

T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE FİNANSMAN
2017-YL-070

SİGORTACILIKTA RİSK VE KASKO
SİGORTASI TERCİHİ ÜZERİNE AYDIN İLİ
UYGULAMASI

HAZIRLAYAN
Serkan ÖZDEMİR

TEZ DANIŞMANI
Yrd. Doç. Dr. Umut Tolga GÜMÜŞ

AYDIN-2017

T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

İşletme Anabilim Dalı Muhasebe ve Finansman Yüksek Lisans Programı öğrencisi Serkan ÖZDEMİR tarafından hazırlanan “Sigortacılıkta Risk ve Kasko Sigortası Tercihi Üzerine Aydın İli Uygulaması” başlıklı tez,28.07.2017 tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

Ünvanı, Adı Soyadı	Kurumu	İmzası
Başkan : Doç. Dr. İlhan KÜÇÜKKAPLAN	PAÜ	
Üye : Doç. Dr. Çağrı KÖROĞLU	ADÜ	
Üye Yrd. Doç. Dr. Umut Tolga GÜMÜŞ	ADÜ	

Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu Yüksek Lisans Tezi, Enstitü Yönetim Kurulunun Sayılı kararıyla tarihinde onaylanmıştır.

Doç. Dr. Ahmet Can BAKKALCI

Enstitü Müdürü V.

T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

Bu tezde sunulan tüm bilgi ve sonuçların, bilimsel yöntemlerle yürütülen gerçek deney ve gözlemler çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, sonuç ve bilgilere bilimsel etik kuralların gereği olarak eksiksiz şekilde uygun atıf yaptığımı ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

.../.../2017

Serkan ÖZDEMİR

ÖZET

SİGORTACILIKTA RİSK VE KASKO SİGORTASI TERCİHİ ÜZERİNE AYDIN İLİ UYGULAMASI

Serkan ÖZDEMİR

Yüksek Lisans Tezi, Muhasebe ve Finansman Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Umut Tolga GÜMÜŞ

2017, 79 sayfa

Yatırımlara etkin kaynak sağlamak, ülkede yaratılan kaynakların arttırılması ve yaratılan bu kaynakların varlıklarını korunması işlevlerini yerine getiren sigorta sektörü ekonomik büyüme için büyük bir öneme sahiptir. Bu işlevlerin var olmadığı ekonomi büyüyemez ve oluşan çeşitli riskler sebebiyle zaman içinde kendini tüketir.

Risk genel olarak kaybetme ihtimalini akla getirir, kimi zaman riskin gerçekleşmesi sonucu olan kayıplar önemsenebilir ve buna katlanılabilir. Bazen ise gerçekleşen bu riskler hayatı yıkıma götürebilecek kadar ağır olabilir, bu yüzden riskten olabildiğince kaçınmak gerekir. İnsanoğlu kazanma ihtimalini yükseltmek ve kaybetme riskini minimuma indirmeye çalışarak yaşamının sonuna kadar heyecan peşinde olurlar. İşte bu yüzden risk yönetimi kavramı ortaya çıkmıştır.

Bu çalışmada öncelikle sigorta ve risk kavramı üzerinde durulmuş, sonrasında sigortalananabilir risklerin belirlenmesi, ölçülmesi ve fiyatlandırılması için yapılan çalışmalar üzerinde durulmuştur. Son olarak da kasko sigortası üzerinde durulmuş ve tercihi üzerine aydın ili uygulamasıyla analizlerine ve yorumlarına yer verilmiştir.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Sigorta, Risk Yönetimi, Kasko, Aydın İli

ABSTRACT

RISKS IN INSUARENCE AND AYDIN PROVINCE APPLICATION ON CHOOSING COMPREHENSIVE INSUARENCE

Serkan ÖZDEMİR

Master Thesis, Department of Business Administration

Thesis Advisor: Dr. Umut Tolga GÜMÜŞ

Insurance sector which performing the effective sources to investments and protecting composed sources has a great economic growth. The economies which have not these functions can not develope and protect themselves from the increasing risks in the time.

Despite the probability of losings, realized results of risks sometimes can be tolareted. But, the effects of these happened risks sometimes up set the life fairly. So that, we have to minimize the probability of the ventures. As a result of runing after excitement of earning more Money and also decreasing the possibilties of the ventures, The Risk Management Consept has taken place. In this Project, firstly The Risk Management Consept and secondly defining, measuring and quoting the probability of the risks has gotten involved.

Finally, it has been studied on choosing, analyzing and commending comprehensive insurance application in Aydın province.

KEYWORDS: Insurance, RiskManagement, Comprehensive Insurance, Aydın Province

ÖNSÖZ

İnsanoğlu dünyada var olmasından itibaren, belirsizlik ve risk ile sürekli karşı karşıya kalmıştır. İnsanlık tarihinin başından itibaren bu kavram, insanoğlunun her zaman karşısına çıkmış ve tedirginlik oluşturmuştur. Bu tedirginlik insanların hayatlarını ve mallarını garanti altına alabilmek için çareler aramaya başlaması sonucunu doğurmuştur.

İnsanlık tarihinde, sigortaya benzer ilk işlemler 4000 yıl önce kadar Babil uygarlığında daha çok soyguna karşı görülmektedir. İnsanlık tarihi boyunca çeşitli gelişme gösteren sigortacılık; zamanımızda sigorta firmalarıyla hemen hemen tüm sigorta şekli ihtiyacına karşılık verecek düzende organize olmayı tamamlamış kurumlar olarak etkin bir şekilde hizmet verebilir seviyeye gelmiştir.

Bugün dünyada sigorta kavramı, insanların çeşitli riskler karşısında kendileriyle beraber mallarını güvende hissetmelerini sağlamıştır. Bugün dünyada, sigorta kapsamına alınmayan risk yok denebilir. Türkiye’de risk oldukça yüksektir ve ülkemizde yaşayan insanlar bu riskler karşısında kendilerini güvende hissetmek için riske konu olabilecek değerlerini sigorta kapsamına almaktadır. Türkiye’de sigortacılık bugün itibariyle değeri bakımından hak ettiği yere ulaşamamıştır. Türkiye’de eğitim seviyesi yükseldikçe sigortanın değeri olması gereken yere gelecektir ve meslek olarak önemli meslekler arasına girecektir.

Bu tez çalışmasının planlanmasında, araştırılmasında, yürütülmesinde ve oluşumunda ilgi ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım, yönlendirme ve bilgilendirmeleriyle çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Umut Tolga GÜMÜŞ’e, görüş ve katkıları ile tez çalışmamı zenginleştiren sayın hocam Doç. Dr. Çağrı KÖROĞLU’na, alan araştırması sırasında yardımlarını esirgemeyen sigorta kuruluşlarına ve bugünlere gelmemde en büyük pay sahibi sevgili anne ve babama, her zaman yanımda olan ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen değerli okul arkadaşlarıma çok teşekkür ederim.

Serkan ÖZDEMİR

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY SAYFASI.....	iii
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİM SAYFASI	v
ÖZET	vii
ABSTRACT	ix
ÖNSÖZ	xi
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	xvii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xix
ÇİZELGELER DİZİNİ	xxi
EKLER DİZİNİ.....	xxiii
GİRİŞ	1
1. RİSK VE SİGORTA KAVRAMI	2
1.1. Sigorta ile İlgili Temel Kavramlar	2
1.1.1. Sigorta Kavramının Tanımı.....	2
1.1.2. Sigorta Türleri	5
1.1.2.1. Sosyal Sigortalar	6
1.1.2.2. Özel Sigortalar	7
1.1.3. Sigortanın Tarafları	10
1.1.3.1. Sigortacı	10
1.1.3.2. Sigortalı – Sigorta yaptıran	10
1.1.3.3. Sigorta Sözleşmesi – Poliçe	10
1.1.3.4. Sigorta ücreti (Prim).....	11
1.1.3.5. Sigorta tazminatı ve talebi.....	12
1.1.3.6. Sigorta teminatı ve bedeli.....	12
1.1.3.7. Reasürans ve Retrosesyon.....	13
1.1.4. Sigortanın Genel Prensipleri	14

1.1.4.1. Azami iyi niyet prensibi	14
1.1.4.2. Sigortalanabilir menfaat prensibi	15
1.1.4.3. Yakın sebep prensibi	16
1.1.4.4. Tazminat prensibi	17
1.1.4.5. Halefiyet prensibi	17
1.1.4.6. Hasara katılım prensibi.....	18
1.1.5. Sigorta Sektörünün Yapısı.....	18
1.1.5.1. İş modeli	18
1.1.5.2. Sektördeki süreçler	19
1.2. Risk İle İlgili Temel Kavramlar	20
1.2.1. Risk Kavramının Tanımı	20
1.2.2. Risklerin Sınıflandırılması.....	20
1.2.2.1. Spekülatif riskler – Tesadüfi riskler	21
1.2.2.2. Statik riskler – Dinamik riskler	21
1.2.2.3. Temel riskler – Özel riskler	22
1.3. Sigortacılıkta Risk	22
1.3.1. Sigortacılık	22
1.3.2. Risk ve Sigorta İlişkisi.....	23
1.3.3. Sigortalanabilir Bir Riskin Temel Unsurları	24
1.3.4. Risklerin Sigortalana Bilirliği.....	25
1.3.4.1. Tesadüfi risk	25
1.3.4.2. Ölçülebilir risk.....	26
1.3.4.3. Parasal değeri olan risk.....	26
1.3.4.4. Yasal risk.....	26
1.3.4.5. Optimal risk.....	27
1.3.4.6. Büyük Sayılar Kanunu’nun işlerliğinin sağlanabileceği risk	27

2. SİGORTALANABİLİR RİSKLERİN BELİRLENMESİ, ÖLÇÜLMESİ VE FİYATLANDIRILMASI.....	29
2.1. Risklerin Belirlenmesi.....	29
2.1.1. Mal Kayıpları	29
2.1.2. Net Gelir Kayıpları.....	29
2.1.3.Sorumluluk Kayıpları.....	30
2.1.4. Personel Kayıpları.....	30
2.2. Risklerin Ölçümü	30
2.2.1.Kayıp Sıklığı ve Şiddetinin Ölçümü	30
2.2.1.1. Kayıp sıklığı ölçümleri.....	31
2.2.1.2. Kayıp şiddeti ölçümleri	31
2.3. Risklerin Fiyatlandırılması	32
2.3.1. Fiyatlandırma Yöntemleri	32
2.3.2. Sigorta İşletmesinin Riski Sınırlandırması.....	33
3. KASKO TERCİHİ ÜZERİNE AYDIN İLİ UYGULAMASI	37
3.1. Kasko Sigortası Kavramı ve Türleri.....	37
3.2. Araştırmanın Amacı	39
3.3. Araştırmanın Kapsamı.....	39
3.4. Araştırmanın Yöntemi.....	39
3.5. Araştırmanın Bulguları ve Analizi	40
3.5.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi.....	40
3.5.2. Katılımcıların Kasko Sigorta Poliçesi Edinmesine Etki Eden Faktörler.....	45
3.5.3. Katılımcıların Araçlarına İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi.....	46
3.5.4. İlişki Ölçüleri (Ki-Kare Analiz) Sonuçları.....	50
TARTIŞMA VE SONUÇ	71
KAYNAKLAR	75

EKLER.....	79
ÖZGEÇMİŞ.....	81



SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

EML : Estimated Maximum Loss

TTK : Türk Ticaret Kanunu



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. Sigorta türleri	5
Şekil 1.2. Sigorta iş modeli	18
Şekil 1.3. Sigorta sektöründeki süreç yapısı.....	20
Şekil 3.1. Örneklem özellikleri: cinsiyet dağılımı.....	40
Şekil 3.2. Örneklem özellikleri: Yaş dağılımı	41
Şekil 3.3. Örneklem özellikleri: Medeni durum dağılımı	41
Şekil 3.4. Örneklem özellikleri: Eğitim durumu dağılımı.....	42
Şekil 3.5. Örneklem özellikleri: Meslek dağılımı	43
Şekil 3.6. Örneklem özellikleri: Kişisel gelir dağılımı.....	43
Şekil 3.7. Örneklem özellikleri: Hane halkı gelir dağılımı	44

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 3.1. Kasko sigortası alımına etki eden faktörler çizelgesi.....	45
Çizelge 3.2. Kasko sigortası alınmaması/iptaline etki eden faktörler çizelgesi	46
Çizelge 3.3. Katılımcıların Araçlarının Yaşına İlişkin Bulgular	47
Çizelge 3.4. Katılımcıların araçlarının piyasa değerine ilişkin bulgular	47
Çizelge 3.5. Katılımcıların ehliyet sahiplik yılına ilişkin bulgular	47
Çizelge 3.6. Katılımcıların sahip oldukları ehliyet grubuna ilişkin bulgular	48
Çizelge 3.7. Katılımcıların yılda ortalama yaptıkları km yola ilişkin bulgular	48
Çizelge 3.8. Katılımcıların şehir içi – şehirlerarası yaptıkları km oranına ilişkin bulgular.....	48
Çizelge 3.9. Katılımcıların araçlarının başka kullanıcısının varlığına ilişkin bulgular.....	49
Çizelge 3.10. Katılımcıların daha önce kaza yaşayıp-yaşamamasına ilişkin bulgular.....	49
Çizelge 3.11. Katılımcıların yaşadıkları kaza sırasında kasko varlığına ilişkin bulgular.....	49
Çizelge 3.12. Katılımcıların araçlarının kasko varlığına ilişkin bulgular	50
Çizelge 3.13. Katılımcıların kasko dışındaki sigorta varlığına ilişkin bulgular	50
Çizelge 3.14. Kasko sahipliği ve cinsiyet çapraz çizelgesi	50
Çizelge 3.15. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	51
Çizelge 3.16. Kasko sahipliği ve yaş çapraz çizelgesi	51
Çizelge 3.17. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	52
Çizelge 3.18. Kasko sahipliği ve medeni durum çapraz çizelgesi	52
Çizelge 3.19. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	52
Çizelge 3.20. Kasko sahipliği ve eğitim düzeyi çapraz çizelgesi.....	53
Çizelge 3.21. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	54
Çizelge 3.22. Kasko sahipliği ve meslek çapraz çizelgesi	54
Çizelge 3.23. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	55
Çizelge 3.24. Kasko sahipliği ve kişisel gelir çapraz çizelgesi	55

Çizelge 3.25. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	56
Çizelge 3.26. Kasko sahipliği ve hane halkı gelir çapraz çizelgesi	57
Çizelge 3.27. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	57
Çizelge 3.28. Kasko sahipliği ve araç yaşı çapraz çizelgesi.....	58
Çizelge 3.29. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	58
Çizelge 3.30. Kasko sahipliği ve piyasa değeri çapraz çizelgesi.....	59
Çizelge 3.31. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	59
Çizelge 3.32. Kasko sahipliği ve ehliyet sahiplik yılı çapraz çizelgesi	60
Çizelge 3.33. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	61
Çizelge 3.34. Kasko sahipliği ve ehliyet grubu çapraz çizelgesi.....	61
Çizelge 3.35. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	62
Çizelge 3.36. Kasko sahipliği ve yılda yapılan ortalama km yol çapraz çizelgesi	62
Çizelge 3.37. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	63
Çizelge 3.38. Kasko sahipliği ve şehir içi-şehirlerarası oran çapraz çizelge.....	64
Çizelge 3.39. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	65
Çizelge 3.40. Kasko sahipliği ve aracın başka kullanıcısının varlığı çapraz çizelgesi	65
Çizelge 3.41. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	66
Çizelge 3.42. Kasko sahipliği ve daha önce maddi hasarlı kaza geçirme çapraz çizelgesi	66
Çizelge 3.43. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	67
Çizelge 3.44. Kasko sahipliği ve daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinizde kaskonun varlığı çapraz çizelgesi	67
Çizelge 3.45. Ki-Kare Testi ve Kramer V Çizelgesi	68
Çizelge 3.46. Kasko sahipliği ve başka sigortanın varlığı çapraz çizelgesi	68
Çizelge 3.47. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi	69

EKLER DİZİNİ

Ek 1. Anket Formu	77
-------------------------	----



GİRİŞ

Günümüz gelişmiş ülke ekonomilerinde sigortacılık en önde gelen finansal hizmetler arasında yer almaktadır. Sektörün gelişmişlik düzeyi aynı zamanda ülke ekonomisinin de genel açıdan bulunduğu seviyeyi göstermektedir. Şu sebeptendir ki bir ülkenin ekonomik açıdan ilerlemesi aynı zamanda kurumlar ve bireyler içinde risklerin yükselmesi anlamı taşır. Yükselen bu riskler karşısında maddi kayıpların miktarı geçen dönemlere göre daha fazla olacaktır. Ekonomik ilerleme ile birlikte sigorta sektörünün ilerlemesi de bu açıdan çok büyük önem taşımaktadır. Gelişmiş sigorta sektörü, sunduğu hizmetleri rahatlıkla çeşitlendirerek ihtiyaç duyulan birçok alanda maddi kayıplara güvence sağlayacaktır. Güçlü bir finansal yapıya sahip olan sigorta sektörü yaşanabilecek maddi kayıpların oluşması neticesinde gereken müdahaleleri kısa bir süre içinde yerine getirebilecektir. Sigorta sektörünün büyüklüğü sigortalanabilir kavramların hacmini genişleterek güvence unsurunun daha genel bir yapıya yayılmasını kolaylaştıracaktır. Kısaca açıklamak gerekirse sigorta sektörünün büyüklüğü hem ekonomik avantaj sağlayacak hem de sosyal fayda seviyesini yükseltecektir.

Modern dünyada motorlu taşıtlar hayatımızın ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Kullandığımız taşıtların çevre şartlarından ve kullanım alanlarından dolayı yaşanabilecek birçok risk mevcuttur. Kasko sigortasından faydalanmak isteyen temel amacı; taşıtlarının zarar görmesi halinde meydana gelen maddi kaybın karşılanmasını sağlamaktır.

Kasko sigortası ülkemizde en yaygın uygulama alanına sahip sigorta dalı olarak görülmektedir. Teknolojinin gelişmesi ve artan talep sebebiyle otomobil üretimi hızlı şekilde artmaktadır. Bu mevcut durumda kasko sigortası da yaygınlık göstermektedir. Araştırmada Aydın ilinde yapılan ankette kişilerin sosyo-ekonomik ve demografik özelliklerine ilişkin bulgular yer almış, kasko tercihi üzerine analiz ve bulgular sonucunda ulaşılan sonuçlar ortaya konmuştur.

1. RİSK VE SİGORTA KAVRAMI

1.1. Sigorta ile İlgili Temel Kavramlar

Sigorta konusu oldukça geniş bir kapsama sahip akademik bir olgudur. Gerek kavramsal ve gerekse iş kolu olarak sigorta ile ilgili çok sayıda akademik çalışma ve geniş bir literatür mevcuttur. Sigorta türleri alanındaki çalışmalar incelendiğinde branşlar itibariyle ayırımında hayat sigortaları ve hayat dışı sigortaları genel olarak incelenebilir. Son olarak ta sigorta sektörünün yapısı, iş modeli ve sektör içindeki süreçler incelenmiştir.

1.1.1. Sigorta Kavramının Tanımı

Teknik açıdan bakılacak olursa, sigorta kavramının farklı akademik disiplinler ve profesyonel iş kolları tarafından pek çok şekilde ve detaylarla tanımlandığını görebiliriz. Bu kavramdaki karışıklığı anlamak için farklı kaynaklara göz atmak yeterli olacaktır.

Sigorta terimi Latince güvence anlamına gelen “Sicurta” kelimesinden gelmektedir (Seyidoğlu, 1999: 536). Sigorta risk altında olan bir insan topluluğunun bir araya gelerek olabilecek hasarlara birlikte karşı koymasidir (Güvel ve Güvel, 2002: 23).

Sigorta kavramını, “birbirine benzeyen veya birbirinin aynı olan muhtelif rizikolara uğrayacak olan kişilerin bu işi meslek edinen ve ticari faaliyet olarak üstlenen oluşum veya organizasyonlara (sigorta şirketleri) belirli bir karşılık (prim) ödemek suretiyle taraflar arasında kararlaştıran süre zarfında (vade içerisinde) teminat altına alınan risklerin, (rizikonun) gerçekleşmesi halinde ortaya çıkan zararın giderilesi için bir talep hakkına sahip olunması” şeklinde tanımlamak mümkündür (Kaya, 2014: 13)

Sigortanın tanımını yapmak demek, çeşitli risklerin sigorta kapsamına girebilmeleri için sahip olmaları gerekli koşulların neler olduğunu belirlemek demektir. Sigortanın kavramının bir araya getiren bu olgular bir araya getirilerek, sigortanın kavramının tanımı şu şekilde verilebilir. Yasa ve sözleşmeyle tespit altına alınmış belirli bir rizikonun aynı derecede tehditlerle karşı karşıya bulunan yüksek sayıda ve benzer ünitelerin, tesadüfi olarak meydana gelen, para birimi ile ölçülmesi ve istatistiki olarak kavranması mümkün hasar olayını, birlikte

karşılamak üzere bir araya getirilmesiyle, meydana getirilen bir organizasyondur (Pekiner, 1974: 17).

Sigorta nedir? En yalın şekilde yanıtlamak gerekirse, bir rizikonun belirli bir ücret karşılığında bir başka kişiye transfer edilmesidir. Farklı sigorta tanımlarının özünde hep bu mantık yatmaktadır (Çipil, 2008: 21).

Risk yönetimi açısından tanımlamak gerekirse sigorta aynı tür tesadüfi risklere maruz kalan çok sayıda üniteleri bir portföyde bir araya getirerek risklerin daha belirli bir hale getirilmesinin ve bu risklerden oluşabilecek hasarları karşılamak için küçük, periyodik katkılardan bir fon oluşturarak oluşan hasarların karşılanması esasına dayanan bir çeşit organizasyondur (Uralcan, 2004: 23).

Türk Ticaret Kanunu'nda sigorta tanımı "sigorta bir akittir ki; bununla sigortacı, bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde teminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır" olarak yapmıştır (Uralcan, 2004: 23).

Bunni'ye göre ise sigorta bir kişinin maruz kaldığı zararlara veya kayıplara denk fayda sağlayan mali katkı şeklinde tanımlanmıştır (Bunni, 2003: 5).

Sigorta; bireylerin karşılaşılabilecekleri ihtimal dahilindeki tehlikelerin maddi sonuçlarını ortadan kaldırabilmek ve karşılaştıkları bu tehlike öncesi mali durumlarına tekrar döndürebilmek için kullanılan bir sistemdir (Acinan, 1998: 20).

Sigorta kurumunun aldığı prim karşılığında sigorta yaptıran bireyin parasal ifade ile ölçülebilecek ve yasalarla korumaya geçecek bir menfaatine hasar veren bir durumun oluşması halinde bu hasarı karşılayabilecek miktarda tazminat vermesini kabul eden bir kontrattır (Atmaca, 1996: 27)

Bir diğer biçimde sigorta, riskin ölçülmesi ve paylaşılması kavramları bir araya getirilerek tanımlanmıştır. Yani bir riskin, belirli bir ölçüde tehdidi altında bulunan pek çok sayıda ve benzer birimlerin ortaya çıkacak zararları birlikte karşılamak için bir araya gelmesi sigorta kavramını oluşturur (Akmüt, 1980: 8-9).

Daha geniş tanımla sigorta;

- ❖ Belirli bir prim karşılığında,
- ❖ Birey hayatının ya da organlarının, birey veya kuruluşların para ile ölçülebilir değerlerin,
- ❖ Sigorta kural, yasa ve yönetmeliklerince belirlenmiş tesadüfi risklerin gerçekleşmesinden oluşacak maddi zararlarını,
- ❖ Benzer riskin tehlikesi altına bulunan bireyleri ya da kuruluşları bir araya getirerek,
- ❖ Ölçülecek değer üzerinden ve gerçekleşen zarar oranında karşılayarak,
- ❖ Sosyo – ekonomik çöküntüleri dağıtan ve engelleyen,
- ❖ Yatırımlara aktarılan fonları ve ikrazları ile ekonomiye kaynak yaratan işlemler bütünüdür (Güvel ve Güvel, 2015: 27-28)

Bu tanımlamalara göre ortaya çıkan sigorta unsurları ise;

- ❖ Hasarın tesadüfi olarak meydana gelmesi
- ❖ Hasar olaylarının istatistiki olarak kavranması, yani ölçülebilmesi
- ❖ Riskin yasal dayanaklarla veya sözleşme ile önceden belirlenmesi
- ❖ Birliktelik
- ❖ Meydana gelen hasarın para birimi ile ölçülebilir olması (Pekiner, 1974: 18-19).

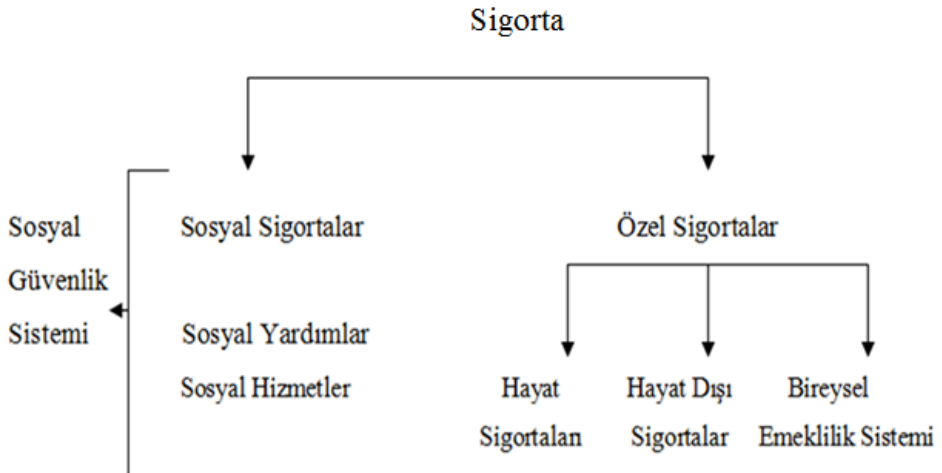
Riskin yönetilmesi ve bir güvence organizasyonu olan sigorta şirketleri yarattığı değerler sebebiyle çok önemli mali kuruluşlardır. Bu kurumların sağladıkları değerler yatırımları ekonomik olarak destekler. Sigorta faaliyetleri sadece ülke iktisadına değil dünya iktisadına da yatırım ve tasarruf konularında katkı sağlar ve korur. Dolayısıyla makro açıdan ele alındığında sigorta faaliyetlerinde akitle belirlenen temel bir risk yönetimi söz konusudur. Bu akdin şartları yerine getirilirken oluşturulan değerler dünya ve ülke ekonomisini etkiler (Hızlı, 2007: 7).

1.1.2. Sigorta Türleri

Sigorta, insan hayatında maddi anlamda ölçülebilir risklerin gerçekleşmesi sonucunda meydana gelecek olan hasarların karşılanması için yapılan bir güvencedir. Benzer riske maruz kalabilecek bireylerin yaptıkları ödemeler aynı fonda korunarak, riskin gerçekleştiği durumlarda hasar ödemesi sigorta tarafınca karşılanır.

Sigorta türlerini belirlemek için yapılan çalışmalar dikkate alındığında genel olarak akademik çalışma alanlarına yada bakış açılarına göre bu ayrımların farklılık gösterdiği anlaşılmaktadır. Örnek verilecek olursa, yasa – akdi sigorta, nakliyat – nakliyat dışı sigorta, zorunlu – ihtiyari sigorta, tazminat –meblağ sigortası yada mal, can ve sorumluluk sigortaları gibi ayrımlar sözlükte dikkati çekmektedir. Her ayrım kendi içinde bir tutarlılık gösterse de zamanın sigorta çeşitliliği göz önüne alındığında genel bir ayrımı ön plana çıkarmakta fayda vardır (Kırkbeşoğlu, 2015: 53).

Bu çerçevede sağlanan güvenliğin içeriği bakımından; özel sigorta – sosyal sigorta ayrımı en temel ayrımdan biri olarak kabul etmek mümkündür. Zira bunun üzerinde bir ayrım yapmak pek mümkün gibi görünmemektedir (Kırkbeşoğlu, 2015: 53).



Şekil 1.1. Sigorta türleri

1.1.2.1. Sosyal Sigortalar

Zamanımızda sosyal güvenlik terimi ile karıştırılan kavramlardan biri olan sosyal sigortalar, gerek kapsadığı risk ve gerekse de kapsadığı nüfus bakımından sosyal güvenlik kavramından ayrılır. Kısmi bir nitelik taşıyan , belirli sayıdaki riski kapsayan ve toplumun belirli kesimlerine sosyal güvence sağlayan sosyal sigortaların aksine, sosyal güvenlik oluşabilecek tüm riskleri ve nüfusun tamamını kapsamayı hedefler. Sosyal güvenlik bir amaçtır, sosyal sigortalarsa bu amacın gerçekleşmesine katkıda bulunan araçlardan sadece bir tanesidir (Durmuş, 2011: 31).

Sosyal sigorta, İnsanların karşılaştığı bazı temel rizikolara karşı güvence oluşturulabilmesi için devlet desteğiyle uygulanan bir sigorta türüdür. Başka bir ifade ile, Sosyal sigorta insanların tamamını ya da belli bir kesimine tehdit oluşturan rizikolara karşı devlet tarafından uygulanan bir sigorta türüdür (Karlı, 2013: 20).

Sosyal sigortalar, ülke içindeki çalışan bireylerin karşılaştıkları belirli sayıdaki risklerin sonucunda oluşan hasarların karşılanması için işçi, işveren ve kimi zamanda devletin katkılarıyla finanse edilen, devlet tarafından kurulan ve özerk şekilde yönetilen bir sigorta tekniğidir (Hızlı, 2007: 17).

Sosyal sigorta, toplumların karşı karşıya kaldığı bir takım temel risklere karşı güvence sağlanması hedefiyle aynı zamanda devlet desteği ile uygulanan sigorta türüdür (Kırkbeşoğlu, 2015: 53).

Sosyal sigorta kavramına yönelik bir çok tanımla karşılaşılmaktadır. Yapılan bir tanımda sosyal sigorta, bir toplumun yada toplumun bir grubunun bütün bireylerinin karşılaşılabilecekleri rizikolara karşı yine bu toplum yada toplumun bir grubu tarafından tarafından karşılıklı olarak yardımlaşması ilkesiyle zarar yada hasarların telefisini ifade eder (Burns, 1992: 2)

İşsizlik sigortası, genel sağlık sigortası, sosyal güvenlik sistemleri gibi uygulamalar, dünya genelinde uygulanan sosyal sigortalardır. Bu uygulamalar Türkiye’de de uygulanmaktadır.

Sosyal sigortalar, genel olarak 4 temel özelliğin kombinasyonunu içermektedir.

Sigortanın amaçları, içeriği uygulama unsurları ve diğer teknik detayları hukuksal düzenlemelerle belirlenir. Ancak, hukuksal düzenlemelerle getirilen her türlü sigorta sosyal sigorta ayırımına girmeyebilir. Örneğin, zorunlu trafik sigortası, kanun marifetiyle düzenlenmiş bir sigortadır. Ancak motorlu kara araçlarına sahip olan bireylerin zorunlu olarak yapması gereken bir sigorta türüdür. Ama, hukuksal olarak getirilen bu zorunluluk, bu sigortayı bir sosyal sigorta yapmaz.

Sigortaya ilişkin yapılanmanın yönetilmesi ya da en azından gözetimi devlet tarafından yapılmaktadır. Sosyal sigortaya ait ürünleri doğrudan devlet tarafında bireye sunulabileceği gibi, sigorta şirketleri tarafından da sağlanabilir. Ama, önemli olan devlet gözetiminin sistem üzerinde ciddi bir etkinliğinin var olmasıdır.

Sigorta sisteminin işleyişi için ihtiyaç duyulması durumuna, direkt ya da dolaylı olarak devlet kaynaklarından finansman sağlanabilse de, sigortalı bireylerin sisteme prim ödemesi yaparak katkıda bulunması esastır.

Sigorta mekanizması zorunlu ya da ihtiyari olabilir, ancak hedef kitlesi önceden ve hukuksal düzenlemelerle belirlenmiştir.

1.1.2.2. Özel Sigortalar

Özel sigortacılık; prim ödemesi yapan bireylerden birinin tehlike ile karşı karşıya kalması durumunda, uğrayacağı zararın belirli bir oranının sigorta işletmesi tarafından karşılanmasına yönelik sosyal güvenlik teknikleri bakımından geliştirilmiş bir tekniktir. Öncelikle Kar amacı güden ve ticari nitelik taşıyan özel sigortacılıkta, riskin sonucunda oluşan mali durum bireylerin oluşturduğu bu topluluk arasında bölüşülür. Bu sebeple özel sigorta, ticaret hukuk ilkelerine göre oluşturulmuş bir işletme tarafınca ve isteğe bağlı şekilde yürütülür (Hızlı, 2007: 17).

Başka bir tanımda özel sigorta, gerçek ya da tüzel kişilerin sahip oldukları riskleri transfer etmek için zorunlu veya ihtiyari olarak sigorta işletmelerinden (özel ya da kamu işletmeleri olabilir) satın aldığı sigorta ürünlerini ifade etmektedir (Çipil, 2008: 67)

Diğer kaynakta ise, bireylerin Türk Ticaret Kanunları hükümlerince ekonomik ve bedeni menfaatlerini teminat ile güvence altına almak amacı ile akdettikleri sözleşmeler özel sigortalardır (Şentepe, 2008: 4)

Özel sigortacılıkta amaç, riskin sonucunda oluşan zararların belli bir topluluk içerisinde paylaştırılarak azaltılması, bunun amaçla da aynı ve benzer risklerle karşılaşan, pek çok sayıda bireyin bir araya toplanması, elde edilecek maddi değerlerin olabildiğince yüksek oranda tutulması ve karşılaşılan risklerin zararlarının mümkün olduğu kadar telafi edilmesidir. Sigorta primi alınacak birey sayısı ve tahsil edilecek primlerin yüksekliği ile risklerin meydana gelme ihtimalleri arasında bir denge olmalıdır (Hızlı, 2007: 17).

Özellikle özel sigorta işletmeciliğinin tam anlamıyla anlaşılabilmesi için özel ve sosyal sigorta türü arasındaki farkların bilinmesi gerekmektedir. Bu farkları şu şekilde açıklayabiliriz;

- ❖ Özel sigorta kendi kendine yardım etme esasına daymaktadır. Amacı özel menfaatlerin korunmasıdır. Sosyal sigortaların amacı ise genel çıkarların güvence altına alınmasıdır. Özel sigortanın ana konusu olan çıkar iktisadi nitelikte ve parayla ölçülebilen bir menfaattir. Psikolojik veya manevi bir menfaat sigorta edilemez.
- ❖ Özel sigorta bireyin isteğine bağlıdır; kontrat esasına dayanmaktadır. Sosyal sigorta ise zorunludur, yasalara dayanmaktadır.
- ❖ Özel sigorta her bireye açıktır. Sosyal sigorta ise belirli iş kolları gruplarıyla ve iktisadi bakımdan zayıf olanlarla sınırlıdır.
- ❖ Özel sigortanın prim oranı tehlikenin derecesine göre belirlenmektedir. Sosyal sigortada ise sigortalı bireyin mesleğine ve gelirine göre belirlenmektedir (Durmuş, 2011: 32).

A. Hayat Sigortaları

Hayat sigortaları anlaşılacağı üzere, hayatı konu alan sigortalardır. Daha geniş bir tanımlama gerekirse hayat sigortaları, insan hayatına yönelik rizikoları karşı teminat sunan ve bu nedenle genel olarak uzun vadeli olan sigortalardır (Çipil, 2008: 72).

Günümü gelişmiş medeniyetlerinde Bilhassa Amerika Birleşik Devletlerinde hayat sigortacılığı gelişmiş bir sigortadır ve bu ülkenin ekonomisinde önemli bir mevkiye sahiptir. Ülkemizde ise bu sigorta türü milli gelire ve konuyla ilgili bilince yeterince varılamamış olması sebebiyle çok düşük seviyelerde görülmektedir. Kişi başına düşen hayat sigortası priminin artırılmasının iki temel noktaya bağlı olduğu, bunlardan ilkinin iktisadi gelişmişlik seviyesinin artması ikincisinin ise eğitim ve ilgili konunun yeteri kadar anlaşılmasının olduğunu ifade edebiliriz (Uyanık, 2001:22).

Hayat sigorta kontratlarıyla yaşamın son bulması, sakatlık ve yaşlılık gibi durumlarda sigortalı bireyin ödediği primlere göre teminatlar sağlanmaktadır. Yaşamı son bulması halinde geride kalan aile bireyleri, sakatlık ve yaşlılık hallerindeyse sigortalı bireyin direkt olarak kendisi teminatlardan faydalanmaktadır (Uyanık, 2001:23).

B. Hayat Dışı Sigortalar

Bu sigortacılık türü kısa vadelidir ve genel olarak kısa süreli rizikoları kapsamaktadır. Hayat dışı sigortalar bireylerin ve işletmelerin maddi değerlerini tehdit eden parayla ölçülebilen rizikolara karşı bu değerlerin sigorta teminatı altına alınmasını sağlamaktadır. Belli bir ödeme (prim) karşılığında bu değerler sigorta kapsamına alınırlar (Karşlı, 2013: 24).

Bu sigortalar; Yangın Sigortası, Nakliyat Sigortaları, Kaza Sigortası, Mühendislik Sigortaları, Kredi Sigortaları, Hukuksal Koruma Sigortaları, Tarım Sigortaları ve Sağlık Sigortaları şeklinde sıralanmaktadır.

C. Bireysel Emeklilik Sistemi

Bu sistem mevcut olan kamu sosyal güvenlik sisteminin tamamlayıcısı olarak oluşturulmuştur. Amacı, kişilerin çalışma yaşamları süresince yapmakta oldukları düzenli tasarrufların yatırıma dönüştürülmesini sağlayarak, dönüştürülen bu birikimlerle, tasarruf yaptıkları zamanda ki sahip oldukları refah düzeyinin emeklilik zamanında da devam edebilmesini sağlamaktır (Karşlı, 2013: 24).

1.1.3. Sigortanın Tarafları

1.1.3.1. Sigortacı

Sigortacı, sigorta yapmak isteyen birey ve işletmelere, sigorta kontratı gereğince belli bir prim karşılığında güvence olanağı veren ve riskin gerçekleşmesi halinde tazminat ödemeyi kabul eden kurumdur (Güvel ve Güvel, 2004: 49).

Sigortacı; faaliyet izni almak koşuluyla sigortacılık alanında faaliyette bulunmakta olan ve sigorta yaptırmak isteyen bireylere risklerin özelliklerine bağlı olarak prim karşılığında teminat veren riski üstlenendir (Gülbitti, 2007: 13).

1.1.3.2. Sigortalı – Sigorta yaptıran

Sigortalı, teminat (güvence) garantisi satın alan sigorta kontratının karşı tarafıdır. Sigortalı; güvence kapsamındaki rizikolardan herhangi birinin meydana gelmesi halinde, oluşan zararın karşılanmasını talep etmekte yasal hakkı bulunan bireydir (Akdemir, 2011: 32).

Sigortalı sigortacıya, rizikonun transferini gerçekleştirmek için belirli bir prim ödemesi yapmaktadır. Bu prim karşılığında, rizikonun meydana gelmesi ihtimaline karşı sigortacıdan bir teminat almaktadır. Kısaca, bir sigorta kontratında riskini sigortacıya satan kişi sigortalı olarak adlandırılmaktadır (Karaman, 2010: 35).

1.1.3.3. Sigorta Sözleşmesi – Poliçe

TTK’da (Türk Ticaret Kanunu) sigorta sözleşmesi “sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun meydana gelmesi halinde; bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemesi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir” şeklinde tanımlanmaktadır (Akdemir, 2011: 33).

Sigorta kontratını bir araya getiren 3 belge vardır. Sigorta kuruluşu kendisine sigorta talebiyle gelen kişiye öncelikle, sigortalı bireyin bilgilerinin yer verildiği teklif formunu vermektedir. Böylelikle sigorta yaptıracak kişinin risk

seviyesi belirlenmeye çalışılır. Teklif formunun sigortaya faydası; kişinin riskini belirleyen en iyi şeyin, kişinin kendisinin olduğu realitesinden gelmektedir (Akdemir, 2011: 33). Sigortacının, sigorta yaptıracak kişiye tavsiye edeceği kontrat ürünleri arasından kişinin seçeceği kontrat ürününden, kişinin risk seviyesinin ortaya çıkması beklenmektedir. Burada ilke gereği, teklif formunu dolduran kişinin son iyi niyetli biri kişi olduğu inancı vardır. Aksi durumda teklif formu, kişinin risk düzeyi ile ilgili aldatıcı bilgiler verebilecektir (Çavuşoğlu, 2010: 89-90).

Sigortacının teklif formunu kabul etmesinden sonra, sigortacı ve sigortalı birey arasındaki kontrat yasal ve yazılı şekilde oluşturulan sigorta poliçesi ile yapılmaktadır. Sigorta poliçeleri, bir sigortacıdan diğer bir sigortacıya ve bir ülkeden diğer bir ülkeye göre farklılık gösterebilir fakat genel olarak standart belgelerdir (Bunni, 2003: 212-213).

Sigorta hizmeti veren işletmenin sunduğu sigorta kontratını kabul eden kişiyle güvence garantisi satın alan sigortalı kişilerin aynı kişiolması bir zorunluluk değildir. Sigorta ettiren; sigorta yaptıran ve dolayısı ile kontrattan doğan borcu kabul eden kişi demektir. Eğer teminatı 3. bir kişi adına yaptırmışsa, kontrattan doğan tazminat ödemeleri sigorta ettirene değil sigortalı olan 3. kişiye yapılmaktadır. Uygulamada, sigorta kontratlarında genellikle; sigorta ettiren ile sigorta yaptıran aynı kişi olmaktadır (Karaman, 2010: 35-36).

1.1.3.4. Sigorta ücreti (Prim)

Sigorta işletmesinin güvence altına aldığı risklerin karşılığı olarak sigorta hizmeti alan bireyin ödediği sigorta ücretine prim denilmektedir. Yasalar uyarınca prim para olarak ödenmelidir. Bu prim peşin olabileceği gibi taksitle de ödenebilir. Sigortacının sorumluluğu eğer prim peşin olarak ödeniyorsa tamamının, eğer taksit ile ödeniyorsa ilk taksitinin ödemesi yapıldığı anda başlar. Sigorta primini taraflar diledikleri şekilde belirleyemezler. Sigorta sektörünün zarar görmemesi ve haksız rekabetin oluşmaması için sigorta primleri ‘tarife’ adı verilen belli esaslara göre belirlenmektedir (Gülbitti, 2007: 15).

Sigorta primi karşılığında sigorta hizmeti alan bireyin risklerine karşı bir güvence sunulduğundan dolayı primin belirlenmesi, sigorta kuruluşunun karlılığı

bakımından önemlidir. Bu süreçte; geleceğe yönelik yapılan tahminlerde tutarlı olunması, teknik işlerdeki başarıyla mümkün olabilecektir (Çipil, 2008: 114).

Primlerin tahmin edilmesinde genellikle, özel prim yöntemi ve ortalama prim yöntemi kullanıldığı görülmektedir. Özel prim sisteminde teorik olarak, prim her riskin taşıdığı tehlike düzeyi bakımından belirlenmektedir. Teknik olarak, her bir riskin fiyatını belirlemek zor olduğundan için; birbirine benzeyen rizikolar aralarında gruplandırılarak fiyatlama yoluna gidilmektedir. Ortalama prim yöntemindeyse; kişilerin risk profilleri arasında ayırma gidilmeden risk primi, benzer özellikler gösteren belli bir grup için ortalama değerle belirlenmektedir (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2008: 103-104).

Sigorta poliçesinin fiyatı anlamında prim tutarı, yük primi ile risk priminin toplamından oluşmaktadır. Yük primi; genel yönetim giderleri, komisyonlar ve faaliyet karının toplamından oluşmaktadır. Risk primi ise, gerçekleşmesi beklenen tazminat bedellerini ödemek için olasılık ve istatistiksel metotlarla belirlenmiş miktardır. Sigorta primi kısaca şu formülle gösterilmektedir: “sigorta primi= risk primi + komisyonlar + genel yönetim giderleri + faaliyet kârı” (Çipil, 2008: 114-117).

Priminin belirlenmesinde teknik olarak mikro değişkenlerle birliktebazı makro büyüklükteki dalgalanmalar da dikkate alınmaktadır. Bu büyüklükler; faiz oranı, enflasyon oranı, devlet harcamaları, döviz kurları, büyüme hızı ve fiyatlar genel seviyesidir (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2008: 55-56).

1.1.3.5. Sigorta tazminatı ve talebi

Sigorta kontratıyla sigortalanan değerın zarar görmesiyle sigorta hizmeti veren işletmenin sigortalıya ödeyeceği paraya sigorta tazminatı; sigortalının, sigorta hizmeti veren işlemeden zarara yönelik ödeme yapması talebine ise tazminat talebi denilir. Tazminat talebi, miktar olarak sigorta bedelinden fazla olmamalıdır (Akdemir, 2011: 38).

1.1.3.6. Sigorta teminatı ve bedeli

Sigorta teminatı, sigorta hizmeti alan kişinin rizikonun meydana gelmesi halinde sigortanın genel şartları ve sözleşmenin (Poliçe) prensipleri bakımından, sigorta hizmeti sunan işletmenin sigortalıya ödemeyi taahhüt ettiği tutardır

(Akdemir, 2011: 38). Kontratta verilmesi mecburi olan teminatlara ana teminat, sigorta hizmeti alan bireyin isteğine göre verilecek teminatlaraysa ek teminat denilir (Çipil, 2008: 51).

Sigorta bedeliyse, güvence kapsamına alınmış olan bir rizikonun meydana gelmesi durumunda ya da sigorta hizmeti alan bireyin üçüncü kişilere karşı sorumlu duruma gelmesihisinde, sigorta hizmeti sunan işletmenin ödemekle yükümlü olduğu, sözleşmede (poliçe) belirtilen ve tazminata esas oluşturan azami bedeldir. Tazminat kontratlarında sigorta bedeli, sigorta hizmeti alan bireyin başına gelebilecek en büyük mali kayıptır. Sigorta konusunun hasar anındaki piyasa değeri, sigorta bedelinin altında ise, piyasa değeri esas alınmaktadır. Tazminat esaslı olmayan sigorta kontratlarında ise, sigorta bedeli teorik olarak, istenilen herhangi bir miktarda tespit edilebilir ve riziko meydana geldiği anda sözleşme (poliçe) üzerinde belirtilen sigorta bedeli eksiksiz bir şekilde ödenir (Türkiye Sigorta Birliği, 2017).

Bu tanımlamalardan yola çıkarak; sigorta teminatı, zarar meydana geldiğinde tazminat talebine göre belirlenirken sigorta bedeli, olası hasar durumlarında sigorta hizmeti sunan işletmenin ödemekle yükümlü olduğu maksimum değeri göstermektedir. Uygulamada ise genellikle, teminat bedeli sigorta bedelinden daha düşük değerlerde gerçekleşmektedir (Akdemir, 2011: 38).

1.1.3.7. Reasürans ve Retrosesyon

Sigortalanmış bir rizikonun, tamamının veya belirli bir kısmının yeniden sigortalanmasıdır. Sigorta işletmeleri, güvence verdikleri rizikolarda büyük zararların aynı zamana gelme ihtimaline karşı, zarar ödemelerinde zor duruma düşmemek için reasürans yaptırmaktadır. Reasürans, sigorta işletmelerine, mali yönden tek başlarına kaldırmaları mümkün olmayan rizikoları, sigortalayabilme imkanı sağlar. Belirli mali ölçüler esas alınarak, branş esasıyla tespit edilen saklama payları, sedan şirketin risk üzerindeki sorumluluk miktarını göstermekte, aşan kısımlarıysa bir takım reasürans sözleşmeleriyle, reasürans işletmelerine devredilmektedir. Reasürans işlemlerinde riski bu şekilde devreden işletmeye sedan, devir alan işletmeye reasürör denilmektedir. Sedan işletme, sigorta hizmeti alna bireyden toplamış olduğu primlerin ve sigorta hizmeti alan bireye ödemiş olduğu hasarların belirli bir kısmını, farklı tekniklere göre yapılmış reasürans sözleşmeleri vasıtasıyla, reasürans işletmesine yansıtır. Fakat sedan işletme ile

reasürör arasındaki riziko transferi işlemi, yıllık sözleşmeler olmaksızın da yapılabilmekte; sedan işletme, her bir riziko için, ihtiyari olarak, reasüröre müracaat edebilmektedir (Türkiye Sigorta Birliği, 2017).

Retrosesyon, reasürans yoluyla devralınan bir rizikonun tekrar reasüre edilmesidir. Sigortanın sigortası reasürans olduğu gibi, reasürans'ın sigortası da retrosesyondur. Reasürans yolu ile devraldığı rizikonun tamamını ya da bir kısmını devreden işletmeye retrosedan, bu rizikoyu devralan işletmeye ise retrosesyon denilmektedir (Çipil, 2008: 63)

Reasüransa ihtiyaç duyulmasının nedenleri:

- ❖ Riskin yayılması,
- ❖ Sigorta işletmesinin iş kabul kapasitesinin yükselmesi,
- ❖ Sigorta işletmesinin iş kabul esnekliğinin yükselmesi,
- ❖ Sigorta işletmesinin mali yapısının desteklenmesi,
- ❖ Birikim fazlasının yol açabileceği doğal afet hasarlarının kontrolü,
- ❖ Reasürörden sigorta işletmesine teknik bilgi aktarımıdır (Türkiye Sigorta Birliği, 2017).

1.1.4. Sigortanın Genel Prensipleri

Bir sigorta kontratında sigorta hizmeti alan ve sigorta hizmeti veren olmak üzere temel olarak iki taraf bulunmaktadır: Sigortalı ve Sigorta Şirketi. Sigorta kontratlarının düzenlenmesinde ve kontratların devamı süresince her iki tarafın da uyması gereken prensipler bulunmaktadır. Bu prensiplere sigortacılıkta “Sigortanın Genel Prensipleri” denilmektedir. Yapılan her poliçenin içerisinde ve arka planında bu prensipler işler durumdadır. Sektörde genel olarak kabul görmüş altı adet sigorta genel prensibi bulunmaktadır (Öksüz, 2016: 8)

1.1.4.1. Azami iyi niyet prensibi

İyi niyet, tüm sözleşmelerde bulunan bir husustur. Bunun belirlediği anlam, tarafların hileli şekilde davranmamaları hususudur. Bununla beraber ticari anlaşmaların çoğunluğu açısından, özel durumların diğer tarafa açıklanması zorunlu değildir. Tarafların karar verirken yeterli ustalığa ve bilgiye sahip

oldukları kabul edilir. Fakat sigorta kontratlarında aynı durum söz konusu değildir. Burada aranılmakta olan azami iyi niyettir. Bu sebeptendir ki sigorta sözleşmeleri azami iyi niyet prensibi üzerine kurulmaktadır (Gülcemal, 1998: 5)

Diğer bir tanımlamada ise, sigorta kontratı ile sigortacı ve sigortalı arasında resmi olarak başlayacak olan ilişkinin hemen öncesinde, sigorta talebinde bulunulduğunda, “iki taraftan her birinin diğer tarafa kontratı kabul edip etmemesinde etkili olma ihtimali bulunan tüm bilgileri, istenmemiş olsa dahi vermesini, tarafların hile yapmaktan kaçınmalarına” azami iyi niyet prensibi denilmektedir (Özbolat, 2007: 107).

Karaman’a göre ise, “Sigorta kontratının yapılması esnasında yada kontrat yürürlükte olduğu sürece yada herhangi bir riskin meydana gelmesinden sonra tarafların, her türlü şekilde azami iyi niyetle yada makul ölçüler içinde hareket etmelerine” azami iyi niyet prensibi denilmektedir (Karaman, 2013: 26).

Sigortacılıkta hizmet veren ile hizmetten faydalanan arasındaki ticari ilişki güven üzerine kurulu olduğundan sebep azami iyi niyet prensibinin çok önemlidir. Yazar Howe’a göre sigortacı, bir rizikonun değerlendirilmesinde, sigortalının formundaki belirttiği bilgi ve cevaplarına istinaden teklif sunacağından dolayı, verilen bu bilgilere güvenmek ve doğruluklarına inanmak için azami iyi niyet prensibi son derece önemli bir kavramdır (Howe, 1989: 15).

Bu bilgiler ışığında, doktrinal olarak “Azami İyi Niyet” temel olarak her şeyi bildirmek ve söylemek şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Teklif sahibi, sigorta sözleşmeleriyle ilgili görüşmelerde ve sözleşmenin yürürlüğe girdiği ana kadarki zamanda, sigortalanmasını istediği şeyle ilgili olarak bildiği veya bilmesi gereken bütün Hususları sigorta işletmesine açıklamak mecburiyetindedir ve bu konuda sigorta hizmeti alan bireyin görevlerini yerine getirmemesi durumunda, sigorta işletmesi anlaşmadan vazgeçme hakkına sahiptir (Nomer, 1977: 50)

1.1.4.2. Sigortalanabilir menfaat prensibi

Sigortalanabilir menfaat prensibi sigorta yaptırma hakkı olarak da adlandırılmaktadır. Temel olarak sigortayı sigortalanabilir bir menfaati olan yaptırabilir. Doğal olarak herhangi bir menfaati olmayan birey sigortalı olamaz. Bu açıklamalardan yola çıkarak sigortalanabilir menfaat için, sigorta yaptırabilmenin yasal hak olduğunu ifade edebiliriz. Hukuki olarak herhangi bir

mala sahip olan birey, şüphesiz o malın da sigortalısı olabilmektedir (Acinan, 1998: 31).

Daha açık şekilde ifade etmek gerekirse; sigortalı ile hasar arasında, sigortalı bireyin zarar görmesine sebebiyet veren bir ilişki olmak zorundadır. Sigortalı bireyin, sigortalanacak can veya malın korunmasından meşru bir menfaatinin olması ve bu menfaatin doğal olarak ölçülebilmesi ve para birimi ile değerlendirilebilmesi gerekmektedir. Bu şekilde bir ilişkinin olmaması halinde, sigortalı birey herhangi bir zarara uğramayacak anlamı çıkarılmaktadır. halbuki sigorta sisteminde sigortacının tazminat yükümlülüğünün olabilmesi için, sigortalı olarak akitte yer alan kişi gerçekleşen riskten zarar görmelidir. Finansal bakımdan hasar almayan sigortalı birey, sigorta poliçesi düzenletmiş ve primini ödemiş olsa bile, tazminat hakkı kazanamaz. Bu sebeple, sigortacının kontrat düzenlerken ve hasar incelemesi esnasında üzerinde önemle durması gereken bir prensiptir (Gülbitti, 2007: 17).

Sigortalanabilir menfaatin unsurlarını şu şekilde sıralayabiliriz:

- ❖ Sigortalanabilir bir yaşam, mal, sorumluluk vb. olmalı ve bunlar sigortaya konu oluşturabilmelidir,
- ❖ Sigorta hizmeti alan birey ile sigorta konusu arasında ekonomik bir ilişki olmalı, başka bir ifade riskin meydana gelmesi sonucu sigortalı bireyin zarara uğraması gerekmektedir,
- ❖ Sigorta hizmeti alan birey ile sigorta konusu arasındaki bu ilişki hukuksal ve maddi değer ile ölçülebilir nitelik taşımalıdır (Gülbitti, 2007: 19).

1.1.4.3. Yakın sebep prensibi

Oluşan hasar neticesinde sigortalı bireyin sigortacıdan herhangi bir talepte bulunabilmesi için hasarın sözleşmede(poliçe) güvence altına alınmış tehlikelerden ileri gelmesi gerekir. Hasar'a neyin sebebiyet verdiği çoğu kez tam olarak belirlenemez ya da birden fazla nedenden esas olarak hangisinin sebebiyet verdiğinin bulunması güç bir durumdur. Esas sebep yani hasara sebebiyet veren en yakın neden, olaylar zincirini başlatandır (Uralcan, 2004: 49).

Birden çok neden beraber meydana geldiğinde etkin neden bir diğerini harekete geçiren zararın atfedildiği nedendir. hasarın ortaya çıkmasında direkt olarak çalışır ve diğer nedenler onu takip eder (Uralcan, 2004: 49).

1.1.4.4. Tazminat prensibi

Temel olarak sigortanın amacı sigortalı bireyin riskin meydana gelmesi durumundaki zararını karşılayarak önceki mali durumuna hızlı bir şekilde kavuşturmasıdır. Tazminat prensibine göre sigorta kar elde etmek amacı ile yapılamaz ve sigorta ile haksız kazanç elde edilemez. Sigorta kontratının amacı oluşan hasarları telafi etmektir. Sigortacı sigorta konusu menfaate ve oluşan hasarın büyüklüğüne göre tazminat ödeme yükümlülüğünü para ile ödeme, tamir etme, yerine koyma ve yenileme gibi farklı şekillerde yerine getirebilmektedir (Gülbitti, 2007: 19).

Sözleşme (poliçe) üzerinde , ‘güvence’ olarak, para birimiyle belirlenmiş bir rakam bulunmaktadır. Bu rakam sözleşmenin şekil şartlarından bir tanesidir. Genel olarak sigortalı bireyin beyanına dayanmaktadır. Tazminat değeri esas olarak bu rakamın üstüne hiçbir vakitte çıkamaz. Bu sebeple sigortalı bireyve sigortacı, sözleşme yapılırken bu bedele gereken önemi göstermelidirler. İleride meydana gelebilecek herhangi bir hasarda bu bedel haksız kazanç ya da karşılanamayan zararlara ve sigortalı birey ile sigortacı arasında geri dönüşü olmayan kopmalara sebebiyet verebilir. Yüksek rakamlı spesifik poliçelerde, sigorta şirketi eksper gönderip, ‘mutabakatlı poliçe’ düzenlettirerek, azami teminat miktarını belirler. Bu şekilde sigortalı da sigorta şirketleri de bu rakamı kabul etmiş sayılmaktadır. Bazı sigortalarda, azami teminat değerinin hasar sırasında sorun olmaması için şirketler liste halinde, sigorta konusunun piyasa fiyatını belirler. Kasko poliçelerinde olduğu gibi (Uralcan, 2004: 43).

1.1.4.5. Halefîyet prensibi

Risk meydana geldikten sonra oluşan zararlar nedeniyle, üçüncü bir kişiye karşı herhangi bir yasal nedene binaen tazminat alma hakkına sahip ise, bu hakkın ödenen sigorta tazminatı uyarınca “sigortacıya geçmesi” haline sigortacının halefîyeti denir (Omağ, 2011: 37)

Bireyin sahip olduğu bu değer, başkası birinin kusuru sebebi bir hasara uğradığında, mal sahibi bireyin, zarar veren bireye dava açıp bu hasar bedelini

talep etme hakkı vardır. Eğer mal sahibi birey sahip olduğu bu değeri sigortalatmışsa, uğranan bu hasarın telafisini sigorta işletmesinden de temin edebilir. Böyle bir durumda Sigorta İşletmesi, Sigortalı yerine geçerek sigortalı değerin hasarlanmasına neden olan kişi veya kişilerden sigorta hizmeti alan kişiye ödediği tazminat miktarını isteme hakkına sahiptir. Sigortalı birey, hasar öncesinde ve sonrasında, sigortacısının halefiyet haklarını koruması, halefiyet haklarını ihlalden kaçınması ve halefiyetle ilgili evrakları ve bilgileri sigortacısına ulaştırmakla yükümlüdür. Aksi bir durumda sigorta hizmeti veren işletmenin haklarını ihlal ettiğinden dolayı sigortacısına karşı sorumlu duruma gelir (Ulaş, 2007: 167).

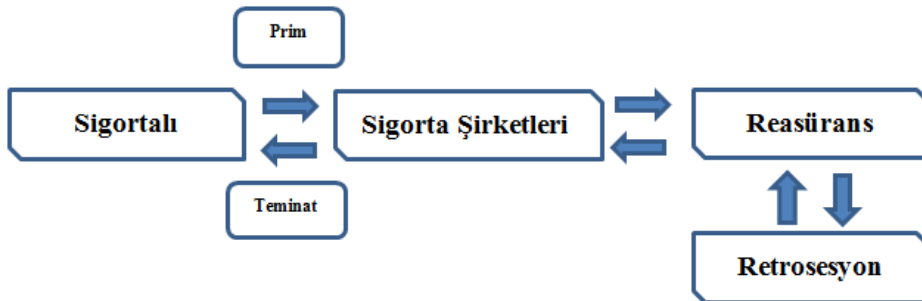
1.1.4.6. Hasara katılım prensibi

Bazı şartlarda birden çok sigorta hizmeti veren işletmenin bir rizikoyu müşterek sigortalatması söz konusu olabilmektedir. Böyle durumlarda sigorta hizmeti veren işletmelerin iştirak oranı esas alınmak kaydı ile, azami güvence ve meydana gelen hasar miktarı pay edilerek tazminat ödenmektedir. Herhangi bir haksız kazanç imkanı sağlanmaz. Buna birlikte sigorta yada müşterek sigorta prensibi de denilmektedir (Hızlı, 2007: 19)

1.1.5. Sigorta Sektörünün Yapısı

1.1.5.1. İş modeli

Sade bir şekilde sigortacılık sektörüne bakılacak olunursa, aşağıdaki gibi bir iş modeli olduğunun farkına varılabilir.



Şekil 1.2. Sigorta iş modeli

İş modelinin başlangıç noktası sigortalıdır. Sahip oldukları rizikoları yönetmek istemekte olan gerçek ya da tüzel bireyler, sigorta işletmelerine veya işletmelerin adına poliçe düzenleme yetkisi olan araclara başvururlar. Bu şekilde bir takım rizikoları ödenecek olan primler karşılığında sigorta işletmelerine aktaran bireyler sigortalı olmuş olurlar (Çipil, 2008: 62).

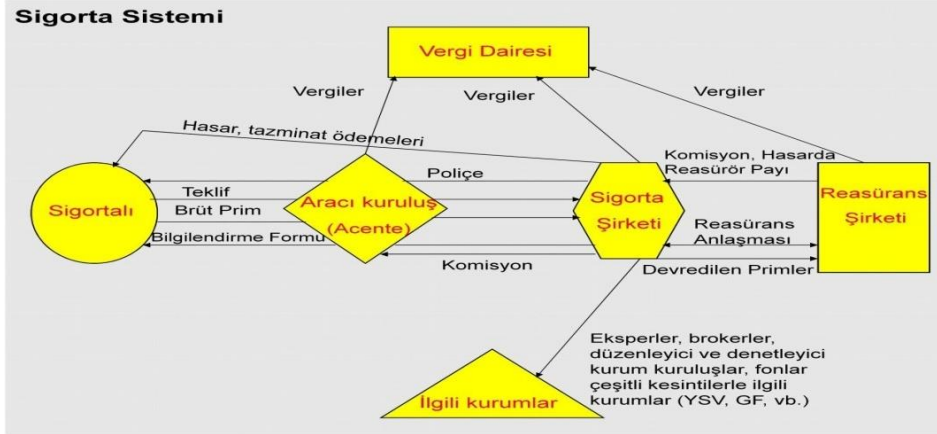
Sigorta işletmeleri birden çok kişi için poliçe düzenleyerek yüksek oranda riski üzerinde toplamaktadır. Ancak, hiçbir sigorta işletmesi böylesine yüksek oranda risklerin altına bir başına girmek istemez. Bu aşamada, reasürans devreye girmektedir. Sigorta işletmeleri, üstlendikleri rizikoların bazılarının meydana gelmesi durumunda ödemek zorunda oldukları tazminatlar sebebiyle finansal zorluklar yaşamamak için reasürans yapmak zorundadırlar (Çipil, 2008: 62).

Bu model reasürans ile sona ermez. Güçlü finansal yapılara sahip olsalar da reasürans işletmeleri de altına girdikleri bu risklerin belli bir kısmını başka işletmelere devretmek durumundadır. Aksi bir durumda, tıpkı sigorta işletmeleri gibi altına girdikleri risklerden doğabilecek tazminatlar sebebiyle ciddi finansal zorluklar yaşayabilirler. Sigorta ve reasürans işletmelerinin yüksek miktarlarda ödeme yapmak zorunda olması bazen sadece bir doğal afetten yada hasar frekanslarının yükselmesi neticesinde bireysel tazminat taleplerinin sıklaşmasından kaynaklanabilir. Bu sebeple, reasürans işletmeleri de, sigorta işletmeleri gibi, üstlendikleri rizikoların bir kısmını devretmek isterler. Bu noktada retrosesyon devreye girer (Çipil, 2008: 63).

Riziko, retrosesyon aşamasından sonra da tekrar tekrar devredilebilir. Ancak, bundan sonraki riziko devri işlemlerini tanımlamak için yeni bir kavram yerine retrosesyon ifadesi kullanılır (Çipil, 2008: 63).

1.1.5.2. Sektördeki süreçler

Sigorta hizmeti alan birey, sigorta ve reasürans işletmeleri ile retrosesyon işlemlerini ele alarak sigortacılık sektörünün en temel şekliyle nasıl bir iş modeline sahip olduğunu görmüş olduk. Aşağıdaki şekil ise eklenen bir takım öğeler ile bu temel modeli daha ileri taşıyarak sektördeki süreçlerin nasıl işlediğini daha gelişmiş bir tarz da yansıtmaktadır (Çipil, 2008: 64).



Şekil 1.3. Sigorta sektöründeki süreç yapısı

1.2. Risk İle İlgili Temel Kavramlar

1.2.1. Risk Kavramının Tanımı

Risk kavramının kelime kökeni incelediğimizde; Türkiye’de kullanılan “risk” kelimesi Fransızca (risque) kelimesinden Türkçe ‘ye geçmişken eş anlamlı olarak bildiğimiz ve sigorta sektöründe daha çok kullanılan “riziko” kelimesi ise İtalyancadan (risico) türemektedir (Öksüz, 2016: 5).

Riskin tanımı konusunda çeşitli görüşler vardır; Risk, değeri olan her varlığın değerinde oluşabilecek kayıp tehlikesi olarak adlandırılabilir gibi her çeşit iktisadi faaliyetin olduğu ve kurumların planlanan işlerini tehdit eden tehlike olarak da adlandırılabilir (Berk, 1992: 5).

Willet’e göre risk, istenmeyen bir durumun meydana gelmesiyle ifade edilmektedir. Yani risk, bir belirsizliğin nesnel bir şekle getirilmesi olarak tanımlanabilir (Willet, 1901: 33).

1.2.2. Risklerin Sınıflandırılması

Risk kavramının farklı biçimlerde tanımlanabilmesi gibi, risklerin sınıflandırılması da farklı türlerde tanımlanabilir. Bu nedenle, risk bir çok kaynakta farklı şekillerde sınıflandırılmıştır. Bununla beraber, genel olarak kabul edilmiş bir takım risk türleri olduğunu ifade edebiliriz.

1.2.2.1. Spekülatif riskler – Tesadüfi riskler

Sigorta mesleği açısından risk incelendiğinde akademik disiplin riski “spekülatif risk” ve “tesadüfi risk” olmak üzere ikiye ayırmıştır (ksz, 2016: 6). Bu bakımdan riskin spekülatif ve tesadüfi olarak ayrımı belkide en önemli sınıflandırma sayılabilir. Çünkü bu ayrım nelerin sigortalanabileceği konusunda önemli bilgiler barındırmaktadır (ipil, 2008: 8).

Spekülatif risklerde bir kayıp ihtimali olduğu gibi bir kazanç elde etme ihtimali vardır (ipil, 2008: 8). Başka bir şekilde ifade etmek gerekirse kaybetme riskine karşı zenginleşme ihtimali de vardır (Işık, 2013: 53)

Spekülatif riskler aynı zaman işletmelerin yönetim politikasına uygun bir şekilde alınan kararların neticesinde karşı karşıya kalınan risklerdir. İşletmelerin retim stratejisinin tespit edilmesinde evre şartlarına uygun olarak karar verme veya vermeme neticesinde direkt şekilde işletmelerin etkilenmesi Spekülatif riske örnek olarak verilebilir (ndeş, 2007: 20).

Tesadüfi riskler ise bir kaybın olduğu ya da olmadığı, diğer bir ifade ile bir kazancın olmadığı durumları içermekte olan risklerdir (ipil, 2008: 8). Tesadüfi riskler meydana gelmediği sürece bireyin hayatı normal seyrinde devam eder. Fakat meydana geldiğinde birey zarar alır ve ekonomik açıdan zarara uğrar (Işık, 2013: 53). Deprem gibi doğal afetler, yangın, çalışan-patron uyumsuzlukları, önemli bir sorumlunun hayatının son bulması, yk taşımakta olan bir kamyonun kaza yapması, yağmalama, hırsızlık, terörizm yada hastalık benzeri riskler tesadüfi riskler arasındadır (ndeş, 2007: 20).

1.2.2.2. Statik riskler – Dinamik riskler

Statik riskler, ekonomide herhangi bir değişiklik olmasa da bile söz konusu olan risklerdir. Başka bir ifade ile tüketicici tercihleri, gelir, üretim, teknoloji düzeyi benzeri iktisadi değişkenler sabit olsa dahi statik riskler sonucunda kayıplar yaşanabilir (ipil, 2008: 7). Bu riskler doğada meydana gelen düzensizliklerden veya bireylerin yanlış hareket ve davranışlarından meydana gelmektedir (ndeş, 2007: 21).

Dinamik riskler ise tketicicilerin tatmin ile ihtiyaçlarındaki değişmeler ile makine ve organizasyon alanlarındaki ilerlemeler olarak gösterebilir. Statik riskler

genel olarak toplumsal nitelikte zararlara yol açmaktadırlar, belirli sayıda bireyi etkilerler ve her zaman tesadüfi risklerdir. Buna karşın, dinamik riskler genel olarak toplumsal nitelikte zararlara yol açmazlar, etkileri daha yaygındır, Spekülatif ve tesadüfi riskleri beraber içerir (Öndeş, 2007: 21).

1.2.2.3. Temel riskler – Özel riskler

Temel riskler, temelinde ve neticesinde şahsi olmayan kayıpları içeren geniş kitleleri etkileyecek olan risklerdir. Örnek verilecek olursa halk ayaklanmaları, doğal afetler, terör ve savaş durumları geniş kitleleri etkileyen temel risklere örnek olarak gösterilebilir. Temel riskler, doğal olarak kitleleri etkilediğinden dolayı toplumsal sorunlara da yol açabilmektedir. Bu sebepten günümüzde işsizlik ve enflasyon benzeri riskleri de bu sınıfta değerlendirilebiliriz (Işık, 2013: 54).

Özel riskler ise, temel risklerin tersine kitleleri değil kişileri etkilemekte olan risklerdir. Kişileri etkilemesi her olayda sadece birinin zarar göreceği anlamını taşımaz. Kişilerin yaşadığı olağan kazalar, hırsızlık, hastalık veya ölüm gibi riskleri bu gruba dahil edebiliriz (Işık, 2013: 54).

1.3. Sigortacılıkta Risk

1.3.1. Sigortacılık

Sigorta kavramı, kişilerin karşısına çıkabilecek rizikoları azaltmak ve rizikonun meydana gelmesi halinde oluşan hasarları belirginleştirmek hedefiyle örgütlenmiş toplumsal bir kurum olarak tanımlanabilir (Öndeş, 2007: 30). Toplum ve birey için bir takım zararlar yaratabilecek risklere karşı önlem alma ihtiyacı, benzer risklerle karşı karşıya olan birçok bireyin birlikte belli bir katılımla riski paylaşmaları fikrini ortaya çıkarmıştır. Günümüzde, sosyal güvenliğin sağlanması bakımından çok önemli bir yere sahip olan sigorta sektörü bir takım işlevleri devralarak ülke ekonomisine katkı yapmaktadır. Bilhassa tasarrufları arttırıcı etkisi nedeniyle sigorta sektörü, iktisadi ve sosyal bakımdan toplumları ihtimal kayıplara karşı koruyucu bir yapıya sahiptir (Yücememiş vd, 2011:54)

Türkiye'nin de içinde olduğu gelişmekte olan ekonomilerde sigortacılık sektörü, ülke ekonominin en önemli sektörlerinden bir tanesidir. Sigortacılık sektörü düşük gelir seviyesine sahip ekonomilerde pek önemsenmeyen bir sektör

olmasına karşın, gelişmiş ülkelerde iktisadi büyüme açısından çok önemli bir sektördür. Toplumun risklere karşı koyma ihtiyacı ile ekonomik ve teknik niteliklerle daha uygun sigorta işletmelerinin hizmete başlaması sigorta sektörünün önemini artırmaktadır. Bununla birlikte sigorta ekonomilere güvence, yatırım ve birikim alanlarına katkı veren, iktisadi çöküntüleri dağıtan ve engel olan, yatırıma yönlendirilen fonları ile ekonomiye kaynak sağlayan, gelir seviyesini yükselten, riski bölen, zararı paylaştıran, iktisadi riski azaltan, ekonomi içinde üretkenliği artıran, iktisadi büyüme ve gelişmeye destek olan, gönüllü tasarruflar ile fon oluşturan, oluşan bu fonları yatırıma yönlendiren ve verimli alanlara yönelten dinamik mali sektörlerden bir tanesidir (Çiftçi, 2004:1-2)

Sigorta işletmesi, bir bakıma sigorta hizmeti alanlar namına risk yönetim görevini yerine getiren bir taraftır. Sigorta işletmeleri primlerle karşılanamayacak kadar büyük riskleri kabul etmemekte, birbirine benzeyen nitelikte ve homojen bir yapıya sahip olmayan rizikoları sigortalamamaktadır. Riskin belli olması ve para ile ölçülebilir olması şartı aranmaktadır. benzer şeyleri hiç şüphesiz sigorta işletmesine başvuran sigortalı bireyler de istemektedir. Kurumsal açıdan hiçbir sigortalı, kendinin karşılaşacağı rizikodan ayrı ve meydana gelme olasılığı daha fazla bir rizikoyla karşı karşıya bulunan başka bir sigortalıyla aynı sorumluluğu paylaşmak ve bu sigorta kapsamının içinde olmak istemez (Öndeş, 2007: 30-31).

1.3.2. Risk ve Sigorta İlişkisi

Önceden de açıklandığı gibi sigortacılık temel açıdan bir “risk yönetimi” faaliyetidir. Başka şekilde ifade etmek gerekir ise sigortacılık mesleğinin temeli, önceden belirlenmiş risk limitleri ve tanımları dâhilinde doğru rizikoları doğru bir fiyat ile üstlenmektir. Sigorta işletmelerinin başarı olup olmayacağının ve temel belirleyicisi bu fonksiyonu ne düzeyde başarılı bir biçimde yerine getirmekte olduklarıdır (Saka, 2010: 32).

Sigorta işletmeleri, sigorta ürünleri ile sağladıkları diğer finansal hizmetlerle sigorta hizmeti alan bireylere ait bir takım farklı rizikoları üstlerine alırlar. Sigorta işletmeleri özellikle son yıllarda finansal piyasalarda ki hızlı gelişmelerin etkisiyle sermaye piyasalarına fon sağlamaya başlayan piyasanın önemli aktörlerinden biri haline gelmiştir. Sigorta işletmeleri yaptıkları para ve sermaye piyasaları işlemleriyle ilişkili rizikoları üstlerine almaktadırlar. Bu

sebepten dolayı sigorta işletmelerinde risk kontrol ve risk yönetimi kavramları son derece büyük öneme sahiptir (Saka, 2010: 33).

Riski kontrol altına alabilmek için bir faaliyete girişmeden önce riski iyi tanımlamak ve gerçekleşme ihtimalini iyi bir şekilde belirlemek gerekmektedir. Fakat hiçbir bireyin riski tam manasıyla tanımlayabilmesi ve belirlemesi mümkün değildir. Riskin ne zaman ve hangi şekilde meydana gelebileceği bilinmemek ile beraber saptanamamaktadır. Bu sebeple geleceğe ait beklentiler ile tahminler oluşturulurken, daha önce yaşanan tecrübelerden yararlanılmaktadır (Öndeş, 2007: 31).

Sigorta işletmeleri riskleri dağıtarak ve bağımsız Portföyler oluşturarak riski önceden tanımlamaya çalışacaklardır. Sigorta kontratlarıyla güvence kapsamına alınan bir takım risk kamuya açık bilgiler değildir. Bu bakımdan sigorta işletmeleri farklı risk türlerine göre risk dağılımlarını belirlemek istemektedirler. Risk değerlendirme sürecinin sonunda farklı risk türleri için farklı kategorilerde kontrat teklifleri sunulabilir. Sigorta farklı riskler için risk havuzu oluşturmak amacı ile kullanılmaktadır (Öndeş, 2007: 31).

1.3.3. Sigortalanabilir Bir Riskin Temel Unsurları

Sigorta kontratlarında belirlenmesi gereken en önemli konulardan biride sigortalanabilir bir riskin içeriğinin ne olduğunun saptanmasıdır. Çünkü insan hayatında meydana gelebilecek her tür riski sigorta kontratlarıyla güvence altına almak imkansızdır. Ekonomik ve hukuki etkiler açısından bazı risk konuları sigorta kapsamı dışında tutulmuştur. Sigorta kontratlarına konu olabilecek değerleri sigortalanabilir bir riskin temel unsurları adı altında sıralanabilir (Güvel, 2002: 55);

- ❖ Sigortalı birey riskin gerçekleşmesi sonucu fiziki bir kayba maruz kalmalıdır.
- ❖ Maruz kalınan kayıp sigortanın konusu kapsamında yer almalıdır.
- ❖ Bu menfaat ilişkisi parayla ölçülebilir bir nitelikte olmalıdır.
- ❖ Bu menfaat ilişkisi hukuki olmalıdır.
- ❖ Sigortalı bireyin, değerinin korunmasından karı, kaybedilmesinden dolayı ise zararı olmalıdır (Sayın, 2008: 13).

Sigorta kuruluşları da bir işletmede olduğundan dolayı bu işletmelerinde karşı karşıya kalacağı rizikoları bulunmaktadır. Bu işletmelerin başarılı olabilmeleri için; büyük sayılar kanununa uygun verilere ulaşmaları gerekmekte, yeni risk türlerine karşı yeni risk sigorta uygulamaları geliştirmeli, hasarları azaltma ve önleme konularında eğitim ve çalışmalara katkıda bulunmaları, insanlara sigorta konusunda yeterli düzeyde bilgilendirmeli, sistemin işleyişini bilimsel metotlara dayandırarak iş hayatında sonucu ulaşabilmeleri gerekmektedir. Kendilerine ait risklerini yönetirken başarılı bir Reasürans uygulamasına gitmeleri sigorta işletmeleri için hayati önem taşımaktadır (Öndeş, 2007: 32).

1.3.4. Risklerin Sigortalana Bilirliği

Sigorta kontratının temelini oluşturan riskin varlığıdır. Fakat bir riskin belirli özellikler taşıması gerekmektedir. İlk olarak bu özellikleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- ❖ Tesadüfi Risk
- ❖ Ölçülebilir Risk
- ❖ Parasal Değeri Olan Risk
- ❖ Yasal Risk
- ❖ Optimal Risk
- ❖ Büyük Sayılar Kanunu'nun İşlerliğinin Sağlanabileceği Risk

1.3.4.1. Tesadüfi risk

Sigorta poliçesi ile verilen güvence, tesadüfi olaylar neticesinde meydana gelecek hasarlar içindir. Riskin sigortalananabilir olması için aranan ilk koşul, riskin rastlantısal olarak gerçekleşen bir risk olmasıdır. Risk, kesinlikle gerçekleşecek ya da gerçekleşmek üzere olan bir risk olmamalıdır. Altındaki dükkanda yangın çıkan konutun yangın sigortası yapılmaz, henüz deprem olmuş bir bölgede deprem riski güvence altına alınmaz. Keza, hayat sigortalarında da ölmek üzere olan bir insanın hayatı sigorta edilmez. Hatta bazı önlemler alınmadığı takdirde riskin gerçekleşme olasılığının kesinlik kazanacak kadar yüksek olması bile riskin rastlantısal olarak gerçekleşme özelliğini bozacağından, gerekli önlemler alındıktan sonra sigortalananabilir risk olarak kabul edilir ve sigortalılır. Rasyonel bir sigortacı riskin rastlantısal özelliğine mutlaka önem verir (Gülbitti, 2007: 11).

1.3.4.2. Ölçülebilir risk

Sigorta konusu olan riskin ölçülebilir olması gerekir. Risk ve belirsizlik bölümünde de görüldüğü gibi riskin yapısında belirsizlik unsuru vardır; ancak her belirsizlik risk değildir. Risk istatistikleri, sigortacının alacağı önemli kararlarda, özellikle tarifelerin saptanmasında, risk kabul politikalarının belirlenmesinde ve iş kabulünde temel etkidir. O nedenle risk istatistiklerinin dikkatle toplanması ve yorumlanması gerekir. Sigortacılıkta istatistiğin kullanımının temel amacı, çok sayıda üniteyle ilgili bilgiyi en az kayıpla birleştirmek ve olası iç ilişkileri ve eğilimleri belirleyebilecek göstergeler haline getirmek ve bu göstergeler bazında karşılaştırma yapmaktır (Öndeş, 2007: 33-34).

1.3.4.3. Parasal değeri olan risk

Sigortanın amacı riskleri önlemek değil, rizikonun gerçekleşmesi sonucu oluşan ekonomik değer kaybını telafi etmek ve sigortalının hasarın meydana gelmesinden önceki ekonomik düzeyine gelmesini sağlamaktır. Ancak sigortalı ve sigortacı aralarında fikir alışverişi yaparak riskin gerçekleşme olasılığını azaltıcı önlemler alabilirler (Gülbitti, 2007: 12).

Risk gerçekleştikten sonra, ekonomik kaybın karşılanabilmesi, haksız kazanç yaratmadan giderilebilmesi için, zararın finansal değerinin belirlenebilmesi gerekecektir. Finansal değer, para birimi ile belirlenen değerdir. Bu değer mal sigortalarında malın gerçek değeri ile sınırlıdır. Sigortalının beyanı ile bu değer üstünde bir anlaşma yapılsa bile bu sigortacıyı bağlamaz. Yine sigortalının beyanı ile gerçek değer altında bir değerle düzenlenen sigorta poliçesinde, sigortacı, prim kaybına uğradığı oranda hasarı ödemeyebilir (Gülbitti, 2007: 12).

1.3.4.4. Yasal risk

Yasal riskten temel olarak risklerin meşru olması anlaşılır. Sigorta, toplum düzenine pozitif yönlerde katkı sağlamalıdır. Bu sebeple kanunlara, inançlara ve kamu vicdanına ters düşecek risklerin güvenceye alınması düşünülemez (Nomer ve Yunak, 2000: 13). Kanunlar ve toplum, uğranılan zararın telafisinin gerekliliğini desteklemelidir. Bir hırsızın çalarak edindiği mallar, kumar oynayarak bireyin yaşadığı kar kaybı, uyuşturucu satıcısının çeşitli riskler sebebiyle maruz kalabileceği zararlar güvence altına alınamaz. Yasal olarak menfaati zarara uğramamış kişide sigortalı olamaz. Meydana gelen riskin sigorta

hizmeti alan birey ile bir ilgisi yoksa ve sigortalı herhangi bir zarara uğramamış ise, tazminat alması haksız kazanç olarak kabul edilir. Sigorta haksız kazanç elde etmek isteyenlere aracı olamaz. (Öndeş, 2007: 34-35).

1.3.4.5. Optimal risk

Daha önce gerçekleşen riskin tekrar yaşanma olasılığı sigortada önem taşır. Örnek vermek gerekirse, çocukların çocuk hastalıkları geçirme olasılıkları vardır. Aşı yapılsa bile bu olasıdır. Ancak, çocukluğunda suçiçeği olmuş bir yetişkinin tekrar suçiçeği olma ihtimali yok denecek kadar azdır. Fakat, çiçek tozlarına karşı alerjisi bulunan bir bireyin de bunu çok sık şekilde yaşayacağı, hatta hayatını alerji ile birlikte sürdüreceği çok açıktır. İşte bu riskler sigortacı için Optimal frekansta sayılmaz. Sigorta hizmeti almak isteyen birey içinde aynı şeyi söyleyebiliriz. Riskin tekrarlanma sıklığı çok yüksek ya da çok düşük olmamalıdır. Hasarın tekrar meydana gelme olasılığı yok denecek kadar az olması sigortalıyı, yüksekliği sigortacıyı sigorta bağlantısına girmekten alıkoyar (Nomer ve Yunak, 2000: 13).

1.3.4.6. Büyük Sayılar Kanunu'nun işlerliğinin sağlanabileceği risk

Risk yönetiminde kabul gören diğer bir konu da, çok sayıdaki risk gruplarının, hasar seyri bakımından az sayıdaki gruplara kıyasla daha dengeli olmasıdır (Outreville, 1998: 135). Bu özellik risk yönetimi işlemlerinin başarılı olması bakımından bir gereklilik olarak görülmektedir. Sigorta işlemlerinde özel bir önem ve anlam taşımaktadır (Öndeş, 2007: 35).

Büyük Sayılar Kanunu, homojen bir yapıda olan risk grubunda, gerçekleşebilecek risk miktarı arttıkça, hasar olasılığının, o olayla ilgili genel hasar olasılığına daha çok yaklaşacağını öngören istatistik yasasıdır (Nomer ve Yunak, 2000: 13). Bu bir matematik prensibidir. Örnek verecek olursak, 10 senelik bir döneme ait hasar/prim oranlarına göre, 30 senelik hasar/prim oranı, gerçeğe daha yakın sonuçlar verebilecektir (Öndeş, 2007: 35).

Riski paylaştırarak yıkımların önünü almaya çalışan sigorta işletmelerinin kendi risklerinin yönetimi için ihtiyaç duyulan güvenceyi sağlar. Gerekli büyük sayılara ulaşıldığında sigorta işletmelerinin riski olmamalıdır. Bu şekilde, risk sigortalı grup içinde paylaştırılarak yıkıcı gücü telafi edilmiş olur. Sigortacılığın temelindeki risk yönetimi budur. Oluşan hasarın sağlıklı olarak tahmin edilmesi

için riskin mantıklı bir şekilde belirlenmesi ve zararın beklenen sıklık ve şiddetinin hesaplanmasında Büyük Sayılar Kanunu'nun işlerliğinin sağlanması gerekmektedir (Outreville, 1998: 147).

Büyük Sayılar Kanunu'nun işlerliği sigorta işlemlerini vazgeçilmez, sonu gelmez ve küresel boyutta kılmıştır. Az sayıdaki bireylerin karşılaştığı zararın, diğer birçok bireye dağıtılarak, onların ortak birikimleri ile karşılanması fikri, pek çok kimsenin kazanç uğruna, aksi takdirde göze alamayacakları riskli maceraya ve bilinmeze para yatırımlarını sağlamıştır (Öndeş, 2007: 35).

2. SİGORTALANABİLİR RİSKLERİN BELİRLENMESİ, ÖLÇÜLMESİ VE FİYATLANDIRILMASI

2.1. Risklerin Belirlenmesi

Risk yönetiminde yapılması gereken ilk iş işletmenin karşılaştığı risklerin tanımını yapmaktır. Mal, sorumluluk ve personel kayıp alanlarını kapsayan tanımlama süreci sistematik ve sürekli bir faaliyettir. Risk eğer belirlenemiyorsa ne ölçülmesi ne azaltılması ve ne de transferi mümkün değildir. Genel olarak tespit edilemeyen risklerin tespit edilenlere göre daha büyük oranlarda hasara sebebiyet verdikleri saptanmıştır. Potansiyel hasarları belirlemek için hasar olasılığı yaratabilecek tüm tehlikeler kapsanmalıdır (Berk, 1992: 46).

Hasar ve kayıp alanlarını direkt mal kayıpları, endirekt mal kayıpları ve net gelir kayıpları ve sorumluluk kayıpları olarak sınıflandırabiliriz (Öndeş, 2007: 22).

2.1.1. Mal Kayıpları

Bir işletmenin hasar potansiyeli düşünüldüğünde akla ilk olarak mal kayıplarının geldiğini söyleyebiliriz. Mal kayıplarını direkt ve endirekt olarak da bir ayırma tabi tutulabiliriz. Direkt mal kayıpları varlıkların sosyal veya fiziksel tehlikeler sonucunda hasar görmesi, kaybolması veya çalınmasıdır. Endirekt mal kayıplarıysa meydana gelen direkt hasarlar sonucunda sahip olunan diğer varlıkların değerlerinde oluşan azalmalardır (Berk, 1992: 46).

2.1.2. Net Gelir Kayıpları

Net gelir kayıplarını gelirlerdeki düşüş ya da harcamalardaki artış olarak ikiye ayırabiliriz. Gelirdeki düşüş, işletmenin mal varlıklarının hasar alması sonucu, mal varlıklarının yenilenmesine kadar üretim veya hizmetin kesilmesinden kaynaklanır. Faaliyetin durdurulması veya ertelenmesi durumunda kalınması buna örnek olarak gösterilebilir. Herhangi bir hasarın oluşmaması halinde elde edilecek net kâr ve faaliyetin durmasına rağmen masrafların devam etmesi zararı oluşturur. Faaliyetin durması dışında üretimden çıkmış ürünlerin hasara uğraması satış karından yoksun kalınmasını direk olarak başka bir net gelir kaybıdır (Berk, 1992: 47).

Harcamalardaki yükseliş işletmenin faaliyeti durdurmak yerine sürdürmeyi tercih etmesi durumunda söz konusudur. Bazı işletmeler müşteri kaybetmemek amacıyla faaliyetlerini kesintisiz olarak sürdürmek zorundadır. Bu durum ek maliyetlerin meydana gelmesine sebebiyet verecektir. Örnek verilecek olunursa yeni bir yer kiralamak, fazla mesai, nakliye giderleri vb şeklinde düşünülebilir (Berk, 1992: 47).

2.1.3.Sorumluluk Kayıpları

Firmanın ya da onun namına hareket edenlerin faaliyetlerinden dolayı üçüncü kişilerle onların mal varlıklarına ve çevreye verilen zararlar dolayısıyla ödenen tazminatlar sorumlulukları oluşturur (Öndeş, 2007: 23).

2.1.4. Personel Kayıpları

Firma personelinin kaza, hastalık vb. tehlikelerden sebebiyetle iş yapamaz duruma gelmesinden dolayı uğranılan kayıplardır. Firmanın varlıklarına ve işlemlerine ilişkin belirli bilgileri elde etmek için belli başlı araştırıcı soruların cevaplanması gerekir (Berk, 1992: 48).

2.2. Risklerin Ölçümü

2.2.1.Kayıp Sıklığı ve Şiddetinin Ölçümü

Firmanın karşılaşabileceği farklı türdeki potansiyel riskleri belirledikten sonra bunları ölçmesi; göreceli olarak önemlerini saptamak ve risk yönetimi araçlarının en başarılı kombinasyonuna karar verebilmek için gereklidir. Ancak bu şekilde riskin azaltılması için yapılacak harcamanın maliyet etkinliğine, riskin saklanması ya da sigorta ile güvenceye alınmasına ve riskin transferi için ne kadar ücret ödeneceğine karar vermek mümkündür (Öndeş, 2007: 24).

Riskin ölçümünde iki boyut söz konusudur:

1 - Kaybın sıklığı (frekansı)

2 - Kaybın yoğunluğu (şiddeti)

Olası bir zarar beklentisinin göreceli önemini ortaya koymak için kayıp sıklığı ve şiddetine ilişkin bilgilere ihtiyaç duyulmaktadır. Zararın önemi

çoğunlukla potansiyel tekrarına değil potansiyel şiddetine bağlıdır. Çünkü çok sık şekilde tekrarlanmasa bile oluşan büyük potansiyel zararlar, daha sık tekrar eden küçük kayıplardan daha ciddi sonuçlar doğurur. Bununla beraber kayıp sıklığını da dikkat etmek gerekir. İki farklı kaybın aynı şiddete sahip olması halinde bunlardan frekansı değeri daha büyük olan daha üstte sıralanacaktır. Kayıpları önem derecelerine göre sıralayan bir formül bulunmamaktadır fakat rasyonel yaklaşım kayıp şiddetine daha fazla önem vermektir (Williams ve Heinse, 1985: 21).

Oluşan zararın şiddetinin belirlenmesinde bir olayın sonucu olarak meydana gelebilecek zararların tüm çeşitleri ve onların işletme üzerindeki nihai ekonomik etkileri dikkate alınmalıdır. Genel olarak hasar sonucu oluşabilecek potansiyel mal kayıpları önceden dikkate alınırken, aynı hasar sonucunda oluşabilecek potansiyel endirekt mal ve net gelir kayıpları ortaya çıktıktan sonra dikkate alınmaktadırlar (Williams ve Heinse, 1985: 22).

2.2.1.1. Kayıp sıklığı ölçümleri

Kayıp sıklığı ölçümlerinden birisi tek bir ünitenin, tek bir tehlike nedeniyle zarara uğrama olasılığıdır. Sözelimi bir binanın yangın nedeniyle hasara uğrama olasılığı ya da bir aracın kaza yapma olasılığıdır. Gelecek yıl için bir ünitenin tek bir tehlike nedeniyle tek bir hasar tipine maruz kalma olasılığının tahmin edilmesi yerine benzer şekilde bir ünitenin birden çok tehlike nedeniyle aynı hasar tipine maruz kalma olasılığı tahmin edilebilir (yangınla birlikte fırtına ve deprem nedeniyle bir binanın fiziksel hasara uğraması gibi). Kayıp tiplerine, kayba maruz kalacak ünitelerin sayısına ve kaybın meydana gelmesine yol açan tehlikelere göre çok sayıda olasılık kombinasyon tahmini yapmak mümkündür (Berk, 1992: 26-27).

2.2.1.2. Kayıp şiddeti ölçümleri

Gerçekleşen kayıp şiddetinin ölçülmesinde sıklıkla “maximum possible loss” ve “maximum probable loss” kullanılmaktadır. Gerçekleşen olayların tek tip bir zarara yol açtığı düşünüldüğünde “maximum possible loss” mümkün en yüksek hasardır, “maximum probable loss” ise meydana gelebilme gücü olan en yüksek hasardır. Bu sebeple “maximum probable loss”, “maximum possible loss”dan genel olarak daha azdır (Elbeyli, 2001: 46).

Önceden belirtildiği gibi burada da gerçekleşen tek bir olay birden çok kayıp tipini içerebilir. “Maximum possible loss” ve “maximum probable loss” tahmin edilirken bir tehlike sebebiyle oluşabilecek tüm hasar tipleri dikkate alınmalıdır. Potansiyel yangın hasarının net gelir, sorumluluk tazminatları, firma iş görenlerinin yaralanmasını içermesi buna örnek gösterilebilir (Elbeyli, 2001: 46). “Possible Maximum Loss” mümkün azami hasardır. Bir olayda oluşabilecek azami hasarın ne olabileceğidir. Burada bahsedilen, oluşacak zararı azaltmak için alınmış olan tüm önlemler işe yaramadığı ya da devre dışı kaldığı zaman meydana gelen zarardır. Bu kavramların hepsi aynı şeyi ifade eder. Bu kelimelerin yarattığı kavram kargaşasından kurtulmak için son zamanlarda, EML “Estimated Maximum Loss” tahmini azami hasar en yaygın kullanılan kavram haline geldiğinden bu kavram tercih edilmektedir. EML; bir olayda mevcut korunma önlemleri devrede olduğunda, oluşabilecek azami hasardır (Öndeş, 2007: 25).

2.3. Risklerin Fiyatlandırılması

Sigorta firmalarının riskinin sınırlandırılmasında fiyatlandırma önemli bir yere sahiptir. Sigortacılıkta fiyat prim olarak da adlandırılmaktadır. Burada asıl amaç prim gelirlerinin her şeyden önce ortaya çıkması beklenen hasarları karşılamasını sağlamaktır. Prim gelirlerinin hasarları ve sigortacının masraflarını karşılayacak seviyede olması beklenir (Öndeş, 2007: 45).

2.3.1. Fiyatlandırma Yöntemleri

Sigorta firmalarında temel olarak kullanılan fiyatlandırma yöntemlerini üç bölümde toplanabiliriz (Öndeş, 2007: 45).

- ❖ Bireysel dereceleme (Individual rating)
- ❖ Sınıf ya da el kitabı derecelemesi (Class or manual rating)
- ❖ Düzeltme-dönüşüm derecelemesi (Modification or merit rating)

Bireysel dereceleme yönteminde sigortalı her bireyin primi derecelmeyi gerçekleştiren bireyin kararına bağlı olan istatistiksel veriler ve daha önce sigortalanan benzer bireylere uygulanan primler dikkate alınarak belirlenir. Bununla birlikte rakip sigorta firmalarının sunduğu fiyatlar başta olmak üzere diğer bazı faktörler de dikkate alınır. Bu yöntemin kullanım alanı sınırlıdır ve genel olarak açık deniz sigortacılığında kullanılmaktadır (Öndeş, 2007: 45).

Sınıf derecelemesi yönteminde sigortalı bireyler kolay bir şekilde belirlenebilen önemli birkaç karakteristiğe göre sınıflandırılmaktadır. Bu şekilde sigortalı bireyler sahip oldukları risk derecelerine göre sınıflandırılmakta ve aynı sınıftaki sigortalı bireylere eşit fiyat uygulanmaktadır. Bu yöntemde derece uygulayan birey sigortalı bireyin sınıfını belirlemek dışında başka bir rol üstlenmemektedir (Öndeş, 2007: 45).

Düzeltilme dönüşüm derecelemesi yönteminde derece koyucu, aynı derece sınıfındaki sigortalılara birim başına beklenen kayıp ya da masraf farklarına göre ayırmaktadır (Öndeş, 2007: 46).

2.3.2. Sigorta İşletmesinin Riski Sınırlandırması

Sigorta firmaları risk ünitelerinin sayısını artırarak Büyük Sayılar Kanunundan yararlanırken Seçme Kanununu da dikkate almaları gereklidir. Büyük sayılar elde etmek için her riskin sigortalanması düşünülmemelidir, bunlar arasında sigorta Portföyünün dengesini bozabilecek risklerin ayıklanması gerekecektir (Öndeş, 2007: 52). Riskin seçiminde;

Riskin özellikleri, hasarın frekansı ve şiddeti, (Maximum Possible Loss-Estimated Maximum Loss), sigorta primi, sigortalının mortalitesi, kabul edilecek riskin risk kümülasyonuna etkisi dikkate alınmaktadır. Sigorta Portföyünün bağımsız ve aynı tip risk ünitelerinden meydana gelmesi durumunda büyük sayılar kanunundan tam anlamıyla faydalanmak mümkün olacaktır. Risk üniteleri arasında korelasyonun varlığı halinde portföyün büyümesiyle riskin azalması istenen oranda gerçekleşmeyecektir (Öndeş, 2007: 52).

Kümüasyonu önlemek açısından:

1. Riskin kendisinin bölünmesini (koasürans ve reasürans),
2. Risklerin dağılmasını (değişik bölgelerdeki değişik gruplara giren riskler için teminat vermek suretiyle) sağlamak gereklidir.

Konservasyon: Saklama payı olarak adlandırılan konservasyon uygulamada net ve brüt olmak üzere iki şekilde görülmektedir. Net konservasyon sigortacının herhangi bir hasar olayında söz konusu olan hasar tutarından kendisinin ödemeye hazır olduğu kısımdır. Brüt konservasyonun belirlenmesinin

sebebiyse sigorta ünitelerinin; genel olarak %100 oranının altında kayba uğramasıdır. Ünitelerde oluşacak hasarın yüksekliği de risk derecesinin bağlı olduğu objektif ve subjektif kriterlere göre değişmektedir (Öndeş, 2007: 53).

Koasürans: Riskin farklı sigorta işletmeleri arasında paylaşılarak her işletmenin riskin sadece belli bir bölümünü üstlenmesine koasürans denir. Sigorta işletmelerinden her birisinin sorumluluğu, üstlendiği pay kadar olup tahsil edilecek primler ve ödenecek hasarlar bu paylara orantılı olarak bölüşülmektedir. Reasüransa göre farkı, sigortacılardan her birisinin sorumluluğunun taahhüt ettiği pay kadar olmasıdır (Öndeş, 2007: 53).

Reasürans: Sigortacının riski tümüyle kendi üzerinde tutmayarak bir bölümünü başka bir sigorta işletmesine aktarması işlemine reasürans denilmektedir. Riskin aktarıldığı işletmeye reasürör ya da reasürans işletmesi, riski devreden işletmeye sedan, aktarılan hisseye sesyon ve sigortacının kendi üzerinde bıraktığı hisseye seretansüyon denilmektedir (Öndeş, 2007: 53).

Konservasyon ya da saklama payı olarak bilinen sigortacının kendi üstünde tutabileceği risk tutarı, yüksek olarak hesaplandığında büyük hasarlar ödeme yerinde kalacak, düşük olarak belirlendiğindeyse reasüröre gereksiz şekilde prim aktarımı söz konusu olacaktır. Böyle bir durumda reasüröre ihtiyaç duyulan optimum noktanın hesaplanması önem kazanmaktadır. Sigorta işletmeleri bu en uygun noktayı hesapladıktan sonra reasüröre yönelirler (Öndeş, 2007: 53).

Reasürans yöntemleri, ihtiyari reasüransı (mecburi reasürans) ve trete reasürans olarak iki gruba ayrılmaktadır. İhtiyari reasürans'ın reasürans işini veren sedan bu reasürans işini reasüröre teklif etmekte özgürdür. Sedan herhangi bir risk üzerinden sesyon vermek mecburiyetinde olmadığı gibi, reasürör de kabul etmek zorunda değildir. Fakat bu yöntem sedan şirketin sigortalılara teminat vermeden önce her risk için tek tek reasürans teminatı aramak zorunda olduğundan pahalı ve uzun bir yoldur (Öndeş, 2007: 54).

Tretereasüransı adı verilen yöntemde reasürör ile sedan ile arasında önceden yapılan tretede reasüransın kapsamı, fiyat ve şartlarıyla hesaplaşma sistemi belirlenir. Trete reasüransını bölüşmeli reasüranstreteleri ve bölüşmesiz reasürans treteleri olarak ikiye ayırmak mümkündür. Bölüşmeli reasüranstretelerinde sedan, sigorta konusunun konservasyonunu aşan kısmını

reasürörlere devretmeyi, reasürör ise devredilen kısmı kabul etmeyi taahhüt eder. Bölüşmeli reasürans da, kotpar (quota-share), eksedan (surplus), açık kuvertür (opencover) ve pool sözleşmeleri (pooling) şeklinde dört gruba ayrılmaktadır (Öndeş, 2007: 54).

Kotpar'da sedan anlaşma şartlarıyla belli branş veya branşlardaki her riski tretéde belirlenmiş olan bir oran üstünden reasüröre devretmek zorundadır, iyi risklerin sedan işletme tarafından konservasyon olarak tutulmasına izin vermemesi bu yöntemin olumsuz yanını oluşturmaktadır (Öndeş, 2007: 54).

Eksedantrete şeklinde de orantı dahilinde sorumluluğun, primin ve hasarların sedan ve reasürör arasında bölüşülmesi söz konusudur. Fakat eksedantretelerinikotpar'dan ayırt eden en önemli özellik reasürörün her bir poliçeye iştiraki yerine, sedan işletmenin üzerinde tuttuğu kısmı aşan miktarlar için devreye girmesidir (Öndeş, 2007: 54).

Açık kuvertür (opencover) tretelerine sedan işletme için reasürans vermek isteğe bağlı olmasına rağmen, kabul reasürör işletme yönünden zorunludur (Öndeş, 2007: 54).

Pool sözleşmelerindeyse ana prensip, bir grup işletmenin sözleşme konusu işlerini bir merkezde toplayarak oluşan portföyün, belirli esaslar dahilinde kendi aralarında paylaşılmasıdır (Öndeş, 2007: 54).

Bölüşmesiz reasürans yöntemlerini bölüşmeli reasürans yöntemlerinden ayırt eden en önemli özellik, reasürörün reasüransa konu olan sigorta poliçelerinin sadece karşılanması halinde devreye girmesidir. Bölüşmesiz reasürans, hasar fazlası (excess of loss) ve hasar oranı fazlası sözleşmeleri olarak ikiye ayrılır (Öndeş, 2007: 54).

Excess of loss yönteminin özelliği reasürörün payının sedanın orjinal primlerinin belirli bir oranı üzerinde değil, oluşabilecek hasarın belirli bir miktarı aşan kısmı üzerinde olmasıdır. Reasürans primi de sedanın orjinal sigorta priminin belli bir bölümünün devri şeklinde değil, maruz kalınabilecek hasarlar üstünden hesaplanan fiyattır. "Workingexcess of loss" ta reasürörün sorumluluğu her bir rizikoda sigortacının konservasyonunu aşan kısmın üzerinde belli bir limite kadardır. Tek bir olay esasına göre düzenlenen "workingexcess of loss" tretelerin de ise sigortacının konservasyonunu aşan ve aynı olayda oluşabilecek hasardan

etkilenen bütün rizikolar reasürörün sorumluluğundadır. “Katastrofik excess of loss” teminatı da sedarı katastrofik nitelikteki olaylarda oluşacak hasarlara karşı korur ve tek bir olay esasına göre çalışır. Bu sebeple sedarın konservasyonu tek bir olayda birden çok rizikonun zarar görmesi durumunda aşılacak şekilde tespit edilir (Öndeş, 2007: 55).

Hasar oranı fazlası (stop loss) tresetindeyse; reasürör, hasarın miktarıyla değil, oranıyla ifade edilen limitlerle ilgilidir. Bir yıl içinde bir branştaki hasar oranının trete ile tespit edilmiş olan belli bir oranı aşması durumunda aşan kısım reasürör tarafından karşılanır (Öndeş, 2007: 55).

Bazı durumlarda sedar işletme verdiği işin karşılığında reasürörden iş isteyebilir. Bu ilişkiye “reciprocity” denir. “Reciprocity”, bir aracı vasıtası ile bir işletmeyle diğer bir işletme arasında olacağı gibi, işletmeyle broker arasında da olabilir. Sedar işletme, reasürans primi yoluyla ek prim sağlayarak kendi direkt prim hacmini artırmak isterse bu yola başvurulabilir (Öndeş, 2007: 55).

3. KASKO TERCİHİ ÜZERİNE AYDIN İLİ UYGULAMASI

3.1. Kasko Sigortası Kavramı ve Türleri

Kentleşmenin ve toplumun gelir seviyesinin yükselmesiyle beraber hayatımıza hızlı bir şekilde giren otomobil sigortalarının ilk defa 1883-1884 yıllarında ortaya çıktığı ve ilk kasko sigorta poliçesinin 1890 yılında yapıldığı görülmektedir. Kasko sigortalarında, sigortanın konusu oluşturan taşıt, kullanıcısı için önemli bir değer olarak görülmektedir. Kasko sigortası araç sayısının çok olması ve kullanım sıklığı ile doğru orantılı olarak meydana gelebilecek kaza riski oranının yüksekliği nedeniyle diğer branşlara göre daha yaygındır (Alma, 2015: 35).

Kasko sigortaları bir mal sigortası türü olup, TTK' nın 1278. maddesi hükmü gereğince sadece sigorta hizmeti verenin değil, sigorta hizmeti satın alan kimsenin ya da eylemlerinden sorumlu oldukları kimselerin kusurlu davranışlarından kaynaklanan ve araçta oluşan hasar ve ziyanı sigortacı karşılamakla yükümlüdür (Alma, 2015: 35).

Mal sigortaları dahilinde olan kasko sigortası; motorlu kara taşıtının sigortalı bireyin iradesi dışında çalınması, yanması vb. hasara uğraması halinde, tazminat ödenmesini sağlamak amacıyla yapılır. Kasko sigortası karşı taşıttaki hasarı değil, sigortalı bireye ait taşıttaki hasarı teminat altına alan bir sigorta türüdür. Bu sigorta türünün amacı, sigorta hizmeti satın alan bireye ait motorlu taşıtın uğrayacağı zararları telafi etmektir(Çakıroğlu, 2007: 49).

'Kasko sigortası, içerik ve kapsam bakımından Trafik Sigortalarından (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası) farklıdır. Çünkü Trafik Sigortası; Karayolları Trafik Kanununa göre aracın işletenine düşen sorumluluğu zorunlu sigorta limitlerine kadar teminat altına alan ve trafiğe çıkan her aracın yasal olarak yaptırmak zorunda olduğu, sigorta süresi sona ermeden uzatmakla yükümlü olduğu bir sigortadır. Zorunlu trafik sigortası yaptırılmayan ya da süresi sona ermiş araçlar görüldükleri yerde trafiğe çıkması engellenecek şekilde işlem yapılır. Ayrıca Trafik Sigortası sadece üçüncü şahıslara verilen zararları karşılamakta olup, bireyin kendi aracının hasarını ödemez, kendi aracına ait hasarının ödenmesi için kasko sigortası yaptırılması gerekmektedir' (Alma, 2015: 36).

Kasko sigortasının unsurları sigortacı, sigorta ettiren ve söz konusu kasko sigortalıdır. Sigorta kontratının tarafları olan sigortacı ve sigortalı, diğer sigorta türlerinde olduğu gibi kasko sigortasının genel şartlarından ve anlaşmaya varılan özel şartlardan sorumludurlar. Tarafların karşılıklı yükümlükleri, teminat kapsamı ve sigortanın başlangıç ve bitiş süreleri gibi önemli konular kasko sigortası sözleşmesinde açıkça belirtilir (Gülbitti,2007: 49).

Kasko sigortasında çeşitli sözleşme türleri bulunmaktadır bunlardan bazıları (Alma, 2015: 36-37).

1. Özel Otomobiller Sözleşmesi: Bu sözleşmeler Avrupa, Uzakdoğu ve ya yerli yapım olmasına göre sınıflandırılan, sürücüsü dâhil dokuz kişiyi taşıyabilen, gerçek ve tüzel kişilerin kullandıkları; otomobiller, jip, station vagon, pick-up vb. ya da cankurtaran, itfaiyenin kullandığı binek otoları ve cenaze arabalarını içerir. Ancak taksi-dolmuş bu gruplandırmaya dâhil edilemez.

2. Minibüs ve Otobüs Sözleşmeleri: Sürücüsü dâhil 9 ile 15 arasında yolcu taşıma ruhsatı olan minibüsler, minibüs sözleşmesine, sürücüsünden başka en az 15 oturma yeri olan ve yolcu taşımaya uygun taşıtlar ise otobüs sözleşmesine dâhil edilir.

3. Park Kasko Sözleşmeleri: Bu sınıfa dâhil edilebilecek sigorta kapsamına giren sözleşmeler; oto galeri ya da bayilerin mağazalarında, dışında satışa sundukları ve teşhir edip, sergiledikleri araçları, ilave olarak servis ve garajlarında satışa hazır bulundurdıkları araçları ile özel park yeri içerisinde emanete bırakılmış araçlarını içerir.

4. Enflasyon Endeksli Sözleşmeler: Enflasyona bağlı olarak, sigorta süresinde artış gösteren sigortalı aracın sözleşme başlangıç tarihindeki piyasa değerini bu artış nedeniyle ek prim ödeyerek, sözleşmede yazılı sigorta bedelinin aracın güncel sigorta değerine ulaştırılması için yapılan sözleşmedir. Diğer bir ifadeyle bu sözleşmeyle piyasa rayıcı ile sınırlı olmak şartıyla, bir yıl içerisinde belirlenen bir enflasyon oranında sigorta bedelinin artışı teminat altına alınabilir.

5. Muafiyetli ve Muafiyetsiz Sözleşmeler: Bu sözleşmeler her bir kasko hasarındaki zarar tutarından, poliçede belirtilen araç sigorta bedeline uygulanacak indirimli muafiyet oranı kadar tutarın düşülerek tazminat ödemesini içerir.

Muafiyetsiz sözleşmeler ise, kasko sigortası teminatların tamamını ve ek teminatları kapsayan, geniş paket sözleşmelerini içerir.

6. Asistanlı Sözleşmeler: Bu sınıfa dâhil edeceğimiz sözleşmeler sigortalı araç için kaza halinde 365 gün 24 saat yardımı kapsar. Bu yardımlar aracın çekilmesi ve kurtarılması, araç bilgi hattı, gerektiğinde profesyonel sürücü temini, tıbbi yardım, aracın emanet ve muhafazası, cenaze nakli, kiralık araç sağlanması vb. hizmetleri kapsar.

3.2. Araştırmanın Amacı

Yapılan araştırmanın temel amacı, Aydın İl’inde yaşayan araç sahiplerinin kasko varlığını tespit edip kasko sigortasının tercih sebeplerini ortaya koyup kasko sigortası tercihinin nasıl yükseltilebileceği hususunda veriler ışığında fikirler edinmektir.

3.3. Araştırmanın Kapsamı

Araştırma Aydın İli sınırları dâhilinde yaşayan bireylere yönelik olarak yapılmıştır. Aydın ili ve ilçelerinde yaşayan araç sahiplerinin kasko sigortası hizmetini satın alıp almamalarına ilişkin tercih sebepleri üzerinde analizler sıralanarak belirtilmiş ve anket değerlendirme çalışması 316 erkek, 96 bayan toplam 412 vatandaş üzerinden gerçekleştirilmiştir.

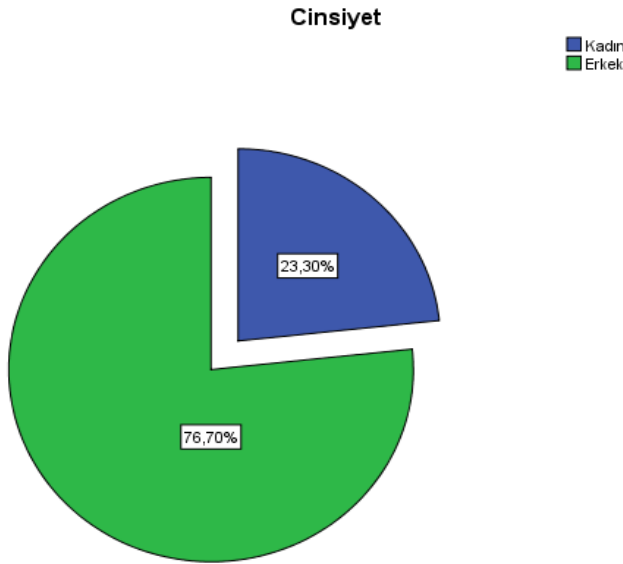
3.4. Araştırmanın Yöntemi

Ek 1’deki verilmiş olan anket formunda ankete katılan bireylerin demografik özelliklerin ve etkinliğin ölçümüne yönelik olarak çeşitli soru önermesi bulunmaktadır. Ankete katılan bireylere 5 noktalı Likert tipi bir ölçek (Hiç Etkili Olmadı:1, Etkili Olmadı: 2, Kısmen Etkili Oldu: 3, Etkili Oldu: 4 ve Çok Etkili Oldu: 5 olacak şekilde) üzerinden cevaplanmak üzere hazırlanmış, 1 soru önermesi birden çok seçenek sunularak hazırlanmıştır. Araştırma verilerinin değerlendirilip analiz edilmesinde SPSS 22 paket programı kullanılmış, frekans analizleri incelenmiş ve veriler yorumlanmıştır.

3.5. Araştırmanın Bulguları ve Analizi

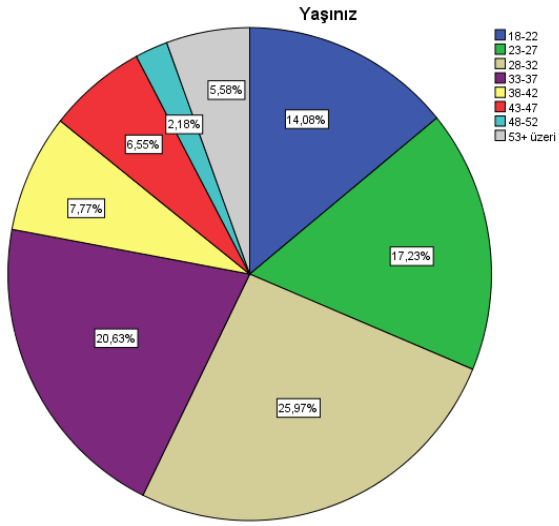
3.5.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi

Ankete cevap veren tüketicilerin cinsiyetlerine göre dağılımı Şekil 3. 1’de gösterilmektedir. Ankete cevap veren toplam 412 tüketicinin %76.7’si (316 kişi) erkek %23.3’ü (96 kişi) kadındır.



Şekil 3.1. Örneklem özellikleri: cinsiyet dağılımı

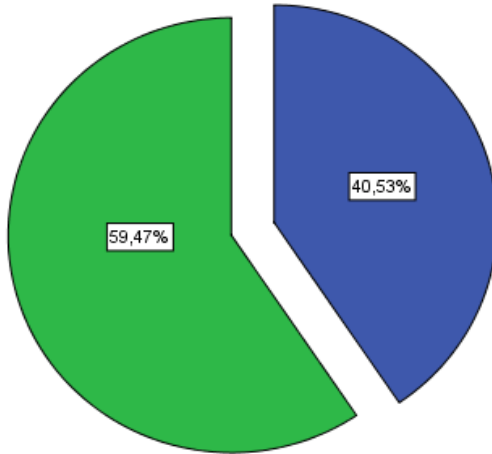
Şekil 3.2’de anketimize katılan toplam 412 bireyin %25.97’ sinin (107 birey) 28-32 yaş aralığında, %20.63’ünün (85 birey) 33-37 yaş aralığında, %17.23’ünün (71 birey) 23-27 yaş aralığında, %17.08’inin (58 birey) 18-22 yaş aralığında, %7.77’sinin (32 birey) 38-42 yaş aralığında, %6.55’inin (27 birey) 43-47 yaş aralığında, %2.18’inin (9 birey) 48-52 yaş aralığında ve %5.58’inin (23 birey) 53 ve üzeri yaş aralığında olduğu görülmektedir.



Şekil 3.2. Örneklem özellikleri: Yaş dağılımı

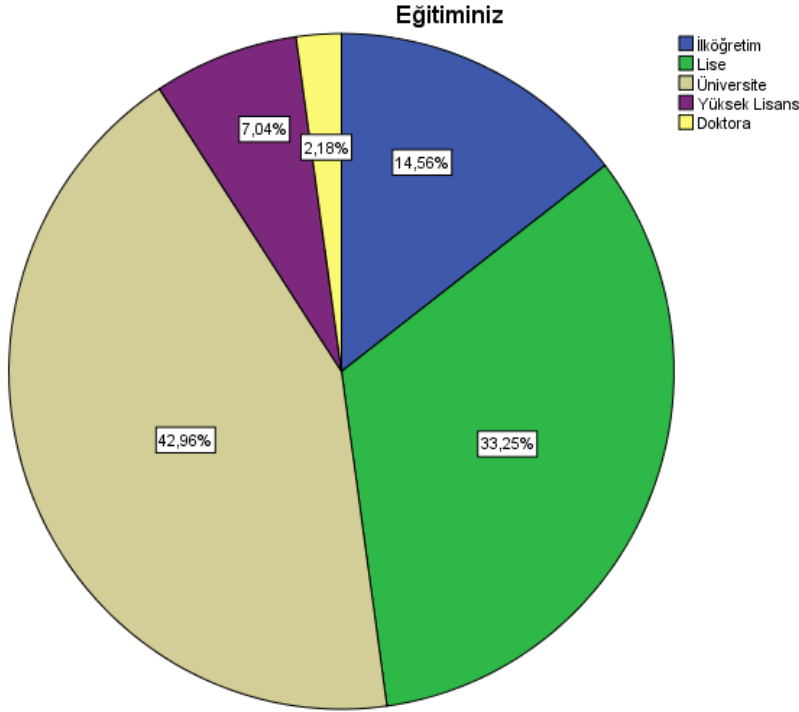
Şekil 3.3’de anketimize katılanların %59,47’ si (245 kişi) evli , %40,53’ü de (167 kişi) bekârdır.

Medeni Durumunuz



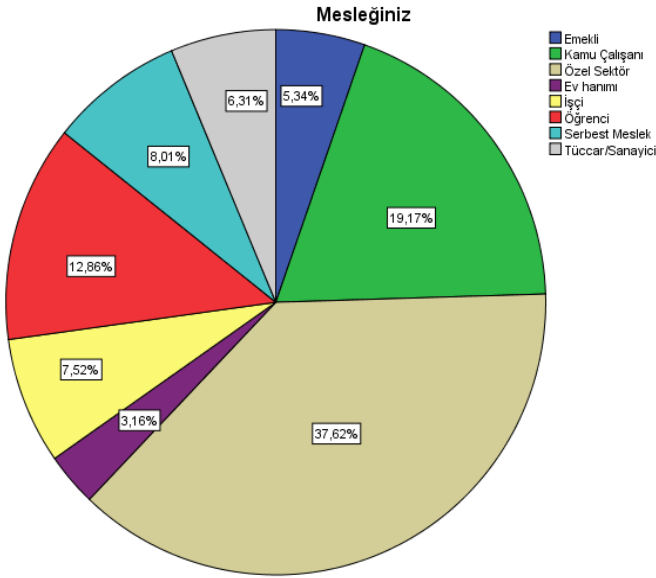
Şekil 3.3. Örneklem özellikleri: Medeni durum dağılımı

Şekil 3.4. anket katılımcılarının %2,18' inin (9 kişi) Doktora, %7.04'ünün (29 kişi) Yüksek lisans, %14.56'sının (60 kişi) İlköğretim, %33.25'inin (137 kişi) lise ve %42.96'sının (177 kişi) üniversite eğitim düzeyine sahip olduğunu göstermektedir.



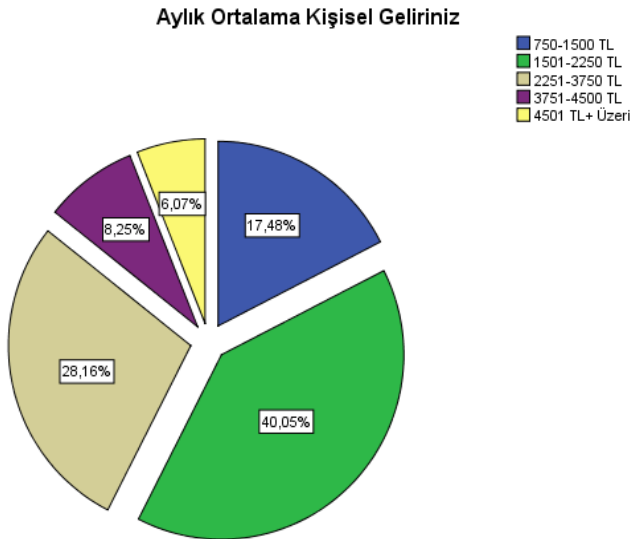
Şekil 3.4. Örneklem özellikleri: Eğitim durumu dağılımı

Şekil 3.5.'de anketimize katılan bireylerin %3.16'sının (13 kişi) ev hanımı, %5.34'ünün (22 kişi) emekli, %6.31'inin (26 kişi) tüccar/sanayici, %7.52'sinin (31 kişi) işçi, %8.01'inin (33 kişi) serbest meslek, %12.86'sının (53 kişi) öğrenci, %19.17'sinin (79 kişi) kamu çalışanı ve % 37.62'sinin (155 kişi) özel sektör grubuna dâhil olduğu görülmektedir.



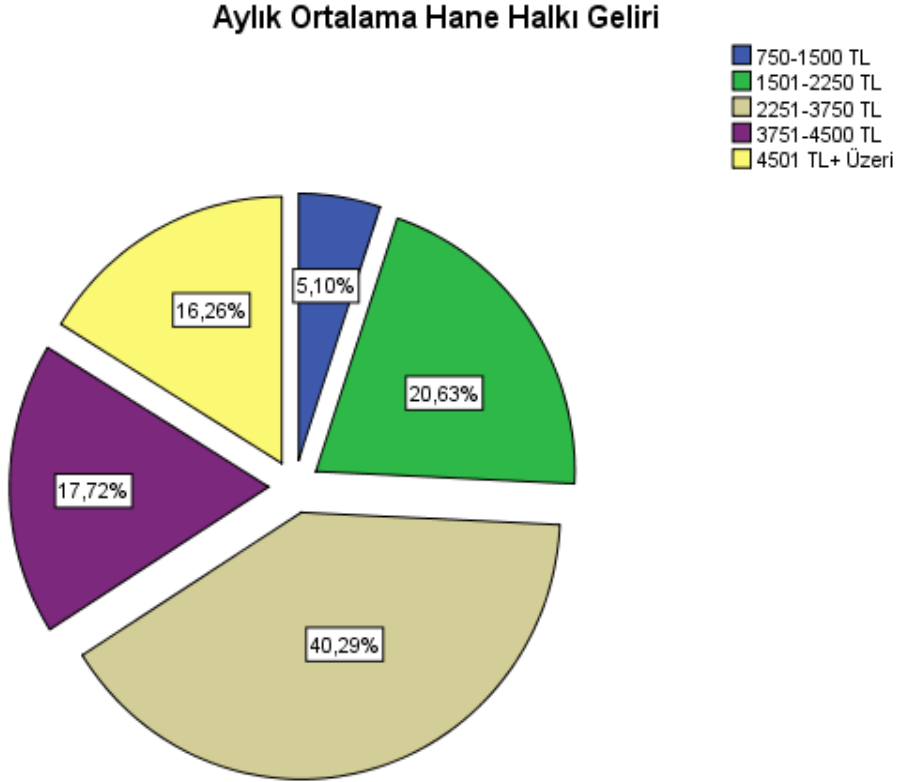
Şekil 3.5. Örneklem özellikleri: Meslek dağılımı

Şekil 3.6.'da katılımcıların kişisel gelir dağılımı gösterilmektedir. Katılımcıların %17.48' i (72 kişi) 750-1500 TL, %40.05'i (165 kişi) 1501-2250 TL, %28.16' sı (116 kişi) 2251- 3750 TL, %8.25'i (34 kişi) 3751-4500 TL, %6.1'i(25 kişi) 4501 TL ve üzeri aylık ortalama kişisel gelire sahiptir.



Şekil 3.6. Örneklem özellikleri: Kişisel gelir dağılımı

Şekil3.7’deanketimize katılan bireylerin %5.1’ inin (21 kişi) 750-1500 TL, %20.63’ünün (85 kişi) 1501-2250 TL, %40.29’ unun (166 kişi) 2251-3750 TL, %17.72’sinin (73 kişi) 3751-4500 TL, %16,26’sının (67 kişi) 4501 TL ve üzeri aylık ortalama hane halkı gelire sahip olduğu görülmektedir.



Şekil 3.7. Örneklem özellikleri: Hane halkı gelir dağılımı

3.5.2. Katılımcıların Kasko Sigorta Poliçesi Edinmesine Etki Eden Faktörler

Çizelge 3.1. Kasko sigortası alımına etki eden faktörler çizelgesi

Kasko sigortası satın almanızda hangi faktörler ne derece etkili olmuştur?	Ortalama	Ortalamanın Standart hatası	Medyan	Mod	Standart Sapma	Varyans
Kasko sigortası primi	2,53	,113	2,00	2	1,287	1,657
Prim ödeme kolaylığı	3,03	,108	3,00	3	1,223	1,495
Poliçenin ek teminat içermesi	2,65	,115	2,50	2 ^a	1,292	1,669
Aracınızı güvence altına almak	3,89	,107	4,00	5	1,212	1,468
Karşı taraf için üstlenilen teminat değeri	3,53	,111	3,50	5	1,255	1,574
Hasar anında hızlı destek	3,45	,106	3,00	3	1,196	1,430
Hasar ödeme hızı	3,34	,111	3,00	3	1,251	1,566
Daha önceki deneyimler	3,05	,109	3,00	3	1,229	1,510
Ağır kaza geçirmiş olmak	2,79	,118	3,00	3	1,332	1,774
Araçla ilgili bir sorun yaşamak	2,80	,105	3,00	3	1,191	1,418
Araç alırken kredi kullanmış olmak	2,92	,115	3,00	4	1,302	1,695
Çevredekilerin tavsiyesi	2,89	,110	3,00	2	1,244	1,547
Acentede tanıdığın çalışıyor olması	2,36	,136	2,00	1	1,511	2,282
Şirketlerle iletişimin kolay sağlanabilmesi	2,90	,122	3,00	2	1,379	1,903
Şirket sermayesinin güçlü olması	2,95	,114	3,00	2	1,288	1,658
Şirket personelinin hizmet kalitesi	3,07	,112	3,00	2	1,269	1,609
Şirketlerin monopol güç olması	2,85	,114	3,00	2	1,285	1,652
Şirket ismi	2,68	,115	3,00	2	1,304	1,700
sigorta reklamları	2,80	,110	3,00	3	1,249	1,560
Anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmesi	3,02	,125	3,00	2	1,417	2,007
Hasarsızlık indirim oranının olması	3,08	,122	3,00	4	1,378	1,899
Çalışılan kuruma uygulanan özel indirimler	2,75	,105	3,00	2	1,191	1,417
Başka sigortalarla satın alındığında promosyon uygulaması	2,45	,102	2,00	2	1,153	1,329
Yaşanılan ilin iklim şartları	2,44	,108	2,00	1 ^a	1,222	1,492
Yaşanılan ilin kaza yoğunluğu	2,61	,114	2,50	1	1,287	1,657

Çizelge 3. 1’de katılımcılara sorulan ‘araç kasko poliçesi satın alırken aşağıdaki faktörlerden hangileri ne derece etkili olmuştur’ sorusuna cevap olarak ilk sırada 3,89 ortalama ile ‘aracınızı güvence altına almak’ ifadesi yer alırken, bu ifadeyi 3,53 ortalama ile ‘Karşı taraf için üstlenilen teminat değeri’ ve 3,45

ortalama ile ‘Hasar anında hızlı destek’ ifadelerinin takip ettiği görülmektedir. Katılımcıların ‘Acentede tanıdığın çalışıyor olması’ ifadesine katılım düzeyleri ise 2,36 ortalama ile en düşük değere sahip olduğu görülmektedir.

Çizelge 3.2. Kasko sigortası alınmaması/iptaline etki eden faktörler çizelgesi

Kasko sigortası satın almanızda veya iptal ettirmenizde hangi faktörle ne derece etkili olmuştur?	Ortalama	Ortalamanın Standart hatası	Medyan	Mod	Standart Sapma	Varyans
Tamir servisi ile sorun yaşamak	2,43	,075	2,00	1	1,265	1,601
Şirket personelinin ilgisiz davranması	2,76	,079	3,00	3	1,328	1,764
Acente yetkililerine kolay ulaşamamak	2,81	,079	3,00	4	1,331	1,771
Anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmemesi	2,80	,083	3,00	1	1,404	1,972
İnançlarınızla uyuşmaması	2,53	,076	2,00	1	1,287	1,656
Hasar sonrası primde olası bir artış	2,99	,084	3,00	4	1,413	1,996
Gereksiz bir masraf olduğu düşüncesi	3,17	,077	3,00	4	1,290	1,665
Kasko sigortasının lüks araçlarda tercih edilmesi	3,14	,091	3,00	5	1,510	2,281
Kaza yapma ihtimalinizin düşük olması	2,93	,079	3,00	3	1,334	1,779
Poliçe fiyatlarının yüksek olması	3,65	,084	4,00	5	1,415	2,001

Çizelge 3. 2’ de katılımcıların ‘ araç kasko poliçesi yaptırmamada veya iptal ettirmede aşağıdaki faktörlerden hangileri ne derece etkili olmuştur’ sorusuna 3,65 ortalama ile en yüksek değere sahip olan ‘poliçe fiyatlarının yüksek olması’ ifadesi yer alırken katılımcıların ‘tamir servisi ile sorun yaşamak’ ifadesine katılım düzeyleri ise 2,43 ortalama ile en düşük değere sahip olduğu görülmektedir.

3.5.3. Katılımcıların Araçlarına İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi

Katılımcıların %30,6’sı (126 birey) araçlarının 7-9 yaş aralığında, %26,0’sı (107 birey) araçlarının 4-6 yaş aralığında, %19,9’u (82 birey) araçlarının 13 yaş + üzeri aralığında, %13,3’ü (55 birey) araçlarının 10-12 yaş aralığında ve %10,2’si (42 birey) araçlarının 1-3 yaş aralığında olduğunu belirtmektedir.

Çizelge 3.3. Katılımcıların Araçlarının Yaşına İlişkin Bulgular

Araç Yaşı	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
1-3 Yaş	42	10,2	10,2	10,2
4-6 Yaş	107	26,0	26,0	36,2
7-9 Yaş	126	30,6	30,6	66,7
10-12 Yaş	55	13,3	13,3	80,1
13 Yaş + Üzeri	82	19,9	19,9	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Araçlarının piyasa değerine göre piyasa değeri 10001-20000 TL olan katılımcılar %28,2’ si en fazla paya sahipken 0-10000 TL olanlar %6,8 ile en az paya sahiptir.

Çizelge 3.4. Katılımcıların araçlarının piyasa değerine ilişkin bulgular

Araç Piyasa Değeri	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
0-10000 TL	28	6,8	6,8	6,8
10001-20000 TL	116	28,2	28,2	35,0
20001-30000 TL	96	23,3	23,3	58,3
30001-40000 TL	102	24,8	24,8	83,0
40001-50000 TL	29	7,0	7,0	90,0
50001 TL+ Üzeri	41	10,0	10,0	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Katılımcıların %37,4’ü(154 birey) 6-10 yıldır, %29,1’i (120 birey) 1-5 yıldır, %21,1’ i (87 birey) 11-15 yıldır, %6,3’ü (26 birey) 21 yıl ve üzeri yıldır ve %6,1’i (25 birey) 16-20 yıldır ehliyet sahibi olduğunu belirtmektedir.

Çizelge 3.5. Katılımcıların ehliyet sahiplik yılına ilişkin bulgular

x	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
1-5 Yıl	120	29,1	29,1	29,1
6-10 Yıl	154	37,4	37,4	66,5
11-15 Yıl	87	21,1	21,1	87,6
16-20 Yıl	25	6,1	6,1	93,7
21 Yıl+ üzeri	26	6,3	6,3	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Katılımcılar en fazla %93,7 ile B grubu, en az ise %1,7 ile A ve C ehliyet grubu sahibidirler.

Çizelge 3.6. Katılımcıların sahip oldukları ehliyet grubuna ilişkin bulgular

Ehliyet Grubu	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
A Sınıfı	7	1,7	1,7	1,7
B Sınıfı	386	93,7	93,7	95,4
C Sınıfı	7	1,7	1,7	97,1
D Sınıfı	12	2,9	2,9	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Katılımcıların yılda yaptıkları ortalama km yol bakımından %36,7'si 6001-12000 km ile en fazla paya sahipken %1,9'luk kısım 18001- 21000 km ile en az paya sahiptir.

Çizelge 3.7. Katılımcıların yılda ortalama yaptıkları km yola ilişkin bulgular

Yılda Ortalama Yapılan km Yol	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
1-3000 Km	37	9,0	9,0	9,0
3001-6000 Km	92	22,3	22,3	31,3
6001-9000 Km	151	36,7	36,7	68,0
9001-12000 Km	57	13,8	13,8	81,8
12001-15000 Km	21	5,1	5,1	86,9
150001-18000 Km	17	4,1	4,1	91,0
18001-21000 Km	8	1,9	1,9	93,0
21001 Km+ üzeri	29	7,0	7,0	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Yılda ortalama yapılan yolun şehir içi ve şehirlerarası oranına göre katılımcıların %29,9'luk Şehir içi %80 - Şehirlerarası %20 oranı ile en fazla orana sahipken %0,2'lik kısmı Şehir içi %0 - Şehirlerarası %100 oranı ile en az paya sahiptir.

Çizelge 3.8. Katılımcıların şehir içi – şehirlerarası yaptıkları km oranına ilişkin bulgular

Yılda Yapılan Km Yolun Şehir İçi-Şehirlerarası Yaklaşık Oranı	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
Şehir içi %100 - Şehirlerarası %0	55	13,3	13,3	13,3
Şehir içi %60 - Şehirlerarası %40	121	29,4	29,4	42,7
Şehir içi %20 - Şehirlerarası %80	76	18,4	18,4	61,2
Şehir içi %80 - Şehirlerarası %20	123	29,9	29,9	91,0
Şehir içi %40 - Şehirlerarası %60	36	8,7	8,7	99,8
Şehir içi %0 - Şehirlerarası %100	1	,2	,2	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Katılımcıların %42,7'si aracın başka kullanıcısının olduğunu, %57,3'ü başka kullanıcısının olmadığını belirtmiştir.

Çizelge 3.9. Katılımcıların araçlarının başka kullanıcısının varlığına ilişkin bulgular

Aracın Başka Kullanıcısının Varlığı	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
Evet	176	42,7	42,7	42,7
Hayır	236	57,3	57,3	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Katılımcıların %33,0' ü daha önce maddi hasarlı kaza yaşadığı, %67,0' si yaşamadığını ifade etmiştir.

Çizelge 3.10. Katılımcıların daha önce kaza yaşayıp-yşamamasına ilişkin bulgular

Daha Önce Maddi Hasarlı Kazanın Yaşanması	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
Evet	136	33,0	33,0	33,0
Hayır	276	67,0	67,0	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinizde aracınız kaskosu var mıydı sorusuna katılımcıların %11,2'si kaza geçirdiğinde kaskoya sahip olduğunu, %21,1' ü kasko sahibi olmadığını belirtmektedir.

Çizelge 3.11. Katılımcıların yaşadıkları kaza sırasında kasko varlığına ilişkin bulgular

Daha Önce Maddi Hasarlı Kaza Geçirildiğinde Aracın Kaskosunun Varlığı	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
Evet	47	11,2	11,2	11,2
Hayır	89	21,1	21,1	32,3
Kaza geçirmedim	276	67,7	67,7	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Katılımcıların %31,3' ü araç kaskosuna sahipken %68,7'si kaskosunun olmadığını ifade etmektedir.

Çizelge 3.12. Katılımcıların araçlarının kasko varlığına ilişkin bulgular

Araç Kaskosunun Varlığı	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
Evet	129	31,3	31,3	31,3
Hayır	283	68,7	68,7	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

Araç kaskosu haricinde başka sigortanız var mı sorusuna katılımcıların %40,0'ı var olduğunu, %60,0' ı olmadığını belirtmektedir.

Çizelge 3.13. Katılımcıların kasko dışındaki sigorta varlığına ilişkin bulgular

Araç Kaskosu Harici Sigortanın Varlığı	Frekans(f)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Kümülatif Yüzde (%)
Evet	165	40,0	40,0	40,0
Hayır	247	60,0	60,0	100,0
Toplam	412	100,0	100,0	

3.5.4. İlişki Ölçüleri (Ki-Kare Analiz) Sonuçları

Çizelge 3.14. Kasko sahipliği ve cinsiyet çapraz çizelgesi

			Cinsiyet		Toplam
			Erkek	Kadın	
Kasko	Evet	Frekans	97	32	129
		%	30,70%	33,33%	31,31%
	Hayır	Frekans	219	64	283
		%	69,30%	66,67%	68,69%
Toplam		Frekans	316	96	412
		%	100,00%	100,00%	100,00%

Kasko ve cinsiyet çapraz çizelgesindeki verilerde, ankete katılan erkeklerin %30,7'sinin kasko sigortasının var olduğu ('evet'), ankete katılan kadınlarınsa %33,33'ünün kasko sigortasının var olduğunu anlaşılmaktadır. Yani ankete katılan kadınların ve erkeklerin önemli bir çoğunluğunun kasko sigortası sahibi olmadıklarını söyleyebiliriz.

H_0 : kasko sahipliği ve cinsiyet arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ve cinsiyet arasında ilişki vardır

Çizelge 3.15. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	,238	,626
Cramer's V (Kramer'inV'si)	,024	626

Çizelge 3.15'te ki Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde elde edilen sonuçlara göre $\chi^2=,238$ 'dir. Bu istatistik değeri 1 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2_{(0,05;1)} = 3,84$ değerinden küçük olduğu için H_0 hipotezi kabul edilmiştir. Yani kasko sigortasının var olup olmaması ile cinsiyet arasında bir ilişki bulunmadığı varsayılır.

Ki kare değerinin (,238) istatistiksel anlamlılığı (p = ,626) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin (p ≤ .050) üzerinde olduğu görülmektedir yani kaskoya sahip olup olmama ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

Çizelge 3.16. Kasko sahipliği ve yaş çapraz çizelgesi

			Yaşınız								Toplam
			18-22	23-27	28-32	33-37	38-42	43-47	48-52	53+ üzeri	
Kasko	Evet	Frekans	18	17	31	29	12	9	2	11	129
		%	31,0%	23,9%	29,0%	34,1%	37,5%	33,3%	22,2%	47,8%	31,3%
	Hayır	Frekans	40	54	76	56	20	18	7	12	283
		%	69,0%	76,1%	71,0%	65,9%	62,5%	66,7%	77,8%	52,2%	68,7%
Toplam		Frekans	58	71	107	85	32	27	9	23	412
		%	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Çizelge 3.16, kasko sahipliği ve yaş çapraz çizelgesindeki veriler, yaş aralığı 18-22 olan katılımcıların %31,0'i, yaş aralığı 23-27 olan katılımcıların %23,9'u, yaş aralığı 28-32 olan katılımcıların %29,0'u, yaş aralığı 33-37 olan katılımcıların %34,1'i, yaş aralığı 38-42 olan katılımcıların %37,5'i, yaş aralığı 43-47 olan katılımcıların %33,3'ü, yaş aralığı 48-52 olan katılımcıların %22,2'si ve yaş aralığı 53 ve üzeri olan katılımcıların %47,8'i araç kaskosunun var olduğunu ('evet') belirtmektedirler. Yani farklı yaş grubundaki katılımcıların çoğunluğunun kasko sahibi olmadığını söyleyebiliriz.

H_0 : kasko sahipliği ile yaş arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile yaş arasında ilişki vardır

Çizelge 3.17. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	6,261	,510
Cramer's V (Kramer'inV'si)	,123	,510

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.17) görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 6,261$ tür. Bu istatistik değeri 7 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2_{(0,05;7)} = 14,07$ değerinden küçük olduğu için H_0 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kaskosunun var olup olmamasıyla yaş aralıkları arasında ilişki bulunmadığı kabul edilir.

Ki kare değerinin (6,261) istatistiksel anlamlılığı (p = ,510) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin (p ≤ .050) üzerinde olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile yaşları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

Çizelge 3.18. Kasko sahipliği ve medeni durum çapraz çizelgesi

			Medeni Durumunuz		Toplam
			Bekar	Evli	
Kasko	Evet	Frekans	43	86	129
		%	25,7%	35,1%	31,3%
	Hayır	Frekans	124	159	283
		%	74,3%	64,9%	68,7%
Toplam		Frekans	167	245	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Çizelge 3.18, kasko sahipliği ve medeni durum çapraz çizelgesindeki veriler, katılımcı evlilerin %35,1'i araçlarının kaskosunun var olduğunu ('evet') belirtirken, katılımcı bekârların %25,7'si, araçlarının kaskosunun var olduğunu belirtmektedirler.

H_0 : kasko sahipliği ile medeni durum arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile medeni durum arasında ilişki vardır

Çizelge 3.19. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	4,040	0,044
Cramer's V (Kramer'inV'si)	0,099	0,044

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.19)görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 4,040$ 'tır. Bu istatistik değeri, 1 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;1) = 3,84$ değerinden büyük olduğu için H_0 hipotezi reddedilmiş ve alternatif hipotez olan H_1 kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kaskosunun var olup olmamasıyla katılımcıların medeni durumları arasında ilişki bulunduğu kabul edilir.

Ki kare değerinin (4,040) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,044$) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile eğitim düzeyleri arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir.

Kasko ile medeni durum arasında bir ilişkinin var olduğunu belirttikten sonra, şu soruyu sormak uygun olacaktır: ‘Medeni Durum kasko satın alım davranışı üzerinde ne kadar büyük (veya güçlü) bir etkiye sahiptir?’ Bu sorunun cevabını Kramer V testinde (‘Cramer’s V’) aramak gerekir. Kramer V değerleri 0-1 arasında değişmektedir.

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.19) Kramer V değeri, %9,9 olup, kasko ile eğitim düzeyi arasında zayıf bir ilişkinin olduğunu işaret etmektedir.

Çizelge 3.20. Kasko sahipliği ve eğitim düzeyi çapraz çizelgesi

			Eğitiminiz					Toplam
			İlköğretim	Lise	Üniversite	Yüksek Lisans	Doktora	
Kasko	Evet	Frekans	21	36	56	11	5	129
		%	35,0%	26,3%	31,6%	37,9%	55,6%	31,3%
	Hayır	Frekans	39	101	121	18	4	283
		%	65,0%	73,7%	68,4%	62,1%	44,4%	68,7%
Toplam		Frekans	60	137	177	29	9	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kasko sahipliği ve eğitim çapraz çizelgesindeki (Çizelge 3.20) veriler, katılımcı ilköğretim mezunlarının %65,0’i araçlarının kaskosunun olmadığını, katılımcı Lise mezunlarının %26,3’ünün araçlarının kaskosunun var olduğunu, katılımcı Üniversite mezunlarının %68,4’ ünün araçlarının kaskosunun olmadığını, katılımcı yüksek lisans mezunlarının %37,9’ unun araçlarının

kaskosunun var olduğunu ve katılımcı doktora mezunlarının %55,6'sının kaskosunun varolduğunu belirtmektedir.

H0: kasko sahipliği ile eğitim düzeyi arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile eğitim düzeyi arasında ilişki vardır

Çizelge 3.21. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	5,053	0,282
Cramer's V (Kramer'in V'si)	0,111	0,282

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.21)görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 5,053$ 'tür. Bu istatistik değeri, 4 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;4) = 9,49$ değerinden küçük olduğu için H0 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kaskosunun var olup olmamasıyla yaş aralıkları arasında ilişki bulunmadığı kabul edilir.

Ki kare değerinin (5,053) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,282$) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) üzerinde olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile yaşları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

Çizelge 3.22. Kasko sahipliği ve meslek çapraz çizelgesi

			Mesleğiniz								Toplam
			Emekli	Kamu Çalışanı	Özel Sektör	Ev hanımı	İşçi	Öğrenci	Serbest Meslek	Tüccar/ Sanayici	
Kasko	Evet	Frekans	7	29	40	3	7	15	10	18	129
		%	31,8%	36,7%	25,8%	23,1%	22,6%	28,3%	30,3%	69,2%	31,3%
	Hayır	Frekans	15	50	115	10	24	38	23	8	283
		%	68,2%	63,3%	74,2%	76,9%	77,4%	71,7%	69,7%	30,8%	68,7%
Toplam		Frekans	22	79	155	13	31	53	33	26	412
		%	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0%

Çizelge 3.22' deki veriler, katılımcı emeklilerin %68,2'si araçlarının kaskosunun olmadığını olduğunu, katılımcı kamu çalışanının %63,3'ü araçlarının kaskosunun olmadığını, katılımcı özel sektör çalışanının %74,2'si araçlarının

kaskosunun olmadığını, katılımcı ev hanımının %76,9'u kaskosunun olmadığını, katılımcı işçilerin %77,4'ü kaskosunun olmadığını, katılımcı öğrencilerin %71,7'si kaskosunun olmadığını, katılımcı serbest meslek çalışanının %69,7'si kaskosunun olmadığını ve katılımcı tüccar/sanayicilerin %69,2'si araçlarının kaskosunun var olduğunu belirtmektedir.

H0: kasko sahipliği ile meslek arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile meslek arasında ilişki vardır

Çizelge 3.23. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	22,387	0,002
Cramer's V (Kramer'inV'si)	0,233	0,002

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.23) görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 22,387$ 'dir. Bu istatistik değeri, 7 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;7) = 14,07$ değerinden büyük olduğu için H0 hipotezi reddedilmiş ve alternatif hipotez olan H1 kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kaskosunun var olup olmamasıyla katılımcıların meslekleri arasında ilişki bulunduğu kabul edilir.

Çizelge 3.23'deki Ki kare değerinin (22,387) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,002$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile meslekleri arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkide meslek kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %23,3 olup, zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.24. Kasko sahipliği ve kişisel gelir çapraz çizelgesi

			Aylık Ortalama Kişisel Geliriniz					Toplam
			750-1500 TL	1501-2250 TL	2251-3750 TL	3751-4500 TL	4501 TL+ Üzeri	
Kasko	Evet	Frekans	13	47	36	20	13	129
		%	18,1%	28,5%	31,0%	58,8%	52,0%	31,3%
	Hayır	Frekans	59	118	80	14	12	283
		%	81,9%	71,5%	69,0%	41,2%	48,0%	68,7%
Toplam		Frekans	72	165	116	34	25	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kasko sahipliği ve kişisel gelir çapraz çizelgesindeki (Çizelge 3.24) veriler, 750 -1500 TL aralığında kişisel gelire sahip olan katılımcıların %81,9'u araçlarının kaskosunun olmadığını, 1501-2250 aralığında TL kişisel gelire sahip olan katılımcıların %75,5'i araçlarının kaskosunun olmadığını, 2251-3750 aralığında TL kişisel gelire sahip olan katılımcıların %69,0'ı araçlarının kaskosunun olmadığını, 3751-4500 aralığında TL kişisel gelire sahip olan katılımcıların %58,8'i araçlarının kaskosunun var olduğunu ve 4501 TL ve üzeri kişisel gelire sahip olan katılımcıların %52,0'ı araçlarının kaskosunun var olduğunu belirtmektedir.

H₀: kasko sahipliği ile kişisel gelir arasında ilişki yoktur

H₁: kasko sahipliği ile kişisel gelir arasında ilişki vardır

Çizelge 3.25. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	23,441	0,000
Cramer's V (Kramer'in V'si)	0,239	0,000

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.25) görülen sonuçlara göre $\chi^2=23,441$ tür. Bu istatistik değeri, 4 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;4) = 9,49$ değerinden büyük olduğu için H₀ hipotezi reddedilmiş ve H₁ hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların kişisel gelirleri arasında ilişki bulunduğu kabul edilir.

Çizelge 3.25'deki Ki kare değerinin (23,441) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,000$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile katılımcıların kişisel geliri arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkide kişisel gelir ile kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %23,9 olup, zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.26. Kasko sahipliği ve hane halkı gelir çapraz çizelgesi

			Aylık Ortalama Hane Halkı Geliri					Toplam
			750-1500 TL	1501-2250 TL	2251-3750 TL	3751-4500 TL	4501 TL+ Üzeri	
Kasko	Evet	Frekans	4	22	39	27	37	129
		%	19,0%	25,9%	23,5%	37,0%	55,2%	31,3%
	Hayır	Frekans	17	63	127	46	30	283
		%	81,0%	74,1%	76,5%	63,0%	44,8%	68,7%
Toplam		Frekans	21	85	166	73	67	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kasko sahipliği ve hane halkı gelir çapraz çizelgesindeki (Çizelge 3.26) veriler, 750 -1500 TL aralığında hane halkı gelirine sahip olan katılımcıların %81,0'i araçlarının kaskosunun olmadığını, 1501-2250 TL aralığında hane halkı gelirine sahip olan katılımcıların %74,1'i araçlarının kaskosunun olmadığını, 2251-3750 TL aralığında hane halkı gelirine sahip olan katılımcıların %76,5'i araçlarının kaskosunun olmadığını, 3751-4500 TL aralığında hane halkı gelirine sahip olan katılımcıların %63,0' ı araçlarının kaskosunun olmadığını ve 4501 TL ve üzeri hane halkı gelirine sahip olan katılımcıların %55,2'si araçlarının kaskosunun var olduğunu belirtmektedir.

H0: kasko sahipliği ile hane halkı geliri arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile hane halkı geliri arasında ilişki vardır

Çizelge 3.27. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	26,257	0,000
Cramer's V (Kramer'in V'si)	0,252	0,000

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.27)görülen sonuçlara göre $\chi^2=26,257$ 'dir. Bu istatistik değeri, 4 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;4) = 9,49$ değerinden büyük olduğu için H0 hipotezi reddedilmiş ve H1 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların hane halkı geliri arasında ilişki bulunduğu kabul edilir.

Çizelge 3.27'teki Ki-kare değerinin (26,257) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,000$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile katılımcıların hane halkı geliri arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkide hane halkı gelir

ile kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü (‘Cramer’s V’) %25,2 olup, zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.28. Kasko sahipliği ve araç yaşı çapraz çizelgesi

			Aracınızın Yaşı					Toplam
			1-3 Yaş	4-6 Yaş	7-9 Yaş	10-12 Yaş	13 Yaş + Üzeri	
Kasko	Evet	Frekans	24	46	39	12	8	129
		%	57,1%	43,0%	31,0%	21,8%	9,8%	31,3%
	Hayır	Frekans	18	61	87	43	74	283
		%	42,9%	57,0%	69,0%	78,2%	90,2%	68,7%
Toplam		Frekans	42	107	126	55	82	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kasko sahipliği ve araç yaşı çapraz çizelgesindeki veriler, araç yaşı 0-3 yaş aralığında olan araç sahiplerinin %57,1’i araçlarının kaskosunun var olduğunu, araç yaşı 4-6 yaş aralığında olan araç sahiplerinin %57’sinin araçlarının kaskosunun olmadığını, araç yaşı 7-9 yaş aralığında olan araç sahiplerinin %69’unun araçlarının kaskosunun olmadığını, araç yaşı 10-12 yaş aralığında olan araç sahiplerinin %78,2’sinin araçlarının kaskosunun olmadığını ve son olarak da araç yaş aralığı 13 ve üzeri olan araç sahiplerinin %90,2’sinin kaskosunun olmadığını belirtmektedir. Tablodan aracın yaşı arttıkça kasko yapma oranının düştüğü görülmektedir.

H0: kasko sahipliği ile araç yaşı arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile araç yaşı arasında ilişki vardır

Çizelge 3.29. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	39,844	0,000
Cramer’s V (Kramer’in V’si)	0,311	0,000

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.29)görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 39,844$ ’tür. Bu istatistik değeri, 4 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2_{(0,05;4)} = 9,49$ değerinden büyük olduğu için H_0 hipotezi reddedilmiş ve H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların araçlarının yaşı arasında ilişki vardır.

Çizelge 3.29’deki Ki-kare değerinin (39,844) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,000$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile katılımcıların araçlarının yaşı arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkide hane halkı gelir ile kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü (‘Cramer’s V’) %31,1 olup, orta bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.30. Kasko sahipliği ve piyasa değeri çapraz çizelgesi

			Aracınızın Piyasa Değeri						Toplam
			0-10000 TL	10001-20000 TL	20001-30000 TL	30001-40000 TL	40001-50000 TL	50001 TL+ Üzeri	
Kasko	Evet	Frekans	5	22	21	39	13	29	129
		%	17,9%	19,0%	21,9%	38,2%	44,8%	70,7%	31,3%
	Hayır	Frekans	23	94	75	63	16	12	283
		%	82,1%	81,0%	78,1%	61,8%	55,2%	29,3%	68,7%
Toplam		Frekans	28	116	96	102	29	41	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Çizelge 3.30’deki veriler, aracının piyasa değeri 0-10000 TL aralığında olan araç sahiplerinin %82,1’i kaskosunun olmadığını, aracının piyasa değeri 10001-20000TL aralığında olan araç sahiplerinin %81’i araçlarının kaskosunun olmadığını, aracının piyasa değeri 20001-30000 TL aralığında olan araç sahiplerinin %78,1’i araçlarının kaskosunun olmadığını, aracının piyasa değeri 30001-40000 TL aralığında olan araç sahiplerinin %61,8’i araçlarının kaskosunun olmadığını, piyasa değeri 40001-50000 TL aralığında olan araç sahiplerinin %55.2’si araçlarının kaskosunun olmadığını ve aracının piyasa değeri 50001 TL ve üzeri olan araç sahiplerinin %70,7’si araçlarının kaskosunun olduğunu belirtmektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile araç piyasa değeri arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile araç piyasa değeri arasında ilişki vardır

Çizelge 3.31. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	48,913	0,000
Cramer’s V (Kramer’in V’si)	0,345	0,000

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.31) görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 48,913$ 'tür. Bu istatistik değeri, 5 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;5) = 11,07$ değerinden büyük olduğu için H_0 hipotezi reddedilmiş ve H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların araçlarının piyasa değeri birbirlerine bağımlı değişkenlerdir.

Çizelge 3.31'daki Ki-kare değerinin (48,913) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,000$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq ,050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile katılımcıların araçlarının piyasa değeri arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkide hane halkı gelir ile kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %34,5 olup, orta bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.32. Kasko sahipliği ve ehliyet sahiplik yılı çapraz çizelgesi

			Kaç Yıllık Ehliyet Sahibisiniz				
			0-5 Yıl	6-10 Yıl	11-15 Yıl	16-20 Yıl	21 Yıl+ üzeri
Kasko	Evet	Frekans	34	48	29	11	7
		%	28,3%	31,2%	33,3%	44,0%	26,9%
	Hayır	Frekans	86	106	58	14	19
		%	71,7%	68,8%	66,7%	56,0%	73,1%
Toplam		Frekans	120	154	87	25	26
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Çizelge 3.32'deki veriler, katılımcıların ehliyet kaç yıldır sahip olduğu ve bunun kasko sahipliğiyle ilişkisini göstermektedir. Ehliyet sahiplik yılı 0- 5 yıl arasında olanların %71,2' si kaskoların olmadığını, ehliyet sahiplik yılı 6-10 yıl arasında olanların %68,8' i kaskolarının olmadığını, ehliyet sahiplik yılı 11-15 arasında olanların %66,7'si kaskolarının olmadığını, ehliyet sahiplik yılı 16-20 yıl arasında olanların %56'sı kaskolarının olmadığını ve son olarak da 21 ve üzeri yıldır ehliyet sahip olanların %73,1'i kaskolarının olmadığını belirtmektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile ehliyet sahiplik yılı arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile ehliyet sahiplik yılı arasında ilişki vardır

Çizelge 3.33. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	2,766	0,598
Cramer's V (Kramer'inV'si)	0,082	0,598

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.33) görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 2,766$ 'dır. Bu istatistik değeri, 4 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;4) = 9,49$ değerinden küçük olduğu için H_0 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kaskosunun var olup olmamasıyla yaş aralıkları arasında ilişki bulunmadığı kabul edilir.

Ki kare değerinin (2,766) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,598$) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) üzerinde olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile yaşları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

Çizelge 3.34. Kasko sahipliği ve ehliyet grubu çapraz çizelgesi

			Araç Sahibinin Ehliyet Grubu				Toplam
			A Sınıfı	B Sınıfı	C Sınıfı	D Sınıfı	
Kasko	Evet	Frekans	0	120	5	4	129
		%	0,0%	31,1%	71,4%	33,3%	31,3%
	Hayır	Frekans	7	266	2	8	283
		%	100,0%	68,9%	28,6%	66,7%	68,7%
Toplam		Frekans	7	386	7	12	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Çizelge 3.34'deki veriler, katılımcıların ehliyet grubu ve bunun kasko sahipliğiyle ilişkisini göstermektedir. A sınıfı ehliyete sahip olan katılımcıların %100'ü B sınıfı ehliyeti olan katılımcıların %68,9 u, C sınıfı ehliyete sahip katılımcıların %28,6'sı ve D sınıfı grubuna sahip katılımcıların %66,7'si araçlarının kaskoya sahip olmadığını belirtmektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile ehliyet grubu arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile ehliyet grubu arasında ilişki vardır

Çizelge 3.35. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	8,461	0,037
Cramer's V (Kramer'inV'si)	0,143	0,037

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.35) görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 8,461$ 'dir. Bu istatistik değeri, 3 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;3) = 7,81$ değerinden büyük olduğu için H_0 hipotezi reddedilmiş ve H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların araçlarının piyasa değeri birbirlerine bağımlı değişkenlerdir.

Çizelge 3.35'deki Ki-kare değerinin (8,461) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,037$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq ,050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile katılımcıların araçlarının piyasa değeri arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkide hane halkı gelir ile kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %14,3 olup, zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.36. Kasko sahipliği ve yılda yapılan ortalama km yol çapraz çizelgesi

			Yılda Ortalama Kaç Km Yol Yapıyorsunuz								Toplam
			1-3000 Km	3001-6000 Km	6001-9000 Km	9001-12000 Km	12001-15000 Km	150001-18000 Km	18001-21000 Km	21001 Km+ üzeri	
Kasko	Evet	Frekans	3	29	43	23	8	11	3	9	129
		%	8,1%	31,5 %	28,5 %	40,4 %	38,1 %	64,7 %	37,5 %	31,0 %	31,3%
	Hayır	Frekans	34	63	108	34	13	6	5	20	283
		%	91,9 %	68,5 %	71,5 %	59,6 %	61,9 %	35,3 %	62,5 %	69,0 %	68,7%
Toplam		Frekans	37	92	151	57	21	17	8	29	412
		%	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Çizelge 3.36'deki veriler, katılımcıların bir yılda yaptığı ortalama km yol ile bunun kasko sahipliğiyle ilişkisini göstermektedir. Yılda yapılan ortalama 1-3000 km yol yapan katılımcıların %91,9'u, 3001-6000 km yol yapan katılımcıların %68,5'i, yılda yapılan ortalama 6001-9000 km yol yapan katılımcıların %71,5'i Yılda yapılan ortalama 9001-12000 km yol yapan katılımcıların %59,6'sı, yılda yapılan ortalama 12001-15000 km yol yapan

katılımcıların %61,9'u, yılda yapılan ortalama 18001-21000 km yol yapan katılımcıların %62,5'i ve yılda yapılan ortalama 21001 ve üzeri km yol yapan katılımcıların %69'u araç kasko sigortasına sahip olmadıklarını belirtirken, yılda yapılan ortalama 150001-18000 km yol yapan katılımcıların %64,7'si araç kasko sigortasına sahip olduklarını belirtmiştir.

H0: kasko sahipliği ile yılda yapılan ortalama km yol arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile yılda yapılan ortalama km yol arasında ilişki vardır

Çizelge 3.37. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	21,402	0,003
Cramer's V (Kramer'in V'si)	0,228	0,003

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.37) görülen sonuçlara göre $\chi^2=21,402$ 'dir. Bu istatistik değeri, 7 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;7) = 14,07$ değerinden büyük olduğu için H0 hipotezi reddedilmiştir, yani katılımcıların kasko sahipliğiyle bir yılda yaptıkları ortalama km yol arasında ilişki olduğu kabul edilir.

Çizelge 3.37'deki Ki-kare değerinin (21,402) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,003$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahipliği ile katılımcıların ehliyet grubu arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir. Bu ilişkide bir yılda yapılan ortalama km yol ile kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %22,8 olup, zayıf bir ilişkinin olduğunu ifade etmektedir.

Çizelge 3.38. Kasko sahipliği ve şehir içi-şehirlerarası oran çapraz çizelge

			Bir Yılda Yaptığınız Yolun Şehir İçi-Şehirlerarası Oranı Yaklaşık Olarak Ne Kadardır						Total
			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	
Kasko	Evet	Frekans	8	38	27	40	15	1	129
		%	14,5%	31,4%	35,5%	32,5%	41,7%	100,0%	31,3%
	Hayır	Frekans	47	83	49	83	21	0	283
		%	85,5%	68,6%	64,5%	67,5%	58,3%	0,0%	68,7%
Toplam		Frekans	55	121	76	123	36	1	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kasko sahipliği ve şehir içi-şehirlerarası oran çapraz çizelgesindeki veriler, katılımcıların bir yılda yaptığı ortalama km yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı ile kasko sahipliği ilişkisini göstermektedir. Yılda ortalama yapılan yolun şehir içi %100 ve şehirlerarası %0 olduğunu söyleyen katılımcıların %85,5'i, yılda ortalama yapılan yolun şehir içi %60 ve şehirlerarası %40 olduğunu söyleyen katılımcıların %68,6'sı, yılda ortalama yapılan yolun şehir içi %20 ve şehirlerarası %80 olduğunu söyleyen katılımcıların %64,5'i, yılda ortalama yapılan yolun şehir içi %80 ve şehirlerarası %20 olduğunu söyleyen katılımcıların %67,5'i, yılda ortalama yapılan yolun şehir içi %40 ve şehirlerarası %60 olduğunu söyleyen katılımcıların % 58,3'ü araç kasko sigortasına sahip olmadıklarını belirtirken, yılda ortalama yapılan yolun şehir içi %0 ve şehirlerarası %100 olduğunu söyleyen katılımcıların ise% 100'ü kasko sigortasına sahip olduğunu belirtmektedir.

H0: kasko sahipliği ile yılda yapılan ortalama yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile yılda yapılan ortalama yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı arasında ilişki vardır

Çizelge 3.39. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	11,889	0,036
Cramer's V (Kramer'inV'si)	0,170	0,036

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.39) görülen sonuçlara göre $\chi^2=11,889$ 'dur. Bu istatistik değeri, 5 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2(0,05;5) = 11,07$ değerinden büyük olduğu için H_0 hipotezi reddedilmiştir, yani katılımcıların kasko sahipliği ile yılda yapılan ortalama yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı arasında ilişki vardır, değişkenlerimiz birbirine bağımlıdır.

Çizelge 3.39'daki Ki-kare değerinin (11,889) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,036$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahipliği ile katılımcıların yılda yapılan ortalama yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir. Bu ilişkide bir yılda yapılan ortalama yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı ile kasko satın alım davranışı arasındaki ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %17 olup, zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.40. Kasko sahipliği ve aracın başka kullanıcısının varlığı çapraz çizelgesi

			Otomobilinizi Sizden Başka Kullanan Oluyor mu		Total
			Evet	Hayır	
Kasko	Evet	Frekans	55	74	129
		%	31,3%	31,4%	31,3%
	Hayır	Frekans	121	162	283
		%	68,8%	68,6%	68,7%
Toplam		Frekans	176	236	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Çapraz çizelgedeki (Çizelge 3.40) veriler, katılımcılara ait araçların katılımcı dışında kullanıcısının varlığı ile kasko sahipliği arasındaki ilişkisini göstermektedir. Katılımcılardan aracın başka kullanıcısının var olduğunu belirtenlerin %68,8'i kasko sahibi değilken başka kullanıcısının olmadığını belirtenlerin %68,6'sıkasko sigortasına sahip olmadıklarını belirtmektedir.

H0: kasko sahipliği ile aracın başka kullanıcısının varlığı arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile aracın başka kullanıcısının varlığı arasında ilişki vardır

Çizelge 3.41. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	0,001	0,982
Cramer's V (Kramer'inV'si)	0,001	0,982

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.41) görülen sonuçlara göre $\chi^2 = 0,001$ 'dir. Bu istatistik değeri, 1 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2_{(0,05;1)} = 3,84$ değerinden küçük olduğu için H_0 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kaskosunun var olup olmamasıyla yaş aralıkları arasında ilişki bulunmadığı kabul edilir.

Ki kare değerinin (0,001) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,982$) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) üzerinde olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile yaşları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

Çizelge 3.42. Kasko sahipliği ve daha önce maddi hasarlı kaza geçirme çapraz çizelgesi

			Daha Önce Maddi Hasarlı Kaza Geçirdiniz mi		Toplam
			Evet	Hayır	
Kasko	Evet	Frekans	49	80	129
		%	36,0%	29,0%	31,3%
	Hayır	Frekans	87	196	283
		%	64,0%	71,0%	68,7%
Toplam		Frekans	136	276	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Çapraz çizelgedeki (Çizelge 3.42) veriler, katılımcıların daha önce maddi hasarlı kaza geçirmesi ile kasko sahipliği arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Daha önce maddi hasarlı kaza geçirenlerin %64'ü kasko sahibi değilken daha önce maddi hasarlı kaza geçirmeyenlerin %71'i kasko sahibi olmadığını ifade etmektedir.

H₀: kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirme arasında ilişki yoktur

H₁: kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirme arasında ilişki vardır

Çizelge 3.43. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
PearsonChi-Square (Ki-kare)	2,102	0,147
Cramer's V (Kramer'in V'si)	0,071	0,147

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.43) görülen sonuçlara göre $\chi^2=2,102$ 'dir. Bu istatistik değeri, 1 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2_{(0,05;1)} = 3,84$ değerinden küçük olduğu için H₀ hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kaskosunun var olup olmamasıyla yaş aralıkları arasında ilişki bulunmadığı kabul edilir.

Ki kare değerinin (0,001) istatistiksel anlamlılığı (p = ,147) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin (p ≤ .050) üzerinde olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile yaşları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

Çizelge 3.44. Kasko sahipliği ve daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinizde kaskonun varlığı çapraz çizelgesi

			Daha Önce Maddi Hasarlı Kaza Geçirdiğinizde Aracınızın Kaskosu Varmıydı			Toplam
			Evet	Hayır	Kaza Geçirmedim	
Kasko	Evet	Frekans	25	25	79	129
		%	54,3%	28,7%	28,3%	31,3%
	Hayır	Frekans	21	62	200	283
		%	45,7%	71,3%	71,7%	68,7%
Toplam		Frekans	46	87	279	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Çapraz çizelgedeki (Çizelge 3.44) veriler, katılımcıların daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinde kaskonun varlığı ile kasko sahipliği arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinde aracın kaskosunun var olduğunu belirtenlerin %54,3'ü kaskoya sahip olduğunu, daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinde aracın kaskosunun olmadığını belirtenlerin %71,3'ünün kasko

sahibi olmadığı ve daha önce maddi hasarlı kaza geçirmeyenlerin %71,7'sinin kasko sigortasına sahip olmadığını ifade etmektedir.

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

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

Çizelge 3.45. Ki-Kare Testi ve Kramer V Çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	12,783	0,002
Cramer's V (Kramer'in V'si)	0,176	0,002

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.45) görülen sonuçlara göre $\chi^2=12,783$ 'tür. Bu istatistik değeri, 2 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2_{(0,05;2)} = 5,99$ değerinden büyük olduğu için H_0 hipotezi reddedilmiştir, yani katılımcıların kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinde aracın kaskosunun varlığı arasında ilişki vardır, değişkenlerimiz birbirine bağımlıdır.

Çizelge 3.43'deki Ki-kare değerinin (12,783) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,002$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq ,050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinde kaskonun varlığı arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %17,6 değerinde zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.46. Kasko sahipliği ve başka sigortanın varlığı çapraz çizelgesi

			Talep Ettiğiniz Başka Sigorta Türü Varmı		Toplam
			Evet	Hayır	
Kasko	Evet	Frekans	88	41	129
		%	53,3%	16,6%	31,3%
	Hayır	Frekans	27,2%	72,8%	100,0%
		%	46,7%	83,4%	68,7%
Toplam		Frekans	165	247	412
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Çapraz Çizelgedeki (Çizelge 3.46) veriler, katılımcıların araç kaskosu haricinde sahip olduğu başka sigortanın varlığı ile kasko sahipliği arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Başka sigorta türüne (yangın deprem, hayat...) sahip olanların %53,3'ü kaskoya sahipken, diğer sigorta türlerine sahip olmayanların %83,4'ü araç kasko sigortasına sahip olmadıklarını belirtmektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile sahip olunan başka sigortanın varlığı arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile sahip olunan başka sigortanın varlığı arasında ilişki vardır

Çizelge 3.47. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

	Value(Değer)	Asymp. Sig. (istatistiksel önem)
Pearson Chi-Square (Ki-kare)	62,064	0,000
Cramer's V (Kramer'in V'si)	0,388	0,000

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 3.47) görülen sonuçlara göre $\chi^2=62,064$ 'dür. Bu istatistik değeri, 1 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $\chi^2_{(0,05;1)} = 3,84$ değerinden büyük olduğu için H_0 hipotezi reddedilmiştir, yani katılımcıların kasko sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinde aracın kaskosunun varlığı arasında ilişki vardır, değişkenlerimiz birbirine bağımlıdır.

Çizelge 3.47'deki Ki-kare değerinin (52,064) istatistiksel anlamlılığı ($p = ,000$) genel anlamlılık düzeyinin ($p \leq ,050$) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahipliği ile daha önce maddi hasarlı kaza geçirdiğinde kaskonun varlığı arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir ve bu ilişkinin büyüklüğü ('Cramer's V') %38,8 değerinde zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Tüm işletme kollarının pazarlama alanında tutunabilmesi; mevcut müşteri ve potansiyel müşteri kitlesini başarılı analiz edebilmesine, bu analiz için yeterli derecede donanımına sahip olmasına ve bu donanımı başarılı bir şekilde uygulayabilmesine ve müşterinin istek ve ihtiyacına yönelik ürün pazarlamasına bağlıdır. Aynı şekilde hizmet sektöründe yer almakta olan sigortacılık sektöründe de müşteri sorununun çözülmesine, müşterinin memnuniyeti ve ihtiyacına yönelik ürün ve hizmetin pazarlanması gerekmektedir. Sigortacılar müşterinin demografik özellikleri, psikolojik özellikleri, sosyo-kültürel özellikleri ve önemlisi ekonomik özellikleri başta olmak üzere tüm özelliklerini ve ihtiyaçlarını iyi analiz ederek kasko sigortası tercihini etkilemektedir.

Aydın ilinde yaşayan araç sahiplerinin kasko sigortası satın alma kararlarını etkileyen faktörlerin, değişkenlerin belirlendiği ve kasko sigortası tercihi üzerine anlamlı bir model geliştirildiği bu çalışmanın gerekli birimlere faydalı olacağı düşünülmektedir.

Yapılan bu çalışma da katılımcılar, araç kaskosunu öncelikle araçlarını güvence altına almak için yaptırdıklarını belirtmektedirler. Katılımcılar için; karşı taraf için üstlenilen teminat değeri, hasar anında hızlı destek, hasar ödeme hızı, hasarsızlık indirim oranının olması, şirket personelinin hizmet kalitesi faktörleri kasko satın alımında etkili en önemli faktörlerdir. Katılımcılar için; acentede tanıdığın çalışıyor olması, yaşanan ilin iklim şartları, başka sigortalarla satın alındığında promosyon uygulaması ve kasko sigortası primi faktörleri kasko satın alımında en az etkili faktörlerdir.

Katılımcıların kasko satın almamalarında ya da iptal ettirmelerinde en etkili faktörler, poliçe fiyatlarının yüksek olması ve gereksiz bir masraf olduğu düşüncesi edilmesidir. Tamir servisi ile sorun yaşamak ve inançlarla uyuşmaması ise kasko tercih etmemelerinde ya da iptal ettirmelerinde az etkili faktörlerdir.

Yapılan çalışma 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 yani kasko sahipliği ile bu değişkenlerin bağımsız olduğu görülmektedir. Kasko sahipliği ile diğer değişkenler (meslek, kişisel gelir, hane halkı geliri, araç

yaşı, araç piyasa değeri, yılda yapılan ortalama km yol, yılda yapılan ortalama yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı, daha önce maddi hasarlı kaza geçirildiğinde aracın kaskosunun varlığı ve sahip olunan başka sigortanın varlığı değişkenleri) arasında anlamlı bir ilişkinin olduğu görülmektedir diğer bir ifadeyle kasko sahipliği ile yukarıda sayılan bütün değişkenler bağımlıdır.



KAYNAKLAR

- Acinan, H. (1998). Sigortaya Giriş. İstanbul: Can Yayıncılık
- Akdemir, E. (2011). Asimetrik Enformasyon ve Türk Sigorta Sektörü: Gaziantep Kasko Sigortası Pazarı'na Yönelik Ampirik Bir Uygulama. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Akmut, Ö. (1980). Hayat Sigortası Teori ve Türkiye'deki Uygulama. Ankara.
- Alma, D. (2015). Türkiye Sigorta Sektörünün İncelenmesi ve Kasko Sigorta Tercihini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Celal Bayar Üniversitesi Personeline Uygulama. Yayınlanmış Yüksek Lisans tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Atmaca, E. I. (1996). Sigorta Muhasebesi.
- Berk, N. (1992). Sigortacılıkta Risk Yönetimi. İstanbul: Emek Sigorta Yayınları.
- Bölükbaşı, A. G. ve Pamukçu, E.B. (2008). Sigortacılıkta Risk Yönetimi. İstanbul: Türkmen Kitapevi.
- Bunni, N. G. (2003). Risk and Insurance in Construction (2th ed.). New York: SponPress.
- Burns, E. M. (1956). Social Security And Public Policy. New York: Mcgraw-Hill Book Company.
- Çakıroğlu, F. (2007). Kasko Sigortaları Fiyatlandırması, Avrupa Ülkeleri İle Karşılaştırması ve Bir Model Uygulaması. Yayınlanmış Yüksek Lisans tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü.
- Çavuşoğlu, S. (2010). Sigorta İşletmelerinin Organizasyonu. F. Kaya, (Ed.), Sigortacılık (89). İstanbul: Beta Basım Yayın.
- Çiftçi H. (2004). Türk Sigorta Sektörünün Sorunları; Dea Analizi İle Türk Sigorta Şirketlerinin Etkinlik Düzeylerinin Belirlenmesi. Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 29 (1-2), 121-149.

- Çipil, M. (2008). Risk Yönetimi ve Sigortacılık (1. Baskı). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Durmuş, H. (2011). Türkiye’de Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Kasko Sigorta Tercihi Üzerine Tokat İli Uygulaması. Yayınlanmış Yüksek Lisans tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Elbeyli, M. Ü., (2001). Sigorta Sektöründe Risk Yönetimi. İstanbul:
- Gülbitti, L. (2007). Kasko Sigortasının İncelenmesi ve Türkiye’de Kasko Sigortası Hasar Uygulamalarının Değerlendirilmesi. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü.
- Gülcemal, E. (1998). Sigorta Hasar Ekspertliği’nin Sigorta Sektöründeki Rolü ve Önemi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü.
- Güvel, E. A. ve Güvel, A.Ö. (2002). Sigortacılık. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Güvel, E. A. ve Güvel, A.Ö. (2004). Sigortacılık. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Güvel, E. A. ve Güvel, A.Ö. (2015). Sigortacılık. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Hızlı, P. B. (2007). Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Uygulaması. Yayınlanmış Yüksek Lisans tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Howe, J. (1989). Insurance of Life Principles and Practice. London: Witherby & Company Limited.
- Karaman, D. (2010). Sigorta ve Risk Kavramları. F. Kaya, (Ed.), Sigortacılık (35). İstanbul: Beta Basım Yayın.
- Karaman, D. (2013). Sigortanın Genel İlkeleri. F. Kaya, (Ed.), Sigortacılık (26). İstanbul: Beta Basım Yayın.
- Karlı, C. (2013). Sigortacılık İşlemleri ve Sigorta Şirketlerinde Muhasebe Düzeni. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

- Kaya, F. (2014). Sigortacılık (4. Baskı). İstanbul: Beta Yayınları.
- Kırkbeşoğlu, E. (ed.). (2015). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Nomer, C. (1977). Sigortanın Genel Prensipleri ve Reasürans. İstanbul: Çeltüt Matbaacılık.
- Nomer, C. ve Yunak, H. (2000). Sigortanın Genel Prensipleri. İstanbul: Ceyda Matbaacılık.
- Omağ, M. K. (2011). Türk Hukukunda Sigortacının Halefiyeti. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Outreville, F. J. (1998). Theory and Practice of Insurance. London: Kluwer Academic Publishers.
- Öksüz, M. (2016). Trafik ve Kasko Sigortalarının Sigorta Sektöründeki Uygulamaları, Sorunları ve Çözüm Arayışları. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Öndeş, M. K. (2007). Sigortacılıkta Risk ve Bir Yangın Sigorta Uygulaması. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özbolat, M. (2007). Temel Sigortacılık. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Pekiner, K. (1974). Sigorta İşletmeciliği. İstanbul: Formül Matbaası.
- Saka T. (2010). Sigortacılıkta Risk Yönetimi ve Aşırı Uç Değer Teorisi. Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sayın, H. O. (2008). Türkiye’de Sigorta Sektörünün Gelişimi Açısından Vergilendirmenin Rolü ve Önemi. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Sektöre Olası Etkileri: AB Perspektifinde Değerlendirilmesi. Avrupa Araştırmaları Dergisi, 24 (3), 53-75

Seyidoğlu, H. (1999) Ekonomik Terimler Sözlüğü (2. Baskı).

Şentepe, Ö. (2008). Trafik Sigortasında Sigorta Ettirenin Borç ve Yükümlülükleri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Türkiye Sigorta Birliği. (2017).Sigorta Tanımları.02.01.2017, <http://www.tsb.org.tr/sigorta-tanimlari.aspx?pageID=648>.

Ulaş, I. (2007). Uygulamalı Sigorta Hukuku. Ankara: Turhan Yayıncılık.

Uralcan, G. S. (2004). Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım.

Uyanık, A. (2001). Denetim, Muhasebe ve Vergilendirme (Sigorta Sektörü Uygulamalı). İstanbul: Beta Basım Yayın.

Willet, A. H. (1901). EconomicsTheory of Risk andInsurance. New York: The Columbia UniversityPress.

Williams, C.A.,&Heinse, R.M. (1985). Risk ManagementandInsurance. New York:.

Yanık, S. (2001). Sigorta İşletmelerinde Mali Yeterlilik Analizi. İstanbul: Beta Basım Yayın.

Yücememiş, B. T., Akpınar, Ö. ve Okay G. (2011). Türk Sigorta Sektöründe Yabancı Payının

EKLER

Ek 1. Anket Formu



Değerli Katılımcı,

Bu çalışmada, "Adnan şehrinde yaşayanların kasko sigortası satın alma davranışlarını incelemek" amaçlanmaktadır. Elde edilecek bilgiler "Bilimsel Araştırmalar" için kullanılacaktır. "Ticari Amaçlar" için kullanılmayacaktır. Çalışmanın başarıya ulaşması her şeyden önce vereceğiniz bilgilerin doğruluğuna bağlıdır. Bu çalışmaya yaptığınız katkından dolayı teşekkür eder, saygılarımızı sunarız.

Yrd. Doç. Dr. Umut Tolga GÜMÜŞ
Adnan Menderes Üniversitesi

Serkan Özdemir
Adnan Menderes Üniversitesi

- Cinsiyetiniz ?** ☐ Kadın ☐ Erkek
- Yaşınız?** ☐ 18-22 ☐ 23-27 ☐ 28-32 ☐ 33-37 ☐ 38-42 ☐ 43-47 ☐ 48-52 ☐ 53+ üzeri
- Medeni durumunuz?** ☐ Bekâr ☐ Evli
- Eğitiminiz?** ☐ İlköğretim ☐ Lise ☐ Üniversite ☐ Y. Lisans ☐ Doktora
- Mesleğiniz?** ☐ Emekli ☐ Kamu çalışanı ☐ Özel Sektör ☐ Ev Hanımı ☐ İşçi ☐ Öğrenci ☐ Serbest Meslek ☐ Tüccar/Sanayici
- Aylık ortalama kişisel geliriniz?**
☐ 750-1500 TL ☐ 1501-2250 TL ☐ 2251-3750 TL ☐ 3751-4500 TL ☐ 4501 TL+ üzeri
- Aylık ortalama hane halkı geliri?**
☐ 750-1500 TL ☐ 1501-2250 TL ☐ 2251-3750 TL ☐ 3751-4500 TL ☐ 4501 TL+ üzeri
- 8. Aracınızın yaşı?** ☐ 1-3 Yaş ☐ 4-6 Yaş ☐ 7-9 Yaş ☐ 10-12 Yaş ☐ 13 Yaş+ üzeri
- 9. Aracınızın piyasa değeri?**
☐ 0-10000 TL ☐ 10001-20000 TL ☐ 20001-30000 TL ☐ 30001-40000 TL ☐ 40001-50000 TL ☐ 50001 TL+ üzeri
- 10. Kaç yıllık ehliyet sahibisiniz?** ☐ 1-5 Yıl ☐ 6-10 Yıl ☐ 11-15 Yıl ☐ 16-20 Yıl ☐ 21 Yıl+ üzeri
- 11. Araç sahibinin ehliyet grubu?** ☐ A Grubu ☐ B Grubu ☐ C Grubu ☐ D Grubu ☐ F Grubu
- 12. Yılda ortalama kaç Km yol yapıyorsunuz?**
☐ 1-3000 Km ☐ 3001-6000 Km ☐ 6001-9000 Km ☐ 9001-12000 Km
☐ 12001-15000 Km ☐ 15001-18000 Km ☐ 18001-21000 Km ☐ 21001 Km+ üzeri
- 13. Bir yılda yaptığınız yolun 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	Orumlu yada Olumsuz Bir Etki Olmadı	Etkili Oldu	Çok Etkili Oldu
a) Kasko sigortası primi-ücreti					
b) Kasko sigortası primi ödeme kolaylığı					
c) Kasko sigortası ek teminatlarının olması (enfasyon, 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					
i) Araçla ilgili bir sorun yaşamak					
j) Araç alırken banka kredisi kullanmış olmak					
j) Çevredekilerin tavsiye etmesi					
k) Kasko acentasında tanıştığının 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	Ortalama ya da Olumsuz Bir Etki Olmadı	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.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Serkan ÖZDEMİR
Doğum Yeri ve Tarihi : Silopi – 18.10.1989

EĞİTİM DURUMU

Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi İşletme (İÖ) Bölümü
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

İŞ DENEYİMİ

Çalıştığı Kurumlar ve Yıl : Adnan Menderes Üniversitesi Atça MYO

İLETİŞİM

E-posta Adresi : serkan.ozdemir@adu.edu.tr
Telefon : 05392131778
Tarih : 14.07.2017