, yılda yapılan km yolun şehir içi-şehirlerarası yaklaşık oranı ve daha önce maddi hasarlı kazanın yaşanması arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı ayrıca kasko sahipliği ile belirtilen değişkenlerin bağımsız olduğu söylenebilir. Kasko sahipliği ile diğer değişkenler (yaş, eğitim durumu, meslek, araç yaşı, araç piyasa değeri, ehliyet sahiplik yılı, yılda ortalama yapılan km yol, aracın başka kullanıcısının varlığı, daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosunun varlığı) arasında anlamlı bir ilişkinin olduğu ifade edilebilir. Çalışmadan elde edilen sonuçların literatürde yer alan Alma'nın (2015), Özdemir'in (2017) Yaman ve Hatırlı'nın (2022) yapmış oldukları çalışmalar ile benzerlik gösterdiği görülmüştür.

Araştırmaya katılan katılımcılar için kasko satın alımında en önemli faktörlerden araçlarını güvence altına almak olduğu görülmektedir. Elde edilen sonuçların Alma (2015) ve Özdemir'in (2017) çalışması ile örtüştüğü ifade edilebilir.

Çalışmadan elde edilen diğer bir sonuca göre demografik özellikler ile katılımcıların kasko tercihinde etkili olan faktörlerde önemli derece farklılık olmadığı görülmektedir. Literatürde yer alan Gümüş ve Şerit (2015) ile Günel'in (2017) çalışmalarıyla benzer sonuçların ortaya çıktığı gözlemlenmiştir.

Kasko sahipliği ve yaş arasındaki ilişki incelendiğinde, kasko sahipliğinin Yaş'a göre anlamlı farklılık gösterdiği saptanmıştır. Elde edilen bu sonucun literatürde yer alan Gözüngü (2004), Durmuş (2011), Eygü ve Soğukpınar (2012)'in çalışmaları ile benzerlik göstermektedir. Bununla birlikte Filiz ve Şengöz (2010), Alma (2015) ve Dirik (2018) çalışmalarında kasko sahipliği ile yaş arasında anlamlı bir farklılık olmadığını ifade etmişlerdir.

Kasko sahipliği ve eğitim durumu arasındaki ilişkide, kasko sahipliğinin eğitim durumuna göre anlamlı farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Elde edilen bu bulguların Gözüngü (2004), Durmuş (2011), Eygü ve Soğukpınar (2012) ve Alma'nın (2015) yaptıkları çalışmalarda da benzer sonuçların ortaya çıktığı görülmüştür.

Aktarılan çalışmalar incelendiğinde yapılan çalışmaların yıl, tercih edilen örneklemindeki

farklılık kullanılan analiz tekniğine baēlı olarak elde edilen bulguların farklılık gösterdiği gör÷lmektedir.



KAYNAKÇA

- Akbay, O. S.** (2015). Sigortacılık. Ferudun Kaya (Ed.), *Dünya'da ve Türkiye'de Sigortacılığın Tarihçesi*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s. 75-88.
- Akın, F.** (2018). Sigortacılığa Giriş. Faruk Akın (Ed.), *Sigortanın Genel Prensipleri ve İşlevleri*, Ekin Yayınevi, Bursa, s. 35-52.
- Akpınar, Ö., & Kulil, O.** (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Mühendislik Sigortaları*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 457-480.
- Akpınar, Ö., & Küntay, O.** (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Hayat Sigortaları*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 347-362.
- Alkara, İ.** (2018). Sigortacılığa Giriş. Faruk Akın (Ed.), *Türk Sigortacılık Sisteminde Bulunan Kurum ve Kuruluşlar*, Ekin Yayınevi, Bursa, s. 113-142.
- Alma, D.** (2015). *Türkiye Sigorta Sektörünün İncelenmesi ve Kasko Sigorta Tercihini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Celal Bayar Üniversitesi Personeline Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi). Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Altundal, V.** (2018). Sigortacılığa Giriş. Faruk Akın (Ed.), *Sigorta Sözleşmesi ve Sözleşmede Kullanılan Belgeler*, Ekin Yayınevi, Bursa, s. 71-92.
- Arseven, H.** (1987). Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 43(1-4), 415-431.
- Atabaş Sezer, G.** (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Nakliyat Sigortaları*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 481-502.
- Avcı, M.** (2000). Sigortanın Osmanlı Hukukuna Girişi. *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 8(1-2), 267-290.
- Ayhan, C., & Özcan, A.** (2018). Türkiye'de Sigortacılık Sektöründe Etkinlik Analizi (2010-2016). *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 5(16), 78-93.
- Baskıcı, M.** (2002). Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860-1918. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 57(4), 1-33.
- Bolat, A.** (2019). *Araç Kaskosu Yaptırma Algısı ve Sigorta Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Tespiti: Düzce Üniversitesi Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.
- Bölükbaşı, A. G., & Pamukçu, E. B.** (2010). *Sigortacılıkta Risk Yönetimi*. Türkmen

Kitabevi.

- Canol, S.** (2018). Türk Sigorta Sektöründe Hayat Sigortası Branşında Müşteri Memnuniyetini Arttırmak İçin Stratejik Öneriler. *Ekonomi, İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 39-55.
- Çakır, T.** (2013). Hayat Dışı Sigortalar. Aslı Afşar (Ed.), *Genel Zararlar ve Mühendislik Sigortaları*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Ankara, s. 96-127.
- Çakıroğlu, F.** (2007). *Kasko Sigortaları Fiyatlandırması, Avrupa Ülkeleri ile Karşılaştırması ve Bir Model Uygulaması*. (Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Çekici, E.** (2011). Doğal Afetler ve Türk Sigorta Sektöründe Risk Transferi. *Öneri Dergisi*, 9(36), 53-62.
- Çipil, M.** (2019). *Sigortacılık ve Risk Yönetimi*. Seçkin Yayıncılık.
- Çukurluöz, N.** (2019). *Otomobil Kasko Sigortalarında Muafiyetin Belirlenmesinde Senaryo Analizi*. (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Dağılgan, G.** (2011). *Finansal Krizler ve Finansal Krizleri Belirleyen Faktörler: Türkiye Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Dalkılıç, N.** (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Sigorta Gereksinimi ve Sigortalabilirlik*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 55-74.
- Dirik, B.** (2018). *Kasko Sigortalarında Müşteri Memnuniyeti Üzerine Bir Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Dönmez, P., & Deniz Başar, Ö.** (2016). Bilgilendirmenin Sigorta Sözleşmesi Satın Alma Tercihi Üzerine Etkisi: Kasko Sigortası Örneği. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(29), 45-55.
- Durmuş, H.** (2011). *Türkiye' de Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Kasko Sigorta Tercihi Üzerine Tokat İli Uygulaması*. (Yüksek Lisans Tezi). Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.
- Emhan, A.** (2009). Risk Yönetim Süreci ve Risk Yönetmekte Kullanılan Teknikler. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 23(3), 209-220.

- Engin, C., & Karakuş, B.** (2020). Dünya, Avrupa Birliği ve Türkiye'de Sigorta Sektörü. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(2), 173-189.
- Ererdi, H. C., & Nazlier, M.** (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Yangın Sigortaları*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 437-456.
- Ersoy, B.** (2018). Sigortacılığa Giriş. Faruk Akın (Ed.), *Sigortacılığın Tarihsel Gelişimi*, Ekin Yayınevi, Bursa, s. 53-69.
- Eygü, H., & Soğukpınar, F.** (2012). Araç Sahiplerinin Kasko Sigorta Poliçesi Edinmesinde Etkili Olan Faktörlerin Araştırılması. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 4(3), 148-163.
- Filiz, Z., & Şengöz, M.** (2010). Kasko Sigortası Tercihinin Konjoint Analizi ile İncelenmesi. *İŞ, GÜÇ Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 12(1), 107-121.
- Gözüngü, H.** (2004). *İstanbul Plakalı Hususi Otomobil Sahibi Bireylerin Kasko Poliçesi Satın Alma Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesine İlişkin Pilot Araştırma*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gülbitti, L.** (2007). *Kasko Sigortasının İncelenmesi ve Türkiye'de Kasko Sigortası Hasar Uygulamalarının Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Gümüş, F. B., & Şerit, K.** (2015). Kasko Sigortası Edinme ile Bireylerin Kaygı Düzeyleri mi Yoksa Demografik Özellikleri mi İlişkilidir? *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 15(1), 111-141.
- Günel, Y.** (2017). *Araç Kaskosu Yaptırma Düşüncesini ve Sigorta Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Tespitine Yönelik Yapısal Eşitlik Modeli ile Ölçek Geliştirme: Cumhuriyet Üniversitesi'nde Bir Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi). Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas.
- Güvel, E. A., & Güvel, A. Ö.** (2018). *Sigortacılık*. Seçkin Yayıncılık.
- Hayırsever Baştürk, F., Çakmak, D., & Demirtaş, B.** (2017). *Sigortacılığa Giriş*. Bankacılık Akademisi Yayınları.
- İslatince, N.** (2013). Hayat Dışı Sigortalar. Aslı Afşar (Ed.), *Kara Araçları ve Kaza Sigortaları*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Ankara, s. 32-61.
- Karaman, D.** (2015). Sigortacılık. Ferudun Kaya (Ed.), *Sigorta ve Risk Kavramları*, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., İstanbul, s. 9-23.

- Kaya, F.** (2015). Sigortacılık. Ferudun Kaya (Ed.), *Türkiye'de Uygulanan Sigorta Türleri (Branşları)*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s. 303-524.
- Kaya, F., & Kahya, M.** (2017). *Sigorta ve Sigortacılık*. Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Keyvanoğlu, M. C.** (2017). 1870 Büyük Beyoğlu Yangını. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* (41), 169-190.
- Kırkbeşoğlu, E.** (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Sigortacılığa Giriş*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 41-54.
- Kırkbeşoğlu, E., & McNeill, J.** (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Risk Yönetimine Giriş*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 21-40.
- KPMG.** (2024). *Sigorta Sektörel Bakış 2024* [Erişim: 10.10.2024. https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2024/07/Sigorta%20Sekt%C3%B6r_el%20Bak%C4%B1%C5%9F%202024_v2.pdf]
- Metin, H., Llapi, G., & Muja, A.** (2017). Insurance Sector Analysis in Turkey: An Empirical Study. *European Journal of Economics and Business Studies*, 3(3), 221-234.
- Orhaner, E.** (2013). *Sigortacılık*. Siyasal Kitabevi.
- Öksüz, M.** (2016). *Trafik ve Kasko Sigortalarının Sigorta Sektöründeki Uygulamaları, Sorunları ve Çözüm Arayışları*. (Yüksek Lisans Tezi). Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Öndeş, M.** (2007). *Sigortacılıkta Risk ve Bir Yangın Sigorta Uygulaması*. (Yüksek Lisans Tezi). Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özbolat, M.** (2023). *Temel Sigortacılık*. Seçkin Yayıncılık.
- Özdemir, S.** (2017). *Sigortacılıkta Risk ve Kasko Sigortası Tercihi Üzerine Aydın İli Uygulaması*. (Yüksek Lisans Tezi). Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Özkan, E.** (2015). Sigortacılık. Ferudun Kaya (Ed.), *Reasürans*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s. 209-246.
- Öztürk, A., & Güven, Ö. F.** (2019). *Bankacılık ve Sigortacılıkta Pazarlama*. Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Öztürk, E.** (2010). *Finansal Başarısızlık Tahmin Metodlarının Karşılaştırılması ve Sektörel bir Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler

Enstitüsü, İstanbul.

- Özüdoğru, H.** (2017). Türkiye Sigortacılık Sektörünün Değerlendirilmesi. *Bankacılık ve Finansal Araştırmalar Dergisi*, 4(1), 38-47.
- Paçacı, İ.** (2017). Hayat Sigortaları ve Bireysel Emeklilik Sistemi. *Mütefekkir*, 4(8), 313-338.
- Polat, A.** (2018). Sigortacılığa Giriş. Faruk Akın (Ed.), *Temel Sigortacılık Kavramları ve Sigorta Türleri*, Ekin Yayınevi, Bursa, s. 19-34.
- Resmî Gazete.** (2007). *Aktüerler Yönetmeliği*. [Erişim: 05.03.2025, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/08/20070815-3.htm>]
- Saka, T.** (2010). *Sigortacılıkta Risk Yönetimi ve Aşırı Uç Değer Teorisi*. (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Sezal, L.** (2017). Türkiye Sigortacılık Sektörünün Değerlendirilmesi ve Faizsiz Sigortacılık Sisteminin Uygulanabilirliği. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(52), 1156-1167.
- Sümer, G., & Polat, Y.** (2016). Dünyada Tarım Sigortaları Uygulamaları ve TARSİM. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(1), 236-263.
- Süzel, C.** (2018). Özel Sağlık Sigortası Sözleşmesinin Niteliği, Tarafları ve Ömür Boyu Yenileme Garantisi. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 24(2), 931-965.
- Şahin, C.** (2018). Sigortacılığa Giriş. Faruk Akın (Ed.), *Sigorta Branşları*, Ekin Yayınevi, Bursa, s. 165-190.
- Şener, H. Y., & Behdioğlu, S.** (2014). Türkiye Sigorta Pazarının Gelişimindeki Ana Unsurların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi EYİ 2013 Özel Sayısı*, 523-534.
- Şentürk, F. K., & Eker, H. A.** (2017). Algılanan Hizmet Kalitesinin Müşteri Sadakati Üzerine Etkisi: Kasko Sigorta Müşterileri Üzerine Bir Uygulama. *Uluslararası Batı Karadeniz Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 1(1), 54-74.
- Tayyar, N., & Dinçer, Ö.** (2017). Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri ile Kasko Sigorta Poliçesi Seçimi. *3rd SCF International Conference on "Economic and Social Impacts of Globalization"*, (s. 175-181). October 5-7, Antalya-Türkiye.
- TDK** (2024). Güncel Türkçe Sözlük [Erişim: 10.04.2024, <https://sozluk.gov.tr/>]

- Terin, M., & Aksoy, A.** (2015). Devlet Destekli Bitkisel Ürün Sigortası Uygulama Sonuçları Üzerine Bir Araştırma: Ortadoğu Anadolu (TRB) Bölgesi Örneği. *ÇOMÜ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 3(2), 35-43.
- Terzioğlu, O.** (2018). Sigortacılığa Giriş. Faruk Akın (Ed.), *Reasürans*, Ekin Yayınevi, Bursa, s. 143-163.
- Tunc, O., & Kiyak, M.** (2015). Private Health Insurance in Europe and Turkey. *Journal of Economics, Finance and Accounting (JEFA)*, 2(3), 409-425.
- Türkiye Sigorta Birliği** (2013). *Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları*. [Erişim: 10.02.2024,
https://www.tsb.org.tr/content/Legislations/Kara_Araclar%C4%B1_Kasko_Sigortas%C4%B1_Genel_Sartlar%C4%B1.pdf]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2015-2024). Finansal Tablolar- Şirket Bazında Mali ve Teknik Tablolar. [Erişim:12.03.2025,
<https://www.tsb.org.tr/tr/istatistik/finansal-tablolar/sirket-bazinda-mali-ve-teknik-tablolar>]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2015-2024). Genel Sigorta Verileri- Prim Üretimleri Sıralama [Erişim: 10.03.2025,
<https://www.tsb.org.tr/tr/istatistik/genel-sigorta-verileri/prim-adet>]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2018). *Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu* [Erişim: 01.03.2025,
https://www.tsb.org.tr/content/Broadcasts/2018_Yılı_Sektor_Raporu_Turkce.pdf]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2019). *Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu* [Erişim: 01.03.2025,
https://www.tsb.org.tr/content/Broadcasts/2019_Yılı_Sektor_Raporu_KHzzast.pdf]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2020). *Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu* [Erişim: 01.03.2025,
https://www.tsb.org.tr/content/Broadcasts/2020_YILI_SEKTÖR_RAPORU.pdf]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2021). *Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu* [Erişim: 01.03.2025,
https://www.tsb.org.tr/content/Broadcasts/TSB_SEKTÖR_TR21_2807.pdf]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2022). *Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu* [Erişim: 01.03.2025,
https://www.tsb.org.tr/content/Broadcasts/TSB_Sektör_Raporu_2022.pdf]
- Türkiye Sigorta Birliği** (2023). *Türkiye Sigorta Birliği Genel Sigorta Verileri- Prim Üretimleri Sıralama* [Erişim: 11.10.2024, <https://www.tsb.org.tr/tr/istatistik/genel->

sigorta-verileri/prim-adet]

Türkiye Sigorta Birliği (2023). *Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu* [Erişim: 15.02.2024, https://www.tsb.org.tr/content/Broadcasts/TSB_2023_YILI_SEKTOR_RAPORU.pdf]

Türkiye Sigorta Birliği (2024). *TSB. Genel Sigorta Verileri- Prim Üretimleri Sıralama 2024* [Erişim: 16.02.2025, <https://www.tsb.org.tr/tr/istatistik/genel-sigorta-verileri/primadet>]

Ulusoy, E. (2022). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Erdem Kırkbeşoğlu (Ed.), *Sorumluluk Sigortaları*, Akademi Eğitim Yayınları, Ankara, s. 525-554.

Uralcan, Ş. (2011). *Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi*. Hiperlink Yayınları.

Yaman, S. A., & Hatırlı, S. A. (2022). Araç Kaskosu Farkındalığı Üzerine Bir Çalışma: Isparta İli Örneği. *Uygulamalı Sosyal Bilimler ve Güzel Sanatlar Dergisi*, 4(8), 62-72.

Yayar, R., & Daşçı, A. (2019). Kasko Sigortası Tercihini Etkileyen Faktörler: Kars İli Örneği. *Bankacılık ve Sigortacılık Araştırmaları Dergisi*, 13, 8-21.

Yayla, Ş. O. (2019). Sigortacılık ve Türkiye’de Sigorta Sektörünün Durumu. *Liberal Düşünce Dergisi*, 24(94), 107-125.

Yüce, A. A. (2023). *Kara Araçları Kasko Sigortası*. Seçkin Yayıncılık.

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu.



EKLER

EK-1 ANKET FORMU

ANKET FORMU

Değerli Katılımcı,

Bu çalışmada, "**İstanbul ilinde yaşayanların kasko sigortası satın alım davranışlarını incelemek**" amaçlanmaktadır. Elde edilecek bilgiler "**Bilimsel Amaçlar**" için kullanılacak, "**Ticari Amaçlar**" için kullanılmayacaktır. Çalışmanın başarıya ulaşması her şeyden önce vereceğiniz bilgilerin doğruluğuna bağlıdır. Bu çalışmaya yaptığınız katkıdan dolayı teşekkür eder, saygılarımızı sunarız.

Duygu ERSİN

Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi

Yüksek Lisans Öğrencisi

Doç. Dr. İbrahim Orkun ORAL

Danışman

* Zorunlu soruyu belirtir

1. Cinsiyetiniz *

☐ Kadın

☐ Erkek

2. Yaşınız *

☐ 18-24

☐ 25-33

☐ 34-43

☐ 44-53

☐ 54 ve üzeri

3. Medeni Durumunuz *

☐ Evli

☐ Bekar

4. Eğitim Durumunuz *

☐ İlköğretim

- ☐ Lise
- ☐ Önlisans
- ☐ Lisans
- ☐ Yüksek Lisans
- ☐ Doktora

5. Mesleğiniz *

- ☐ Memur
- ☐ Özel Sektör
- ☐ Ev hanımı
- ☐ Emekli
- ☐ Diğer

6. Aylık ortalama kişisel geliriniz *

- ☐ 10000-17002
- ☐ 17003-24000
- ☐ 24001-31000
- ☐ 31001-38000
- ☐ 38001 TL ve üzeri

7. Aylık ortalama hane halkı geliri *

- ☐ 10000-17002
- ☐ 17003-24000
- ☐ 24001-31000
- ☐ 31001-38000
- ☐ 38001-45000
- ☐ 45001 TL ve üzeri

8. Aracınızın yaşı *

- ☐ 1-3 Yaş
- ☐ 4-6 Yaş
- ☐ 7-9 Yaş
- ☐ 10-12 Yaş
- ☐ 13 Yaş ve üzeri

9. Aracınızın piyasa değeri? *

- ☐ 500000 TL ve altı
- ☐ 500001-750000
- ☐ 750001-1000000
- ☐ 1000001-1250000
- ☐ 1250001-1500000
- ☐ 1500001 TL ve üzeri

10. Kaç yıllık ehliyet sahibisiniz? *

- ☐ 1-5 Yıl
- ☐ 6-10 Yıl
- ☐ 11-15 Yıl
- ☐ 16-20 Yıl
- ☐ 21 Yıl ve üzeri

11. Araç sahibinin ehliyet grubu *

- ☐ A Grubu
- ☐ B Grubu
- ☐ C Grubu
- ☐ D Grubu

☐ F Grubu

12. Yılda ortalama kaç km yol yapıyorsunuz? *

☐ 20000 Km' den az

☐ 20001-30000 Km

☐ 30001-40000 Km

☐ 40001-50000 Km

☐ 50001-60000 Km

☐ 60001 Km ve üzeri

13. Bir yılda yaptığınız şehir içi-şehirlerarası oranı yaklaşık olarak ne kadardır?

*

☐ Şehir içi %100-şehirlerarası 0

☐ Şehir içi %60-şehirlerarası %40

☐ Şehir içi %20-şehirlerarası %80

☐ Şehir içi %80-şehirlerarası %20

☐ Şehir içi %40-şehirlerarası %60

☐ Şehir içi 0-şehirlerarası %100

14. Otomobilinizi sizden başkasının kullandığı oluyor mu? (Örnek; eşiniz, çocuğunuz)

*

☐ Evet

☐ Hayır

15. Daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiniz mi? *

☐ Evet

☐ Hayır (17.soruya geçiniz)

16. Daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğiniz zaman aracınızın kaskosu var mıydı?

☐ Evet

☐ Hayır

17. Talep ettiğiniz başka sigorta türü var mı? (Yangın, deprem, ferdi kaza, hayat sigortası...) *

☐ Evet

☐ Hayır

18. Şu anda aracınızın kaskosu var mı? *

☐ Evet

☐ Hayır (20.soruya geçiniz)

19. Kasko sigortası satın almanızda hangi faktörler ne derece etkili olmuştur?	Hiç Etkili Olmadı	Etkili Olmadı	Kararsızım	Etkili Oldu	Çok Etkili Oldu
a) Kasko sigortası primi-ücreti					
b) Kasko sigortası primi ödeme kolaylığı					
c) Kasko sigortası ek teminatlarının olması (enflasyon, terör, deprem, yanardağ püskürmesi...)					
ç) Aracınızı güvence altına almak					
d) Karşı taraf için üstlenilen teminat değeri					
e) Hasar anında hızlı destek					
f) Hasar ödeme hızı					
g) Daha önceki deneyimler					

h) Çok ağır bir kaza geçirmiş olmak					
ı) Araçla ilgili bir sorun yaşamak					
i) Araç alırken banka kredisi kullanmış olmak					
j) Çevredekilerin tavsiye etmesi					
k) Kasko acentasında tanıdığının çalışıyor olması					
l) Kasko şirketiyle iletişimin kolay sağlanabilmesi					
m) Kasko şirketinin sermayesinin güçlü olması					
n) Kasko şirketi personelin hizmet kalitesi (nezaket, güler yüz...)					
o) Kasko şirketlerinin monopol güç olması					
ö) Sigorta şirket ismi					
p) Şirketlerin sigorta reklamları					
r) Anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmesi					
s) Yıllık hasar oranınızın düşük olması (Hasarsızlık indirim oranının olması)					
ş) Çalışılan kuruma uygulanan özel indirimler					
t) Başka sigortalarla (hayat, yangın, deprem...) birlikte satın alındığında promosyon uygulanması					
u) Yaşanılan ilin iklim şartları					
ü) Yaşanılan ilin kaza yoğunluğu					

20. Kasko sigortası satın almamanızda veya iptal ettirmenizde hangi faktörler ne derece etkili olmuştur?	Hiç Etkili Olmadı	Etkili Olmadı	Kararsızım	Etkili Oldu	Çok Etkili Oldu
a) Tamir servisi ile sorun yaşamak					
b) Şirket personelinin ilgisiz davranması					
c) Acente yetkililerine kolay ulaşamamak					
ç) Anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmemesi					
d) Kasko sigortası yaptırmanın inançlarınızla uyuşmaması					
e) Hasar sonrası primde olası bir artış					
f) Kasko sigortasının gereksiz bir masraf olduğu düşüncesi					
g) Kasko sigortası lüks araçlarda tercih edilmesi					
h) Kaza yapma ihtimalinizin düşük olması					
ı) Kasko fiyatlarının yüksek olması					

ANKETE KATILDIĞINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.