



SİGORTACILIKTA RİSK VE KASKO SİGORTASI: KASKO SİGORTASININ TERCİH EDİLMESİ ÜZERİNE AYDIN İLİNDE BİR UYGULAMA

Umut Tolga Gümüş¹
Serkan ÖZDEMİR²

Öz

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 ilk olarak sigorta ve risk kavramı açıklanmıştır. Daha sonra sigortalanan risklerin belirlenmesi, ölçülmesi ve fiyatlandırılması için yapılan çalışmalardan bahsedilmiş ve son olarak da kasko sigortasının tercih edilmesi üzerine aydın ilinde yapılan uygulamanın analizleri ve sonuçlarına yer verilmiştir.

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

¹ Dr, Adnan Menderes Üniversitesi, İİBF, ugumus@adu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7363-8660

²Adnan Menderes Üniversitesi, SBE, serkanozdemir_11@hotmail.com, 0000-0001-9004-6181

**Insurance risk and comprehensive coverage:
An application in Aydın on the preference of comprehensive coverage**

Umut Tolga Gümüş
Serkan ÖZDEMİR

Abstract

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

Despite the probability of losings, realized results of risks sometimes can be tolerated. 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 running after excitement of earning more Money and also decreasing the possibilities of the ventures, The Risk Management Concept has taken place.

In this Project, firstly The Risk Management Concept 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*

GİRİŞ

1. Sigorta Kavramının Tanımı

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 koymasüdür (Güvel ve Güvel, 2002: 13).

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 tanımlanmaktadır (Kaya, 2014: 13)

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).

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

Sosyal sigorta kavramına yönelik birçok tanımla karşılaşılmaktadır. Yapılan bir tanımda sosyal sigorta, bir toplumun ya da 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)

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).

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)

Riskin yönetilmesi ve bir güvence organizasyonu olan sigorta şirketleri yarattığı değerler sebebiyle çok önemli mali kuruluşlardır. Bu

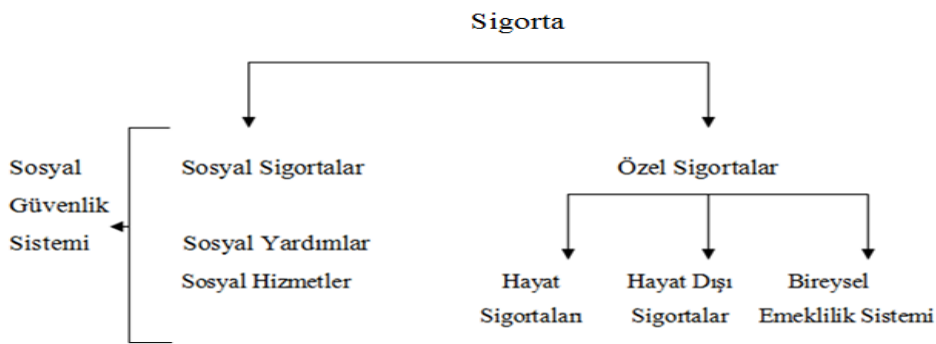
kurumların sağladıkları değerler yatırımları ekonomik olarak destekler. Sigorta faaliyetleri sadece ülke iktisadına değil dünya iktisadına da yatırım ve tasarruf konularında katkı sağlar ve korur. Dolayısıyla makro açıdan ele alındığında sigorta faaliyetlerinde akitle belirlenen temel bir risk yönetimi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

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 ya da bakış açılarına göre bu ayrımların farklılık gösterdiği anlaşılmaktadır. Örnek verilecek olursa, yasa – akdi sigorta, nakliyat – nakliyat dışı sigorta, zorunlu – ihtiyari sigorta, tazminat –meblağ sigortası ya da mal, can ve sorumluluk sigortaları gibi ayrımlar sözlükte dikkati çekmektedir. Her ayırım kendi içinde bir tutarlılık gösterse de zamanın sigorta çeşitliliği göz önüne alındığında genel bir ayırımı ön plana çıkarmakta fayda vardır (Kırkbeşoğlu, 2015: 53).

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



Şekil 2.1. Sigorta türleri

Kaynak: Kırkbeşoğlu, 2015:53-54.

3. 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).

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).

4. 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).

Kümülayonu 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 oranında 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, sigortacılar arasında 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 trette reasürans olarak iki gruba ayrılmaktadır. İhtiyari reasürans'ın trette reasüransı 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).

Trette reasüransı adı verilen yöntemde reasürör ile sedan arasında önceden yapılan trette reasüransın kapsamı, fiyat ve şartlarıyla hesaplaşma sistemi belirlenir. Trette reasüransını bölüşmeli reasüran trette reasürans 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 trette 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. "Katastrofikexcess of loss" teminatı da sedanı katastrofik nitelikteki olaylarda oluşacak hasarlara karşı korur ve tek bir olay esasına göre çalışır. Bu sebeple sedanın

konservasyonu tek bir olayda birden çok rizikonun zarar görmesi durumunda aşılacak şekilde tespit edilir (Öndeş, 2007: 55).

Hasar oranı fazlası (stop loss) tretesindeyse; 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 sedan 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. Sedan işletme, reasürans primi yoluyla ek prim sağlayarak kendi direkt prim hacmini artırmak isterse bu yola başvuralabilir (Öndeş, 2007: 55).

5. 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.

5.1.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 kişi üzerinden gerçekleştirilmiştir.

5.2.Araştırmanın Yöntemi

Ek 1’deki verilmiş olan anket formunda ankete katılan bireylerin demografik özelliklerin ve etkinliğin ölçümüne yönelik olarak çeşitli soru önermesi bulunmaktadır. Kişiler rassal örneklem tekniği kullanılarak belirlenmiştir. 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.

5.3.Araştırmanın Bulguları ve Analizi

Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi şu şekildedir:

- a) Ankete cevap veren toplam 412 tüketicinin %76.7'si (316 kişi) erkek %23.3'ü (96 kişi) kadındır.
- b) %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 aralığındadır.
- c) %59,47' si (245 kişi) evli , %40,53'ü de (167 kişi) bekârdır.
- d) 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 sahiptir.
- e) 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.
- f) Katılımcıların %17.48' i (72 kişi) 750-1500 TL, %40.05'i (165 kişi) 1501-2250 TL, %28.16' sını (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
- g) Anketimize 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 sahiptir.

5.4.Katılımcıların Kasko Sigorta Poliçesi Edinmesine Etki Eden Faktörler

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 5.1. Kasko sigortası alımına etki eden faktörler çizelgesi

Çizelge 5.1’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.

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
İnançlarımızla 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
Police fiyatlarının yüksek olması	3,65	,084	4,00	5	1,415	2,001

Çizelge 5.2. Kasko sigortası alınmaması/iptaline etki eden faktörler çizelgesi

Çizelge 5.2’ 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.

5.5.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.

- 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.
- 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 ehliyete sahip olduğunu belirtmektedir.
- Katılımcılar en fazla %93,7 ile B grubu, en az ise %1,7 ile A ve C ehliyet grubu sahibidirler.
- 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.
- 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.
- Katılımcıların %42,7'si aracın başka kullanıcısının olduğunu, %57,3'ü başka kullanıcısının olmadığını belirtmiştir.
- Katılımcıların %33,0' ü daha önce maddi hasarlı kaza yaşadığı, %67,0' si yaşamadığını ifade etmiştir.
- 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.
- Katılımcıların %31,3' ü araç kaskosuna sahipken %68,7'si kaskosunun olmadığını ifade etmektedir.
- Araç kaskosu haricinde başka sigortanız var mı sorusuna katılımcıların %40,0'ı var olduğunu, %60,0' ı olmadığını belirtmektedir.

5.6. İlişki Ölçüleri (Ki-Kare Analiz) Sonuçları

- Kasko ve cinsiyet çapraz verilerde, ankete katılan erkeklerin %30,7'sinin kasko sigortasının var olduğu ('evet'), ankete katılan kadınlarinsa %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

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

Çizelge 5.3 Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Çizelge 5.3'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.

- Kasko sahipliği ve yaş çapraz verileri, yaş aralığı 18-22 olan katılımcıların %31,'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 53ve 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

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

Çizelge 5.4. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde 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.

- Kasko sahipliği ve medeni durum çapraz verileri, katılımcı evlilerin %35,1'i araçlarının kaskosunun var olduğunu ('evet') belirtirken, katılımcı bekârların %25,7'si, araçlarının kaskosunun var olduğunu belirtmektedirler.

H₀: kasko sahipliği ile medeni durum arasında ilişki yoktur

H₁: kasko sahipliği ile medeni durum arasında ilişki vardır

	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

Çizelge 5.5. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 5.5.)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 H₀ hipotezi reddedilmiş ve alternatif hipotez olan H₁ 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 ≤ .050) altında olduğu görülmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile eğitim düzeyleri arasında anlamlı bir ilişki olduğu kabul edilir.

- Kasko sahipliği ve eğitim çapraz verileri, 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 yüksekisans mezunlarının %37,9' unun araçlarının kaskosunun var olduğunu ve katılımcı doktora mezunlarının %55,6'sının kaskosunun var olduğunu belirtmektedir.

H₀: kasko sahipliği ile eğitim düzeyi arasında ilişki yoktur

H₁: kasko sahipliği ile eğitim düzeyi arasında ilişki vardır

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

Çizelge 5.6. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 5.6.)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.

- Katılımcı emeklilerin %68,2'si araçlarının kaskosunun olmadığını, katılımcı kamu çalışanın %63,3'ü araçlarının kaskosunun olmadığını, katılımcı özel sektör çalışanın %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

	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

Çizelge 5.7. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde 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 5.7'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.

- Kasko sahipliği ve kişisel gelir çapraz verileri, 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

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

Çizelge 5.8. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 5.8) 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 5.8'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.

- Kasko sahipliği ve hane halkı gelir çapraz verileri, 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

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

Çizelge 5.9. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 5.9.)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 H_0 hipotezi reddedilmiş ve H_1 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların hane halkı geliri arasında ilişki bulunduğu kabul edilir. Çizelge 5.9.'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.

- Kasko sahipliği ve araç yaşı çapraz verileri, 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 yaşı 13 ve üzeri olan araç sahiplerinin %90,2'sinin kaskosunun olmadığını belirtmektedir. Tablodan aracın yaşı arttıkça kasko yapma oranının düştüğü görülmektedir.

H_0 : kasko sahipliği ile araç yaşı arasında ilişki yoktur

H_1 : kasko sahipliği ile araç yaşı arasında ilişki vardır

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

Çizelge 5.10. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 6.10)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 5.10' 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.

- 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.

H₀: kasko sahipliği ile araç piyasa değeri arasında ilişki yoktur

H₁: kasko sahipliği ile araç piyasa değeri arasında ilişki vardır

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

Çizelge 5.11.. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 5.11) 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 H₀ hipotezi reddedilmiş ve H₁ hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların araçlarının piyasa değeri birbirlerine bağımlı değişkenlerdir. Çizelge 5.11'deki 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.

- Katılımcıların ehliyete kaç yıldır sahip olduğu ve bunun kasko sahipliğiyle ilişkisini göstermektedir. Ehliyete sahiplik yılı 0- 5 yıl arasında olanların %71,2' si kaskoların olmadığını, ehliyete 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 ehliyete sahip olanların %73,1'i kaskolarının olmadığını belirtmektedir.

H0: kasko sahipliği ile ehliyete sahiplik yılı arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile ehliyete sahiplik yılı arasında ilişki vardı

	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

Çizelge 5.12 Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 5.12.) 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 H0 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.

- 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.

H0: kasko sahipliği ile ehliyet grubu arasında ilişki yoktur

H1: kasko sahipliği ile ehliyet grubu arasında ilişki vardır

	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

Çizelge 5.13. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde (Çizelge 5.13.) 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 H0 hipotezi reddedilmiş ve H1 hipotezi kabul edilmiştir. Yani katılımcıların kasko sahipliği ile katılımcıların araçlarının piyasa değeri birbirlerine bağımlı değişkenlerdir. Çizelge 5.13'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.

- 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

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

Çizelge 5.14. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde 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 5.14.'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.

- Kasko sahipliği ve şehir içi-şehirlerarası oran çapraz verileri, 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

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

Çizelge 5.15. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde 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 H0 hipotezi reddedilmiştir, yani katılımcıların kasko sahipliği ile yılda yapılan ortalama yolun şehir içi ve şehirlerarası oranı arasında ilişki vardır, değişkenlerimiz birbirine bağımlıdır. Çizelge 5.15'deki 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.

- Katılımcılara ait araçların katılımcı dışında kullanıcısının varlığı ile kasko sahipliği arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Katılımcılardan aracın başka kullanıcısının var olduğunu belirtenlerin %68,8'i kasko sahibi değilken başka kullanıcısının olmadığını belirtenlerin %68,6'sı kasko 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

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

Çizelge 5.16 Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde görölen sonuçlara göre $\chi^2=0,001$ 'dir. Bu istatistik değerı, 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 görölmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile yaşları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

- 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

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

Çizelge 65.17. Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde görölen sonuçlara göre $\chi^2=2,102$ 'dir. Bu istatistik değerı, 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 ($p = ,147$) geleneksel sosyal bilim anlamlılık düzeyinin ($p \leq .050$) üzerinde olduğu görölmektedir yani katılımcıların araç kaskosuna sahip olup olmaması ile yaşları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir.

- 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.

	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

Çizelge 5.18 Ki-Kare Testi ve Kramer V Çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde 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 5.18'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.

- 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

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

Çizelge 5.19 Ki-Kare testi ve Kramer V çizelgesi

Ki-Kare Testi ve Kramer V çizelgesinde görülen sonuçlara göre $x^2=62,064$ 'dür. Bu istatistik değeri, 1 serbestlik derecesi ve 0,05 önem seviyesiyle $x^2_{(0,05;1)} = 3,84$ 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 5.19'deki Ki-kare değerin (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 değeriinde zayıf bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.

6. 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 çözümlenmesine, 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 yaşıyan 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 yaptıklarını 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.

KAYNAKÇA

- Berk, N. (1992). Sigortacılıkta Risk Yönetimi. İstanbul: Emek Sigorta Yayınları.
- 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.
- Güvel, E. A. ve Güvel, A.Ö. (2002). 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.
- Kaya, F. (2014). Sigortacılık (4. Baskı). İstanbul: Beta Yayınları.
- Kırkbeşoğlu, E. (ed.). (2015). Risk Yönetimi ve Sigortacılık. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Öndeş, M. K. (2007). Sigortacılıkta Risk ve Bir Yangın Sigorta Uygulaması. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Seyidoğlu, H. (1999) Ekonomik Terimler Sözlüğü (2. Baskı).
- Uralcan, G. S. (2004). Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım.
- Williams, C.A., & Heinse, R.M. (1985). Risk Management and Insurance. New York: Considerations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51, 1173-1182.

EXTENDED SUMMARY

INSURANCE RISK AND COMPREHENSIVE COVERAGE: AN APPLICATION IN AYDIN ON THE PREFERENCE OF COMPREHENSIVE COVERAGE

In today's developed economies, insurance is one of the leading financial services. The level of development of the industry also indicates the level of the country's economy in general. The economic progress of a country brings the risk increase for institutions and individuals. With these rising risks, the amount of financial losses will be higher than the ones in previous periods. Along with economic progress, the progress of the insurance industry is of great importance in this respect. The sophisticated insurance industry will easily diversify the services it offers and will provide assurance of the financial losses that are needed in many areas. The insurance sector, which has a strong financial structure, will be able to fulfill the necessary interventions in a short period of time due to the occurrence of financial losses. The size of the insurance sector will expand the spectrum of insurable products, making it easier to spread the securitization element to a more general structure. To put it briefly, the size of the insurance sector will not only provide economic advantage but it will also increase the social benefit level.

In the modern World, motor vehicles have become an integral part of our lives. There are many risks that we may experience because of the environmental conditions and usage areas of the vehicles. The main objective of the beneficiaries about the insurance is to compensate for the financial loss if the vehicles are damaged.

With the rise of urbanization and the income level of the society, it is seen that automobile insurance which entered our lives firstly appeared in 1883-1884 and the first auto insurance policy was made in 1890. A vehicle, which constitutes the subject of the insurance, is seen as an important value for the user in auto insurance policies. Compared to other branches, auto insurance is more common due to the high number of vehicles and the high risk of accidents that may occur in proportion to the frequency of use (Alma, 2015: 35).

The concept of insurance can be defined as a social institution that is organized with the aim of reducing the risks and unveiling the damage when the risk takes place (Öndeş, 2007: 30). The need to take precautions against the risks for the community and the individual, it reveals the idea that many individuals, who face similar risks, share a risk with a certain participation. Today, the insurance sector, which has a very important place in terms of securing social security, has been taking over some functions and contributing to the countries' economies. Especially, because of the increasing effect of savings, the insurance sector protects societies economically and socially against probable loss (Yücememiş and others, 2011: 54).

Insurance sector in emerging economies, also in Turkey, is one of the most important sectors of the national economies. The insurance sector is a very important sector in the developed countries in terms of economic growth, but in economies with low income levels it is not considered as important. The societies' need to counter the risks ... increases the importance of the insurance sector which has more suitable firms with the quality economic and technical services. In addition to this, insurance is one of the dynamic financial sectors that contributes to security, investment and savings areas of the economies; obstructs economic depression; provides funds to the economy with the funds to be invested; raises the income level; divides the risks, distributes the losses, reduces the economic risks, supports development; forms funds with voluntary savings, and directs these funds to to productive fields (Çiftçi, 2004: 1-2)

The insurance company is a party that carries out the risk management task in the name of a insurance service recipient. Insurance companies do not accept risks that can not be met with premiums, and they do not insure risks that are similar and do not have a homogeneous structure. Insurance firms are looking for the condition that ... is certain and measurable by money. Similar things undoubtedly are desired by individuals to apply for insurance. No insured person on the institutional side is willing to share the same responsibility with another insured person who faces a higher risk than risks he or she is likely to encounter and does not want to be covered by this insurance (Öndeş, 2007: 30-31).

Motor vehicle insurance is a type of property insurance. According to article 1278 of the Turkish Commercial Code, insurer is obliged to cover the damage and loss arising from persons who buy the insurance services or are responsible for the defective behavior (Alma, 2015: 35).

In case the vehicle is stolen, burned, or damaged etc., motor vehicle insurance, which is included in the property insurance; is aimed to make the payment of compensation to the insured individual. Motor vehicle insurance does not insure the damage of other vehicle in the accident but it guarantees the damage to the vehicle belonging to the insured person. The purpose of this kind of insurance is to compensate for the damage to the motor vehicle belonging to the person who bought the insurance service (Çakıroğlu, 2007: 49).

Motor vehicle insurance is different from traffic insurance (Motor Vehicles Compulsory Financial Liability Insurance) in terms of content and scope. According to the Road Traffic Law, the traffic insurance takes the responsibility of the operator of the vehicle to guarantee the liability of the vehicle up to compulsory insurance limits. In addition, any vehicle on the road must be legally obliged to carry out the traffic insurance and it must be renewed before the period ends. If vehicles that do not have compulsory traffic insurances or do not renew the insurance at end of the period, they will be prevented from the traffic. In addition, the traffic insurance covers only the damages to the opposite parties, and the individual must not insure the damage of his own vehicle. In order to pay the damage of his own vehicle a person must have motor vehicle insurance (Alma, 2015: 36).

Motor vehicle insurance is seen as the most common insurance area in our country. Due to the development of technology and increasing demand, automobile production is rapidly increasing. In this case, motor vehicle insurance coverage becomes also widespread. In this research, a survey is conducted in the province of Aydın. Findings related to the socio-economic and demographic characteristics were shown in the research and analyzes and findings about motor vehicle insurance preference were revealed.