

KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI ÇALIŞANLARININ MESLEKİ PROBLEMLERİ VE BU PROBLEMLERİN SOSYAL VE EKONOMİK YANSIMALARI ÜZERİNE BİR UYGULAMA: BURDUR-BUCAK ÖRNEĞİ*

Mevlüt Karabıçak¹ - Fatih Gündoğdu²

ÖZ

Taşımacılık çok önemli bir üretim biçimidir. İktisadi literatürde üretim; malların miktarını ya da faydasını sağlamaya yönelik çabalar bütünü şeklinde tanımlanmaktadır. İşte taşımacılık da fayda sağlamaya yönelik bir ekonomik faaliyet olarak değerlendirilebilir. Bir ürünü bol olduğu yerden kıt olduğu yere taşımak o ürünün faydasını oldukça artırmaktadır. Hatta Ekonomi de bu üretim biçimi yer faydası olarak nitelendirilmektedir. Bunun sağlanmasının yolu taşımacılıktan geçmektedir. Günümüzde taşımacılığın önemi daha da artmaktadır. Taşımacılığa; Karayolu taşımacılığı, Demiryolu taşımacılığı, Hava yolu taşımacılığı, Deniz yolu taşımacılığı ve Diğer taşımacılık türleri olarak 5 tür taşımacılıktan söz edebiliriz.

Ancak bu çalışmanın esas konusu olan karayolu taşımacılığı ön plana çıkarılarak bu taşımacılık da ortaya çıkan başta çalışanların sorunları olmak üzere, tüm konular ele alınarak incelenmeye tabi tutulmuştur.

Anahtar kelimeler: Karayolu Yük Taşımacılığı, Ulaşım Sistemleri, Mesleki Problemler, Psikolojik Sonuçlar.

* Bu makale, "Karayolu Yük Taşımacılığı Çalışanlarının Mesleki Mesleki Problemleri ve Bu problemlerin Sosyo-Ekonomik Yansımaları Üzerine Bir Uygulama: Burdur-Bucak Örneği" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, SDÜ SBE Isparta 2013) adlı çalışmamızın ilgili bölümünden geliştirilerek hazırlanmıştır.

¹ Yar. Doç. Dr., SDÜ İİBF, İktisat ABD, mevlut@iibf.sdu.edu.tr

² SDÜ İİBF, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri ABD, Yüksek Lisans Öğrencisi, fatikgundogdu@hotmail.com

AN APPLICATION ON THE VOCATIONAL PROBLEMS OF THE ROAD HAULAGE WORKERS AND REFLECTIONS OF THOSE PROBLEMS' SOCIAL AND ECONOMIC: BURDUR-BUCAK SAMPLE

Mevlt Karabıak - Fatih Gndoğdu

ABSTRACT

Transport is a very important production still. Production at economic literature; describes as all efforts that provides quantity or profit of properties. Such transport assessable a ekonomik activity to provide, too. Carry a produce in a scarce place from a lot of them, quite incerases produce's benefit. Even this production style characterizes as location benefit at economy. The way that it is ensuring pass than transportation. The importance of transport increase further at the present time. In transportation; We tell about five kinds transports that road transport, rail transport, air transport, sea transport and other transport kinds.

But real thesis topic that road transport removing the forefront at this study and in transportation all topics that firstly worker's problems are examined.

Keywords: Road Freight Transport, Transportation Systems, Accupational Problems, Psychological results.

GİRİŞ

Karayolu yük taşımacılığının ülkemizin ulaşım sistemleri kullanımındaki payı oldukça büyüktür. 2013 yılı itibarıyla ülkemizin yol ağı 65.627 km'ye ulaşmış buna bağlı olarak yolcu taşımacılığının %90,5'i ve yük taşımacılığının %77,9'u karayolu ile yapılmaktadır.³ TÜİK 2011 verilerine göre nakliye araç sayısı ülkemizde 3.606.585'ye ulaşmış ve bunun 15.738'i Burdur iline kayıtlıdır.⁴ Mevcut hükümetçe karayollarına yapılan yatırım karayolu yük taşımacılığının önemini artırmakta ve bu sektör her geçen yıl daha da önemli hale gelmektedir. Bu yatırımlara paralel olarak son yıllarda hükümetin karayolu yük taşımacılığına yaptığı düzenlemelerle nakliyecilik iyice kontrol altına alınmış ve nakliye piyasasında ki kayıt dışılık bir nebze de olsun azaltılmıştır. Bu düzenlemelerin en önemlileri, edinilmesi zorunlu olan bir takım belgelerdir. Bu belgeler araç sahiplerine ayrı araç kullanıcılarına ayrı belgeler olarak zorunlu tutulmuştur. Araç sahiplerinin edinmek zorunda olduğu belgeler; yetki belgeleridir. Araç sürücülerinin ise yeterlilik belgesidir. Bu belgelerin çoğu önceden de var olmasıyla birlikte, daha geliştirilmiş işlevleri artırılmış ve ülkemize daha büyük gelir sağlayacak bir hale dönüştürülmüştür. Çalışmayla ilgili olan yetki belgesi türleri aşağıdaki gibidir.

Tablo 1: Yetki Belgesi Türleri

C	Ticari amaçla uluslararası ve yurt içi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
C1	sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıtla, kendi adına ticari konusu için eşya taşımacılığı yapacak ve ticari amaçla yük taşımacılığı yapmayacaklara verilir.
C2	Eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir.
C3	Ev ve büro eşyası taşınması yapacaklara verilir.
K	Ticari amaçla yurt içi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
K1	Ticari amaçla yurtiçi yük taşımacılığı yapacak şahıs ve firmalara verilir.
K2	Kendi malını taşıyan firmalara verilir.
K3	Ticari amaçla ev ve ofis eşyası taşımacılığı yapacak olanlara verilir.
L	Ticari amaçla lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
M	Ticari amaçla kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
P	Dağıtıcılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
R	Ticari amaçla yurt içi ve uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapacak tüzel kişilere verilir.

Kaynak: <http://istanbul.ubak.gov.tr/>

³ Ulaşan ve Erişen Türkiye Dergisi, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013, s.35.

⁴ TÜİK 2011 Dergisinin çeşitli sayfalarından alınmıştır.

Yapılan bu düzenlemeler, küreselleşme, taşıma maliyetlerinin artması ve yeni teknolojilerin etkisiyle karayolu yük taşımacılığında bir takım mesleki problemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Karayolu yük taşımacılığı sektörü, hemen hemen pek çok sektörle ilişkili olmakta ve bu nedenle sektörün problemlerinin sonuçları geniş bir çevreyi etkilemektedir. Bu problemlerin sonuçları önemli sosyal sorunlara da neden olmakta ve sektörün büyük bir kesimini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Özellikle araç şoförlerinin aileleri bu problemlerden en çok etkilenmekte ve sonuçta çok ağır bedeller ödemektedirler. İşte çalışmada, bu mesleki problemleri ve sonuçlarını tespit edip mevcut problemlerin gündeme taşınmasını sağlanması amaçlanmıştır.

Tüm dünyada, özellikle de ülkemizde karayolu nakliyeciliği ekonomik anlamda önemli bir yere sahiptir. Üretilen malların pazarlara taşınması oradan da ihtiyaç sahiplerine ulaştırılması büyük ölçüde karayolu nakliyeciliği ile sağlanmaktadır. Hayatımızın her safhasında yaşamımızı kolaylaştıran ihtiyaçlarımızı gideren ürünlere karayolu nakliyeciliği sayesinde ulaşılmaktadır. Ekonomik döngü içerisinde bu derece ciddi bir yere sahip olan karayolu nakliyeciliğinin ciddi problemlerle karşı karşıya kalması ve giderek bu problemlerin daha da ağırlaşması bu ülkede yaşayan herkesi etkilemektedir. Bu sorunlar ve ülkemizdeki işsizlik nakliye araç şoförlerini zor durumda bırakmakta ve hayatından memnun olmayan bir meslek grubunun ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu meslek grubunun çalışanları, ağırlaşan şartlar altında daha da çok fedakârlık yaparak malların bir yerden başka bir yere taşınmasını sağlamada ve ihtiyaçlarımızın giderilmesinde önemli bir rol üstlenmektedirler.

Mesleki tükenmişlik; çalışma hayatında idealizmi, heyecan ve hevesi kaybederek, bireyin hizmet götürdüğü, hitap ettiği insanlarla ilgilenmemesi ve işini gönülsüz yapmak istemesidir.⁵ Bu çalışmada kamyon ve tır şoförlerinin mesleki problemlere dayalı mesleki tükenmişlikleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Mesleki problemlerin önemli bir sonucu olan yabancılaşma ise bireyin toplumda diğer insanlara veya bizzat kendisine karşı yabancılaşmasıdır. Çalışma sosyolojisinde ise yabancılaşma bireyin işine karşı yabancılaşması bireyin işinden soğumasıdır.⁶ Yapılan çalışmada söz konusu meslek grubunun topluma ve kendisine yabancı olduğu araştırılmış ve somut verilere ulaşılmıştır. Bu yabancılaşmanın bir sonucu olan yalnızlık bu süreçle ortaya çıkmakta-

⁵ Özipek, A. "Orta Öğretim Okullarında Görev Yapan Öğretmenlerde Mesleki Tükenmişlik Düzeyi ve Nedenleri", Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Edirne, 2006.

⁶ Kızılcılık, S. - Erjem, Y. Açıklamalı Sosyoloji Terimler Sözlüğü, Göksu Kitabevi: Konya, 1992.

dır. Yalnızlık, bireyin hayatta tek başına kalması, toplumdan soyutlanması ve toplum içerisinde kendi başına kalmasıdır.⁷

Bu fedakâr meslek grubu çalışanlarının toplumda hak ettiği yeri alması, her şeyden önce bunların ne tür zorluklarla karşı karşıya oldukları ve en zor koşullarda bile nasıl bir fedakârlık içinde bulduklarını görmekle mümkündür. İşte hazırlanan bu çalışma sayesinde mesleki problemleri ve bu problemlerin yansımalarının bilim dünyası ve yetkili mercilerin dikkatine sunulması amaçlanmıştır.

1. YÖNTEM

1.1. Örneklem

Burdur-Bucak ilçesi karayolu yük taşıma araç şoförlerinin mesleki problemlerini ve bu problemlerin sosyal ve ekonomik yansımalarını belirlemeyi amaçlayan bu çalışmada, Bucak ilçesinde bulunan Yetki Belgesi ve Mesleki Yeterlilik Belgesi bulunan 105 nakliye araç şoförüne mülakat yapılmış ve yapılan mülakat sonucu ortaya çıkan problemler 355 nakliye çalışanı örneklem alınarak anket yöntemi uygulanmıştır. Ana kütleyi temsil edecek sayıda örneklem büyüklüğünü bulabilmek için olasılıklı örneklem yöntemleri grubunda yer alan tesadüfi örneklem yöntemi formülü kullanılmıştır.⁸ Bu formüle göre Burdur iline bağlı Bucak ilçesinin kayıtlı karayolu yük taşıma araç şoförü sayısı 850'dir. Buna göre 266,6 kişiye anket yapılması gerekiyorken kayıtlı olmayan yük taşıma araç şoförü sayısı ile birlikte bu sayı tahminen 2000 civarında olduğu düşünülmektedir. Bu durum dikkate alınarak 355 nakliye şoförüne anket uygulanmıştır. Anket yapılan 355 kişinin 202'si hem araç sahibi hem de aracın şoförü, 153'ü şoför olarak çalışan işçi ve 2 kişi hem aracın ortağı hem de çalışanıdır.

Araştırmada iki yöntem kullanılmıştır. Bunlardan ilki çalışmada tez olarak ortaya konulan karayolu yük taşıma araç şoförlerinin mesleki problemleri ve problemlerin sosyal ve ekonomik sonuçlarının varlığı 115 nakliye şoförleriyle yapılan mülakat görüşmeleri sonucu bu söz konusu problemler ortaya konulmuştur. Ortaya çıkan problemler anket soruları şekline getirilerek 355 nakliye aracı şoförüne uygulanmış sonuçlar mülakat görüşmeleri kapsamında betimsel analizleri yapılmıştır. Uygulanan bu ankette oluşturu-

⁷ Saraçoğlu Y. Lise Öğrencilerinin Yalnızlık Düzeylerinin Çeşitli Değişikliklere Göre İncelenmesi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi, Samsun, 2000.

⁸ Ayhan Ural - İbrahim Kılıç, Bilimsel Araştırma Süreci ve SPSS ile Veri Analizi, 2. Basım, Detay Yayıncılık, s. 35

lan mesleki problemler 65 sorudan ibarettir. Bunların 7'si Demografik Bilgiler, 11'i mesleğin genel problemleri, 8'i ekonomik problemler, 5'i çalışma saatleri ile ilgili problemler, 4'ü toplumsal statü ile ilgili problemler, 7'si sosyal ve sosyal güvenlik problemleri, 5'i trafik denetimleri ile ilgili problemler, 6'sı mesleki örgütlenme ile ilgili problemler ve son olarak 12'si ise mesleki tükenmişlik düzeyini ölçmeye yönelik sorulardan oluşmaktadır. Diğer yöntem de ise ilk önce faktör analizi yapılarak bu problemler yeniden düzenlenerek Anova testi ve Korelasyon analizi yapılmıştır. Böylelikle araştırma yöntemleriyle çalışmada iddia edilen problemler netleşip birbirleriyle ilişkileri daha açık hale getirilip bilimsel çalışmayı daha güvenilir kılmıştır.

Anket sorularının cevaplanmasında "dörtlü likert ölçek" kullanılmıştır. Cevaplar halka anlamada kolaylık olsun diye hemen soruların altında açık olarak verilmiştir. Her madde için "Tam Katılıyorum", "Katılıyorum", "Katılmıyorum", "Hiç Katılmıyorum" biçiminde dört seçenek kullanılmıştır. Denek, her maddede dini tutumun derecesini bu seçeneklerden birisini işaretleyerek belirtmiştir. Veriler kodlanırken, olumlu ifadelerde A seçeneğinden başlayarak sırayla 4, 3, 2, 1 puanları verilmiştir. (Kesinlikle Katılıyorum=4, Katılıyorum=3, Katılmıyorum=2, Hiç Katılmıyorum=1). Bu sisteme göre veriler bilgisayara kodlanmış, daha sonra bilgisayara girilen bu 65 madde üzerinde istatistiksel analizler yapılmıştır.

1.2. Verilerin Analizi

Araştırma verilerinin değerlendirilmesinde çeşitli istatistiksel tekniklerden yararlanılmıştır. İstatistiksel işlemler bilgisayarda SPSS 15.0 (Statistical Package for Social Science) istatistik paket programı ile yapılmıştır. Problemlerin sınıflandırılmasında faktör analizi ile yapı geçerliliği incelenmiştir. Faktör analizinin yorumlanabilir olduğuna KMO ve Bartlett Testi sonuçlarına bakılarak karar verilmiştir. Problemler arası ilişkiler korelasyon analizi ile ölçülmüştür.

2. ARAŞTIRMADA ELDE EDİLEN BİLGİ VE BULGULAR

Araştırmada Elde Edilen Bilgi ve Bulguların analizleri aşağıdaki gibidir.

Tablo 2: Katılımcıların Demografik Özelliklerinin Analizi

Anketi cevaplayanların demografik bilgileri		Sayı	Yüzde %
Yaşı	20-30	49	13,8
	31-40	108	30,4
	41-50	119	33,5
	51-60	57	16,1
	61 ve üstü	22	6,2
	Toplam	355	100,0
Eğitim durumu	İlkokul	180	50,7
	Ortaokul	110	31,0
	Lise	62	17,5
	Yükseköğrenim	3	0,8
	Toplam	355	100,0
Medeni hali	Evli	297	83,7
	Bekâr	31	8,7
	Boşanmış	27	7,6
	Toplam	355	100,0

Tablo 2: Katılımcıların Demografik Özelliklerinin Analizi (Devamı)

Çocuk sayısı	Yok	36	10,1
	1	32	9,0
	2	110	31,0
	3	114	32,1
	4	34	9,6
	5	21	5,9
	6 ve üstü	8	2,3
	Toplam	355	100,0
Mesleki tecrübe	1-5	38	10,7
	6-10	60	16,9
	11-15	80	22,5
	16-20	51	14,4
	21-30	65	18,3
	31 ve üstü	61	17,2
	Toplam	355	100,0
Aylık gelir	1-1000	60	16,9
	1001-1500	159	44,8
	1501-2000	103	29,0
	2001-2500	31	8,7
	2501 ve üstü	2	0,6
	Toplam	355	100,0
Mesleği seçme nedeni	Sevdiğim için	49	13,8
	Baba mesleği	145	40,8
	Yakınların tavsiyesi	22	6,2
	Mecbur kaldım	139	32,2
	Toplam	355	100,0
Araç kimin	Kendimin	201	56,6
	Başkasının	152	42,8
	Ortak	2	0,5
	Toplam	355	100,0

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi anket katılımcılarının %13,8'lik kısmı 20-30 yaş arası, %30,4'lük kısmı 31-40 yaş arası, %33,5'lik kısmı 41-50 yaş arası, %16,1'lik kısmı 51-60 yaş arası ve %6,2'lik kısmı ise 61 ve üstü yaş gruplarından oluşmaktadır.

Katılımcıların eğitim seviyesi %50,7'lik kısmı İlkokul, %31'lik kısmı Ortaokul, %17,5'lik kısmı Lise ve %0,8'lik kısmı ise Yükseköğrenimden oluşmaktadır.

Katılımcıların medeni hali %83,7'lik kısmı evli, %8,7'lik kısmı bekâr ve %7,6'lık kısım boşanmışlardan oluşmaktadır.

Katılımcıların çocuk sayısı %10,1'lik kısmının çocuğu yok, %9'luk kısmının 1, %31'lik kısmının 2, %32,1'lik kısmı 3, %9,6'lık kısmının 4, %5,9'luk kısmının 5 ve %2,3'lük kısmının ise 6 ve üstü çocukları vardır.

Katılımcıların mesleki tecrübesi %10,7'lik kısmı 1-5, %16,9'luk kısmı 6-10, %22,5'lik kısmı 11-15, %14,4'lük kısmı 16-20, %18,3'lük kısmı 21-30 ve %17,2'lik kısmı 31 ve üstü yıllar tecrübeye sahiptir.

Katılımcıların aylık gelirleri %16,9'luk kısmı 750TL-1000TL, %44,8'lik kısmı 1001TL-1500TL, %29'luk kısmı 1501TL-2000TL, %8,7'lik kısmı 2001TL-2500TL ve %0,6'lık kısmı ise 2501TL ve üstü gelire sahiptir.

Katılımcıların mesleği seçim nedeni %13,8'lik kısmı sevdiği için, %40,8'lik kısmı baba mesleği, %6,2'lik kısmı yakınlarının tavsiyesi ve %32,2'lik kısım ise mecbur kaldığı için bu mesleği seçmiştir.

Katılımcıların kullandığı nakliye araçlarının %56,6'lık kısmının kendisine ait, %42,8'lik kısmı başkasının adına çalışmakta ve %005'lik bir oran ise kullandığı aracın ortağıdır.

Tablo 3: Mülakat Sonucu Tespit Edilen Problemler

MESLEĞİN GENEL PROBLEMLERİ
Ulaştırma Bakanlığının yük tartma kantarlarının işleyişinde ciddi sıkıntılar var.
Hurdaya çıkan aracın devlet desteği çok az.
Taşımanın malın yüklenmesi ve boşaltılması geciktiriliyor, bunun sonucunda zamanımız boşa gidiyor.
Taşıma piyasası düzenli değil, olması gereken ücretin altında taşıyoruz.
Taşıma ücretlerini düzenleyici ve denetleyici işleyen bir mekanizma yok.
İşten çıkarılma ya da nakliye işi alamama kaygısı yaşıyorum.
Her şeye zam yapılıyor ama taşıma fiyatları yaklaşık 5 yıldır aynı.
Olmaması gerekenden daha fazla vergi var.
Malın hem taşımacılığını hem bekçiliğini yapıyoruz.
10 Yaşını geçen araca kasko çok pahalıya yapılıyor.
Formaliteler nedeniyle gümrükte uzun süre beklemek zamanımızı alıyor.
MESLEĞİN EKONOMİK PROBLEMLERİ
Mazotun çok pahalı olması maliyetlerimizi artırıyor.
Ücretlerimiz geç ödeniyor.

Çok çalışılmasına karşın az ücret ödeniyor.
Devletçe verilen teşvik kredileri ve diğer krediler az veriliyor.
Fazla mesai yaptığımızda fazla mesai ücreti verilmiyor.
Taşıma için gerekli olan belgeler çok pahalı.
Taşıma da önemli bir yeri olan K belgesi ile ilgili ciddi sıkıntılarımız var.
Araçla ve işle ilgili sigorta hizmeti ücreti çok fazla.
MESLEĞİN ÇALIŞMA SAATLERİ İLE İLGİLİ PROBLEMLER
Çalışma saatleri düzensiz.
Çoğu zaman 1 hafta veya daha uzun süre eve gidemiyoruz.
Sürekli çalıştığımız için sosyal yaşantımız yok.
Tatilimiz yok.
Dinlenemediğimiz için uykusuz kalıyoruz.
MESLEĞİN TOPLUMSAL STATÜ İLE İLGİLİ PROBLEMLERİ
Meslek önceki önemini yitirdi. Toplumda "kamyoncu" diye hitap ediliyor.
Kamyon şoförlüğü çaresiz kalmış insanların yaptığı bir meslek haline geldi.
Toplum bizi dışlıyor.
Emekli olduğumuzda bile çalışıyoruz / Emekli olunca da çalışmayı düşünüyoruz. Çünkü toplumdaki hep kopuk olduğumuz için topluma uyum sorunu yaşıyoruz.
MESLEĞİN SOSYAL VE SOSYAL GÜVENLİK PROBLEMLERİ
Sosyal güvenlik primlerim eksik yatıyor.
SGK'ya borçlarım var.
Ücretlerimiz SGK'ya asgari ücretten gösterilip primlerimiz az ödeniyor.
Sigorta primleri az ödendiği için emekli olduğumuzda daha az maaş alacağız.
Aileme zaman ayıramıyorum.
Çocuklarımız ilgisizlikten okuyamadı ya da okullarında başarısız.
Eşimle iş yüzünden sıkıntılar yaşıyoruz.
MESLEĞİN TRAFİK DENETİMLERİ İLE İLGİLİ PROBLEMLERİ
Trafik denetimleri bölgesel farklılıklar gösteriyor.
Verilen trafik cezaları çok fazla.
Trafik cezalarından dolayı ehliyetimin alınması hayatımı zora sokuyor.
Trafik cezalarının çoğunu şoför ödüyor.
Trafik polisi ağır vasıta şoförüne farklı davranıyor.
MESLEKİ ÖRGÜTLENME İLE İLGİLİ PROBLEMLER
Nakliye şoförü sahipsiz, hiçbir şekilde desteklenmiyor.
Sendikamız yok ve olmasını istiyorum.
Şoförler Cemiyeti görevini yerine getirmiyor.
Şoförler Cemiyeti'nin başkanlık seçimleri demokratik değil.
Şoförler Cemiyeti'ne daha çok görevler yüklenmeli.
Türkiye Otomobilciler ve Şoförler Federasyonunun sağladığı sosyal imkânlar yetersiz.

2.1. Mesleğin Genel Problemlerinin Analizi

Ulaştırma Bakanlığı'nın yük tartma kantarlarının işleyişinde ciddi sıkıntılar var problemine 355 katılımcıdan, %37,2'lik kısmı çok etkili, %30'luk kısmı etkili, %20,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %8,5'lik kısmı etkili değil ve %4,2'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Hurdaya çıkan aracın devlet desteği çok az problemine 354 katılımcıdan %28,8'lik kısmı çok etkili, %28'lik kısmı etkili, %23,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %15,2'lik kısmı etkili değil ve %4,8'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Taşınan malın yüklenmesi ve boşaltılmasının geciktiriliyor, bunun sonucunda zamanımız boşa gidiyor problemine 354 katılımcıdan %71,2'lik kısmı çok etkili, %20,7'lik kısmı etkili, %5,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %1,7'lik kısmı etkili değil ve %0,6'lık kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Taşıma piyasası düzenli değil ve olması gereken ücretin altında taşıyor problemine 355 katılımcıdan %79,7'lik kısmı çok etkili, %16,1'lik kısmı etkili, %2,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %0,8'lik kısmı etkili değil ve son olarak %6'lık kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Taşıma ücretlerini düzenleyici ve denetleyici işleyen bir mekanizma yok problemine 355 katılımcıdan %74,9'luk kısmı çok etkili, %18'lik kısmı etkili, %4,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %1,4'lük kısmı etkili değil ve %0,8'lik kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

İşten çıkarılma ya da nakliye işi alamama kaygısı yaşıyoruz problemine 354 katılımcıdan %49,5'lik kısmı çok etkili, %23,2'lik kısmı etkili, %13'lük kısmı orta seviyede etkili, %8,7'lik kısmı etkili değil ve son olarak %5,6'lık kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Her şeye zam yapılıyor ama taşıma fiyatları 5 yıldır aynı problemine 355 katılımcıdan %74,6'lık kısmı çok etkili, %18,6'lık kısmı etkili, %5,9'luk kısmı orta seviyede etkili ve %0,8'lik kısmı etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Vergi oranlarının çok yüksek olması problemine 355 katılımcıdan %54,4'lük kısmı çok etkili %33,5'lik kısmı etkili, %8,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %2,8'lik kısmı etkili değil ve %6'lık kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Malın hem taşımacılığını hem de bekçiliğini yapıyoruz problemine 354 katılımcıdan %45,2'lik kısmı çok etkili, %28,8'lik kısmı etkili, %19,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %4,2'lik kısmı etkili değil ve %2'lik kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

10 yaşını geçen araca kasko çok pahalıya yapılıyor problemine 355 katılımcıdan %40'lık kısmı çok etkili, %21,4'lük kısmı etkili, %16,3'lük kısmı orta seviyede etkili, %13,2'lik kısmı etkili değil ve %9'luk kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Formaliteler nedeniyle gümrükte uzun süre beklemek zamanımızı alıyor problemine 214 katılımcıdan %46,7'lik kısmı çok etkili, %21'lik kısmı etkili

etkili,%12,1'lik kısmı orta seviyede etkili, %8,9'luk kısmı etkili değil ve %11,2'lik kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

2.2. Mesleğin Ekonomik Problemlerinin Analizi

Mazotun çok pahalı olması maliyetlerimizi arttırıyor problemine 355 katılımcıdan %59,4'lük kısmı çok etkili, %23,9'luk kısmı etkili, %7'lik kısmı orta seviyede etkili, %5,6'lık kısmı etkili değil ve %3,9'luk kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Ücretlerimiz geç ödeniyor problemine 355 katılımcıdan %57,5'lik kısmı çok etkili, %24,8'lik kısmı etkili, %8,7'lik kısmı orta seviyede etkili, %3,7'lik kısmı etkili değil ve %5,4'lük kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Çok çalışılmasına karşın az ücret ödeniyor problemine 353 katılımcıdan %59,8'lik kısmı çok etkili, %26,6'lık kısmı etkili, %8,5'lik kısmı orta seviyede etkili, %3,4'lük kısmı etkili değil ve %1,7'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Devletçe verilen teşvik kredileri az veriliyor problemine 353 katılımcıdan %40,5'lik kısmı çok etkili, %32,3'lük kısmı etkili, %15'lik kısmı orta seviyede etkili, %6,5'lik kısmı etkili değil ve %5,7'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Fazla mesai yaptığımızda fazla mesai ücreti verilmiyor problemine 353 katılımcıdan %51,3'lük kısmı çok etkili, %30,9'luk kısmı etkili, %10,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %2,5'lik kısmı etkili değil ve %5,1'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Taşıma için gerekli olan belgeler çok pahalı problemine 353 katılımcıdan %68,8'lik kısmı çok etkili, %19,8'lik kısmı etkili, %8,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %1,7'lik kısmı etkili değil ve %1,4'lük kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Taşımada önemli bir yeri olan K belgesi ile ilgili ciddi sıkıntılarımız var problemine 354 katılımcıdan %69,5'lik kısmı çok etkili, %17,8'lik kısmı etkili, %7,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %3,1'lik kısmı etkili değil ve %1,7'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Araçla ve işle ilgili sigorta hizmeti ücretleri çok fazla problemine 353 katılımcıdan %56,7'lik kısmı çok etkili, %26,6'lık kısmı etkili, %9,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %4,8'lik kısmı etkili değil ve %2'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

2.3. Mesleğin Çalışma Saatleri Problemlerinin Analizi

Çalışma saatleri düzensiz problemine 355 katılımcıdan %67,3'lük kısmı çok etkili, %23,7'lik kısmı etkili, %4,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %2'lik kısmı etkili değil ve %2,8'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Çoğu zaman 1 hafta veya daha uzun süre eve gidemiyoruz problemine 355 katılımcıdan %49'luk kısmı çok etkili, %34,1'lik kısmı etkili, %6,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %5,4'lük kısmı etkili değil ve %4,8'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Sürekli çalıştığımız için sosyal yaşantımız yok problemine 355 katılımcıdan %40,8'lik kısmı çok etkili, %30,1'lik kısmı etkili, %20'lik kısmı orta seviyede etkili, %5,9'luk kısmı etkili değil ve %3,1'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Tatilimiz yok problemine 355 katılımcıdan %34,1'lik kısmı çok etkili, %32,1'lik kısmı etkili, %16,1'lik kısmı orta seviyede etkili, %12,1'lik kısmı etkili değil ve %5,6'lık kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Dinlenemediğimiz için uykusuz kalıyoruz problemine 355 katılımcıdan %21,4'lük kısmı çok etkili, %19,2'lik kısmı etkili, %21,7'lik kısmı orta seviyede etkili, %23,7'lik kısmı etkili değil ve %14,1'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

2.4. Mesleğin Toplumsal Statü İle İlgili Problemlerinin Analizi

Meslek önceki önemini yitirdi. Toplumda "kamyoncu" diye hitap ediliyor problemine 355 katılımcıdan %62,8'lik kısmı çok etkili, %23,1'lik kısmı etkili, %6,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %3,9'luk kısmı etkili değil ve %3,4'lük kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Kamyon şoförlüğü çaresiz kalmış insanların yaptığı bir meslek haline geldi problemine 355 katılımcıdan %58'lik kısmı çok etkili, %27,6'lık kısmı etkili, %9,3'lük kısmı orta seviyede etkili, %3,7'lik kısmı etkili değil ve %1,4'lük kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Toplum bizi dışlıyor problemine 355 katılımcıdan %46,5'lik kısmı çok etkili, %31,5'lik kısmı etkili, %11'lik kısmı orta seviyede etkili, %7'lik kısmı etkili değil ve %3,9'luk kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Emekli olduğumuzda bile çalışıyoruz/çalışmayı düşünüyoruz çünkü toplumdaki kopuk olduğumuz için topluma uyum sorunu yaşıyoruz problemine 352 katılımcıdan %33,9'luk kısmı çok etkili, %22,8'lik kısmı etkili, %10,1'lik kısmı orta seviyede etkili, %10,7'lik kısmı etkili değil ve %22,5'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

2.5. Mesleğin Sosyal ve Sosyal Güvenlik Problemlerinin Analiz

Mesleğin sosyal ve sosyal güvenlik problemlerinin analizi aşağıdaki gibidir.

Sosyal güvenlik primlerim eksik yatıyor problemine 342 katılımcıdan %46,2'lik kısmı çok etkili, %19'luk kısmı etkili, %14,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %5'3luk kısmı etkili değil ve %14,6'lık kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

SSK'ya borçlarım var problemine 260 katılımcıdan %44,2'lik kısmı çok etkili, %18,5'lik kısmı etkili, %10,4'lük kısmı orta seviyede etkili, %6,2'lik kısmı etkili değil ve %20,8'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Ücretlerimiz SGK'ya asgari ücretten gösterilip primlerim az ödeniyor problemine 345 katılımcıdan %50,1'lik kısmı çok etkili, %20,9'luk kısmı etkili, %15,7'lik kısmı orta seviyede etkili, %7,2'lik kısmı etkili değil ve %6,1'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Sigorta primleri az ödendiği için emekli olduğumuzda daha az maaş alacağım problemine 348 katılımcıdan %50,6'lık kısmı çok etkili, %26,1'lik kısmı etkili, %11,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %4,9'luk kısmı etkili değil ve %6,6'lık kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Aileme zaman ayıramıyorum problemine 349 katılımcıdan %40,1'lik kısmı çok etkili, %30,9'luk kısmı etkili, %13,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %7,4'lük kısmı etkili değil ve %8,3'lük kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Çocuklarını ilgisizlikten okuyamadı ya da okullarında başarısız problemine 341 katılımcıdan %23,5'lik kısmı çok etkili, %18,8'lik kısmı etkili, %27'lik kısmı orta seviyede etkili, %19,1'lik kısmı etkili değil ve %11,7'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Eşimle iş yüzünden sıkıntılar yaşıyoruz problemine 348 katılımcıdan %26,7'lik kısmı çok etkili, %17,8'lik kısmı etkili, %20,4'lük kısmı orta seviyede etkili, %19,3'lük kısmı etkili değil ve %15,8'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

2.6. Mesleğin Trafik Denetimleri ile İlgili Problemlerin Analiz

Mesleğin trafik denetimleri ile ilgili problemlerin analizi aşağıdaki gibidir.

Trafik denetimleri bölgesel farklılıklar gösteriyor problemine 353 katılımcıdan %42,2'lik kısmı çok etkili, %34,8'lik kısmı etkili, %11,9'luk kısmı

orta seviyede etkili, %6,5'lik kısmı etkili değil ve %4,5'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Verilen trafik cezaları çok fazla problemine 355 katılımcıdan %43,1'lik kısmı çok etkili, %35,5'lik kısmı etkili, %13,5'lik kısmı orta seviyede etkili, %5,6'lık kısmı etkili değil ve %2,3'lük kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Trafik cezalarından dolayı ehliyetimin alınması hayatımı zora sokuyor problemine 355 katılımcıdan %59,7'lik kısmı çok etkili, %25,6'lık kısmı etkili, %8,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %3,9'luk kısmı etkili değil ve %2,5'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Trafik cezalarının çoğunu şoför ödüyor problemine 355 katılımcıdan %39,7'lik kısmı çok etkili, %34,4'lük kısmı etkili, %18,3'lük kısmı orta seviyede etkili, %3,9'luk kısmı etkili değil ve %3,7'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Trafik polisleri ağır vasıta şoförlerine farklı davranıyor problemine 355 katılımcıdan %42'lik kısmı çok etkili, %26,8'lik kısmı etkili, %18'lik kısmı orta seviyede etkili, %6,2'lik kısmı etkili değil ve %7'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

2.7. Mesleğin Mesleki Örgütlenme İle İlgili Problemlerinin Analizi

Mesleki örgütlenme probleminin analizi aşağıdaki gibidir.

Nakliye şoförü sahipsiz, hiçbir şekilde desteklenmiyor problemine 355 katılımcıdan %73,5'lik kısmı çok etkili, %20'lik kısmı etkili, %4,2'lik kısmı orta seviyede etkili, %1,7'lik kısmı etkili değil ve %0,6'lık kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Sendikamız yok ve olmasını istiyorum problemine 355 katılımcıdan %59,4'lük kısmı çok etkili, %27'lik kısmı etkili, %5,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %3,4'lük kısmı etkili değil ve %4,2'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Şoförler cemiyeti görevini yerine getirmiyor problemine 355 katılımcıdan %43,8'lik kısmı çok etkili, %28,8'lik kısmı etkili, %13,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %7,9'luk kısmı etkili değil ve %5,6'lık kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Şoförler cemiyetinin başkanlık seçimleri demokratik değil problemine 352 katılımcıdan %35,5'lik kısmı çok etkili, %21,9'luk kısmı etkili, %13,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %16,2'lik kısmı etkili değil ve %12,5'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Şoförler cemiyetine daha çok görevler yüklenmeli (yeteri kadar görev yüklenmiyor) problemine 354 katılımcıdan %38,4'lük kısmı çok etkili, %24,3'lük kısmı etkili, %14,7'lik kısmı orta seviyede etkili, %13'lük kısmı etkili değil ve %9,6'lık kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Türkiye otomobilciler ve şoförler federasyonunun sağladığı sosyal imkânlar yetersiz problemine 355 katılımcıdan %41,4'lük kısmı çok etkili, %23,9'lük kısmı etkili, %16,6'lık kısmı orta seviyede etkili, %11,5'lik kısmı etkili değil ve %6,5'lik kısmı ise hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Tablo 4: Mesleki Tükenmişlik Düzeylerinin Analizi

Mesleki tükenmişlik		Ankete katılanların sayısı	Yüzde %
İşimden soğuduğumu hissediyorum	Çok etkili	147	41,4
	Etkili	118	33,2
	Az etkili	42	11,8
	Etkili değil	30	8,5
	Hiç etkili değil	18	5,1
	Toplam	355	100,0
İş dönüşü kendimi ruhen tükenmiş hissediyorum	Çok etkili	121	34,1
	Etkili	139	39,2
	Az etkili	64	18,0
	Etkili değil	19	5,4
	Hiç etkili değil	12	3,4
	Toplam	355	100,0
Sabah kalktığımda bir gün daha bu işi kaldıramayacağımı hissediyorum	Çok etkili	120	33,8
	Etkili	131	36,9
	Az etkili	60	16,9
	Etkili değil	18	5,1
	Hiç etkili değil	26	7,3
	Toplam	355	100,0

Tablo 4: Mesleki Tükenmişlik Düzeylerinin Analizi (Devamı)

Yaptığım işten tükendiğimi hissediyorum	Çok etkili	162	45,8
	Etkili	98	27,7
	Az etkili	50	14,1
	Etkili değil	27	7,6
	Hiç etkili değil	17	4,8
	Toplam	354	100,0
İşimin beni kısıtladığımı hissediyorum	Çok etkili	172	48,5
	Etkili	112	31,5
	Az etkili	43	12,1
	Etkili değil	14	3,9
	Hiç etkili değil	14	3,9
	Toplam	355	100,0
Çok şeyler yapabilecek	Çok etkili	150	42,3

güçteyim	Etkili	87	24,5
	Az etkili	71	20,0
	Etkili değil	35	9,9
	Hiç etkili değil	12	3,4
	Toplam	355	100,0
Bu işte bir çok kayda değer başarı elde ettim	Çok etkili	101	28,5
	Etkili	84	23,7
	Az etkili	95	26,8
	Etkili değil	47	13,2
	Hiç etkili değil	28	7,9
	Toplam	355	100,0
İşimde sorunlara serinkanlılıkla yaklaşırım	Çok etkili	112	31,5
	Etkili	138	38,9
	Az etkili	81	22,8
	Etkili değil	19	5,4
	Hiç etkili değil	5	1,4
	Toplam	355	100,0
İşim gereği karşılaştığım insanlara ne olduğum umurunda değil	Çok etkili	86	24,2
	Etkili	88	24,8
	Az etkili	62	17,5
	Etkili değil	55	15,5
	Hiç etkili değil	64	18,0
	Toplam	355	100,0

Tablo 4: Mesleki Tükenmişlik Düzeylerinin Analizi (Devamı)

Bu işte çalışmaya başladığımdan beri insanlara karşı sertleştim	Çok etkili	75	21,1
	Etkili	92	25,9
	Az etkili	84	23,7
	Etkili değil	56	15,8
	Hiç etkili değil	48	13,5
	Toplam	355	100,0
Bu işin beni giderek katılaştırmasından korkuyorum	Çok etkili	96	27,1
	Etkili	100	28,2
	Az etkili	74	20,9
	Etkili değil	49	13,8
	Hiç etkili değil	35	9,9
	Toplam	354	100,0

Mesleki tükenmişlik konusunda katılımcıların görüşleri şöyledir;

İşimden soğuduğumu hissediyorum problemine 355 katılımcıdan %41,4' lük kısmı çok etkili, %33,2'lik kısmı etkili, %11,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %8,5'lik kısmı etkili değil ve %5,1'lik kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

İş dönüşü kendimi ruhen tükenmiş hissediyorum problemine 355 katılımcıdan %34,2'lik kısmı çok etkili, %39,2'lik kısmı etkili, %18'lik kısmı orta seviyede etkili, %5,4'lük kısmı etkili değil ve %3,4'lük kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Sabah kalktığımda bu işi bir gün daha kaldıramayacağımı hissediyorum problemine 355 katılımcıdan %33,8'lik kısmı çok etkili, %36,9'luk kısmı etkili, %16,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %5,1'lik kısmı etkili değil ve %7,3'lük kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Yaptığım işten tükendiğimi hissediyorum problemine 354 katılımcıdan %45,8'lik kısmı çok etkili, %27,7'lik kısmı etkili, %14,1'lik kısmı orta seviyede etkili, %7,6'lık kısmı etkili değil ve %4,8'lik kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

İşimin beni kısıtladığını hissediyorum problemine 355 katılımcıdan %48,5'lik kısmı çok etkili, %31,5'lik kısmı etkili, %12,1'lik kısmı orta seviyede etkili, %3,9'luk kısmı etkili değil ve %3,9'luk kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Çok şeyler yapabilecek güçteyim problemine 355 katılımcıdan %42,3'lük kısmı çok etkili, %24,5'lik kısmı etkili, %20'lik kısmı orta seviyede etkili, %9,9'luk kısmı etkili değil ve %3,4'lük kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Bu işte birçok kayda değer başarı elde ettim problemine 355 katılımcıdan %28,5'lik kısmı çok etkili, %23,7'lik kısmı etkili, %26,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %13,2'lik kısmı etkili değil ve %7,9'luk kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

İşimde sorunlara serinkanlılıkla yaklaşırım problemine 355 katılımcıdan %31,5'lik kısmı çok etkili, %38,9'luk kısmı etkili, %22,8'lik kısmı orta seviyede etkili, %5,4'lük kısmı etkili değil ve %1,4'lük kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

İşim gereği karşılaştığım insanlara ne olduğu umurumda değil problemine 355 katılımcıdan %24,2'lik kısmı çok etkili, %24,8'lik kısmı etkili, %17,5'lik kısmı orta seviyede etkili, %15,5'lik kısmı etkili değil ve %18'lik kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Bu işte çalışmaya başladığımdan beri insanlara karşı sertleştim problemine 355 katılımcıdan %21,1'lik kısmı çok etkili, %25,9'luk kısmı etkili, %23,7'lik kısmı orta seviyede etkili, %15,8'lik kısmı etkili değil ve %13,5'lik kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Bu işin beni giderek katılaştırmasından korkuyorum problemine 355 katılımcıdan %27,1'lik kısmı çok etkili, %28,2'lik kısmı etkili, %20,9'luk kısmı orta seviyede etkili, %13,8'lik kısmı etkili değil ve %9,9'luk kısmı hiç etkili değil şeklinde yanıt vermişlerdir.

Tablo 5: Mesleki Problemlerin ve Mesleki Tükenmişliğin Korelasyonu

		Ekono- mik Prb	Çalış- ma Saati Prb	Top- lumsal Statü Prb	Sosyal& Sosyal Güvenlik Prb	Trafik Denetim Prb	Mesleki Örgütlen- me Prb	Mesleki Tüken- mişlik
Ekonomik Prb.	Pearson Correlation	1	,365(**)	,365(**)	,265(**)	,305(**)	,141(**)	,266(**)
	Sig. (2- tailed)		,000	,000	,000	,000	,009	,000
	N	350	350	350	317	350	347	348
Çalışma Saati Prb.	Pearson Correlation	,365(**)	1	,457(**)	,424(**)	,285(**)	,420(**)	,355(**)
	Sig. (2- tailed)	,000		,000	,000	,000	,000	,000
	N	350	355	355	320	355	351	353
Toplumsal Statü Prb.	Pearson Correlation	,365(**)	,457(**)	1	,263(**)	,369(**)	,216(**)	,402(**)
	Sig. (2- tailed)	,000	,000		,000	,000	,000	,000
	N	350	355	355	320	355	351	353
Sosyal& Sosyal Güvenlik Prb.	Pearson Correlation	,265(**)	,424(**)	,263(**)	1	,332(**)	,264(**)	,342(**)
	Sig. (2- tailed)	,000	,000	,000		,000	,000	,000
	N	317	320	320	320	320	317	318
Trafik Denetim Prb.	Pearson Correlation	,305(**)	,285(**)	,369(**)	,332(**)	1	,176(**)	,206(**)
	Sig. (2- tailed)	,000	,000	,000	,000		,001	,000
	N	350	355	355	320	355	351	353
Mesleki Örgüt- leme Prb	Pearson Correlation	,141(**)	,420(**)	,216(**)	,264(**)	,176(**)	1	,223(**)
	Sig. (2- tailed)	,009	,000	,000	,000	,001		,000
	N	347	351	351	317	351	351	349
Mesleki Tü- kenmişlik	Pearson Correlation	,266(**)	,355(**)	,402(**)	,342(**)	,206(**)	,223(**)	1
	Sig. (2- tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	348	353	353	318	353	349	353

Yukarıdaki tablo'daki bulgulara göre nakliye şoförünün mesleki tükenmişliği ile şoförün yaşadığı mesleğin ekonomik problemleri arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki ($r=0,266$, $p<0,01$) bulunmaktadır. Yine şoförün mesleki tükenmişlik hissi ile mesleğin diğer bir problemi olan çalışma saatleri problemleri ile pozitif yönde bir ilişki ($r=0,355$, $p<0,01$) bulunmaktadır. Yine şoförün mesleki tükenmişliği ile şoförün toplumsal statü ile ilgili problemleri arasında

pozitif yönde anlamlı bir ilişki ($r=402$, $p<0,01$) bulunmaktadır. Yine şoförün mesleki tükenmişliği ile şoförün yaşadığı sosyal ve sosyal güvenlik problemleri arasında pozitif yönlü anlamlı bir ilişki ($r=0,342$, $p<0,01$) bulunmaktadır. Yine şoförün mesleğinin ekonomik problemleri ile şoförün yaşadığı çalışma saatleri problemleri arasında pozitif yönlü anlamlı bir ilişki ($r=0,365$, $p<0,01$) bulunmaktadır. Yine şoförün ekonomik problemleri ile şoförün yaşadığı mesleki örgütlenme problemleri ile arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki ($r=0,141$, $p<0,01$), son olarak şoförün mesleğinin çalışma saatleri ile trafik denetim problemleri arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki bulunmaktadır.

3. SONUÇ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Karayolu yük taşımacılığında öne çıkan mesleki problemleri genel olarak şu şekilde sıralamak mümkündür;

1. Denizyolu taşımacılığı ve havayolu taşımacılığında muaf tutulan ÖTV, karayolu taşımacılığı için geçerli değildir. Muafiyet karayolu taşımacılığına da sağlanmalıdır. Çünkü ÖTV Karayolu nakliyeciliğinde ürünün pazar fiyatını yükseltmekte ve insanların alım gücünü düşürmektedir. Aynı zamanda karayolu nakliyecileri ÖTV nedeniyle daha az gelir elde etmektedir. Hatta çok defa sağlanan gelirler, geçimlik düzeyin altına bile düşebilmektedir.

2. Çalışma saatlerinin fazla ve düzensiz olması nakliye şoförlerinde ciddi mesleki sıkıntıların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bunun en önemli nedeni aylık gelirin düşmesi ya da sektörde alternatif işgücünün çok olması çalışanları her durumda çalışmaya mecbur bırakmaktadır. Bu durum nakliye çalışanlarında stresi artırmış buna bağlı olarak alkol, sigara ve diğer zararlı maddelere bağımlı olmalarına neden olmuştur. Bu sonuç sosyal bir takım sorunlara neden olmakta ve giderek daha vahim bir hal almaktadır. Çok çalışma ayrıca trafik güvenliğini ve şoförün kendi güvenliğini tehdit etmektedir.

3. Günümüzde mazot oldukça pahalıdır. Üstelik mazota sürekli zam yapılmaktadır. Bu nedenle lojistik firmalarına mazot teşviki uygulanmaktadır. Ancak bu teşviklerin nakliye esnafına uygulanmaması, hem nakliyecileri hem de şoförleri ekonomik anlamda zor durumda bırakmakta ve bu sektörün rekabet gücünü düşürmektedir.

4. Karayolu Taşıma Kanunu (KTK), bütün motorlu araç taşımacılığını kapsıyor olmasına rağmen bu motorlu araçları kendi içinde sınıflandırmaya tabi tutmamaktadır. Bu durum küçük araçlar aleyhine bir durum yaratmaktadır.

5. Mevcut hükümet tarafından yapılan karayolu yük taşımacılığındaki düzenlemeler AB normları doğrultusunda araç sahiplerinin ve çalışanlarının çok

çeşitli ve pahalı belgeleri almasını zorunlu koşturmuştur. Bu pahalı belgeler nakliyecilere ve nakliye şoförlerine ekonomik külfetler yüklemektedir. Yük taşımacılığı için araç sahipleri tarafından alınması zorunlu olan yetki belge türleri yaklaşık 17.000 TL gibi ücretle temin edilebilmektedir. Bu durum özellikle nakliyecilerin esnafını maddi açıdan zor durumda bırakmakta ve çoğu mesleki problemlerin kaynağını oluşturmaktadır⁹.

6. Sektörde çalışan ya da çalışabilecek şoförlerin çok olması nedeniyle ücretlerin düşmesi ucuz işçiliğe neden olmaktadır.

7. Taşıma piyasası etkin bir şekilde denetlenmediği için, günlerce hal kapısında veya fabrika kapılarında yük almak ya da yük boşaltmak için günlerce bekleme yapan nakliye araçları bulunmaktadır. Bu durum hem ulaşım maliyetlerini artırmakta hem de kaynak israfına neden olmaktadır.

8. Yine taşıma piyasasının düzensiz ve yetersiz denetimi nedeniyle yük taşıma fiyatları düşmekte ve bu durum nakliyecilerin esnafını bu hizmetten ötürü zarar etmesine yol açmaktadır. Dolayısıyla şoförler de bundan olumsuz etkilenmektedir. KTK' de denetim 73. Maddeyle tanımlanmakta ama uygulamada bu görülmemektedir.

9. Ulaştırma Bakanlığının yük denetim kantarları farklı illerde farklı sonuçlar çıkarmaktadır. Bu durumdan nakliyecilerin oldukça şikayetçi olduğu görülmektedir. Bu farklılıkların giderilmesi gerekir.

10. Şehir içi ulaşım altyapılarının düzensiz olması sonucu acil taşınması gereken mallar zamanında taşınmamaktadır. Bu durum önemli ölçüde zaman ve kaynak kaybına yol açmaktadır.

Teknolojik gelişmelerin de karayolu yük taşımacılığın' da bir takım sorunlara neden olduğu görülmektedir. Ancak bu gelişmeler nakliye sektörüne önemli faydalarda sağlamaktadır. Örneğin gelişen teknoloji sayesinde şoför devlet kurumlarınca da takip edilip çok çalışmadan doğan sorunun önüne geçilebilirken iletişim sistemlerinin gelişmesi sonucu araç sahibi, çalışanı olan şoföre çabuk ulaşabilmekte ve saat saat aracını dijital ortamlarda takip edip yüklenen malın yetişmesi için şoförü sıkıştırıp çok çalışmasına neden olmaktadır. Bu durum karayolu yük taşımacılığı sorunlarının başlıca nedenleri arasında gösterilebilir.

Türkiye'nin yapılması planlanan kıtalar arası taşıma yollarının kavşağında yer alması, ülkemizin jeostratejik önemini artırmaktadır. Bu durumun etkisiyle Türkiye taşımacılık sektöründe nitelikli iş gücünü artırma amacıyla birtakım

⁹Mutlucan, İbrahim, (Bucak Şoförler Cemiyeti Yönetim Kurulu Üyesi), Kamyon Şoförlerinin Mesleki Problemleri, Konulu Görüşme, Bucak, 2013.

düzenlemelere gitmiştir. Bu düzenlemelerden başlıcası mesleki yeterlilik belgeleri ve taşıma yetki belgelerinin yeniden düzenlenmesi olmuştur. Bu düzenlemeler küçük nakliye esnafına maddi anlamda büyük külfetler getirmiş büyük firmalar karşısında rekabet ve var olma gücünü düşürmüştür. Örneğin bir K yetki belgesi yaklaşık olarak 17000TL'ye alınabilmektedir. Bu durum ciddi mesleki problemlere neden olmuş şoförleri ve araç sahiplerini ekonomik ve sosyal sıkıntılara itmiştir. Bu belgelerin pahalı olma gerekçesi herkesin bu işi yapmaması sadece bu işi kendine meslek edinen kişilerin yapması gerektiği düşünülmüştür. Hâlbuki belge şartı 5 yıl gibi bir mesleki tecrübeyle birtakım eğitimlerden geçirilerek verilmesi yönünde değiştirilse daha nitelikli iş gücünün sektöre yönelmesi sağlanacaktır.

Türkiye'nin karayolu yük taşımacılığında en güçlü yanı olan coğrafi konum özelliğinden faydalanabilmesi için sağlam bir alt yapıya sahip olup yukarıda yük taşımacılığı ile ilgili belirtilen sorunların çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Karayolu yük taşımacılığına yön verecek çalışmalarda ilgili kamu kurumları ile sektör temsilcileri arasında işbirliği geliştirilmelidir. Sektörle yasa ve çalışanların standartlarının geliştirilmesi, denetimlerin gerektiği gibi yapılması ve küçük nakliye esnafına devlet teşviğinin yetecek oranda yapılması sektörün gelişmesine katkı sağlayacaktır. Nakliyecilik ile ilgili çıkarılan yasaların sektörle ilgili mesleki örgütlerine de katılımıyla gözden geçirilmesi gerekmektedir. Eğitim anlamında, sektörün nitelikli çalışan gereksinimini karşılayacak eğitim kurumlarına ağırlık verilmelidir. Sektörde çalışan nakliye araç sürücülerinin önemli ölçüde eğitim eksikliğinin bulunduğu unutulmamalıdır. Bu konuda gerekli eğitim yatırımlarına daha çok önem verilmesi gerekmektedir.

Globalleşen dünya ticaretinde sınırların ortadan kalktığı, ihtiyaçların arttığı ve buna bağlı olarak uluslararası ticaretin gelişmesi nedeniyle ülkemizin karayolu yük taşımacılığı büyük önem kazanmıştır. Yoğun iş temposu nedeniyle araç sürücülerinin çalışma saatleri iyice artmıştır. Çalışma saatleri denetimi takoğraf cihazları ile yapılmaktadır. Denetimden sorumlu kurum büyük oranda trafikten sorumlu kolluk kuvvetleridir. Takoğraf cihazlarına yapılan denetim sonucu eğer bir usulsüzlük varsa hem şoföre hem işverene ceza verilmektedir. Şoför bu cezalar sonucu ceza puanı almakta eğer ceza puanı 100'e ulaşırsa 3 ay ehliyetine el koyulmakta ve şoför üç ay işsiz kalmaktadır.

Oysaki şoför araçtaki yükü yetiştirme kaygısıyla trafik kurallarına ve çalışma saatlerine uymamakta hem kendi canını hem de başkalarının canını tehlikeye atmaktadır. Kolluk kuvvetlerinin denetimi dijital ortamda yapması şoförü çok çalışmaya iten işverenin bu davranışından vazgeçmesine neden olacaktır.

Yükün acil yetişmesi gerektiği durumlarda uzak mesafeli taşımacılıkta yedek şoför zorunluluğu uygulaması sıkı denetime tabi tutularak hem çalışanın hakkı gözetilecek hem de yorgunluğa dayalı dikkatsizlik sonucu olan trafik kazalarının önüne geçilmiş olunacaktır. Bu nedenlerle karayolu yük taşımacılığının denetiminin tek kurum tarafından ya da onun kontrolünde yapılmasında yarar görülmektedir. Üstelik fazla mesai ücretleri dijital takip cihazlarıyla denetlenecek, eksik ödenen maaşlar devlet tarafından kontrol altına alınabilir.

Karayolu yük taşımacılığında çalışma barışının sağlanması için bu mesleki problemlerin giderilmesi ya da en aza indirilmesi gerekmektedir. Sektörün yapılacak en son iş statüsünde profesyonelce yapılan iş statüsüne ulaşması mesleki problemlerin giderilmesiyle mümkündür.

KAYNAKÇA

URAL, Ayhan; KILIÇ, İbrahim, (2010). Bilimsel Araştırma Süreci ve SPSS ile Veri Analizi, 2. Basım, Detay Yayıncılık, s. 35

KIZILÇELİK, S. - ERJEM, Y. (1992). Açıklamalı Sosyoloji Terimler Sözlüğü, Göksu Kitabevi: Konya

MUTLUCAN, İbrahim, 2013. (Bucak Şoförler Cemiyeti Yönetim Kurulu Üyesi), Kamyon Şoförlerinin Mesleki Problemleri, Konulu Görüşme, Bucak

ÖZİPEK, A. (2006). "Orta Öğretim Okullarında Görev Yapan Öğretmenlerde Mesleki Tükenmişlik Düzeyi ve Nedenleri", Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Edirne

SARAÇOĞLU Y. (2000). Lise Öğrencilerinin Yalnızlık Düzeylerinin Çeşitli Değişikliklere Göre İncelenmesi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi, Samsun

TÜİK, (2011). Seçilmiş Göstergelerle Burdur

Ulaşan ve Erişen Türkiye Dergisi, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013, s.35.

<http://istanbul.ubak.gov.tr/>