

ARAÇ KASKO SİGORTASI YAPTIRIRKEN ŞİRKET SEÇİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN TESPİTİNE YÖNELİK ÖLÇEK GELİŞTİRİLMESİ¹

Development of Scale for Determination of
Factors Affecting Company Selection When
Car Vehicle Insurance

Gönderim Tarihi: 24.04.2019

Kabul Tarihi: 11.12.2019

Doi: 10.31795/baunsobed.658826

Yalçın KARAGÖZ*
Mehmet DEMİR**
Yılmaz GÜNEL***

ÖZ: Bu çalışmanın amacını, araç sahiplerinin kasko sigortası yaptırırken, şirket seçiminde etkisi olan faktörleri belirleyen bir ölçeğin geliştirilmesi oluşturmaktadır. 66 sorudan oluşan deneme ölçeği, uzman görüşleri alınarak önce 58'e indirilmiş ve ön uygulama sonucunda da 55 maddeden oluşan 5'li Likert tipindeki taslak ölçeğin ilk hali elde edilmiştir. Çalışma grubunu, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi'nde görev yapan 350 personel oluşturmaktadır. Elde verilerin faktör analizine uygun olduğu Kaiser-Meyer-Olkin katsayısı ve Bartlett Küresellik Testi ile ortaya konulmuştur. Öncelikle 55 maddeye Açımlayıcı Faktör analizi uygulanmış, uygun olmayan maddeler çıkarılarak 23 maddeden oluşan beş faktörlü bir yapı ortaya çıkmıştır. Bu beş faktör sırasıyla "Şirket İmkânları", "Güvence", "Şirket Bilinirliği", "Bölge" ve "Kasko Deneyimi" şeklinde adlandırılmıştır. Daha sonra yapılan doğrulayıcı faktör analizi sonucunda uyum indeksleri $\chi^2/sd=1.904$, $GFI=0.905$, $AGFI=0.88$, $IFI=0.921$, $CFI=0.92$, $RMSEA=0.051$, $RMR=0,031$ ve $SRMR=0,049$ olarak bulunmuştur. Bu bulgular neticesinde açımlayıcı faktör analiziyle belirlenen yapının geçerliği doğrulayıcı faktör analizi ile teyit edilmiştir. Ölçeğe ait genel güvenilirlik katsayısı Cronbach $\alpha =0,87$ şeklinde hesaplanmış ve güvenilirlik düzeyinin yüksek olduğu belirlenmiştir. Elde edilen sonuçlar ölçeğin geçerli ve güvenilir bir ölçek olduğunu ortaya koymuştur.

¹ Çalışmanın örnekleme, anket formu ve verileri Prof. Dr. Yalçın KARAGÖZ' ün danışmanlığında yürütülen "Araç Kaskosu Yaptırma Düşüncesini ve Sigorta Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Tespitine Yönelik Yapısal Eşitlik Modeli İle Ölçek Geliştirme: Cumhuriyet Üniversitesi'nde Bir Uygulama" başlıklı yüksek lisans tezinden alınmıştır ve "Kasko Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Tespitine Yönelik Ölçek Geliştirilmesi" adlı çalışma ile 4. Uluslararası Sosyal Beşeri ve İdari Bilimler Sempozyumu, Alanya Alaattin Keykubat Üniversitesi, 03-05 Mayıs 2018 tarihinde sözlü olarak sunulmuştur.

* Prof. Dr., Sivas Cumhuriyet Üniversitesi/ Tıp Fakültesi/ Temel Tıp Bilimleri Bölümü/ Biyoistatistik Anabilim Dalı, karagoz01@hotmail.com, ORCID ID: orcid.org/ 0000-0001-5642-6498.

** Prof. Dr., Sivas Cumhuriyet Üniversitesi/ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi/ Bankacılık ve Finans Bölümü/ Bankacılık Anabilim Dalı, mehmet_demir01@hotmail.com, ORCID ID: orcid.org/ 0000-0003-1796-7974.

*** Öğr. Gör., Sivas Cumhuriyet Üniversitesi/ Divriği Nuri Demirağ Meslek Yüksekokulu/ Finans-Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, yilmaz23gunel@gmail.com, ORCID ID: orcid.org/ 0000-0003-4776-1344.

Anahtar Kelimeler: Kasko, Ölçek Geliştirme, Açımlayıcı Faktör Analizi, Doğrulayıcı Faktör Analizi.

ABSTRACT: The purpose of this study is to have a scale that determines the factors that affect the company's choice in the automobile insurance of car owners. The experimental scale, which consisted of 66 questions, was first reduced to 58 by taking expert opinions and as a result of the preliminary application, the first version of the 5 point Likert type scale consisting of 55 items was obtained. The work group consists of 350 staff working in Sivas Cumhuriyet University. Kaiser-Meyer-Olkin coefficient and Bartlett's Sphericity Test were used to determine whether the data were suitable for factor analysis. First of all, 55-item exploratory factor analysis was applied, and non-conforming items were extracted and a five-factor structure consisting of 23 items emerged. These five factors are named as "Company Opportunities", "Assurance", "Company Awareness", "Region" and "Experience Insurance". Compliance indexes were determined as $\chi^2/sd = 1.904$, $GFI = 0.905$, $AGFI = 0.88$, $IFI = 0.921$, $CFI = 0.92$, $RMSEA = 0.051$, $RMR=0,031$, $SRMR=0,049$. As a result of these findings, validity of the structure determined by exploratory factor analysis was confirmed by confirmatory factor analysis. The general reliability coefficient of the scale was calculated as Cronbach $\alpha = 0,87$ and the reliability level was found to be high. The results showed that the scale is a valid and reliable scale.

Keywords: Insurance, Scale Development, Exploratory Factor Analysis, Confirmatory Factor Analysis.

GİRİŞ

Kişiler ve işletmeler, her an için öngörülemeyen risklerle karşı karşıya kalabilmektedir. Bu risklerin bertaraf edilememesi kayıplara ve sosyoekonomik çöküntülere sebep olmaktadır. Belirli bir ücret ödeyerek kişilerin ve işletmelerin, oluşabilecek risklere karşı kayıpları önleme ihtiyacı temelde sigortanın varoluş sebebidir. Sigorta sözleşmesi yaptırmakla diğer bir ifade ile varlıklarını sigortalatmakla kişiler, oluşabilecek hasarı engelleyemezler; fakat aynı düşünceyle hareket eden kişi veya kurumların oluşturduğu fona katılmakla riskin maddi boyutunu paylaşabilirler. Ayrıca yoğun rekabet ortamında büyüme ve gelişme amacı taşıyan işletmelerin, sigorta ile rizikolara karşı işletme politikalarını belirledikleri düşünüldüğünde sigortanın önemi daha fazla anlaşılmaktadır.

Küresel ekonomide ürettiği prim hacmi, sanayi alanında oluşturduğu yatırım kapasitesi, ülke kalkınmasında temin ettiği kaynaklar, kişilerin hayat standartlarını iyileştirmeye yönelik olarak oynadığı sosyoekonomik rollerden dolayı sigortacılık, günümüzün en önemli finansal sektörleri arasına girmeyi başarmıştır. Ayrıca sigorta işletmelerinin faaliyetleri sonucunda, devletin sosyal güvenlik alanlarına yapacağı yatırım ve harcamalar azalırken bu alanda kullanılacak devlete ait fonlar da devletin kasasında kalmaktadır.

Sigorta şirketlerinin, finansal piyasalarda varlığını devam ettirebilmesi, rekabet gücünü arttırabilmesi, ciro hedeflerini yakalayabilmesi ve kazançlarını çoğaltabilmesi için bireylerin talep ve isteklerinde etkili olan faktörleri belirleyerek müşteri odaklı politikalar geliştirmeleri gerekir.

Belirsizliklerin ve rizikoların varlığı, geleceğe yönelik seçimlerde iktisadi olarak karar birimlerini etkilemektedir. Kişiler satın alma eyleminde bazı faktörlerin etkisinde kalarak hareket etmektedirler. Bu etkinin nedenleri ve bileşenlerinin belirlenmesi hem sigorta şirketleri hem de sigorta sektörü açısından önemlidir.

Gün geçtikçe araç kaskosunun öneminin artması hem sigorta sektörünün hızla büyümesine hem de şirketler arasında rekabetin kızışmasına yol açmaktadır. Dolayısıyla araçlarına kasko yaptırmak isteyenlerin, sigorta şirketini seçerlerken hangi faktörlerin etkisinde kaldıkları sorusu akla gelmekte ve bu sorunun cevabı önem kazanmaktadır. Bunun belirlenebilmesi için öncelikle müşterin tercihlerini etkileyen faktörleri iyi yansıtan bir ölçeğe gereksinim vardır. Türkiye’de yapılan çalışmalar incelendiğinde araç kaskosu yaparken etkili olan faktörler araştırılmış fakat araç sahiplerinin araç kaskosu yaptırmak için şirket seçiminde nelere dikkat ettikleri ile ilgili geliştirilen bir ölçeğe rastlanmamıştır. Bu ihtiyaçtan hareketle Türkiye şartlarına uygun olarak araç sahiplerinin kasko sigortası yaptırmak için sigorta şirketi seçimine etkisi olan faktörlerin belirlenmesini ölçen bir ölçek geliştirilmesi amaçlanmıştır. Geliştirilen bu ölçek ile kişilerin araçlarına kasko sigortası yaptırmak için şirket seçiminde nelere dikkat ettiklerinin ve neleri önemsediklerinin belirlenebileceği düşünülmektedir. Bu saptamalar ile sigorta şirketlerinin hizmet anlayışında daha olumlu adımlar atacakları, müşteri temelli politikalar geliştirecekleri düşünülmektedir. Ayrıca bu çalışma araç sahiplerine yönelik yapılacak olan benzer çalışmalara ışık tutması açısından önem taşımaktadır.

SİGORTA

Sigorta kelimesi Latince’de “güvence” anlamına gelen “sicurta” kelimesinden türetilerek Türkçe’ye kazandırılmıştır. Sigorta, muhtemel risklere karşı bireylerin güvenlik gereksinimi yaşamalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Güvel ve Güvel, 2002: 23). Oluşabilecek zararın, sigortalılar topluluğuna dağıtılarak ekonomik sonuçları açısından katlanılabilir bir hale gelmesini sağlamak sigortanın temel mantığını oluşturmaktadır (Bıkmaz, 1991: 2).

Sigorta kavramı, birden fazla benzer tesadüfi risklerle karşı karşıya kalmış üniteleri aynı portföyde bir araya getirerek rizikoların belirginleştirilmesi ve risklerin gerçekleşmesi durumunda meydana gelecek hasarların küçük ve periyodik ödemelerle oluşturulan bir fondan karşılanmasını sağlayan bir organizasyondur

(Uralcan, 2004: 23). Benzer şekilde sigortanın tanımı “*Bir miktar prim ödemesi yaparak, benzer özelliğe (homojen) sahip kişilerin bir araya getirilmesi, belirli bir zaman diliminde zararın meydana gelmesiyle, zararın sigortalıların ödedikleri havuzdan karşılanması sistemidir*” (Kırkbeşoğlu, 2014: 46) şeklinde ifade edilmiştir. Bu tanımlar ışığında sigortanın, maddi kayıplara uğrayanların kayıplarının, sigortalılardan alınan primlerle karşılandığı bir sistem olduğu söylenebilir (Dorfman, 2002: 2).

Risk Kavramı

Türk Dil Kurumu’na göre risk, “*İktisadi karar birimlerinin verecekleri kararlar sonucunda ortaya çıkaracak getiriyi olumsuz etkileyebilecek olayların gerçekleşme olasılığı diğer bir deyişle olayların gerçekleşme olasılığının bulunduğu duruma karşı belirsizlik*” (tdk.gov.tr, 17.09.2018) olarak tanımlanmaktadır. Risk, gelecekte gerçekleşeceği düşünülen veya arzu edilen bir neticeden zıt yönde sapmanın olasılığıdır (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2009: 3). Risk, henüz gerçekleşmeyen fakat gerçekleşme ihtimali bulunan tehlikedir (Çipil, 2004: 4).

Kara Araçları Kasko Sigortası

Kasko sigortası, motorlu kara taşıtlarında belirli riskler altında meydana gelebilecek hasarları güvence altına alan bir sigorta dalıdır (Güvel, Güvel 2002: 111). Belirli bir prim karşılığında sigortalıya ait aracın karşı karşıya kalabileceği kasko risklerini, sigorta şirketince teminat altına alan sigorta sözleşmesi kasko sigortası olarak ifade edilebilir (Taşyürek, 2001: 5).

Kasko Sigortasının Kapsamı

Kasko sigortasının kapsamı “*Karayolunda kullanılabilen sigortalıya ait motorsuz, motorlu taşıtlar, iş makineleri, zirai tarım makineleri, karavanlar, römorklar, lastik tekerlekli traktörlerin poliçede yer alan ve aşağıdaki risklerin meydana gelmesiyle bu araçların uğrayacağı maddi zararların sigorta şirketince karşılanmasıdır*” (tsb.org.tr, 17.09.2018) şeklinde ifade edilmiştir..

Sigortalı Aracın Kazaya Uğraması: Sigortalanan araca, aracı kullanan kişi veya sigortalının istemi dışında bir anda hareketsiz veya seyir halindeyken durağan veya devinim halindeki bir cismin devrilmesi, çarpması, yuvarlanması ve düşmesiyle oluşabilecek hasarlar kasko sigortası kapsamındadır.

Sigortalı Aracın Yanması: Sigortalı aracın infilak etmesi, araca yıldırım çarpması, aracın yanması veya söndürülmesiyle oluşabilecek zararlar kasko sigortası kapsamındadır.

Sigortalı Aracın Çalınması: Aracın bir bütün olarak veya araca ait parçaların (lastik gibi) çalınması veya bu eylemin gerçekleştirilmesi esnasında oluşan zarar ve ziyanlar kasko sigortası kapsamındadır.

Sigortalı Aracın Nakli: Feribot ile taşınan sigortalı araçta, taşınma esnasında meydana gelebilecek hasarlar kasko sigortası kapsamında olup farklı taşıma şekilleri sigorta kapsamında değildir.

Kasko Sigortası Edinmede Şirket Seçimini Etkileyen Faktörler

Bireyler, kasko poliçesi satın alırken hem sosyokültürel hem de ekonomik faktörler ışığında karar vermektedirler. Günümüzde sigorta şirketleri kasko poliçelerinde kişilerin yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, mesleği gibi birçok parametreyi dikkate alarak risk ölçütleri dâhilinde poliçe fiyatını belirlemektedirler (Demir vd., 2018: 262-263).

Genel olarak kasko sigortası satın almak isteyen kişiler, düşük fiyat ve uygun ödeme koşulları altında hizmet almak istemektedirler. Bu iki faktör bireyler açısından kasko şirketlerini değerlendirmede ilk sıralarda gelmektedir (Alma ve Erol, 2016:152). Özellikle kişilerin gelir düzeyinin kasko sigortası yaptırmada ve şirket seçiminde önemli bir faktör olduğu düşünülmektedir.

Genç sürücülerin hız yapma arzuları ve trafikte daha fazla yer alma isteği, yaşlı sürücülerin trafikte dikkat eksikliği sonucu yanlış kararlar almaları gibi sebepler, sigorta şirketleri tarafından diğer yaş grubu kişilere göre daha riskli görülmektedir (blog.sigortacini.com.tr, 30.03.2019).

Bayan sürücülerin trafikte sergiledikleri davranışların risk oranının bazı sigorta şirketlerine göre düşük, bazılarına göre yüksek olması gibi sebepler cinsiyet açısından sigorta primlerinde şirketler arasında farklılıklara yol açabilmektedir (capital.com.tr, 12.04.2019).

Spor araçların yüksek kaza riski taşıması, yüksek fiyatlı ve lüks sınıfta yer alan araçla daha az kaza yapılacağı düşüncesi, araç sahiplerinin daha önceki kazalı veya kazasız sonuçlanan tecrübeleri, sigorta primlerinde şirketler arasında farklılıklara yol açabilmektedir (sigortam.net, 15.04.2019).

Sigortanın rolünün, öneminin ve gerekliliğinin tam olarak anlaşılması için bilgi eksikliğinin giderilmesi gerekmektedir. Bu yüzden sigorta şirketleri eğitim düzeyi düşük olan kişilere hizmet sunarken sigorta hakkında daha fazla bilgi verilmesi gerektiğini düşünmektedirler (Ioncica vd., 2012). Ayrıca kişilerin dini inancının, sigorta satın almada önemli bir etken olduğu görülmektedir. Allah'ın koruyuculuğuna olan itimatsızlık ve sigorta şirketlerince primlerin faiz karşılığında finans sektöründe değerlendiriliyor olması gibi düşünceler bireylerin sigorta yaptırmamalarına yol açabilmektedir (Kuşçu, 1996: 64).

Kış şartlarının uzun ve zor geçtiği bölgeler (Eygü ve Soğukpınar, 2012: 160), yüksek riskli terör bölgeleri, yoğun hırsızlık vakalarının yaşandığı yerler ve trafiğin yoğun olduğu büyük şehirler tüketici davranışları açısından coğrafi

yerleşim yerlerinin (sigortam.net, 15.04.2019), kasko sigortası yaptırmada bireyler açısından önemli etkilere sahip olduğu düşünülmektedir.

Araç sahiplerinin yakın akraba ve arkadaşlarının sigorta şirketleriyle yaşadığı tecrübeler, tanıdık birinin sigorta acentesinde çalışıyor olması gibi nedenlerin bireylerin sigorta şirketi seçiminde etkisi olduğu düşünülmektedir (Gümüş ve Özdemir, 2018: 1-29).

Sigorta şirketinin mali gücü, bir finans kurumuna bağlı oluşu, sigorta şirketinin her ilde acentesinin olması ve yaptığı reklamlar (Demireli ve Timur, 2011: 1-18), hizmet anlayışı, poliçe teminatları, ek teminatlar, mini onarım hizmeti sunması (Filiz ve Şengöz, 2010: 107-121), sigorta şirketinin sunduğu satış promosyonu ve hasarsızlık indirimi, hasar anında hızlı destek, hasarın çabuk ve eksiksiz ödemesi, acente personelinin davranışı (Gümüş ve Özdemir, 2018: 1-29) vb. faktörlerin tüketicilerin kasko şirketi seçimini etkileyeceği düşünülmektedir.

LİTERATÜR ÖZETİ

Literatür taraması sonucunda, ülkemizde sigorta ve kasko üzerine birçok çalışma yapılmasına karşın, araç sahiplerinin araç kaskosu yapımında kasko şirketi seçimine etki eden faktörlerin tespitine yönelik ölçek geliştirme çalışmasına rastlanmamıştır. Yapılan çalışmalar genellikle sigortacılıkta durum tespitine yönelik olmakla birlikte kasko sigortası tercihinin etkileyen faktörler üzerinde durulmuştur. Bu çalışmalardan bazıları şunlardır:

Gözüngü (2004), İstanbul iline kayıtlı hususi otomobil sahiplerinin, araçları için kasko poliçesi satın alırken bu karara etkisi olan faktörleri belirlemeye yönelik yaptığı pilot araştırmada ki-kare analizi ve t testini kullanarak şu sonuçları elde etmiştir. Bireylerin sigorta şirketi seçiminde rol alan kriterlerin; fiyat, hasarın hızlı ve eksiksiz ödemesi, anlaşmalı servislerin hizmet kalitesi, müşteri ilişkilerine verilen önem, prim ödeme şartlarının uygunluğu, ek hizmete ekstra prim ödememe ve hasarsızlık indirimi olduğu gözlenmiştir.

Filiz ve Şengöz (2010) yaptıkları çalışmada, İzmir'in Bayındır ilçesindeki otomobil sahibi bireylerin kasko sigortası yaptırırken en fazla önem verdikleri faktörleri belirleyerek konjoint analizi ile incelemiştir. Çalışmada kasko sigortası yaptıracak olan bireylerin önem sırasına göre tercihlerinin; kasko sigorta şirketinin adı, mini onarım hizmeti, araç-sürücü temini, teminat kapsamı ve ödeme şekli faktörlerine göre belirlendiği gözlenmiştir.

Demireli ve Timur (2011), kurumsal müşterilerin kasko şirketi seçimine etkisi olan faktörleri tespit etmek için bir nitel araştırma yapmışlardır. Çalışmada içerik analizi yöntemi kullanılarak bu faktörlerin; şirket temsilcisinin imajı, poliçe detaylarını bilmesi, kolay ulaşılabilir olması, statüsü ve tanıdık olması,

sigorta şirketinin bilinir olması, ödeme yapma davranışı, finansal gücü, güvenilir olması ve poliçenin ödeme tutarı (fiyat) olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Durmuş (2011), sigorta sektörünün Türkiye'deki gelişimi ve kişilerin araç kaskosu yaptırırken tercihlerini etkileyen faktörler üzerine Tokat ilinde bir uygulama yapmıştır. Yapılan çalışma logit modeliyle analiz edilerek analiz sonucunda bireylerin; gelir seviyelerinin, ehliyet sahiplik sürelerinin, araçlarının değerinin ve maddi hasarlı trafik kazası geçirip geçirmediği şeklindeki değişkenlerin istatistiki açıdan % 1 anlam düzeyinde bağımlı değişkenle (kasko yapılıp yapılmadığı) pozitif yönde ilişkiye sahip ve anlamlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Eygü ve Soğukpınar (2012) yaptıkları çalışmada, araç kasko sigortası yaptırırken bireylerin, sigorta poliçesi satın almına etkisi olan faktörleri belirlemeye çalışmışlardır. Çalışmanın sonucuna göre; kasko poliçesi satın almada bayanların fiyattan etkilenmediği, eğitim düzeyi düşük bireylerde iklim şartlarının araç kaskosu yaptırmada etkili olduğu, yüksek gelir seviyesine sahip kişilerde hasar ödeme hızının mühim bir yere sahip olduğu ve hizmet kalitesinin bütün meslek sahiplerince önemli olduğu görülmüştür.

Alma ve Erol (2016) yaptıkları çalışmada, Celal Bayar Üniversitesi'nde görevli araç sahibi personelin, araçları için kasko satın alma kararlarını etkileyen faktörlerin; hasar anında hızlı destek hizmeti, prim ödeme kolaylığı, kasko sigorta fiyatı, hasar ödeme hızı, anlaşmada belirtilen vaatlerin yerine getirilmesi faktörlerinin en önemli faktörler olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca bireylerin; ağır kaza geçirmiş olması, kasko harici sigortalarla birlikte satın alındığında promosyon uygulanması, çalıştıkları kuruma uygulanan özel kasko indirimleri ve yaşanan ilin iklim şartları faktörlerinin kasko satın almında en az etkili faktörler olduğu sonucuna varmışlardır.

Gümüş ve Özdemir (2018), Aydın ilinde kasko sigortasının tercih edilmesine yönelik yaptıkları çalışmada bireyler için kasko sigortası edinmede en önemli kriterlerin; hasar gerçekleştiğinde teknik desteğin çabuk sağlanması, hasarın ödenme süresi (hızı), hasara uğrayan diğer taraf için sağlanan teminat miktarı, hasarsızlık indirim oranının sağlanması ve şirket personelinin hizmet kalitesi şeklinde olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca bireyler için kasko sigortası edinmede en az öneme sahip kriterlerin; acentede tanındığının çalışıyor olması, yaşanan ilin iklim şartları, başka sigortalarla satın alındığında promosyon uygulamasının oluşu ve kasko sigortası primi olduğu sonucuna varmışlardır.

YÖNTEM

Araştırmanın Çalışma Grubu

Bu araştırmada Sivas Cumhuriyet Üniversitesi'nde görev yapan (2017 yılı itibarıyla) akademik ve idari 350 personel yer almıştır.

Araştırma İçin Taslak Ölçeğin Hazırlanması ve Uygulanması

Araştırmada kullanılan "Araç Kaskosu Yaptırırken Sigorta Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Tespiti Ölçeği" literatür incelemesi sonucunda 66 sorudan oluşan bir deneme ölçeği olarak hazırlanmıştır. Deneme ölçeğinde yer alan madde sayısı, sigortacılık ve ölçme değerlendirme alanında uzman 8 akademisyenin değerlendirmesi sonucunda 58'e düşürülmüştür. Ön uygulama sonucunda bazı maddelerin anlam gücüne yol açtığı tespit edilerek madde sayısı 55'e düşürülmüştür. Sonuç olarak bu çalışmada 55 maddeden oluşan, puan aralığı 1'den 5'e kadar olan 5'li Likert tipi bir taslak ölçek kullanılmıştır. Çalışma grubuna kolayda örnekleme yöntemi ile ulaşılmıştır.

Araştırmada Kullanılan İstatistiksel Yöntemler

Bu çalışmada, ölçümün kalitesini ve geçerliliğini belirlemek için Faktör analizi yapılmıştır. Faktör analizi ölçülebilen ve görülebilen çok sayıdaki özelliğin arkasında yatan gerçek nedenleri, yani gözlenemeyen ve ölçülemeyen gizli boyutları ortaya çıkarmaya yarar (Johnson ve Winchurn, 2002). Bütün incelenen değişiklikler bazı önemli, gizli ve henüz yapılmamış, oluşturulmamış faktör seti fonksiyonu olarak bağımlı değişken gibi düşünülür. Bunun aksine biri bütün faktörlere, orijinal olarak incelenmiş değişkenlerin fonksiyonu şeklinde tüm faktörleri bağımlı değişken olarak da ele alabilir (Hair vd., 1995). Öncelikle verilere uygulanan açımlayıcı faktör analizi sonucunda elde edilen bulgulara bakılarak ölçeğin faktör yapısı hakkında karar verilmiştir. Daha sonra bu faktör yapısı ile kuramsal olarak ortaya konulan faktörler arasındaki uyumu belirlemek için doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Ayrıca ölçümlerin güvenilirliği iç tutarlılığı belirlemeye yönelik olarak kullanılan Cronbach Alpha katsayısı ile değerlendirilmiştir.

Açımlayıcı Faktör Analizi (AFA)

Ölçme aracının kaç tane faktörü ölçtüğü bilinmediği durumlarda ve araştırmacı tarafından muayyen bir hipotezin denenmesi yerine ölçümü yapılan faktörlerin yapısına yönelik bilgi edinmek için ölçme aracını kullandığı araştırma şekline açımlayıcı faktör analizi denir (Tavşancıl, 2010: 46). Araştırmacıların daha çok değişkenden (j tane) daha az gizil faktör (k tane) türetmek için kullandığı yöntem açımlayıcı faktör analizi denir (Henson ve Roberts, 2006; akt: Doğan

vd., 2018: 375). Değişkenler arasındaki ilişkilerden faydalanarak farklı yapılar meydana getirmek faktör analizinin iki temel amacıdır (Özdamar, 2010: 223).

Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA)

Doğrulayıcı faktör analizi (DFA), bir çalışmada ölçek geliştirme aşamasında veya geçerlilik analizinde kullanılır. Veri tarafından önceden belirlenmiş bir yapının, doğrulanıp doğrulanmadığını araştırır. DFA, gözlenen değişkenler ile onların deterministik olmayan fonksiyonu olan örtük değişkenler arasındaki bağlantılar hakkında ön beklentilerin test edilmesine dayanır (Noyan, 2009: 22). Kuramsal olarak öne sürülen faktörleri belirlemede etkisi olan değişkenler ile açımlayıcı faktör analiziyle ortaya konan faktörleri meydana getiren özgün değişkenler arasında uyumun olup olmadığı doğrulayıcı faktör analizi ile test edilir (Özdamar, 2010; akt: Doğan vd., 2018: 376). Bu bağlamda yapıların açımlayıcı faktör analiziyle oluşturulduktan sonra doğrulayıcı faktör analiziyle yapı geçerliliği değerlendirilir (Kline, 2005; Stapleton, 1997; akt: Doğan vd., 2018: 376).

İç Tutarlılık Analizi

Güvenirlilik analizi yöntemlerinden biri iç tutarlılık analizi olup bu yöntem sayesinde birlikte ele alınan ifadelerin aynı yapıyı ölçüp ölçmediği yani kendi içinde tutarlı olup olmadığı araştırılır (Churchill, 1979; Nunnally, 1979: 159). Bunun için kullanılan yöntemlerden biri güvenirlilik katsayısının incelenmesi olup en fazla tercih edilen yöntem Cronbach Alpha katsayısıdır (Cortina, 1993: 98-104; Haladyna, 1999). Güvenirlilik seviyesinin tespiti Likert tipi ölçeklerde Cronbach tarafından geliştirilen α katsayısının kullanılması ile belirlenebilir. Ölçekte yer alan soruların, belirli gruplar halinde, türdeş bir yapı oluşturup oluşturmadıkları alfa katsayısı ile belirlenmeye çalışılır (Karagöz, 2016: 941). Bir başka ifadeyle Likert tipi ölçek çalışmalarında bütün maddelerin özünde eş tutumu ölçmesi faraziyesi vardır (Tavşancıl, 2002: 152). Bu yüzden genellikle Likert tipindeki ölçeklerin geliştirilmesi çalışmalarında güvenirlilik seviyesini saptamada yararlanılan ve bir iç tutarlılık ölçütü sayılan Cronbach alfa katsayısı kullanılır. Bu katsayı 0 ile 1 arasında değerler alıp, alfa katsayısı ne kadar 1 sayısına yakın olursa ölçekte yer alan maddelerin o nispette birbiriyle tutarlı olduğu ve benzer özelliği ölçtüğü kabul edilir (Tezbaşaran, 1996: 46).

Araştırmada Faydalanılan Paket Programlar

Elde edilen verilerin analizinde açımlayıcı faktör analizi modelinde IBM SPSS 23.0 istatistik paket programından; doğrulayıcı faktör analizi modelinde ise AMOS 23 paket programından faydalanılmıştır.

ARAŞTIRMADA ELDE EDİLEN BULGULAR

İlk olarak veriler, açımlayıcı faktör analizi modeline tabi tutulmadan önce, verilere faktör analizi uygulanıp uygulanmayacağına tespitinde faydalanılan Bartlett Küresellik testi ve KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) katsayısından faydalanılmış ve analiz sonuçları Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1: KMO Katsayısı ve Bartlett Küresellik Testine Ait Sonuçlar

| | |
|---|---------------------------------|
| Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) Katsayısı | 0.845 |
| Bartlett Küresellik Testi | |
| | Ki-Kare Değeri 6767,492 |
| | Serbestlik Derecesi 1485 |
| | P 0,000 |

Tablo 1’de elde edilen bulgulara göre; örneklem büyüklüğünün faktörleştirmeye uygun olup olmadığını tespit etmede kullanılan KMO testi sonucunda KMO değerinin 0.845 olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Örneklem büyüklüğü için elde edilen değer; 1,00-0.90 aralığında yer alıyor ise mükemmel; 0,89-0,80 aralığında yer alıyor ise iyi; 0,79-0,60 aralığında yer alıyor ise vasat; 0,59 ve altında yer alıyor ise kabul edilemez olarak nitelendirilir (Tavşancıl, 2010: 50). Araştırmada elde edilen 0,845 KMO değeri ile çalışmanın örneklem büyüklüğünün “iyi” olarak ifade edilebileceği sonucuna ulaşılmıştır. Dolayısıyla ölçüğe ait verilerin örneklem büyüklüğünü iyi derecede yansıttığı ve örneklem büyüklüğünün, verilere faktör analizinin uygulanabilmesi için yeterli olduğu söylenebilir. Ayrıca ana kütlelerin bütünlüğünü test eden ve ana kütlede yer alan değişkenler arasında anlamlı bir ilişkinin varlığının tespiti için kullanılan Bartlett küresellik testi sonuçları incelenmiştir. Elde edilen ki-kare değerinin manidar olduğu görülmüş ($\chi^2= 6767,492$; $p<0.01$) ve taslak ölçüğe ait saptanan verilerin faktör analizine uygun olduğu görülmüştür.

Açımlayıcı Faktör Analizi Sonuçları

Taslak ölçüğün yapı geçerliliğini belirlemek amacıyla taslak ölçekte yer alan 55 maddeye açımlayıcı faktör analizi uygulanarak bu maddeler arasındaki korelasyon matrisine bakılmıştır. Bunun için açımlayıcı faktör analizinde temel bileşenler analizinden ve varimax dik döndürme yöntemlerinden faydalanılmıştır.

İlk olarak birden fazla faktörde binişik olan, madde faktör yük ağırlığı düşük olan ve toplam açıklanan varyansı olumsuz yönde etkileyen 27 madde tespit edilmiştir. Bu maddeler; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 14, 15, 16, 18, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 38, 45 ve 51 numaralı maddelerdir. Başlangıçta ölçekte yer alan madde sayısı 55 iken bu 27 maddenin ölçekten çıkarılmasıyla ölçekte yer alan madde sayısı 28’e düşmüştür. 28 madde için tekrar yapılan faktör analizi neticesinde KMO değeri 0.845, Bartlett Küresellik testine göre de χ^2 değeri 6767,492 ($p< .001$) olarak elde edilmiştir. Sonuç olarak 28 madde ve öz değeri

1'den daha büyük olan yedi faktörlü bir yapı meydana gelmiştir. Ayrıca ölçme aracının %59,49'luk bir oranla toplam varyansı açıkladığı ve alt faktörlerde bulunan maddelerin orijinal formda yer alan maddelerle örtüştüğü sonucuna ulaşılmıştır. Ölçeğe ait faktör yükleri ile açıkladıkları varyans oranları Tablo 2'deki gibidir.

Tablo 2: Rotasyon Sonrası Yedi Faktörlü Ölçeğe Ait Faktörler ve Madde Yük Değerleri

| Maddeler | Faktör Yük Değerleri | | | | | | |
|-----------------------|----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | Faktör 1 | Faktör 2 | Faktör 3 | Faktör 4 | Faktör 5 | Faktör 6 | Faktör 7 |
| Madde 55 | 0,746 | | | | | | |
| Madde 48 | 0,711 | | | | | | |
| Madde 54 | 0,708 | | | | | | |
| Madde 50 | 0,699 | | | | | | |
| Madde 49 | 0,685 | | | | | | |
| Madde 52 | 0,681 | | | | | | |
| Madde 53 | 0,664 | | | | | | |
| Madde 46 | 0,567 | | | | | | |
| Madde 20 | | 0,697 | | | | | |
| Madde 8 | | 0,664 | | | | | |
| Madde 19 | | 0,651 | | | | | |
| Madde 10 | | 0,633 | | | | | |
| Madde 9 | | 0,598 | | | | | |
| Madde 7 | | | 0,822 | | | | |
| Madde 17 | | | 0,816 | | | | |
| Madde 47 | | | 0,544 | | | | |
| Madde 40 | | | | 0,733 | | | |
| Madde 41 | | | | 0,705 | | | |
| Madde 39 | | | | 0,663 | | | |
| Madde 43 | | | | | 0,788 | | |
| Madde 42 | | | | | 0,751 | | |
| Madde 44 | | | | | 0,658 | | |
| Madde 34 | | | | | | 0,833 | |
| Madde 33 | | | | | | 0,783 | |
| Madde 37 | | | | | | 0,603 | |
| Madde 13 | | | | | | | 0,713 |
| Madde 12 | | | | | | | 0,611 |
| Madde 22 | | | | | | | 0,570 |
| Özdeğer | 7,359 | 2,051 | 1,948 | 1,652 | 1,380 | 1,156 | 1,113 |
| Varyans Oranları (%) | %16,72 | % 8,847 | % 7,240 | % 7,096 | % 6,984 | % 6,570 | % 6,032 |
| Kümülatif Varyans (%) | %16,72 | % 25,566 | % 32,807 | % 39,903 | % 46,887 | %53,458 | %59,490 |

Varimaks rotasyonu işlemi neticesinde elde edilen faktör yükleri, 0.32-0.44 değer aralığında ise kötü; 0.45-0.54 değer aralığında ise normal; 0.55-0.62 değer aralığında ise iyi; 0.63-0.70 değer aralığında ise çok iyi; 0.70 ve üzerinde bir değere sahip ise mükemmel olarak kabul edilmektedir (Comrey ve Lee, 1992; akt: Dede ve Yaman, 2008: 27). Tablo 2'deki verilere bakıldığında 1 maddenin "normal", 5 maddenin "iyi", 10 maddenin "çok iyi" ve 12 maddenin de "mükemmel" yönde değişim gösterdiği görülmektedir. Fakat doğrulayıcı faktör analizi neticesinde, yedi faktörlü yapıya ait faktör yük değerlerinin bazılarının 0,45'in altında olmasından dolayı ölçekten bazı maddeler çıkarılıp bazı maddeler eklenmiştir. Bu işlem neticesinde birden fazla faktörde binişik olan, madde faktör yük ağırlığı düşük olan ve toplam açıklanan varyansı olumsuz yönde etkileyen 32 madde tespit edilmiştir. Bu maddeler; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 42, 45 ve 47 numaralı maddelerdir. Başlangıçta ölçekte yer alan madde sayısı 55 iken bu 32 maddenin ölçekten çıkarılmasıyla ölçekte yer alan madde sayısı 23'e düşmüştür.

Ölçekte geriye kalan 23 madde için tekrar faktör analizi uygulanmıştır. Analiz neticesinde KMO değeri 0.887 bulunmuştur. Ayrıca Bartlett Küresellik testine göre de χ^2 değeri 2653,12 ($p < .001$) olarak elde edilmiştir. Sonuç olarak 23 madde ve öz değeri 1'den daha büyük olan beş faktörlü bir yapı meydana gelmiştir. Ayrıca ölçme aracının %54,87'lik bir oranla toplam varyansı açıkladığı ve alt faktörlerde bulunan maddelerin orjinal formda yer alan maddelerle örtüştüğü sonucuna ulaşılmıştır. Ölçeğe ait faktör yükleri ile açıkladıkları varyans oranları Tablo 3'deki gibidir.

Tablo 3: Rotasyon Sonrası Beş Faktörlü Ölçeğe Ait Faktörler ve Madde Yük Değerleri

| Maddeler | Faktör Yük Değerleri | | | | |
|-----------------------|----------------------|----------|----------|----------|----------|
| | Faktör 1 | Faktör 2 | Faktör 3 | Faktör 4 | Faktör 5 |
| Madde 54 | ,734 | | | | |
| Madde 55 | ,725 | | | | |
| Madde 50 | ,714 | | | | |
| Madde 49 | ,700 | | | | |
| Madde 48 | ,698 | | | | |
| Madde 52 | ,679 | | | | |
| Madde 53 | ,675 | | | | |
| Madde 40 | ,559 | | | | |
| Madde 46 | ,546 | | | | |
| Madde 38 | ,535 | | | | |
| Madde 20 | | ,747 | | | |
| Madde 19 | | ,689 | | | |
| Madde 8 | | ,649 | | | |
| Madde 9 | | ,518 | | | |
| Madde 13 | | | ,717 | | |
| Madde 15 | | | ,671 | | |
| Madde 12 | | | ,667 | | |
| Madde 29 | | | | ,796 | |
| Madde 36 | | | | ,744 | |
| Madde 30 | | | | ,710 | |
| Madde 43 | | | | | ,784 |
| Madde 44 | | | | | ,732 |
| Madde 51 | | | | | ,476 |
| Özdeğer | 6,871 | 1,768 | 1,595 | 1,237 | 1,149 |
| Varyans Oranları (%) | 29,875 | 7,688 | 6,933 | 5,377 | 4,995 |
| Kümülatif Varyans (%) | 29,875 | 37,563 | 44,497 | 49,874 | 54,869 |

Tablo 3'deki verilere bakıldığında 4 maddenin “normal”, 1 maddenin “iyi”, 7 maddenin “çok iyi” ve 11 maddenin de “mükemmel” yönde değişim gösterdiği ve elde edilen 5 faktöre ait öz değerlerin 1 değerinden daha büyük olduğu görülmektedir. Açımlayıcı faktör analizi neticesinde ulaşılan alt boyutlardan birincisinin 10 maddeden oluştuğu, %29,875'lik oranla toplam varyansı açıkladığı ve faktör yük değerlerinin 0.734 ile 0.535 aralığında değiştiği saptanmıştır. Alt boyutlardan ikincisinin 4 maddeden oluştuğu, %7,688'lik oranla toplam varyansı açıkladığı ve faktör yük değerlerinin 0.747 ile 0.518 aralığında değiştiği gözlenmiştir. Alt boyutlardan üçüncüsünün 3 maddeden oluştuğu, %6,933'lük oranla toplam varyansı açıkladığı ve faktör yük değerlerinin 0.717 ile 0.667 aralığında değiştiği belirlenmiştir. Alt boyutlardan dördüncüsünün

3 maddeden oluştuğu, %5,377'lik oranla toplam varyansı açıkladığı ve faktör yük değerlerinin 0.796 ile 0.71 aralığında değiştiği saptanmıştır. Son olarak alt boyutlardan beşincisinin 3 maddeden oluştuğu, %4,995'lik oranla toplam varyansı açıkladığı ve faktör yük değerlerinin 0.784 ile 0.476 aralığında değiştiği sonucuna ulaşılmıştır.

Ayrıca literatür taraması sonucunda sosyal bilimler alanında toplam açıklanan varyansın %60 oranında olması gerektiği ifade edilmektedir (Hair vd., 1995; akt: Bircan ve Bardakçı, 2017: 68). Kline %40'ın üzerindeki bir değer kabul edilebilir olduğunu ifade etmektedir (Kline, 1994; akt Ceyhan & Namlu, 2000:77-93). Elde edilen %54,869'luk orana sahip toplam açıklanan varyans değerinin kabul edilebilir bir değer olduğu söylenebilir.

Faktörlerin Adlandırılması

Açımlayıcı faktör analizi aralarında ilişki olduğu düşünülen çok sayıda değişkenden, bu değişkenlerin beraber açıklayabildikleri daha az miktarda ve anlamlı faktörlere erişmeyi amaçlar (Çokluk vd., 2012; akt: Doğan vd., 2018: 375). Faktörü meydana getiren değişkenlerin yapısına bakarak faktörlere ad verme işlemi yapılabilir (Nakip, 2006: 435). Faktörlerde yer alan maddelerin ihtiva ettiği anlamlar dikkate alınarak, Açımlayıcı faktör analizi ile meydana gelen beş faktörlü yapıya ait maddeler ve bu maddelerin içerisinde yer aldığı faktörlerin isimleri aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

Faktör 1

- Madde 55: Poliçedeki teminatların yeterince açıklanması, kasko şirketi tercihinde etkilidir.
- Madde 54: Kaza gerçekleşmesi halinde araç sahiplerinin haklarının korunması, kasko şirketi tercihinde etkilidir.
- Madde 53: Şirketin müşterilerine yönelik işlerde zaman kaybı yaşatması kasko şirketinin değiştirilmesinde etkilidir.
- Madde 52: Kasko şirketince, hasar gerçekleşmesi halinde orijinal parça temini, kasko şirketi seçiminde etkilidir.
- Madde 50: Kasko şirketlerince sunulan teminat miktarı, kasko şirketi seçiminde etkilidir.
- Madde 49: Kasko şirketlerince kapsanan teminatlar, kasko şirketi tercihinde etkilidir.
- Madde 48: Acenteyi temsil eden personelin kaza yerine vaktinde ulaşması kasko şirketi seçiminde etkilidir.
- Madde 46: Kasko şirketince sunulan prim ödeme koşulları, kasko şirketi tercihinde etkilidir.

Madde 40: Kasko şirketi tercihini, şirketin kaza sonrası araç tahsis etmesi etkiler.

Madde 38: Anlaşma şartlarının yerine getirilmemesi şirket seçimini olumsuz etkiler.

Madde 38, 40, 46, 48, 49, 50, 52, 53, 54 ve 55 incelendiğinde, bu maddelerin kasko şirketinin sunduğu hizmetler ile şirketin sigortalıya bulunduğu vaatlerin araç sahiplerinin tercihini belirlemede rol oynayabileceği düşünülen maddelerden oluştuğu söylenebilir. Bu sebeple birinci faktöre “**şirket imkânları**” isminin verilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür.

Faktör 2

Madde 20: Hasar oluşumunda hatanın sürücü kaynaklı olması halinde de kasko şirketince hasarın karşılanması kasko yaptırmada etkilidir.

Madde 19: Meydana gelebilecek bir kazada olası hasarı minimuma indirebilmek için kasko yaptırılmaktadır.

Madde 9: Bireylerin araç kaskosu yaptırmalarında olası hasar durumuna karşı malvarlıklarını teminat altına alma isteği etkilidir.

Madde 8: Araç kaskosu bulunmayan bir taşıtla kaza yapan ve yüksek miktarda hasar masrafiyla karşı karşıya kalan kişilerde, kasko yaptırma eğilimi fazladır.

Madde 8, 9, 19 ve 20 incelendiğinde bireylerin mal varlığını teminat altına alma isteğinin araç sahiplerinin tercihini belirlemede rol oynayabileceği düşünülen maddelerden oluştuğu söylenebilir. Bu sebeple ikinci faktöre “**güvence**” isminin verilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür.

Faktör 3

Madde 15: Hasar sonrası servis yetkililerine ulaşım kolaylığı kasko yenilemede etkilidir.

Madde 13: Kaza sonrası hasar miktarının düşük ödenmesi, bireylerin araç kaskosunu yenilemelerinde olumsuz etkiye sahiptir.

Madde 12: Araç kasko sigortasını yenilemede, hasarın hızlı ödenmesi etkilidir.

Madde 12,13 ve 15 incelendiğinde kişilerin daha önceki kasko deneyimlerinde, kasko şirketi ile hasar miktarı ve hizmeti konusunda yaşadığı problemlerin araç sahiplerinin tercihini belirlemede rol oynayabileceği düşünülen maddelerden oluştuğu söylenebilir. Bu sebeple bu faktöre “**kasko deneyimi**” isminin verilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür.

Faktör 4

Madde 36: Kasko yaptırmada kişilerin yaşadığı bölge etkilidir.

Madde 30: Yaşanılan şehrin trafik yoğunluğu, kasko yaptırma düşüncesini etkiler.

Madde 29: Kasko yaptırılmasında iklim şartlarının etkisi vardır.

Madde 29, 30 ve 36 incelendiğinde yaşanılan bölgenin şartlarından dolayı araç sahiplerinin tercihini belirlemede rol oynayabileceği düşünülen maddelerden oluştuğu söylenebilir. Bu sebeple bu faktöre “**bölge**” isminin verilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür.

Faktör 5

Madde 51: Kasko şirketleri hakkında medyada yer alan haberler şirket seçimi etkiler.

Madde 44: Acente ağının her ilde ve yaygın oluşu şirket tercihinde etkilidir.

Madde 43: Büyük bir kuruluş veya banka bünyesinde yer alan kasko şirketinin, araç kaskosu yaptıran bireylerin tercihinde etkisi vardır.

Madde 43, 44 ve 51 incelendiğinde kasko şirketinin imajı, bir kuruluşa bağlı olması ve şirketin her ilde acentesinin olmasının araç sahiplerinin tercihini belirlemede rol oynayabileceği düşünülen maddelerden oluştuğu söylenebilir. Bu sebeple bu faktöre “**şirketin bilinirliği**” isminin verilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür.

Faktörde yer alan maddeler ve bu maddeleri oluşturan yapılar dikkate alınarak oluşan 5 faktörlü yapının adlandırılması ve madde numaraları Tablo 4’te özetlenmiştir.

Tablo 4: Faktör İsimleri ve Faktörlerde Yer Alan Maddeler

| Faktörler | Madde Numaraları |
|--------------------------------|-------------------------------|
| Faktör 1: Şirket İmkânları | 55,54,53,52,50,49,48,46,40,38 |
| Faktör 2: Güvence | 20,19,9,8 |
| Faktör 3: Kasko Deneyimi | 15,13,12 |
| Faktör 4: Bölge | 36,30,29 |
| Faktör 5: Şirketin Bilinirliği | 51,44,43 |

Doğrulatoryı Faktör Analizi Sonuçları

Açımlayıcı faktör analizi neticesinde meydana getirilen 5 faktörlü yapıya ait yapı geçerliliği ve uyum iyiliğini belirlemek için doğrulatoryı faktör analizi yapılmıştır. Doğrulatoryı faktör analizi sonrası şu neticelere varılmıştır.

Model Uyumu

Tasarlanan modelin gerçekte ne kadar uyumlu olduğu yani modelin yapı geçerliliği uygunluk istatistikleri ile belirlenir. Pek çok uygunluk istatistiği olup bunlar arasında üstünlük ve zayıflıklar vardır (Bagozzi vd., 1991: 421-458). Model ve veri arasında var olan uyumun belirlenmesinde, uyum iyiliği testlerinin birkaçından faydalanılabileceği gibi uyum iyiliği testlerinin tamamından da faydalanılabilir (Schumacker, 2006: 120). Uyum indekslerinin birden fazla çeşide sahip olduğu fakat bu uyum indekslerinden hangilerinin standart kabul edileceği hakkında tam bir uzlaşmanın olmadığı bildirilmektedir (Munro, 2005; Şimşek, 2007; akt: Çapık, 2014: 199). Dolayısıyla tek bir istatistiğe dayanarak modelin iyi ya da kötü biçimde gerçeğe uyduğunu söylemek yanlış olacaktır, bu konuda yorum yapabilmek için birden çok istatistiği beraber, kendi koşulları ve model koşulları içerisinde incelemek gerekmektedir (Byrne, 2011: 664). Modelin genel uygunluğunda temel olarak kullanılan ölçüm Ki-Kare değeri olup bu istatistik örneğe ait kovaryans matrisi ve model tarafından modellenen kovaryans matrisi arasındaki farkı ölçer (Hu ve Bentler, 1999: 2). Model uygunsuzsa $p < 0,005$ durumunda anlamsız sonuçlar verecektir (Barrett, 2007: 815-824). χ^2 'ye ait değer kendi serbestlik derecesine bölünerek elde edilen oran istatistik açıdan önemlidir. 3 veya 3'ün altında yer alan oranlar uyumun çok iyi olduğunu, GFI, IFI ve CFI değerlerinin 0.90'ın üzerinde yer alması uyumun iyi olduğunu, RMSEA ve RMR değerlerinin 0.05'den küçük değerler olması uyumun mükemmel olduğunu 0.08'den küçük değerler olması durumunda da uyumun iyi olduğunu göstermektedir (Tosun, 2013: 158-159).

Literatür incelemesi sonucunda model uyumu için dikkate alınan uyum iyiliği indeksi değerlerinin genel olarak X^2/df , GFI, CFI, IFI, AGFI, RMR, SRMR ve RMSEA olduğu gözlenmiştir.

Tablo 5: DFA'da Kullanılan Uyum İyiliği İndeksleri ve Normal Değerleri

| İndeks | Normal Değer | Kabul Edilebilir Değer |
|---------------------|--------------|------------------------|
| χ^2 "p" değeri | $p > 0,05$ | - |
| χ^2/sd | < 2 | < 5 |
| GFI | $> 0,95$ | $> 0,90$ |
| AGFI | $> 0,95$ | $> 0,90$ |
| CFI | $> 0,95$ | $> 0,90$ |
| RMSEA | $< 0,05$ | $< 0,08$ |
| RMR | $< 0,05$ | $< 0,08$ |
| SRMR | $< 0,05$ | $< 0,08$ |

Kaynak: (Çapık, 2014)

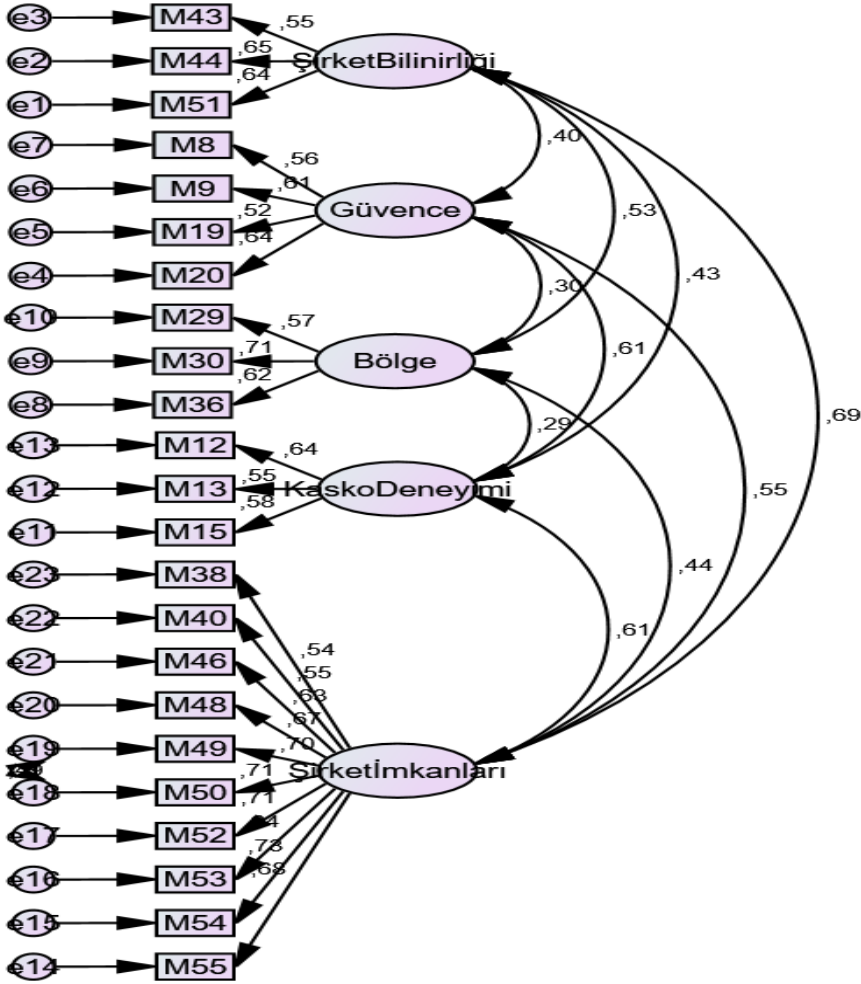
Doğrulamalı faktör analizi neticesinde ilk olarak düşünölen yedi faktörlü modele ait elde edilen uyum iyiliği indeksi değerleri; χ^2/sd 1,961, GFI 0,886, IFI 0,903, CFI 0,902, RMSEA 0,052, RMR 0,038 ve AGFI 0,859 şeklinde elde edilmiştir. Bu sonuçlara göre χ^2/sd 1,961<3 olduğundan çok iyi uyuma, CFI 0,902>0,90 iyi uyuma, IFI 0,903>0,90 iyi uyuma, RMR 0,038<0,05 iyi uyuma ve RMSEA 0,052<0,08 olduğundan iyi uyuma karşılık gelmiştir. GFI 0,886<0,90 ve AGFI değeri 0,859<0,9 olup bu iki değer kabul edilebilir uyum değerinin altında kalmıştır. Ayrıca yedi faktörlü modele ait standartlaştırılmış regresyon ağırlıkları Tablo 6'daki gibi elde edilmiştir.

Tablo 6: Yedi Faktörlü Yapıya Ait Standartlaştırılmış Regresyon Ağırlıkları

| Madde-Faktör | Standartlaştırılmış Regresyon Ağırlıkları | Madde-Faktör | Standartlaştırılmış Regresyon Ağırlıkları |
|---------------|---|---------------|---|
| Madde 46 ← F1 | 0,634 | Madde 17 ← F3 | 0,772 |
| Madde 53 ← F1 | 0,637 | Madde 7 ← F3 | 0,720 |
| Madde 52 ← F1 | 0,669 | Madde 39 ← F4 | 0,622 |
| Madde 49 ← F1 | 0,712 | Madde 41 ← F4 | 0,793 |
| Madde50 ← F1 | 0,721 | Madde 40 ← F4 | 0,766 |
| Madde 54 ← F1 | 0,697 | Madde 44 ← F5 | 0,624 |
| Madde 48 ← F1 | 0,684 | Madde 42 ← F5 | 0,616 |
| Madde 55 ← F1 | 0,678 | Madde 43 ← F5 | 0,729 |
| Madde 9 ← F2 | 0,682 | Madde 37 ← F6 | 0,302 |
| Madde 10 ← F2 | 0,614 | Madde 33 ← F6 | 0,854 |
| Madde 19 ← F2 | 0,394 | Madde 34 ← F6 | 0,752 |
| Madde 8 ← F2 | 0,601 | Madde 22 ← F7 | 0,379 |
| Madde 20 ← F2 | 0,523 | Madde 12 ← F7 | 0,639 |
| Madde 47 ← F3 | 0,530 | Madde 13 ← F7 | 0,565 |

“Ölçekte yer alması düşünölen her bir madde için faktör yük değerinin Hair vd. (2009)'a göre 0,50'nin üzerinde olması uygun bir ölçüttür. Büyüköztürk (2010)'a göre ise bu değerin minimum 0,45 olması yeterlidir” (Kartal ve Bardakçı, 2018: 45). Tablo 6'ya bakıldığında Madde 19 (0,394), Madde 22 (0,379) ve Madde 37 (0,302) için değerlerin 0,45'in dahi altında olduğu gözlenmiştir. Bu üç madde ile bazı maddelerin ölçekten çıkarılması ve bazı maddelerin eklenmesiyle tekrar yapılan açımlayıcı faktör analizi ve doğrulamalı faktör analizi neticesinde ölçeğin beş faktörlü yapıda olabileceği düşünölmüştür.

Doğrulamalı faktör analizi ile elde edilen beş faktörlü yapı için uygun modele ait diyagram Şekil 1'deki gibi olup uyum iyiliği indeksi değerleri hesaplanarak Tablo 7'de verilmiştir. Ayrıca beş faktörlü modele ait standartlaştırılmış regresyon ağırlıkları da Tablo 8'deki gibi elde edilmiştir.



Şekil 1: Modelin AMOS Diyagramı

Tablo 7: Beş Faktörlü Yapıya Ait Doğrulayıcı Faktör Analizi İle Elde Edilen Uyum İyiliği İndeksi Değerleri

| Uyum Ölçütleri | Değerler |
|---|----------|
| χ^2/sd | 1,904 |
| GFI (Goodness of Fit Index) | 0,905 |
| IFI (Incremental Fit Index) | 0,921 |
| CFI (Comparative Fit Index) | 0,920 |
| RMSEA (Root Mean Square Error of Approximation) | 0,051 |
| RMR (Root Mean Square Residual) | 0,031 |
| SRMR (Standardized Root Mean Square Residual) | 0,049 |
| AGFI (Adjusted Goodness of Fit Index) | 0,880 |

Tablo 7'ye bakıldığında uyum iyiliği indeksi değerleri için; $\chi^2/sd=1,904<3$ olduğundan çok iyi uyumu, Karşılaştırmalı Uyum İndeksi (CFI) değeri $0,92>0,90$ olduğundan iyi uyumu, Arttırmalı Uyum İndeksi (IFI) $0,921>0,90$ olduğundan iyi uyumu, Artık Temelli Uyum İndeksi (RMR) $0,031<0,05$ ile Standardize Edilmiş Artık Temelli Uyum İndeksi (SRMR) $0,049<0,05$ olduğundan mükemmel uyumu ifade etmekte ve ayrıca Yaklaşık Hataların Ortalama Karekökü (RMSEA) değeri de $0,051<0,08$ olduğundan iyi uyuma karşılık gelmektedir. Ayrıca İyilik Uyum İndeksi (GFI) $0,905>0,90$ olduğundan iyi uyuma karşılık gelmektedir. Düzeltilmiş İyi Uyum İndeksi (AGFI) değeri ise $0,88<0,9$ olup kabul edilebilir uyum değerinin altında kalmıştır.

Uyum geçerliliğinin tespitinde kısaca AVE (Average Variance Extracted) olarak bilinen “Çıkarılan Ortalama Varyans” değerinden faydalanılır. Bir faktöre ait AVE değerini, Hair vd. (2009) maddelere ait standart faktör yüklerinin karelerinin ortalamasına eşit olduğunu ifade etmişlerdir. Her bir faktöre ait AVE değerleri sırası ile Faktör 1 için 0,43, Faktör 2 için 0,34, Faktör 3 için 0,35, Faktör 4 için 0,4 ve Faktör 5 için ise 0,38 olarak hesaplanmıştır.

“Uyum geçerliliğinin bir diğer göstergesi ise faktörlere yönelik hesaplanan CR (Construct Reliability-Composite Reliability) değerleridir. CR değerleri faktörlere ait yapı güvenilirliğini ifade etmektedir. Yüksek yapı güvenilirliğine sahip olan faktörlerin uyum geçerliliğini sağladığı kabul edilir” (Kartal ve Bardakçı, 2018: 102). Hair vd. (2009)'a göre her faktör için CR (bileşik güvenilirlik) katsayısının; faktörde yer alan maddelere ait standart faktör yüklerinin toplamının karesini alıp bu değeri, hata terimlerinin varyanslarının toplamına ait değer ile standart faktör yüklerinin toplamının karesine ait değer toplamına bölünerek bulunabileceği ifade edilmiştir. Her bir faktöre ait CR değerleri sırası ile Faktör 1 için 0,95, Faktör 2 için 0,75, Faktör 3 için 0,67, Faktör 4 için 0,69 ve Faktör 5 için ise 0,73 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan CR değerleri 0,7 değerinden büyük ve bu değere çok yakın olup bu değerlerin tamamının kendi AVE değerlerinden daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır. AVE değerlerinin 0,5 değerinden küçük olmasına karşın, Kline (2010) bu değerler için 0,3 civarındaki standartlaştırılmış ağırlıkların orta etki büyüklüğünü, 0,50 ve üzerinde yer alan ağırlıkların büyük etki büyüklüklerini yansıttığını ifade etmiştir. Hesaplanan bu değerlere göre, beş faktörde yer alan maddeler, ait oldukları faktörlerin oldukça geçerli göstergeleridir. Bu sonuçlardan hareketle benzeme (convergent) geçerliliğinin kısmen karşılandığı söylenebilir.

Doğrulamalı faktör analizinde regresyon katsayılarının anlamlı olması da önemlidir. Regresyona ait değerler, gözlenen değişkenlerin, gizil değişkenleri ne kadar tahmin ettiğini, yani faktörlere ait yüklenimleri ifade eder. Her ikili ilişkide “p” değerlerinin 0,05 değerinden küçük olması faktör yüklenimleri

için önemli bir yere sahiptir ve bu önem maddelerin faktörlerde doğru biçimde yer aldığı ifade etmektedir (Karagöz vd., 2016: 51). Bu seviyede yer alan varyans dikkat çekici olup genellikle işarete bakılmadan 0,60 ve üzeri yük değeri yüksek, 0,30-0,59 arası yük değeri orta düzeyde tanımlanıp değişken çıkarmada göz önünde bulundurulur (Kline, 1994; akt: Büyüköztürk, 2002: 473-474). Aşağıdaki her ikili ilişki için “p” değerleri 0,05’ten küçük olduğu için, faktör yüklenimleri önemlidir. Faktör yüklenimlerinin önemli çıkması maddelerin, faktörlere doğru yüklendiği anlamına gelmektedir. Tablo 8’de beş faktörlü yapıya ait standartize edilmiş regresyon katsayıları verilmiştir.

Tablo 8: Beş Faktörlü Yapıya Ait Standartlaştırılmış Regresyon Ağırlıkları

| Madde-Faktör | Standartlaştırılmış Regresyon Ağırlıkları | Madde-Faktör | Standartlaştırılmış Regresyon Ağırlıkları |
|---------------|---|---------------|---|
| Madde 55 ← F1 | 0,676 | Madde 9 ← F2 | 0,610 |
| Madde 54 ← F1 | 0,727 | Madde 8 ← F2 | 0,559 |
| Madde 53 ← F1 | 0,644 | Madde 15 ← F3 | 0,578 |
| Madde 52 ← F1 | 0,713 | Madde 13 ← F3 | 0,546 |
| Madde50 ← F1 | 0,710 | Madde 12 ← F3 | 0,641 |
| Madde 49 ← F1 | 0,698 | Madde 36 ← F4 | 0,621 |
| Madde 48 ← F1 | 0,666 | Madde 30 ← F4 | 0,706 |
| Madde 46 ← F1 | 0,630 | Madde 29 ← F4 | 0,566 |
| Madde 40 ← F1 | 0,546 | Madde 51 ← F5 | 0,639 |
| Madde 38 ← F1 | 0,540 | Madde 44 ← F5 | 0,646 |
| Madde 20 ← F2 | 0,640 | Madde 43 ← F5 | 0,549 |
| Madde 19 ← F2 | 0,523 | | |

Tablo 8’deki bilgilere göre F1, F2, F3, F4 ve F5 gizil değişkenleri için faktör yüklerinin sırasıyla 0,54-0,727, 0,523-0,64, 0,546-0,641, 0,566-0,706, 0,549-0,646 değerleri arasında değiştiği gözlenmiştir. Ortaya konulan bulgular doğrultusunda açımlayıcı faktör analizi sonucunda meydana gelen beş faktörlü yapıya ait geçerliliğin doğrulayıcı faktör analiziyle gerçekleştiği söylenebilir. Dolayısıyla bu ölçeğin uyum iyiliği indeks değerlerine ait istatistiklerin iyi bir model meydana getirdiği ve faktör yapılarıyla geçerli bir ölçek olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

İç Tutarlılık Analizi

Ölçeğin güvenilirliğini ölçmede yararlanılan ve iç tutarlılık ölçüsünü ifade eden Cronbach α katsayısının 0.40 değerinden daha küçük olması durumunda ölçeğin “güvenilir olmadığına”, 0.40-0.59 aralığında yer alıyor ise ölçeğin “düşük güvenilirlikte” olduğuna, 0.60-0.79 aralığında yer alıyor ise ölçeğin “oldukça güvenilir” olduğuna ve 0.80-1.00 aralığında yer alıyor ise ölçeğin “yüksek güvenilirlikte” olduğuna karar verilir (Tavşancıl, 2002: 29). Bu çalışmada araç sahiplerine yönelik olarak geliştirilen, araç sahiplerinin araç kasko-

su yaptırırken sigorta şirketi seçimine etkisi olan kriterleri belirlemeye dair geliştirilen ölçeğin iç tutarlılığı, ölçeğin bütününe ve alt faktörlerine ait Cronbach Alpha katsayısı analizler neticesinde belirlenerek bu değerler Tablo 9’da verilmiştir.

Tablo 9: Ölçeğe ve Alt Faktörlere Ait İç Tutarlılık Katsayıları

| Faktörler | Madde Sayısı | Cronbach Alpha İç Tutarlılık Katsayısı (α) |
|------------------------------|--------------|---|
| Faktör 1: Şirket imkânları | 10 | 0,884 |
| Faktör 2: Güvence | 4 | 0,665 |
| Faktör 3: Kasko deneyimi | 3 | 0,613 |
| Faktör 4: Bölge | 3 | 0,666 |
| Faktör 5: Şirket bilinirliği | 3 | 0,641 |
| Toplam | 23 | 0,870 |

Tablo 9’daki verilere göre; geliştirilen ölçeğe ait alt boyutların Cronbach α katsayıları değerlendirildiğinde Faktör 1 için (0,884) olup yüksek güvenilir olduğu, Faktör 2 için (0,665), Faktör 3 için (0,613), Faktör 4 için (0,666) ve Faktör 5 için (0,641) olup bu faktörlerin dördünde oldukça güvenilir olduğu söylenebilir. Benzer şekilde ölçeğin bütünü değerlendirildiğinde ölçekteki toplam 23 maddenin genel güvenilirlik katsayısının (0,87) olduğu görülmüştür. Elde edilen (0,87) değeri $0.80 \leq \alpha < 1,00$ aralığında yer aldığından, ölçeğin yüksek derecede iç tutarlılığa ve aynı zamanda yüksek düzeyde güvenilirliğe sahip olduğu ifade edilebilir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmada bireylerin, araç kaskosu yaptırırken sigorta şirketi seçimine etkisi olan faktörleri belirlemek için ölçek geliştirilmiştir. Sivas Cumhuriyet Üniversitesi’nde görevli akademik ve idari personele 55 maddelik taslak ölçek uygulanmış, verilerin faktör analizine uygunluğu belirlendikten sonra açımlayıcı faktör analizi yapılarak 23 maddenin yer aldığı 5 faktörlü bir yapı oluşturulmuştur. Daha sonra bu faktörlerde yer alan maddelerin ifade ettiği anlamlar göz önünde bulundurularak faktörlere isimler verilmiştir. Bu beş faktör sırasıyla “Şirket İmkânları”, “Güvence”, “Şirket Bilinirliği”, “Bölge” ve “Kasko Deneyimi” şeklinde adlandırılmıştır.

Açımlayıcı faktör analizi neticesinde oluşan 5 faktörlü yapıya doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Uyum iyiliği indeksi istatistiklerine göre modele ait genel uyumun kabul edilebilir olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuç neticesinde, açımlayıcı faktör analizi neticesinde elde edilen ölçeğin geçerliliği, doğrulayıcı faktör analiziyle belirlenmiştir.

Ayrıca ölçeğe ait iç tutarlılığın ve güvenilirliğin incelenmesine yönelik, ölçeğin bütününe ve faktörlerine ait Cronbach α katsayısı hesaplanmıştır. Bu hesaplama neticesinde faktörlerden birinin yüksek düzeyde güvenilir ve dördünde

oldukça güvenilir olduğu belirlenmiştir. Ölçeğin tümüne ait Cronbach α katsayısının 0.87 olduğu ve bu değere göre ölçeğin yüksek düzeyde güvenilirliğe sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Yapılan analizler neticesinde geliştirilen bu ölçeğin; araç sahiplerinin araç kaskosu yaptırırken sigorta şirketi seçimine etkisi olan kriterleri belirlemeye yönelik olarak kullanılabilir ve geçerli ve güvenilir olduğu düşünülmektedir.

Günümüzde artan talep ve ihtiyaçlar doğrultusunda mevcut kasko poliçeleri yeniliklere uygun hale getirilmektedir. Sigorta şirketlerinin, sektörde rekabet gücünü arttırabilmesi ve varlıklarını sürdürebilmesi için, mevcut ve potansiyel müşterileri tanımak, müşteri profilinde meydana gelecek değişiklikleri anlamak ve pazarlama kararlarını bu doğrultuda almak durumundadırlar.

Kasko şirketi seçimine etkisi olan tüm kriterlerin dikkate alınmaması ve anketin sadece Sivas Cumhuriyet Üniversitesi'nde görevli akademik ve idari personele yönelik yapılması bu çalışmanın bir kısıtıdır. Bu sebeple, gelecekte farklı çalışma grupları üzerinde yapılacak olan çalışmalarda, bu çalışmada belirlenen faktörlere ek olarak, kasko şirketi tercihinde etkili olan diğer faktörlerin belirlenmesiyle, hem müşteri sayısını arttırmaya çalışan hem de kasko sigortası branşına girmek isteyen sigorta şirketlerine fayda sağlayacağı düşünülen sonuçlar elde edilebilir. Yine bu çalışma farklı illerde, bölgelerde yapılarak elde edilen sonuçların bu çalışmayla benzerlikleri ve farklılıkları tespit edilip farklılığa yol açan dinamikler araştırılabilir.

KAYNAKÇA

- Alma, D. ve Erol, E. D. (2016). Kasko Sigorta Tercihini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Celal Bayar Üniversitesi Personeline Uygulama. *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 16(32), 148-167.
- Bagozzi, R.P., Yi, Y. & Philips L.W. (1991). Assessing Construct Validity in Organizational Research. *Administrative Science Quarterly*, 36(3), 421-458.
- Barrett, P. (2007). *Structural Equation Modelling: Adjudging Model Fit. Personality And Individual Differences*, 42(5), 815-824.
- Bıkmaz, K. (1991). *Akademik Sigortacılık*. Doğruluk Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., İzmir.
- Bircan, H. ve Bardakçı, S. (2017). İlköğretim Öğrencilerine Yönelik Sınıf İçi Etkinlik Ölçeği: Güvenirlik ve Geçerlilik Çalışması. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 31(4), 939-956.
- Blog.sigortacini (2019), *Trafik Kazalarının Nedenleri Nelerdir?* 30.03.2019 tarihinde <http://blog.sigortacini.com.tr/trafik-kazalarinin-nedenleri-nelerdir/> adresinden erişildi.
- Bölükbaşı, A. G. ve Pamukçu, E. B. (2009). *Sigortanın Temel Prensipleri*. İstanbul: Türkmen Kitabevi.
- Büyüköztürk, Ş. (2002). Faktör Analizi: Temel Kavramlar ve Ölçek Geliştirmede Kullanımı. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi Dergisi*, 32(3), 470-483.
- Byrne, B. M. (2011). *Structural Equation Modeling With AMOS Basic Concepts, Applications, And Programming (Multivariate Applications Series)*, Routledge, New York.
- Capital (2019), Finans/ Sigorta. 12.04.2019 tarihinde <https://www.capital.com.tr/finans/sigorta/cinsiyete-gore-police-olur-mu> adresinden erişildi.
- Ceyhan, E., & Namlu, A. G. (2000). Bilgisayar Kaygı Ölçeği (BKÖ): Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması. *Anadolu Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 10(2), 77-93.
- Churchill Jr, G. A. (1979). A Paradigm For Developing Better Measures Of Marketing Constructs. *Journal Of Marketing Research*, 64-73.
- Cortina, J. M. (1993). What is Coefficient Alpha? An Examination Of Theory And Applications. *Journal Of Applied Psychology*, 78(1), 98.
- Çapık, C. (2014). Geçerlik ve Güvenirlik Çalışmalarında Doğrulayıcı Faktör Analizinin Kullanımı. *Anadolu Hemşirelik ve Sağlık Bilimleri Dergisi*, 17(3), 196-205.

- Çipil, M. (2004). *Dünyada Zorunlu Sigorta Uygulamaları ve Türkiye Örneklerinin İncelenmesi*. İstanbul: Milli Reasürans T.A.Ş.
- Dede, Y. ve Yaman, S. (2008). Fen Öğrenmeye Yönelik Motivasyon Ölçeği: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması. *Necatibey Eğitim Fakültesi Elektronik Fen ve Matematik Eğitimi Dergisi (EFMED)*, 2(1), 19-37.
- Demir, M., Bardakçı, S. ve Günel, Y. (2018). Cumhuriyet Üniversitesi Personelinin Araç Kaskosu İçin Sigorta Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Demografik Değişkenlere Göre İncelenmesi. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. 19(1)
- Demireli, C. ve Timur, M. N. (2011). Kurumsal Müşterilerde Sigorta Şirketi Seçimi Üzerine Bir Uygulama. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 30, 1-18.
- Doğan, N, Soysal, S. ve Karaman, H. (2017). Aynı Örnekleme Açımlayıcı ve Doğrulayıcı Faktör Analizi Uygulanabilir Mi? *Küreselleşen Dünyada Eğitim*. Ankara: Pegem.
- Dorfman, M. (2002). *Introduction to Risk Management and Insurance*. (Seventh edition). New Jersey: Prentice Hall.
- Durmuş, H. (2011). *Türkiye’de Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Kasko Sigorta Tercih Üzerine Tokat İli Uygulaması*. Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.
- Eygü, H. ve Soğukpınar, F. (2012). Araç Sahiplerinin Kasko Sigorta Poliçesi Edinmesinde Etkili Olan Faktörlerin Araştırılması. *İşletme Araştırmaları Dergisi (İAD)*, 4(3), 148-163.
- Filiz, Z. ve Şengöz, M. (2010). Kasko Sigortası Tercihinin Konjoint Analizi ile İncelenmesi. *İş, Güç Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 12(1), 107-121.
- Gözüngü, H. (2004). *İstanbul Plakalı Hususi Otomobil Sahibi Bireylerin Kasko Poliçesi Satın Alma Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesine İlişkin Pilot Araştırma*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Gümüş, U. T. ve Özdemir, S. (2018). Sigortacılıkta Risk ve Kasko Sigortası: Kasko Sigortasının Tercih Edilmesi Üzerine Aydın İlinde Bir Uygulama. *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi*, 28 (1), 1-29.
- Günel, Y. (2017). *Araç Kaskosu Yaptırma Düşüncesini ve Sigorta Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Tespitine Yönelik Yapısal Eşitlik Modeli İle Ölçek Geliştirme: Cumhuriyet Üniversitesi’nde Bir Uygulama*. Yüksek Lisans Tezi, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas.

- Güvel, E. A. ve Güvel, A. Ö. (2002). *Sigortacılık*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Hair, J. F., Anderson, R. E., Tatham, R. L., & Black, W. C. (1995). *Multivariate Data Analysis: With Readings*. Prentice-Hall International Inc.
- Hair, J. F., Black, W. C., Anderson, R. E., ve Babin, B. J. (2009). *Multivariate Data Analysis*. (Seventh Edition). New Jersey: Prentice Hall.
- Hu, L. T., & Bentler, P. M. (1999). Cutoff Criteria For Fit Indexes İn Covariance Structure Analysis: Conventional Criteria Versus New Alternatives. *Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal*, 6(1), 1-55.
- Ionciă, Maria; Petrescu, Eva-Cristina, Ionciă, Diana ve Constantinescu, Mihaela (2012). The Role Of Education On Consumer Behavior On The Insurance Market. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol 46, 4154-4158.
- Johnson, R. A., & Wichern, D. W. (2014). *Applied Multivariate Statistical Analysis*. (Vol. 4). New Jersey: Prentice-Hall.
- Karagöz, Y. (2016), *SPSS 23 ve Amos 23 Uygulamalı İstatistiksel Analizler*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Karagöz, Y., Bardakçı, S., Demir, B., Arslan, R. ve Yemez, İ. (2016). İİBF Öğrencilerine Yönelik Matematik Tutum Ölçeği Geliştirilmesi. *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12(2), 39-55
- Kartal, M. ve Bardakçı, S. (2018). *SPSS ve AMOS Uygulamalı Örneklerle Güvenirlilik ve Geçerlilik Analizleri*. Ankara: Akademisyen Kitabevi
- Kırkbeşoğlu, E. (2014). *Risk Yönetimi ve Sigortacılık*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Kline, P. (1994). *An Easy Guide To Factor Analysis*. London: Routledge.
- Kline, RB. (2010). *Principles And Practice of Structural Equation Modeling*. (3rd). New York: Guilford Press.
- Kuşcu, Sinan (1996). *Sigorta Talep Teorisi ve Türkiye Uygulaması*. Erzurum: Mega Ofset.
- Nakip, M. (2006). *Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve (SPSS) Destekli Uygulamalar*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Noyan, F. (2009). *Çok Aşamalı Yapısal Eşitlik Modellerinin İş Tatmini İle Örgütsel Bağlılık Arasındaki İlişki Üzerine Bir Uygulaması*. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özdamar, K. (2010). *Paket Programları ile İstatistiksel Veri Analizi 2*. Ankara: Kaan Kitabevi.

- Schumacker, R. E. (2006). Conducting Specification Searches With Amos. *Structural Equation Modeling. A Multidisciplinary Journal*, 13 (1), 118-129.
- Sigortam.net (2019), Trafik Sigortası. 15.04.2019 tarihinde <https://www.sigortam.net/trafik-sigortasi/aracin-kayitli-oldugu-ilin-trafik-sigortasina-etkisi> adresinden erişildi.
- Taşyürek, H. (2001). *Kasko Sigortası*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Tavşancıl, E. (2002). *Tutumların Ölçülmesi ve SPSS ile Veri Analizi*. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Tavşancıl, E. (2010). *Tutuluların Ölçülmesi ve SPSS ile Veri Analizi*. (4. Baskı). Ankara: Nobel Basım Yayın.
- Tezbaşaran, A. A. (1996). *Likert Tipi Ölçek Geliştirme Kılavuzu*. Ankara: Psikologlar Derneği Yayınları.
- Tosun, C. (2013). Açımlayıcı ve Doğrulayıcı Faktör Analizi ile Kimya Algı Ölçeği'nin Türkçe'ye Uyarlanması. *Necatibey Eğitim Fakültesi Elektronik Fen ve Matematik Eğitimi Dergisi (EFMED)*, 7(1), 142-165.
- Türk Dil Kurumu (2018), Risk. 17.09.2018 tarihinde http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5b9fa97a8f1589.18736051 adresinden erişildi.
- Türkiye Sigorta Birliği (2018), Kara Araçları Kasko Genel Şartları. 17.09.2018 tarihinde <http://www.tsb.org.tr/kara-araclari-kasko-genel-sartlari.aspx?pageID=1077> adresinden erişildi.
- Uralcan, Ş. (2004). *Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi*. İstanbul: Hiperlink Yayınları.

