

Kasko Sigortası Tercihini Etkileyen Faktörler: Kars İli Örneği

Rüřtü YAYAR

Tokat Gaziosmanpařa Üniversitesi

Ayřenur DAŐCI

Tokat Gaziosmanpařa Üniversitesi

Öz

Refah artışına paralel olarak bireyler sahip oldukları varlıkları güvence altına almak isterler. Bu durum sigorta sektörünün ortaya çıkmasını ve gelişmesini sağlamıştır. Bu çalışmada kasko sigortası incelenmiştir. Çalışmada, kasko sigortası tercihinde etkili olan faktörler belirlenmiştir. Bu amaçla, hazırlanan anket, kolayda örnekleme yöntemiyle seçilen 394 hane halkına uygulanmıştır. Araştırmada Logit regresyon analiz yöntemi kullanılmıştır. Birçok model denenerek en uygun model belirlenmiştir. Modelde yer alan açıklayıcı değişkenler arasından, hane halkı geliri, bireyin risk tutumu, hasarlı kaza varlığı, farklı kullanıcı varlığı ve otomobilin piyasa değeri değişkenleri kasko sigortası tercihinde etkilidir.

Anahtar Kelimeler

Kasko sigortası, tüketici davranışları, lojistik regresyon analizi, Jel Sınıflaması: C35, D12, G22.

The Factors Affecting the Choice of Automobile Insurance: The Case of Kars

Abstract

In line with the increase in welfare, individuals want to secure their assets. This situation led to the emergence and development of the insurance sector. In this study, automobile insurance is examined. In the study, the factors that are effective in the choice of automobile insurance are determined. For this purpose, the prepared questionnaire was applied to 394 households selected by easy sampling method. Logit regression analysis was used in the study. The most suitable model has been determined by trying many models. Among the explanatory variables included in the model, household income, individual's risk attitude, the presence of accident resulting in material damage, different user presence and the car's market value variables are effective in the choice of automobile insurance.

Keywords

Automobile insurance, behavior of consumers, logistic regression analysis. JEL Classification: C35, D12, G22.

GİRİŐ

İnsanların kazanmış oldukları maddi manevi varlıklarını koruma isteğine bağlı olarak sigorta ortaya çıkmıştır. Sigortanın ortaya çıkışı MÖ'ye kadar gider. Motorlu motorsuz taşıtları herhangi bir hasara karşı korumak için ise günümüzde adı kasko sigortası olan bir sigorta türü doğmuştur. Kasko sigortası; motorlu motorsuz taşıtları maddi ve manevi birtakım zararlardan korumaya çalışır. Bu zararların başında

ise araçların çalınması kaza ve yangın gibi tehlikeli durumlar gelir. Kasko sigortası kapsam ve içerik açısından trafik (zorunlu mali sorumluluk sigortası) sigortalarından farklıdır.

Kasko sigortası, günlük yaşantıda motorlu kara taşıtlarının kullanımının artmasına bağlı olarak giderek daha fazla talep gören bir sigorta türü olmuştur. Sigorta sektörünün gelişmesi için bireylerde sigorta bilincinin artması gerekir. Milli gelire olan katkısının artması ülkedeki sigortalanabilir değerlerin artmasına bağlıdır. Ancak kasko sigortasında ekonomik bir canlılık olabilmesi için sigorta şirketinin müşterilerini memnun edecek bir hizmet sunması da şarttır. Şirketler stratejik planlar yapıp bunların sonuçlarına paralel çalışmalar yapmıyor, yapılan çalışmalar tüketicinin sorularına yanıt veremiyorsa başarısız olacaktır. Bu anlamda sigortacılık konusunda yapılan ve yapılacak araştırmalar göz ardı edilmemelidir.

Kasko sigortasının yıllar itibariyle ülke ekonomisine yapmış olduğu katkı dikkate alındığında sektöre daha fazla sigortalı kazandırmak için neler yapılabileceği, kasko sigortası tercihini belirleyen demografik ve sosyoekonomik faktörlerin neler olduğunun araştırılmasına karar verilmiştir.

Kasko sigortacılığında poliçe satın alacakların davranışlarının belirlenmesinde demografik, psikolojik, ekonomik ve sosyokültürel özellikler hem kişilerin satın alma ya da almama davranışını etkilemesi bakımından hem de sigortacının üreteceği ürüne ait özelliklerin belirlenmesi açısından önemlidir.

Araştırmanın amacı otomobil sahibi olan bireylerin kasko sigortası satın alma kararlarını etkileyen değişkenleri belirlemek ve bu değişkenlerin bireylerin kasko sigortası satın alma kararlarını nasıl etkilediğini ortaya koymaktır.

Bu çalışmada ilk olarak konuyla ilgili literatür taraması yapılmıştır. Daha sonra sigorta kavramı açıklanmış ve Türkiye’de yaygın sigorta türlerinden biri olan kasko sigortası incelenmiştir. Kasko sigortası satın alan bireylerin seçimlerini etkileyen faktörlerin neler olduğu saptanmaya çalışılırken bireylerin demografik özelliklerinin yanı sıra sosyoekonomik durumları da hesaba katılmıştır. Yapılan istatistiki çalışma sonucunda kasko sigortası satın alan bireylerin özellikleri ve satın alma davranışlarının neler olduğu konusunda bir fikir edinilmeye çalışılmıştır. Sigorta şirketlerinin analiz sonucunda anlamlı çıkan değişkenlere yönelik yapacakları politikalar kişilerin kasko sigortası satın alma kararlarını etkileyecektir. Karlılıklarını artırmak isteyen sigorta şirketlerinin bireylerin sosyoekonomik özellikleri ile bağlantılı değişkenleri göz önüne alarak atacakları adımlar şirketlerin menfaatine olacaktır.

1. LİTERATÜR TARAMASI

Konuyla ilgili literatürde sınırlı sayıda çalışmanın yapıldığı görülmektedir. Yapılan çalışmalar aşağıda kısaca özetlenmiştir.

Gözüngü (2004) yaptığı çalışmada, otomobil sahibi bireyleri kasko poliçesi satın alma kararlarını etkileyen faktörleri belirlemeye çalışmıştır. Çalışmada ki-kare analizi ve t testi uygulanmıştır. Kasko sigortası satın alanların hasar mevcudiyeti ile sosyodemografik özellikleri arasındaki ilişkiler test edildiğinde beklenenin aksine istatistiki açıdan anlamlı bir sonuca ulaşılamamıştır. Ortaya konulan bu ilişkiler doğrultusunda hareket eden sigorta şirketlerinin daha karlı poliçe satışı yapabileceğini ortaya koymuştur.

Gülbitti (2007), hazırlamış olduğu yüksek lisans tezinde Türkiye’de kasko sigortası hasar uygulamalarını incelemiştir. Türkiye’de sigorta sektörü çok önemli bir sektör olmasına rağmen hak ettiği değeri bulamamıştır. Çalışmada, önemli bir finans kaynağı olan sigortacılığın, ülkemizde iyi değerlendirilemediği ve bireylerin sigortanın önemi hakkında ise yeterli bilgilendirilmediği ifade edilmiştir.

Çakıroğlu (2007), kasko sigortasının fiyatlandırılma sürecini ve Avrupa ülkeleri ile karşılaştırılmalarını konu alan bir çalışma yapmıştır. Sigortalıya ait sosyoekonomik ve demografik bilgilerin henüz birçok şirketin veri tabanında olmadığını vurgulamıştır. Çalışmada sigortalının yaşı, mesleği, ikamet ettiği coğrafi bölge gibi ulaşılabilen veriler alınmıştır. Ancak sigortalının cinsiyeti, medeni durumu, çocuk sayısı, geliri, senede yaptığı kilometre gibi bilgilere ulaşılamamıştır. Ulaşılan veriler ile yapılan regresyon analizleri ödenen hasar ile müşteri kişisel bilgileri arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki olduğunu ortaya koymuştur.

Filiz ve Şengöz (2010), kasko sigortası tercihinin incelenmesine yönelik yapmış oldukları çalışmada, İzmir’in Bayındır ilçesindeki otomobil sahibi kişilerin otomobilleri için kasko sigortası seçerken en fazla önem verdikleri faktörleri ortaya koymayı amaçlamıştır. Ankete katılan yanıtlayıcıların kasko

sigortası tercihinde, ilk olarak sigorta şirketi ismini, daha sonra sırasıyla mini onarım hizmetini, araç-sürücü teminini, teminat kapsamını ve ödeme şeklini dikkate aldıkları belirlenmiştir.

Durmuş (2011), hazırlamış olduğu yüksek lisans tezinde sigorta sektörünün tarihsel gelişimini açıklamış ve bireylerin kasko sigortası yaptırmalarında etkili olan faktörleri Tokat ilinde araştırmıştır. Çalışmanın sonucunda; gelir, ehliyet kullanım süresi, maddi hasarlı trafik kazasının geçirilip geçirilmediği, otomobilin değeri gibi değişkenler %1 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı olup katsayı işaretleri pozitif bulunmuştur.

Eygü ve Soğukpınar (2012) çalışmalarında araç sahiplerinin kasko sigorta poliçesi sahiplik oranını, poliçe sahipliğinde etkili olabilecek faktörleri, kasko sigorta poliçesine sahip olanların poliçeyi satın aldıkları şirket hakkındaki düşüncelerini, kasko sigorta poliçesine sahip olmayanların kasko yaptırmamalarında etkili olan faktörler incelemiştir. Erzurum'daki araç sahiplerine yönelik yapılan çalışmada 384 adet ankette elde edilen veriler kullanılmıştır. Poliçenin özellikleri ve poliçeyi satan şirketin hizmetlerinden duyulan memnuniyet kasko sigorta poliçesi sahipliğinde etkili olduğu tespit edilmiştir. Bayanların kasko poliçesi satın alırken poliçe fiyatının etkili olmadığı, iklim şartlarının ise eğitim düzeyi düşük olan insanların araçlarını kasko yaptırmalarında etkili olduğu görülmüştür. Hizmet kalitesi ise tüm meslek sahipleri için önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Dönmez ve Deniz Başar (2016) yaptıkları çalışmalarında, sigorta yaptırırken bilgilendirmenin önemine değinmişlerdir. Bilgilendirilmenin sadece doğru yapılması değil, uygun bir şekilde, sigorta ettirenin istediği kanallarla yapılmasının da sözleşmenin satın alınma ihtimalini artıracakını belirtmişlerdir. Bu çalışmada İstanbul il sınırları içerisinde kasko sigortası sahibi kişilere, sigorta sözleşmelerinin satışını yapan sigorta şirketleri tarafından ürün ve teminat kapsamı hakkında yapılan özel bilgilendirmenin, kişilerin satın alma kararı üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Bu sayede kişilerin çeşitli özelliklerine göre, sözleşmelerini satın alma sürecinde tercih ettikleri bilgilendirme yöntemleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Demiray ve Alma (2016), Celal Bayar Üniversitesi personeline yapmış oldukları araştırmada kasko sigortacılığında müşterin davranışlarının belirlenmesinde demografik, psikolojik, ekonomik ve sosyokültürel özellikler hem müşterinin satın alma ya da almama davranışını etkilemesi bakımından hem de sigortacının üreteceği ürüne ait özelliklerin belirlenmesini amaçlayan bir çalışma yürütmüştür. Araştırmanın analizi lojistik regresyon modeli ile test edilmiştir. Araştırmaya göre kasko sahipliği ile cinsiyet, yaş, medeni durum ve ehliyet grubu değişkenleri arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı; eğitim düzeyi, meslek, kişisel gelir, hane halkı geliri, araç yaşı, araç piyasa değeri, gibi diğer değişkenler arasında istatistiksel açıdan anlamlılık olduğu saptanmıştır. Kasko sigorta sektöründeki firmaların, modeli açıklayan değişkenlere yönelik yapacağı çalışmaların ya da düzenlemelerin söz konusu firmalara fayda sağlayacağı düşünülmüştür.

Tayyar ve Dinçer (2017) çalışmalarında ilk olarak, kişilerin kasko poliçesi yaptırırken dikkat etmesi gereken alanlar; şirket faktörü, teminatlar ve poliçe fiyatı olarak belirlenmiştir. Daha sonra, kasko sigortası poliçe teklifleri çok kriterli karar verme yöntemlerinden olan TOPSIS ve VIKOR yöntemleri ile değerlendirilmiştir. Sonuç olarak her iki yöntem de aynı poliçeleri en iyi ve en kötü poliçe olarak kabul etmişlerdir.

Demir, Bardakçı ve Günel (2018) çalışmalarında, Cumhuriyet Üniversitesi'nde görev yapan personelin araç kaskosu yaptırırken sigorta şirketi seçimlerini etkileyen faktörlerin neler olduğunu belirlemeyi amaçlamışlardır. Bu bağlamda Cumhuriyet Üniversitesi'nde görev yapan 350 personele anket uygulanmıştır. Elde edilen verilerin analizinde bağımsız gruplar için t testi ve tek yönlü varyans analizi kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda sigorta şirketi seçimini etkilediği düşünülen şirket bilinirliği ve güven faktörleri hiçbir değişkene göre anlamlı bir farklılık göstermezken, acentenin tavrı, şirket imkânları, güvence, ek teminatlar ve kasko deneyimi faktörleri ise çeşitli değişkenlere göre farklılık göstermektedir. Bu bulgular doğrultusunda üniversite personelinin araç kaskosu yaptırırken sigorta şirketi seçimlerinde en çok dikkate alınan faktörün ek teminatlar olduğu, bunu güvence ve acentenin tavrı faktörlerinin izlediği belirlenmiştir.

Gümüş ve Özdemir (2018) çalışmalarında sigorta sektörünün ekonomik büyüme açısından önemli bir sektör olduğuna vurgu yapmışlardır. Araştırmanın temel amacı, Aydın ilinde yaşayan araç sahiplerinin kasko varlığını tespit edip kasko sigortasının tercih sebeplerini ortaya koymaktır. Veriler rassal olarak 416 araç sahibi bireylerden toplanmıştır ve ki-kare analizi yapılmıştır. 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 faktörler olarak tespit

edilmiştir. 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 belirlenmiştir.

2. SİGORTA KAVRAMI

Sigorta kavramı, kişilerin yaşamlarının herhangi bir anında karşılaşabilecekleri maddi manevi zarara neden olan olaylardan kendilerini korumak için önceden önlem alma ihtiyacından ortaya çıkmaktadır (Vaughan, 1995: 16). Yani, insanların yaşamları boyunca karşılaştıkları tehlikelerin çoğunu önlemenin imkânsız olduğunu anlamalarından sonra, tehlikeden oluşacak zararı karşılamak için sigorta denilen kavram üzerinde durulmuştur (Uğur, 2004: 4).

6272 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1263. maddesinde yapılan tanıma göre;

“Sigorta bir akittir ki bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarına meydana gelen belli birtakım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır”

Sigorta, aynı riske maruz kalan kişi ve işletmelerin karşılaşabilecekleri belirsiz olan hasar olasılığını belirgin hale getirmek ve bu ihtimalin gerçekleşmesi ile ortaya çıkan zararları birlikte karşılamak amacıyla, risk yönetimi sorumluluğunu taşıyan kurum tarafından bir araya getirilmesiyle oluşturulan bir organizasyondur (Akmüt, 1992: 9).

2.1. Kasko Sigortası Tanımı ve Özellikleri

Kasko sigortası motorlu kara taşıtlarına ait belirli rizikoları teminat altına almak için, kaza sigortalarına dahil olan bir tazminat sigortasıdır.

Sigorta ettirenin ödeyeceği sigorta primi karşılığında, aracın maruz kalacağı kasko rizikolarının, sigortacı tarafından teminat altına alınmasını öngören sigorta sözleşmesidir (Taşyürek, 2001: 22).

Kasko sigortası, motorlu, motorsuz taşıtlardan doğan menfaatlerinin yangın, çalınma, kaza gibi tehlikeler dolayısıyla ihlali sonucu uğrayacağı maddi zararları karşılamaktadır. Almanlar tarafından yaygınlaştırılan kasko sigortası zorunlu trafik sigortasından farklıdır. Çünkü trafik sigortası, motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yararlanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması halinde, o aracı işletenin, zarara uğrayan üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu belli limitler dahilinde karşılamayı amaçlayan ve yasaca yapılması zorunlu olan bir sorumluluk sigortası türüdür (Uluğ, 2001: 3).

2.2. Kasko Sigortasının Konusu ve Süresi

Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartlarında kasko sigortasının konusu aşağıdaki gibi belirtilmiştir;

Bu sigorta ile sigortacı, sigortalının, karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlardan, romörk veya karavanlar ile iş makinelerinden ve lastik tekerlekli traktörlerden doğan menfaatinin aşağıdaki tehlikeler dolayısıyla ihlali sonucu uğrayacağı maddi zararları karşılar.

Aracın karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlarla müsademesi, gerek hareket gerek durma halinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi maddi hasarlı kazalar,

Üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler,

Aracın yanması,

Aracın çalınması veya çalınmaya teşebbüs edilmesidir.

Kasko sigortası temel olarak çarpma, yanma ve çalınma gibi rizikolara teminat sağlamaktadır. Fakat ek teminatlarla bu kapsam daha da artırılmaktadır.

Sigorta sözleşmelerinde sigortacının sorumluluğunun başlama süresi genellikle belirtilir. Kasko sigortası genel şartlarında “Sigorta, poliçede başlama ve sona erme tarihleri olarak yazılan günlerde, aksi kararlaştırılmadıkça, Türkiye saati ile öğleyin saat 12.00’de başlar ve öğleyin saat 12.00’de sona erer”. Ancak bu maddede belirtilen sigortacının sorumluluğunun başlaması için TTK. 1295’e göre primin veya ilk taksitinin ödenmiş olması gerekmektedir.

3. VERİ VE YÖNTEM

Bu çalışma alan araştırması kapsamında yer almaktadır. Alan araştırmalarında veri toplama yöntemleri anket, deney, gözlem ve projeksiyon şeklinde gruplandırılır. Bu çalışma için veri toplama yöntemi olarak anket tekniği seçilmiş ve uygulanmıştır. Tasviri çalışmalarda anket yönteminin fayda sağlanması, daha az maliyet ile daha hızlı veri toplamayı kolaylaştırması yüzünden tercih edilmiştir.

Çalışmada, katılımcıların demografik özelliklerini öğrenmeye yönelik soruların yanı sıra, aylık kişisel gelirleri, aylık hane halkı gelirleri ve risk konusundaki tutumlarına yönelik sorular da yöneltilmiştir. Çalışmada kullanılan veri seti, Mart 2017- Haziran 2017 döneminde Kars kent merkezinde ikamet eden otomobil sahipleriyle yüz yüze görüşme sonucu elde edilmiştir

Eksik bilgi verileceği ve yanlış veriler elde edilebileceğinden ötürü örnek büyüklüğünün üzerinde bir rakam olan 400 adet anket uygulanmış bunlardan 6 adedi yanlış ve eksik veri içerdiğinden dolayı analize dahil edilmemiştir. Böylelikle geriye kalan 394 adet anket değerlendirme kapsamına alınmıştır.

İlk olarak elde edilen veriler SPSS programına girilmiştir. Daha sonra ise Lojistik Regresyon analizi uygulanmıştır. Böylece kasko sigortası satın almayı etkileyen faktörler ve bu faktörlerin etkili olma dereceleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Logit modeli açıklayan Lojistik dağılım fonksiyonu aşağıdaki şekilde gösterilebilir (Gujarati, 2001).

$$P_i = E (Y_i = 1/X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(\beta_1 + \beta_2 X_i)}}$$

Neden sonuç ilişkilerinin ortaya konulması amacıyla yapılan araştırmalarda incelenen değişkenlerden bazıları olumlu-olumsuz, evet-hayır, başarılı-başarısız şeklinde iki düzeyli veriler bulunmaktadır. Eğer ki bağımlı değişken bahsedildiği gibi iki düzeyli ve çok düzeyli verilerden oluşmakta ise Lojistik Regresyon analizi önemli rol oynayacaktır. Lojistik regresyon analizi, bağımlı değişken ve bağımsız değişken veya değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemede önemli rol oynar (Agresti,1996: 103).

Otomobil sahibi olan kişilerin kasko sigortasına sahip olup olmamasına göre bağımlı değişken için iki alternatif söz konusu olmaktadır. Bu açıdan çalışmada ikili tercih modellerinden biri olan lojistik regresyon modeli tercih edilmiştir.

Lojistik regresyon analizi, aslında bir regresyon analizidir. Ancak regresyon analizinden ayırıcı bir analiz tekniği olma özelliğine sahip olmasını sağlayan üç önemli noktası vardır. Bunlar;

Lojistik Regresyon 'da bağımlı değişkenin alabileceği değerlerden sadece birisinin gerçekleşme olasılığı tahmin edilebilmekte iken regresyona bağımlı değişkenin değeri tahmin edilebilmektedir.

Lojistik Regresyon analizinde bağımlı değişken kesikli bir değerdir. Hâlbuki regresyon analizinde bağımlı değişken sayısaldır.

Lojistik Regresyon Analizinin uygulanabilmesinde bağımsız değişkenlerin dağılımıyla alakalı hiçbir şart yokken, regresyon analizinde bağımsız değişkenlerin çoklu normal dağılım gösterme şartı vardır (İnal vd., 2006: 112).

Lojistik regresyon modelinin parametre tahmininde en çok kullanılan yöntem En Çok Olabilirlik yöntemi olmakla beraber diğer kullanılan yöntemler, Yeniden Ağırlıklı Tekrarlı En Küçük Kareler ve tekrarlı veri durumunda Minimum Lojit Ki-kare yöntemleridir (Murat ve Işığışık, 2007: 5).

Lojistik regresyon analizinin tercih edilmesindeki amaç istatistikte kullanılan diğer model yapılandırma teknikleriyle aynı olmakla beraber lojistik regresyon modelinin temel odak noktası bireylerin hangi grubun üyesi olduğunu saptamak amacıyla bir regresyon denklemi yazılabiliyor olmasından kaynaklanmaktadır (Çokluk, 2010: 1359).

İkili veriler için lojistik regresyon kullanıldığı zaman birtakım problemler de ortaya çıkmaktadır. Bunlar ise (Şerbetçi ve Özçomak, 2013: 92):

-Problem hata teriminin dağılımı normal dağılımlı olmamıştır. Bu sorunun çözümlenmek için, problemin örneklem kümesinin çok büyük olup olmadığı dikkate alınmalı, eğer ki örneklem kümesi çok büyükse en küçük kareler yöntemi kestirimlerin bütünüyle ve hata teriminin dağılımı normalden uzak olsa bile asimptotik olarak normal olmasını sağlanmalıdır.

-Problem kestiriminin 0 ile 1 arası olma gerekliliği yoktur. Bu problemin çözümü için mümkün olan bir çözüm yöntemi de yoktur.

-Problem hata teriminin varyansı sabit olmamaktadır. Bunu gidermek için ağırlıklı en küçük kareler yöntemi kullanmak faydalı olabilir.

Lojistik regresyon modelinde bağımsız değişkenlerin doğrusal yapısına bakıldığı zaman bağımsız değişkenlerin doğrusal yapılarının iki durumlu bağımlı değişkeninin beklenen değerine bağlayan bir link fonksiyonunu kullanılması gerekir. Bu link fonksiyonları içerisinde genelde logit, probit ve couchit fonksiyonları kullanılmaktadır. Lojistik regresyon modelinde beklenen varyansın gözlenen varyantsan küçük olması aşırı yayılım olarak ifade edilme kriteridir (Yayar vd., 2015: 609).

4. ARAŞTIRMA BULGULARI

Bu araştırmada, Kars ilinde yaşayan otomobil sahibi bireylerin kasko poliçesi satın alma tercihlerinde etkili olan sosyoekonomik ve demografik değişkenler tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla, öncelikle çalışmada ekonometrik analizde yer verilen değişkenler ile ilgili tanımlayıcı istatistikler sunulacak ve daha sonra bulguların açıklanmasına geçilecektir.

4.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Araştırmada katılımcıların demografik ve sosyoekonomik özellikleri Tablo 1’de verilmiştir. Katılımcılardan 394 kişinin 303’ü (%76,9) erkek, geri kalan 91’i (%23,1) kadındır.

Tablo 1: Katılımcıların Demografik Özelliklerinin Dağılımı

Katılımcıların Özellikleri	Frekans	Yüzde
<i>Cinsiyet</i>		
Kadın	91	23,1
Erkek	303	76,9
<i>Yaş Grupları</i>		
18-30	159	40,4
31-45	202	51,3
46 ve üzeri	33	8,4
<i>Medeni Durum</i>		
Evli	275	69,8
Bekâr	97	24,6
Boşanmış	22	5,6
<i>Eğitim Durumu</i>		
Okur-yazar Değil	15	3,8
İlköğretim	60	15,2
Lise	137	34,8
Üniversite	153	38,8
Lisansüstü	29	7,4
<i>Çalışılan Sektör</i>		
Kamu Sektörü	187	47,5
Özel Sektör	131	33,2
Kendi İşi	64	16,2
Diğer	12	3,0
<i>Aylık Kişisel Gelir</i>		
< 1500	102	25,9
1501-3000	146	37,1

3001-5000	106	26,9
5001-10000	36	9,1
10000 >	4	1,0
Aylık Hane Halkı Gelir		
< 1500	72	18,3
1501-3000	131	33,2
3001-5000	115	29,2
5001-10000	61	15,5
10001-50000	13	3,3
50001 >	2	,5
Bireyin Risk Tutumu		
Risk almayan	64	16,2
Kısmen risk alan	102	25,9
Orta düzeyde risk alan	104	26,4
Risk alan	79	20,1
Kesinlikle risk alan	45	11,4

Katılımcıların 159'u (%40,4) 18-30 yaş grubunda, 202'si (%51,3) 31-45 yaş grubunda ve 33'ü (%8,4) ise 46 yaş ve üzerindedir. Katılımcıların çoğunluğunu evliler oluşturmaktadır. 275 kişi (%69,8) evli, 97 kişi (%24,6) bekâr ve 22 kişi (%5,6) boşanmıştır. Katılımcı bireylerden okur-yazar olmayan 15 kişi (%3,8), ilköğretim mezunu 60 kişi (%15,2), lise mezunu 137 kişi (%34,8), üniversite mezunu 153 (%38,8) ve 29 kişi (%7,4) lisansüstüdür. Katılımcıların çoğunluğu üniversite mezunudur. Bireylerin meslek dağılımları incelendiğinde, kamuda çalışanların sayısı 187 (%47,5), özel sektörde çalışanların sayısı 131 (%33,2), kendi işinde çalışanların sayısı 64 (%16,2) ve diğer meslek gruplarında çalışanların sayısı 12 (%3,0)'dir. Sayıca kamuda çalışan katılımcıların çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Katılımcıların çoğunluğu (%37,1) 1501-3000 TL gelire sahip olup orta gelir grubunda yer aldığı söylenebilir. Katılımcıların %33,2'sinin aylık hane halkı geliri 1501-3000 TL grubunda iken bunu %29,2 oran ile 3001-5000 TL gelir grubu takip etmektedir.

Katılımcılardan 64 kişi (%16,2) risk almayan, 102 kişi (%25,9) kısmen risk alan, 104 kişi (%26,4) orta düzeyde risk alan, 79 kişi (%20,1) risk alan ve 45 kişi (%11,4) kesinlikle risk alanıdır

4.2. Katılımcıların Otomobillerine İlişkin Bilgiler

Kars kent merkezinde ikamet eden otomobil sahiplerinin sahip oldukları otomobillere ilişkin bilgiler Tablo 2'de verilmiştir. Tablodaki istatistiki bilgiler kısaca aşağıda özetlenmiştir. Katılımcıların sahip olduğu otomobillerin çoğunluğunun yaşı yaklaşık 7 yıl, ehliyet sahiplik süresi ortalama yaklaşık 10 yıldır. Katılımcıların %73,9'u B sınıfı ehliyete sahip, otomobillerin yaklaşık %75'inin piyasa değeri 20.000 TL ve üzeridir. Katılımcıların %34,3'ü yıllık ortalama 8-15 bin km arasında araç kullanırken, yine yaklaşık %32'si genellikle %60 oranında şehir içinde araç kullanmaktadır.

Tablo 2: Katılımcı ve Otomobillere İlişkin Özellikler

Özellikler	Frekans	Yüzde
Otomobilin yaş aralığı (Yıl)		
0-3	77	19,5
4-6	126	32,0
7-9	114	28,9
10- +	77	19,5
Ehliyet sahiplik süresi (Yıl)		
0-5	80	20,3
6-10	152	38,6
11-16	88	22,3
17+	74	18,8
Ehliyet türleri		

A	12	3,0
B	291	73,9
E	87	22,1
Diğer	4	1,0
Otomobilin piyasa değeri (TL)		
0-5000	6	1,5
5001-10000	31	7,9
10001-20000	61	15,5
20001-50000	152	38,6
50001 ve üzeri	144	36,5
Yılda ortalama yapılan km		
1-2000	14	3,6
2001-4000	58	14,7
4001-8000	100	25,4
8001-15000	135	34,3
15001 ve üzeri	87	22,1
Yıllık şehir içi yapılan kilometre oranı		
Ş.İçi%100	27	6,9
Ş.İçi%80	99	25,1
Ş.İçi%60	127	32,2
Ş.İçi%40	48	12,2
Ş.İçi%20	89	22,6
Ş.İçi%0	4	1,0
Otomobili başka kullanan		
Hayır	258	65,5
Evet	136	34,5
Daha önce maddi hasarlı bir kaza		
Yaşanmadı	167	42,4
Yaşandı	227	57,6
Otomobilin kaskosu		
Yok	222	56,3
Var	172	43,7
Otomobilin kilometresi		
50.000 den az	128	32,5
50.001-100.000	121	30,7
100.001 den fazla	145	36,8

Otomobil sahiplerinin %65,5'i yalnızca otomobillerini kendileri kullanmakta, %57,6'sı daha önce maddi hasarlı bir kaza yapmıştır. Sahip olunan otomobillerin %56,3'ünün kasko sigortası bulunmamaktadır.

4.3. Tanımlayıcı İstatistiksel Bilgiler

Bireylerin otomobillerine kasko yaptırıp yaptırmama durumunu belirlemede etkili olabilecek değişkenler bireyin sosyoekonomik ve demografik özellikleri ile sahip olunan otomobile ilişkin özelliklerdir. Bireyin cinsiyeti, yaşı, medeni hali, eğitimi, mesleği, aylık kişisel geliri, aylık hane halkı geliri ve risk tutumu gibi özellikler demografik ve sosyoekonomik göstergelerdir. Bireyin otomobiline ilişkin otomobilin yaşı, ehliyet sahiplik yılı, ehliyet türü, otomobilin piyasa değeri, yılda ortalama yapılan kilometre, otomobilin başka kullanıcısının olup olmaması ve daha önce maddi hasarlı bir kazanın yapıp yapılmaması gibi durumlar ise otomobile özgü özellikler olarak planlanmıştır.

Regresyon analizinde Tablo 1 ve Tablo 2'de yer alan değişkenlere yer verilmiş ancak birçok denemeden sonra en uygun modele ilişkin değişkenler Tablo 3'de yer almaktadır. Bağımlı ve açıklayıcı değişkenlere ilişkin tanımlamalar ve istatistikî sonuçlar Tablo 3'de verilmiştir. Araştırmadaki bağımlı değişken kategorik ve iki şıklı olup, Kars ilindeki otomobil sahibi kişilerin kasko sigortası sahipliğidir. Bu değişken nominal ölçekle ölçülmüş bir değişkendir. Çalışmada bu bağımlı değişkenle ilişkili olabileceği

düşünülen çok sayıda bağımsız değişken yer almaktadır. Bu bağımsız değişkenlerin bazıları nominal ölçekle, bazıları ordinal ölçekle ölçülmüştür.

Tablo 3: Değişkenlere Ait Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenin tanımı (n=394)	Değişken gösterimi	Ortalama	Standart Sapma
Otomobilin kasko durumu Kasko var= 1; yok=0	KASKO	0,4365	0,49659
Otomobilin piyasa değeri (TL) <5000=1; 5001-10000=2; 10001-20000=3 20001-50000=4; 50001>=5	PDGR	4,0076	0,98717
Otomobili başkasının kullanımı Kullanıyor=1; Kullanmıyor=0	FRKUL	0,3452	0,47603
Maddi hasarlı kaza durumu Evet=1; Hayır=0	MHKZ	0,5761	0,49480
Bireyin yaşı (Yıl) 18-30=1; 31-45=2; 46>=3	YAŞ	1,6802	0,62130
Aylık Hane halkı gelir (TL) <1500=1; 1501-3000=2; 3001-5000=3 5001-10000=4; 10001>=5	HGLR	2,5381	1,08884
Bireyin risk alma durumu Risk almayan=1; Kısmen risk alan=2 Orta düzeyde risk alan=3; Risk alan=4 Kesinlikle risk alan=5	RISK	2,8452	1,24336

Araştırmada ana kütleyi Kars ilindeki otomobil sahibi kişiler oluşturmaktadır. Bağımlı değişken kasko sigortası yaptırap yaptırmama durumudur. Kasko sigortası yaptırmama 1 ile yaptırmama 0 ile kodlanmıştır. Modelde bağımsız değişkenlere ilişkin kodlamalar Tablo 3’de verilmiştir. 394 otomobil sahibi kişiden alınan veriler kullanılmıştır. Araştırma bölgesinde yaşayan ailelerin kasko poliçesi tercihini belirleyen faktörler lojistik regresyonla araştırılmış ve sonuçlar Tablo 4’de verilmiştir.

Tablo 4: Lojistik Regresyon Analizi Sonuçları

Değişkenler	Katsayı	Standart hata	Wald Testi	Önem düzeyi	Bahis Oranı
PDGR	0,226	0,129	3,093	0,079	1,254
FRKUL	0,506	0,257	3,871	0,049	1,659
MHKZ	1,058	0,254	17,399	0,000	2,882
YAS	0,230	0,199	1,332	0,248	1,258
HGLR	0,998	0,132	57,461	0,000	2,713
RISK	-0,423	0,102	17,288	0,000	0,655
Sabit	-3,719	0,774	23,070	0,000	0,024

Tablo 4’deki regresyon sonuçlarına göre Kars ili kasko sigortası yaptırmada ön plana çıkan faktörlerin bireysel anlamlılıklarına bakıldığında, MHKZ, HGLR ve RISK değişkeni %1, FRKUL değişkeni %5 ve PDGR değişkeni %10 önem düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Modelde yer alan her bir değişkenin yorumu aşağıda verilmiştir.

Parametresi pozitif ve anlamlı bulunan PDGR değişkenine ait bahis oranı, diğer şartlar sabitken otomobilin piyasa değeri yükseldikçe bireyin kasko yaptırmama olasılığı 1,254 kat artabilecektir.

FRKUL değişkeni katsayı işareti pozitif olup istatistiki olarak anlamlıdır. Otomobilin farklı kullanıcılar tarafından kullanılması durumunda kasko yapılma olasılığı artmaktadır. Bu değişkene göre farklı kullanıcı otomobillerin tek kullanıcılara göre kasko yapılma olasılığı 1,659 kat artış göstermektedir.

MHKZ değişkeninin katsayı işareti pozitif olup istatistiksel olarak istenilen önem düzeyinde anlamlıdır. Buna göre daha önceden maddi hasarlı bir kaza yapan bireyin kaza yapmayana göre kasko yaptırma olasılığı 2,882 kat daha fazladır.

Hane halkının aylık ortalama geliri (HGLR) değişkeninin katsayı işareti pozitif olup istatistiksel olarak anlamlıdır. HGLR değişkenine ait 2,713 olarak bulunan bahis oranı HGLR değişkeninde meydana gelecek bir birimlik artışın kasko yaptırma bahsini 2,713 kat artıracakını ifade eder.

Bireyin risk tutumunun kasko yaptırma olasılığını nasıl etkilediği belirlenmiştir. Bireyin risk tutumu arttıkça kasko yaptırma olasılığının azalacağı beklenmektedir. Analiz sonucunda RISK değişkenine ait katsayı işareti beklendiği gibi negatiftir. Bireyin risk tutumu bir birim artarsa kasko sigortası yaptırma olasılığı 0,655 kat azalacaktır.

4.4. Model Uygunluğunun ve Uyum İyiliğinin Değerlendirilmesi

Ortaya atılan bir modelin istatistiki açıdan değerlendirilip sonuçlarının yorumlanması önemlidir. Yapılan analizler sonucunda çalışmaların doğruluk payını ölçebilmek için özenli bir teste tabi tutularak elde edilen sonuçlar ışığında politikalar uygulanmalıdır. Bunun içinde yapılan analizleri test etmek için birçok test tekniği geliştirilmiştir.

Doğrusal regresyon analizinde bağımlı değişkenler ile bağımsız değişkenler arasındaki anlamlılık R² istatistik değeri ile ölçülür. Çalışmada R² ile ilgili sonuçlara Tablo 5’de yer verilmiştir.

Tablo 5: Modelin R² Tablosu

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	416,44	0,269	0,360

En çok kullanılan istatistikler Cox ve Snell R², Nagelkerke R² ve McFaden R² ölçüm istatistikleridir. Bu istatistik ölçüm modellerinin en önemli özelliği küçük çıkma eğiliminde olduklarından yapılan analizlerin test edilmesinde kullanılmaları önerilmektedir. Cox ve Snell R², olabilirlik esasına göre çoklu R² istatistiği ile benzerlik göstermektedir.

Çalışmada Cox ve Snell R² istatistiği yaklaşık olarak %26,9’dur. Bu oran, bağımlı değişken ile bağımsız değişkenler arasında yaklaşık %26,9’luk bir ilişkinin olduğunu gösterir. Nagelkerke R² istatistiği ise Cox ve Snell R² istatistiğinin 0-1 arasında değerler almasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş bir ilişki test ölçüm metodudur (Kalaycı, 2010: 293).

Nagelkerke R² istatistiği Tablo 5’de yaklaşık olarak %36 olarak elde edilmiştir. Bu istatistik bağımlı değişken ile bağımsız değişkenler arasında yaklaşık %36’luk bir ilişkinin olduğunu göstermektedir. R² istatistiklerinin 0,20 ile 0,40 arasında çıkması çoğu kaynakta yeterli olarak açıklanmaktadır. Sonuç olarak, elde edilen değerler bu değerler arasında ise kurulan modelin uygun olduğunu söylenebilir (Yayar vd., 2015: 615).

Modelin uyum iyiliğini değerlendirmek için sıklıkla parametrelerin anlamlılığını test etmek için kullanılan Omnibus ve Wald istatistikleri, Hosmer-Lemeshow Testi, doğru sınıflama oranları gibi yöntemlerle test edilmektedir. Parametrelerin anlamlılığını test etmek için birçok test çeşidi kullanılmaktadır. Omnibus ve Wald istatistikleri bu testlerin en çok kullanılanlarıdır (Oktay ve Orçanlı, 2014: 77-78). Çalışmada modelin uyumluluğu ilk olarak Wald İstatistiği ve daha sonra da Omnibus Testi açısından uyum derecesi anlaşılmasına çalışılacaktır.

Değişkenlerin bireysel olarak anlamlılıkları Wald Testine göre değerlendirilmiştir. Her bir değişkenin test istatistiği ve anlamlılık düzeyleri Tablo 4’de verilmiş ve açıklaması önceki bölümde yapılmıştır. Modele ilişkin Omnibus Testi sonuçları Tablo 6’da verilmiştir.

Tablo 6: Model Katsayılarının Omnibus Testleri

Ki-kare (χ^2)	Serbestlik derecesi (df)	Önem düzeyi (p)
----------------------	--------------------------	-----------------

Step	123,39	6	0,000
Block	123,39	6	0,000
Model	123,39	6	0,000

Omnibus testine göre model istatistiki olarak %1 önem düzeyinde anlamlıdır. Modelin uyum iyiliğinin test edilmesinde kullanılan diğer yöntem ise Tablo 7’de yer alan sınıflandırma tablosudur.

Tabloya göre; kasko sigortasına sahip olmamayı doğru olarak tahmin etme oranı %77,9 kasko sigortasına sahip olmayı doğru tahmin etme oranı ise %62,2 olarak elde edilmiştir. Modelde doğru sınıflandırma yapma oranının %71,1 olduğu görülmektedir. Doğru sınıflandırma yapma oranının yeterli olduğu söylenebilir.

Tablo 7: Lojistik Regresyon Modeline İlişkin Sınıflandırma Tablosu

Gözlenen		Beklenen		
		Kasko Sahipliği		Doğruluk Yüzdesi
		Yok	Var	
Kasko Sahipliği	Yok	173	49	77,9
	Var	65	107	62,2
	Toplam Yüzde			71,1

Modelin uyum iyiliğini değerlendirmek için Sınıflandırma Tablosu ve parametrelerin anlamlılığının sınanmasında kullanılan Omnibus ve Wald istatistikleri haricinde diğer yöntem ise Hosmer-Lemeshow Testidir. Hosmer-Lemeshow test istatistiği (ki-kare istatistiği) sonuçları Tablo 8’de ve bu istatistiği hesaplamak için gereksinim duyulan gözlenen ve beklenen frekanslar ise Tablo 9’da yer almaktadır.

Hosmer-Lemeshow test istatistiği, lojistik regresyon modelini genel olarak test etmektedir. Bu istatistik, sabit terimin dışındaki tüm logit katsayılarının sifıra eşit olup olmadığını test eder. Hosmer-Lemeshow testi regresyon analizindeki F testi ile benzerlik göstermektedir (Kalaycı, 2010: 292).

Tablo 8: Hosmer-Lemeshow Testi

Yöntem	Ki-Kare(χ^2)	Serbestlik derecesi (df)	Önem düzeyi (p)
Hosmer-Lemeshow	13,56	6	0,097

Hosmer-Lemeshow (H-L) Testi aşağıdaki gibi kurulur.

H_0 : Parametreler belirleyicilik açısından uygundur

H_1 : Parametreler belirleyicilik açısından uygun değildir

“ H_0 ” ve “ H_1 ” hipotezleri altında hesaplanan H-L test istatistiğine ilişkin Ki-kare değerleri hesaplanmış ve H_0 hipotezi kabul edilmiştir.

Bu istatistiğe yönelik hipotez ise,

Parametrelerin belirleyicilik açısından uygun olduğu kabul edilmiştir

Tablo 9: Hosmer-Lemeshow Testi İçin Gözlenen ve Beklenen Frekanslar

	Kasko Sahipliği=Yok		Kasko Sahipliği=Var		Toplam
	Gözlenen	Beklenen	Gözlenen	Beklenen	
1	38	37,097	2	2,903	40
2	33	33,639	6	5,361	39
3	32	30,746	7	8,254	39
4	27	27,649	12	11,351	39
5	26	24,654	12	13,346	38

6	13	21,887	26	17,113	39
7	23	18,556	17	21,444	40
8	14	14,185	25	24,815	39
9	13	9,309	26	29,691	39
10	3	4,278	39	37,722	42

Lojistik Regresyon Model'inin kasko sigortası satın alan ve kasko sigortası satın almayan bireyleri gruplara ayırmada yeterli bir model olduğu bulunmuştur. Buradan, model uyumunun oldukça iyi olduğu ve parametreler belirleyicilik açısından uygun olduğu sonucuna varılmıştır.

SONUÇ VE TARTIŞMA

Sigorta kişilerin iradeleri dışında gerçekleşme ihtimali olan maddi manevi zararlara karşı kendilerini koruma isteğine bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Can ve mallarını korumak isteyen kişilerin belirli bir ücret karşılığında bu güvenceyi sağlayan kişi ve kurumlarla anlaşma yapılması halinde sigorta sistemi devreye girmiş olacaktır. Riskleri en aza indirerek can ve mallarını korumak isteyen kişilerin kendilerini güvenceye almak istemeleri çok önceye dayanmaktadır.

Bu çalışma ile Kars ili hane halkının kasko sigortası yaptırmaları üzerinde etkili olan faktörlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla, hazırlanan anket formu Kars ili hane halklarına uygulanmıştır. Kasko sigortası yaptırmayı etkileyen faktörler, logit regresyon modeli ile analiz edilmiştir. Regresyon analizine birçok faktör dâhil edilmiş ancak bazıları istenilen önem seviyesinde istatistiksel olarak anlamlı bulunamamıştır. Elde edilen bulgulardan, otomobil sahipleri kasko sigortası yaptırırken sosyo-ekonomik ve demografik faktörlerin göz ardı edilmeyecek kadar önemli oldukları söylenebilir.

Sigortacılık faaliyetlerinin Türkiye’de ülke ekonomisine katkısına bakıldığında sigorta sektörünün yıllar itibarıyla yapmış olduğu katkılar göz ardı edilemeyecek kadar önemli boyuttadır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde sigorta sektörü tüketicilerinde bilinçlenmesi ile gelecek de daha parlak bir görünüme sahip olabilecek bir sektörler arasındadır. Devletin yapmış olduğu ve yapacağı destekler gelişim projeleri gibi katkıları ile sigortacılık sektörü geliştirilebilir. Sigorta sektörünün fon yaratıcı, döviz kazandırıcı ve istikrarı artırıcı etkileri de göz önünde bulundurularak sigorta sektörüne hak ettiği değer verilmelidir. Türkiye’nin sosyoekonomik yapısı göz önüne alınarak mevcut olan sigorta potansiyelinde bir kısmı kullanılmaktadır. Türk sigorta pazarı Avrupa’da en hızlı büyüyen sektörler arasında yer almaktadır.

Literatürdeki eksikliğe bakıldığında ise sigorta sektörünün kişiler açısından ne anlama geldiği neleri kapsadığı, sigortanın konusu gibi sigortayı açıklayıcı özellikler konusunda kişiler bilinçsiz durumdadır. Yapılacak olan çalışmalarda kişilerdeki sigorta bilincini artırmaya yönelik gelişmeler dikkate alınabilir. Bunun yanı sıra yapılan reklamların sayısı artırılabilir. Kişilerin sormak istedikleri ya da merak ettikleri konular hakkında bilgi edinebilecekleri canlı destek iletişim hatları kurulabilir.

Yapılan çalışmada kişilerin demografik özelliklerin yanı sıra sosyoekonomik özellikleriyle kasko sigortası satın alma kararları arasında nasıl bir ilişki olduğu açıklanmıştır. Sigorta şirketleri yapacakları reklamlarda, saha araştırmalarında ile yapacakları özendirici reklamlar ile kasko sigortası satın alanların sayısını artıracaklardır.

Gelişen çağın gereklerine göre sigorta artık her birey için zorunluluk haline gelme aşamasındadır. Bu durumda dikkate alınarak sigorta sektöründeki şirketler yapılan analizleri dikkate aldıklarında karlılıklarını artıracaklardır.

KAYNAKÇA

- Agresti, A. (1996). An Introduction to Categorical Data Analysis. New York: John Wiley & Sons. Inc.
- Akmut, Ö. (1980). Hayat Sigortası Teori ve Türkiye’deki Uygulama. Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Çakıroğlu, F. (2007). Kasko Sigortaları Fiyatlandırması, Avrupa Ülkeleri ile Karşılaştırması ve Bir Model Uygulanması. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Bankacılık Anabilim Dalı, İstanbul.

Çokluk, Ö. (2010). Lojistik Regresyon Analizi: Kavram ve Uygulama. Kuram ve Uygulamada Eğitim Bilimleri / Educational Sciences: Theory & Practice, 10(3), 1357-1407.

Demir, M., Bardakçı, S. & Günel Y. (2018). Cumhuriyet Üniversitesi Personelinin Araç Kaskosu İçin Sigorta Şirketi Seçimini Etkileyen Faktörlerin Demografik Değişkenlere Göre İncelenmesi. C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi 19(1), 259-279.

Demiray Erol, E. & Alma, 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.

Dönmez, P. & Deniz Başar, Ö. (2016). Bilgilendirmenin Sigorta Sözleşmesi Satın Alma Tercihi Üzerine Etkisi: Kasko Sigortası Örneği. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 15(29) Bahar 2016/2, 45-55.

Durmuş, H. (2011). Türkiye’de Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Kasko Sigorta Tercihi Üzerine Tokat İli Uygulaması, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). G.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Eygü, H. & Soğukpınar F. (2012). Araç Sahiplerinin Kasko Sigorta Poliçesi Edinmesinde Etkili Olan Faktörlerin Araştırılması, İşletme Araştırmaları Dergisi, 4/3, 148-163.

Filiz, Z. & Şengöz, M. (2010). Kasko Sigortası Tercihinin Konjoint Analizi İle İncelenmesi. İş, Güç Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi, 12(1), 107-121.

Gözüngü, H. (2004). İstanbul Plakalı Hususi Otomobil Sahibi Bireylerin Kasko Poliçesi Satın Alma Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesine İlişkin Pilot Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Pazarlama Anabilim Dalı, İstanbul.

Gujarati, D. N. (2001). Temel Ekonometri. Çevirenler: Şenesen, Ü., Şenesen G.G., İstanbul: Literatür Yayınları No 33.

Gülbitti, L. (2007). Kasko Sigortasının İncelenmesi ve Türkiye’de Kasko Hasar Uygulamalarının Değerlendirilmesi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), M.Ü. Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.

Gümüş, U.T. & Özdemir S. (2018). Sigortacılıkta Risk ve Kasko Sigortası: Kasko Sigortasının Tercih Edilmesi Üzerine Aydın ilinde Bir Uygulama, Kara Harp Okulu Bilim Dergisi, 28 (1), 1-29.

İnal, M. E. , Topuz, D. & Uçan, O. (2006). Doğrusal Olasılık ve Logit Modelleri İle Parametre Tahmini. Sosyoekonomi, 2006(1): 47-72.

Kalaycı, Ş. (2010). SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri. Ankara: Asil Yayın Dağıtım.

Murat, D. & Işığışık, E. (2007). Seçim Döneminde Ekonomik ve Siyasi Duruma Dönük Beklentiler: Bursa Uygulaması. VIII. Türkiye Ekonometri ve İstatistik Kongresi, <http://eisemp8.inonu.edu.tr/bildiri-pdf/murat-isigicok.pdf>, Erişim: 28.03.2014.

Oktay, E. & Orçanlı, K. (2014). Atatürk Üniversitesinde İnternet Bankacılığının Kullanımını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi. U.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi, (18), 57-91.

Şerbetçi, A. & Özçomak, M. S. (2013). Sıralı Lojistik Regresyon Analizi İle İstatistik ve Ekonometri Derslerinde Başarıyı Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Öğrencileri Üzerine Bir Uygulama. K.S.İ.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 3(1): 89-110.

Taşyürek, H. (2001). Kasko Sigortası. İstanbul: Seçkin Yayıncılık.

Tayyar, N. & Dinçer, Ö (2017). Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri ile Kasko Sigorta Poliçesi Seçimi, 3rd SCF International Conference on “Economic and Social Impacts of Globalization”, October 5-7, Antalya-Türkiye.

Uğur, S. (2004). Sosyal Güvenlik Sistemlerinde Özel Emeklilik Programlarının Yeri ve Gelişimi. Ankara: TİSK Yayınevi.

Uluğ, İ. (2001). Kasko Sigortası Kapsamındaki Rizikolar. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Vaughan, E. (1995). Essential of Insurance a Risk Management Perspective. New York: John Wiley & Sons Inc.

Yayar, R., Çoban, M. N., & Tekin, B. (2015). Otomobil Sahiplięini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Tokat İli Kentsel Alanda Bir Uygulama. C.B.Ü. Yönetim ve Ekonomi Dergisi. 22(2), 608-609.

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1263. maddesi.

Yazarlar bilgisi:

Rüřtü YAYAR

Doç. Dr., Tokat Gaziosmanpařa Üniversitesi, İİBF

<http://orcid.org/0000-0001-6758-4715>

E-posta: rustu.yayar@gop.edu.tr

Ayřenur DAřCI

Yüksek Lisans Öğrencisi, Tokat Gaziosmanpařa Üniversitesi, SBE

<https://orcid.org/0000-0003-2684-5661>

E-posta: aysenuraslan.economics@gmail.com

Yazı Bilgisi:

Alındığı tarih: 06 Şubat 2019.

Yayına kabul edildiği tarih: 23 Aralık 2019.

E-yayın tarihi: 24 Aralık 2019.

Yazıcı çıktı sayfa sayısı: 15.

Kaynak sayısı: 25.

Hakemler:

Arş. Gör. Dilek ALMA SAVAŞ (Bitlis Eren Üniversitesi - Bitlis)

Doç. Dr. Ece DEMİRAY EROL (Celal Bayar Üniversitesi - Manisa)